

El aeropuerto de Barcelona*La Vanguardia*

17/10/1997

El aeropuerto constituye sin duda una pieza esencial de la estrategia de futuro de Barcelona y de Cataluña. Creo que no insistimos lo suficiente en este aspecto. La futura liberalización del tráfico aéreo en el mercado único europeo nos abre una puerta para situarnos en buena posición en el terreno de la aviación civil. Barcelona, y por tanto Cataluña, tuvo un liderazgo claro en la industria aeronáutica española hasta el desenlace de la Guerra Civil. Nombre como Elizalde, Hispano Suiza o Empresa Nacional. de Motores de Avión (Enmasa) -esta empresa luego sería la Mercedes de Sant Andreu- son recuerdos históricos de nuestro pasado aeronáutico.

De las fábricas de motores de aviación de Barcelona salieron los ingenieros que, una vez destruida la industria aeronáutica, sentaron las bases de la industria del motor de Cataluña. Firmas de prestigio como Pegaso, Seat, Montesa, Bultaco y Derbi se alimentaron con ingenieros provenientes de la escuela aeronáutica de principios de siglo. Hoy son, junto con la industria auxiliar del automóvil, el mejor exponente de nuestra industrialización.

¿Como podemos recuperar presencia en el campo de la aeronáutica? Sin duda con un gran aeropuerto que merezca tal consideración y aprovechando las oportunidades que nos abrirá la competencia que se avecina. Estamos hablando de tecnología de futuro, de una industria con alto valor añadido, cosmopolita, que nos abre más al mundo moderno, y de un alto potencial de crecimiento.

Las autoridades del Ministerio de Fomento comentan que la congestión que ahora mismo sufre el aeropuerto de Barcelona es coyuntural y que, una vez solventados los problemas de Barajas e incluso cuando funcione el AVE Madrid-Barcelona, volveremos a la "normalidad".

He aquí la muestra más clara del problema que tiene el aeropuerto de Barcelona. Se concibe el aeropuerto como una instalación auxiliar, de segunda, paliativa. En definitiva, un aeropuerto que se usa para dar respuesta a la demanda de vuelos cuando éstos no pueden ser atendidos en el aeropuerto natural (Barajas). Es en cierta forma un "aliviadero".

A Barcelona y a Cataluña, lejos de esta visión, nos conviene un aeropuerto "de oferta". Que aumente

la oferta de movilidad aérea y que sea gestionado con una estrategia propia que apueste por la calidad, el buen servicio, la eficiencia y que, por estos motivos, pueda competir con otros aeropuertos. Que dispute "slots" (derechos de vuelo) y que consiga vuelos intercontinentales sin escala. Que pueda ser un aeropuerto como tal, con todas sus capacidades. Sólo así crecerá y, en lugar de los 5.000 empleos que genera hoy, podrá llegar a los 15.000 que le corresponde en su actual nivel de pasajeros si tuviera todas las actividades complementarias de un aeropuerto competitivo y con estrategia industrial propia.

Sólo con un aeropuerto así podremos recrear en Barcelona, en la región metropolitana y en Cataluña una actividad aeronáutica que forme a controladores aéreos, que tenga más pilotos, más ingenieros aeronáuticos, más industrias auxiliares de la aviación.

Nuestra proximidad a Toulouse y a Madrid, lejos de ser un inconveniente, debe utilizarse a nuestro favor.

Necesitamos una estrategia propia para el aeropuerto de El Prat. Una estrategia todo lo concertada que convenga con los poderes históricos del sistema aeronáutico, pero donde domine la iniciativa territorial. El aeropuerto, lejos de ser meramente un conjunto de pistas de aterrizaje, debe ser un motor de desarrollo de Barcelona y de Cataluña.

Un aeropuerto dinámico, en lugar de pasivo o reactivo, liga muy bien con nuestro sector turístico, con el puerto y su futuro como cabecera de cruceros, y con nuestra industria cada vez de mayor valor añadido y orientada hacia la exportación.

El proyecto de carta municipal, aprobado por unanimidad de todos los grupos políticos representados en el Consistorio barcelonés, reclama la participación del Ayuntamiento en la gestión del aeropuerto, como es norma en casi todos los países europeos. También el plan estratégico incide en esta demanda.

Sólo si avanzamos en esta línea tendrá sentido la discusión de la tercera pista. Es decir, sólo si sabemos explicar a los usuarios y a los vecinos de la instalación aeroportuaria para qué queremos la tercera pista, será posible acordar dónde debe instalarse.)

Joan Clos i Matheu
Alcalde de Barcelona