

ARTÍCULO DE OPINIÓN

Aeropuerto y proyecto de futuro



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

Este artículo fue publicado el 1 de mayo de 2007 en *La Vanguardia*.

El debate sobre el aeropuerto se debe poner en el contexto de un proyecto de futuro del área metropolitana de Barcelona y de Catalunya. Se debe tener en cuenta que un motor fundamental en el crecimiento del aeropuerto y de Barcelona ha sido el turismo. El tráfico aéreo en El Prat crece como en una economía emergente y se está adaptando al movimiento masivo de turismo. Esto sucede después de que los Juegos Olímpicos pusieran a Barcelona en el mapa internacional y transformaran la ciudad. En efecto, Barcelona está de moda como lugar para visitar, para divertirse... e incluso para trabajar.

La cuestión de fondo es que la ambición de tener un aeropuerto de primer nivel para Barcelona, con centro de distribución de vuelos y con conexiones intercontinentales importantes, está íntimamente conectada con el desarrollo del área metropolitana. El aeropuerto es factor de localización para actividades avanzadas –sedes empresariales, servicios a las empresas y centros de conocimiento– y, a la vez, necesita una demanda derivada de estas actividades para atraer tráfico y aerolíneas. Es por tanto al mismo tiempo causa y efecto de las actividades avanzadas. Se podría pensar que el aeropuerto de El Prat está adaptado al nivel actual de sedes empresariales en Catalunya, así como al bajo nivel de capital tecnológico fruto de décadas de negligencia inversora.

El hecho de que los niveles del aeropuerto y del área metropolitana vayan juntos tiene una profunda implicación para la política pública. Hay que plantear una política a largo plazo, digamos a veinte años vista, que impulse a la vez y de manera coordinada la infraestructura aeroportuaria, entre otras, y Barcelona como centro de atracción de sedes empresariales y de la sociedad del conocimiento.

Impulsar Barcelona como centro de conocimiento significa trazar un plan de inversión sostenida en I+D a veinte años vista, y cambiar radicalmente el modelo burocrático de la universidad y de los centros de investigación. Asimismo se deben tender puentes entre el sector privado y el público para que no se pierdan oportunidades y las pequeñas y medianas empresas se lancen a innovar. Impulsar Barcelona como ciudad sede significa, entre otras cosas, favorecer un entorno en el que el mercado de trabajo de alta calificación florezca. Para ello, es necesario, entre otros elementos, mejorar la educación secundaria favoreciendo el rigor, la cultura del esfuerzo y la excelencia, y ejecutar un plan sistemático y cuantificable de conocimiento de la lengua inglesa por parte de los estudiantes.

Hay que plantearse también las perspectivas de crecimiento de la ciudad. Por ejemplo, ¿es el cultivo del espárrago u otras hortalizas el mejor uso de los campos adyacentes a El Prat? ¿O quizás se podrían promover agrupaciones de sedes y servicios empresariales con el atractivo de la proximidad del aeropuerto? La escala del área metropolitana es un factor relevante para ser una ciudad global con presencia significativa en sedes empresariales y conocimiento e innovación. En todo caso, las perspectivas de crecimiento del aeropuerto deben empezar a pensarse ahora debido al largo periodo de gestión y ejecución de este tipo de infraestructuras.

De momento tenemos una tercera pista que es corta y plantea problemas de ruido con algunos vecinos. Cabe pensar ya en una cuarta pista y no se debería descartar que estuviera sobre el mar. Hay que pensar también en la actividad de carga y en los vuelos privados y corporativos. Que El Prat cuente con una terminal para vuelos privados y corporativos, incluyendo un helipuerto, sería ciertamente una buena manera de potenciar la localización de sedes empresariales en Barcelona.

El impacto del acuerdo reciente de cielos abiertos entre Europa y Estados Unidos puede inducir un proceso de consolidación de aerolíneas así como de centros de distribución de vuelos en Europa. En este mundo turbulento sería de gran ayuda tener un plan de expansión del aeropuerto a largo plazo como factor de atracción de compañías aéreas. El mercado decide pero decide con los elementos que hay y que creíblemente habrá sobre la mesa. Naturalmente, se debe plantear el asunto crucial de la titularidad del aeropuerto, que debería ser mayoritariamente local y con participación tanto pública como privada. Una propuesta de consenso sobre la titularidad debería contemplar la participación de las administraciones, instituciones de la sociedad civil y empresas privadas con experiencia.

La gestión debería ser privada. Sin embargo, involucrarse en la bandera de la decisión local no es suficiente, hay que saber qué se quiere hacer en caso de que se consiga la capacidad de decisión local.

En resumen, el futuro del aeropuerto de El Prat depende de la potenciación sin miedo del área metropolitana de Barcelona con un plan coherente que contemple otras infraestructuras como transporte de cercanías, metro y el puerto, y que sea consistente con un proyecto de sociedad avanzada en términos empresariales y de conocimiento. Hay que fijar objetivos ambiciosos en el horizonte y ponerse a trabajar para conseguirlos.