

# El test del aeropuerto (segunda parte)

Xavier Vives



**E**l proyecto de ampliación del aeropuerto ha sido un test para distintos niveles institucionales: España, Catalunya y Barcelona. No parece exagerado decir que los gobiernos no lo han superado y que el cálculo político de corto vuelo ha dominado. De hecho, la ampliación ha dividido los tres gobiernos. El partido principal del Govern acepta un principio de acuerdo de ampliación el 2 de agosto obtenido por el socio minoritario para acabar indicando que posiblemente asistiría a la manifestación contra la ampliación del próximo domingo. En el Ayuntamiento de Barcelona el socio mayoritario se pone radicalmente en contra del proyecto por razones medioambientales mientras que el minoritario lo defiende. El Gobierno de España, con los mismos componentes en la coalición gobernante pero con los papeles invertidos, da por roto el acuerdo ante la falta de consenso por la parte catalana. Eso sí, lo hace un día antes de que la vicepresidenta Yolanda Díaz, de visita con la alcaldesa de Barcelona a la Ricarda, diga que el proyecto es “depredador e invasivo”. No me imagino a ningún miembro del Gobierno usando estos adjetivos para caracterizar una ampliación de Barajas. Si al lector todo esto le parece un lío, es porque lo es.

Por la parte catalana, lo primero que haría falta es fijar un objetivo claro para el aeropuerto que estuviera integrado en el modelo económico que queremos para la Región Metropolitana de Barcelona (RMB) y para Catalunya. El problema es que este

modelo no está claro, entre otras razones, porque algunas fuerzas políticas parecen favorecer el decrecimiento y otras no parecen tener un proyecto claro. Para mí el objetivo tiene que ser que El Prat expanda la capacidad en vuelos de largo radio y atraiga aerolíneas que lo tengan como *hub* internacional. Eso permitiría consolidar la RMB como ecosistema innovador, recuperar, y no perder, sedes y servicios empresariales, y ayudar a mejorar el turismo que nos llega, incluyendo el de negocios. Las conexiones intercontinentales con Asia y EE.UU. son cruciales. La conexión del aeropuerto con el tren de alta velocidad es un complemento necesario para no depender exclusivamente de vuelos cortos de conexión. Además, el aeropuerto tendría que ganar auto-



CÉSAR RANGEL

## El objetivo ha de ser que El Prat expanda la capacidad en vuelos de largo radio y sea un ‘hub’ internacional

nomía de gestión local. La inercia actual nos lleva a un aeropuerto *low cost* muy bien conectado con los destinos europeos, mientras Barajas avanza como *hub* intercontinental, pero no instrumental para la transformación del modelo económico de la sociedad del conocimiento.

El problema de El Prat es que la pista larga no se utiliza para despegues para minimizar el impacto acústico. La propuesta de Aena era (¿es?) alargar la pista mar y eso

afecta al área protegida de La Ricarda. Gobernar es escoger haciendo un esmerado análisis de coste-beneficio social e incurrir en los costes políticos necesarios para alcanzar un objetivo que lo valga. Si ampliar los vuelos de largo radio es el objetivo, entonces se puede alargar la pista mar e intentar minimizar el impacto ambiental, o utilizar la pista larga para despegues y minimizar el impacto acústico. En los dos casos habría que hacer compensaciones. Si no se actúa, se tiene que plantear a la ciudadanía también los beneficios potenciales que se pierden. De hecho, la breve experiencia pospandemia parece haber acentuado el atractivo internacional de Barcelona como centro de “turismo de botellón”.

La política de corto vuelo en que estamos instalados lleva al bloqueo y no afronta los problemas ni las decisiones que hay que tomar mirando al futuro. No se puede gobernar y manifestarse a la vez. Economía y ecología se pueden y se tienen que hacer compatibles dando a los agentes económicos los incentivos adecuados (quien contamina paga y en el extremo tiene que transformar la actividad) y con la ayuda del progreso tecnológico (el paso de carruajes al automóvil hizo que Londres no acabara como un gran estercolero). Además, hay que gestionar los conflictos entre objetivos que se quieren alcanzar. Atención porque la transición energética no implica costes más bajos de la electricidad sino más altos si queremos que los precios reflejen las externalidades medioambientales. Queremos

tener una economía que pague buenos salarios y combatir el cambio climático y la contaminación. Puede haber conflicto a corto plazo, pero no lo habrá a largo plazo si hacemos las cosas bien. Barcelona puede aspirar a tener conexiones intercontinentales como Munich o Zurich, ¿por qué no? El tema del aeropuerto aún no está cerrado, esperen a la tercera entrega de la serie.●

X. VIVES, profesor del IESE