

Incógnita sobre el aeropuerto de Barcelona

Una vez finalizado el traslado de compañías a la nueva terminal T1 el pasado 25 de octubre, el usuario se encuentra algo sorprendido al no estar habituado a unas instalaciones capaces de acoger un tránsito de 30 millones de pasajeros.

Pero esto es lo que Barcelona necesita para convertirse en origen y destino de vuelos transoceánicos (Asia y América), porque esto es lo que supondrá un incremento de actividad económica para Cataluña. Aumentará el volumen de los negocios, incentivará la localización de empresas y mejorará la calidad del turismo. Además, la sinergia con el puerto referente a los cruceros, en poco tiempo convertirá a Barcelona en el primer puerto del mundo.

Sin embargo, para que las líneas transoceánicas operen en Barcelona es necesario que el aeropuerto se convierta en un hub, centro de trasbordo donde pasajeros procedentes de territorios a distancias inferiores a 1.000 kilómetros utilicen Barcelona para enlazar con vuelos transoceánicos. Es lo que sucede en ciudades como Frankfurt y Ámsterdam, más pequeñas que Barcelona pero con áreas pobladas en su entorno. Por tanto, es preciso atraer líneas que vuelen en red y no punto por punto como las de bajo coste. Pero la política equivocada del ente público AENA, de captación de tránsito de bajo coste, ha supuesto que Barcelona lo cuente ahora con un 12% de su tránsito total, y va creciendo. Mientras en Frankfurt, Ámsterdam o Madrid es inferior al 5%. La política de captación de tránsito de bajo coste es doblemente errónea porque, además de perjudicar a Barcelona, la hace entrar en competencia con otros aeropuertos más idóneos para el bajo coste, como Reus y Girona.

La infraestructura del aeropuerto de Barcelona es propiedad del Estado, y la concesión de su explotación está regulada anualmente por las Cortes Generales, y no por los precios del mercado. Por consiguiente, si se quieren desarrollar políticas comerciales que atraigan el tránsito que más conviene, se han de fijar los precios libremente. Cosa que podrá hacer la sociedad mercantil anunciada por José Blanco, ministro de Fomento. Una sociedad que será posible en aquellos aeropuertos económicamente viables, como el del Prat en Barcelona, Barajas en Madrid, Málaga, Palma de Mallorca y Las Palmas. Una sociedad que estará compuesta por la Administración, en el caso de Barcelona por: Generalitat, Ayuntamientos y por la sociedad civil local, como la Cámara de Comercio. Son estos y no otros los agentes que conocen qué tránsito interesa y como atraerlo.

El ministro Blanco presentó la propuesta para el cambio de la gestión aeroportuaria al último Consejo de Ministros celebrado el pasado día 30 de diciembre, pero la decisión del Gobierno presidido por José Luis Rodríguez Zapatero tardará en producirse. El propio presidente dijo que el modelo que desea Barcelona para El Prat no gusta a todos los interesados, añadiendo que «buscaremos el consenso con las Comunidades Autónomas». Zapatero dijo que el nuevo modelo podría estar listo «a finales del primer trimestre de 2010».

El éxito del aeropuerto de Barcelona depende del papel determinante de la Generalitat, a la hora de gestionar las instalaciones aeroportuarias. De no ser así, cualquier otra solución entrará de nuevo en crisis a corto plazo. Sería una lástima.

Periodista