



En 2007, el empresariado catalán se movilizó para exigir al Gobierno Zapatero que el aeropuerto de Barcelona no siguiera preterido al de Madrid en las inversiones (lo había estado) y que su gestión pasara de Aena a un consorcio catalán. Desde entonces ha llovido mucho. Aena es hoy una empresa cotizada en bolsa (aunque el Estado tiene el 50%) y con la inauguración de la actual T-1, que requirió una gran inversión, el tráfico se ha incrementado mucho, desde los 29,2 millones de pasajeros de 2010 a los 52,7 de 2019, antes de la crisis del coronavirus.

Ahora, cuando se espera una gradual recuperación del tráfico aéreo, Aena prepara su próximo plan inversor que debe ser aprobado antes de fin de año. La ampliación del de Madrid (con más tráfico que el de Barcelona) no está en duda. Por el contrario, la de El Prat topa con una gran escasez de terreno en una zona natural protegida. Su ampliación –según normativa de la UE– necesita una exigente contrapartida de recuperación de la zona natural afectada por la nueva terminal y la extensión de la tercera pista. Solo si hay compensación –el proyecto de Aena prevé 10 nuevas hectáreas protegidas por cada una perdida– y si además la Generalitat manifiesta su acuerdo, la UE autorizaría la am-

La nota

¿Capital europea?



Joan Tapia

La exigencia de un aeropuerto de futuro interpela hoy al Ayuntamiento de Barcelona y a la Generalitat

pliación, que no es fácil, pero hay precedentes con el puerto de Róterdam.

Por eso Aena –presidida hoy, como Renfe, por un catalán– urge la discusión del proyecto y su aprobación con las revisiones y mejoras que sea conveniente. La ampliación de los aeropuertos no es nunca fácil, pero es evidente que el futuro de Barcelona como capital europea y mundial no puede quedar lastrado por el estancamiento del actual aeropuerto, que casi ha llegado a su máximo potencial. Barcelona quedaría así perjudicada no solo ante Madrid sino ante Milán o Viena, que también quieren ser un *hub* internacional.

La Comisión Europea –que ha hecho de la protección de los espacios naturales una prioridad– solo aprobará la ampliación si el proyecto es ecológicamente coherente y tiene, además, el respaldo de las autoridades catalanas. Y, como en 2007, la práctica totalidad de las entidades empresariales y económicas pide un aeropuerto adecuado. Pero ahora la exigencia no es ya ante el Gobierno de Madrid –Aena quiere invertir– sino ante el Ayuntamiento de Barcelona –que ha mostrado grandes recelos sin analizar el proyecto– y ante la Generalitat que, paralizada durante muchos meses, ni lo ha estudiado.

Lo ha dicho el vicepresidente Jordi Puigneró: «Este país no puede permitirse el lujo de no tener un aeropuerto preparado para los retos del siglo XXI». Hace bien Pere Aragonès en poner en marcha una comisión para analizar con urgencia la cuestión. Pero siempre que dicha comisión no sea la excusa para no decidir. O para no superar las inquietudes ecológicas, lógicas, pero que deben ser resueltas.

Después de tantas quejas y lamentaciones sobre la eterna insuficiencia de las inversiones del Estado en Catalunya (en el AVE, o en el mismo aeropuerto), sería imperdonable –incluso ridículo– que en 2021 se paralizara la ampliación del aeropuerto, cumpliendo eso sí las normas ecológicas de la UE, por los prejuicios y ciertos sectarismos de los partidos que mandan en el ayuntamiento y la Generalitat.

Catalunya necesita gobiernos –tanto municipales como en la Generalitat– que vayan más allá de la eterna queja –contra el injusto capitalismo, contra España o contra el mundo– y sepan meter la cabeza en las complejas decisiones de futuro. ■

Joan Tapia es presidente del Comité Editorial de EL PERIÓDICO.