

ARTÍCULO DE OPINIÓN

## El aeropuerto en la globalización



---

Xavier Vives, director académico del Centro Sector Público- Sector Privado del IESE Business School y profesor de Economía y Finanzas.

Este artículo fue publicado el 6 de marzo de 2007 en *La Vanguardia*.

---

La importancia del aeropuerto para un área metropolitana como Barcelona y para Catalunya no puede ser subestimada. En la actualidad el aeropuerto de una ciudad o región es su puerta al mundo. El proceso de globalización ha rebajado los costes de transporte de todo tipo de bienes, personas, y de intercambio de información. Un aeropuerto de primer nivel es una de las infraestructuras clave para que una región esté conectada con el mundo. En primer lugar es crucial para que una región atraiga sedes empresariales y servicios a las empresas. En un estudio que elaboré para EE.UU. con una muestra muy amplia de empresas se demostraba que la disponibilidad de un aeropuerto con un centro de distribución de vuelos (*hub*) importante aumentaba de forma muy significativa la capacidad de la región para atraer sedes empresariales. Cuando Boeing decidió trasladar su sede fuera de Seattle solamente consideró emplazamientos con aeropuertos de primer nivel, y fue escogido al final Chicago –sobre Denver y Dallas–, con uno de los aeropuertos con más tráfico y conexiones en EE.UU. En segundo lugar, el aeropuerto es importante para consolidar las actividades de innovación en una región dado que el capital humano cualificado necesita tener conexión rápida con otros centros de conocimiento. En tercer lugar, la ciudad como espacio de turismo y ocio necesita asimismo de buenas comunicaciones. De los tres vectores estratégicos de una ciudad o región, la ciudad-sede es el que más necesita un aeropuerto de primer nivel con un centro de distribución de vuelos con conexiones intercontinentales directas. Después, y por orden de importancia, viene la ciudad-innovación y finalmente la ciudad-ocio. Una ciudad especializada en el turismo y el ocio se puede permitir un aeropuerto que aunque tenga mucho volumen, esté dominado por los vuelos de bajo coste. Aun así, se penalizará el turismo de calidad. No sería bueno que Barcelona quedase atrapada en este último escenario.

La potenciación de Barcelona como ciudad-sede, y también como ciudad-innovación, requiere un aeropuerto con conexiones intercontinentales suficientes. El peso económico y de población de Catalunya no se corresponde con el bajo nivel de conexiones intercontinentales de su aeropuerto. La situación del aeropuerto de Barcelona se explica por diversos factores. El primero es el déficit de inversión junto con una falta de ambición histórica y de visión de las administraciones catalanas, descoordinación entre ellas y falta de empuje de la sociedad civil. Podemos recordar aquí las discusiones sobre la llegada del AVE al aeropuerto y la corta tercera pista para salvar unas marismas artificiales. El segundo es el periclitado modelo, centralizado y sin papel para la iniciativa privada, de gestión aeroportuario de AENA. En Europa los aeropuertos tienden a ser gestionados por entidades locales y empresas privadas. Sin ir más lejos, Ferrovial gestiona los aeropuertos de Londres. No deja de ser curioso que potentes y eficaces empresas privadas españolas no puedan gestionar aeropuertos en España. El tercer factor, relacionado con el

segundo, es la estrategia de Iberia de hacer de la terminal 4 de Madrid su *hub* para enlazar con los vuelos intercontinentales. En un mundo ideal el sistema aeroportuario español se abriría a la competencia entre aeropuertos con participación decisiva de la iniciativa privada. Esto redundaría en un beneficio para toda España, no solamente para Catalunya. En el debate del Estatut se reivindicó fallidamente la gestión del aeropuerto para Catalunya. Quizás habría que pedir la modernización del sistema de gestión para toda España.

Ahora está sobre el tapete la adjudicación de la terminal Sur de El Prat y la sociedad civil catalana parece haber despertado. La acumulación del retraso en la llegada del AVE, los problemas de la red de cercanías, y el impacto visual de la T-4 de Barajas han mostrado finalmente que la falta crónica de inversión pública en Catalunya tiene un precio elevado. Sirva como ejemplo el proyecto de *eurorregión*. Una de las atracciones principales de este proyecto es juntar el potencial de Barcelona como ciudad-sede con el de Toulouse como ciudad-innovación. Sin embargo, las comunicaciones entre Toulouse y Barcelona por tren son penosas y por avión inexistentes. De momento habría que pedir que los criterios de adjudicación de la terminal Sur a las aerolíneas se especificaran públicamente e incluyeran la valoración de propuestas de centro de distribución de vuelos con conexiones intercontinentales. En segundo lugar, el proceso debería ser transparente y las instituciones de la sociedad civil y profesionales deberían poder opinar. De las tres grandes alianzas, One World (donde están Iberia y British Airways), Sky Team (donde están Air France-KLM y Air Europa) y Star Alliance (donde están Spanair, Lufthansa y SAS), la última, a priori y por exclusión, parece que es la que puede tener un mayor interés potencial en hacer de Barcelona un centro de distribución, aunque no está claro que sea de vuelos intercontinentales. Habrá que valorar todas las ofertas y tener en cuenta que lo que pase con la problemática Alitalia puede condicionar el espacio para un *hub* intercontinental en Barcelona. El aeropuerto de Barcelona puede ser muy competitivo si se le deja competir, para ello se necesita gestión descentralizada, participación decisiva de la iniciativa privada y una visión de futuro de las administraciones públicas.