

Editorial

Un aeropuerto para el siglo XXI

Antes de que la irrupción del coronavirus hiciese que el tráfico aéreo mundial colapsase, las previsiones de crecimiento del número de viajeros en los aeropuertos de Madrid y Barcelona indicaban que podían tocar techo en un futuro no muy lejano. Con estas perspectivas, sus respectivos planes directores incluyeron la planificación de notables inversiones para ampliar el número de vuelos y pasajeros. Con la movilidad asociada al turismo y el sector de las ferias y convenciones desplomado y con incógnitas sobre cuál será su ritmo de recuperación, Aena aplazó estas intervenciones. Sin embargo, sus responsables están urgiendo a dar los pasos necesarios para que no haya obstáculos que impidan retomar en un futuro próximo la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Las organizaciones empresariales se han sumado a este llamamiento, que no obstante no ha encontrado la receptividad que se reclama por parte de los

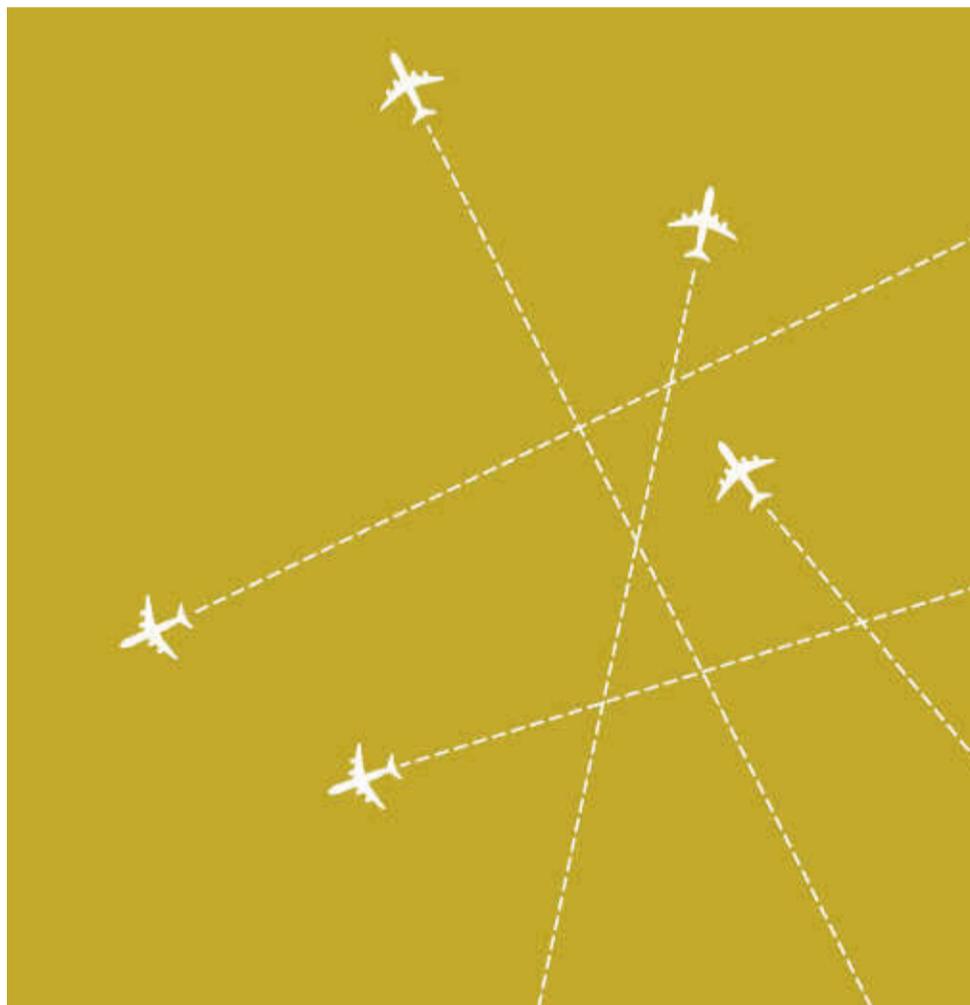
Hay que hacer compatibles los criterios ambientales y la necesidad de que El Prat siga adaptándose a la movilidad que exige una Barcelona próspera y conectada

ayuntamientos más directamente concernidos.

Barcelona necesita, efectivamente, un aeropuerto para el siglo XXI. Y después de dejar atrás años en que se reclamaba al Gobierno central que apostara por El Prat en lugar de proyectar un sistema en el que no pasaba de ser un apéndice de un Barajas hipertrofiado, la actual apuesta por parte de Aena, que según la UB tendría la rentabilidad económica garantizada, no puede verse frustrada por la incapacidad de encontrar soluciones que permitan encajar sus planes con la lógica del territorio.

Con todo, un aeropuerto del siglo XXI significa muchas cosas. Efectivamente, que su volumen permita atraer de nuevo el turismo sin el que la economía de Barcelona se ha demostrado que no puede respirar a no ser que experimente una transformación que nunca podrá ser inmediata. Y que su capacidad de atracción y enlace de vuelos internacionales e intercontinentales permita mantener el atractivo de la ciudad como plaza de negocios y polo de atracción de talento y oportunidades. Pero también implica que su remodelación sea un elemento más en la lucha contra la emergencia climática, no una nueva agresión contra el medio ambiente. No son dos exigencias contrapuestas: son tan interdependientes como hemos descubierto que lo son la prosperidad económica y la salud.

Una de las objeciones que se plantean a los proyectos de ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat es su afectación de un espacio protegido como el de la Ricarda o las zonas agrícolas supervivientes del delta del Llobregat. El proyecto no puede salir adelante sin apurar todas las posibilidades de hacer compatible su mantenimiento y las nuevas infraestructuras, pero sin descartar tampoco que la naturalización de otros espacios, en un entorno natural históricamente fluido y cambiante, pueda compensar con creces posibles pérdidas. Es más, la Unión Europea no lo permitiría. La otra objeción es la posibilidad de que gran parte del tráfico aéreo de corta distancia deba ser reemplazado por alternativas ambientalmente más aceptables, como el tren, y que las previsiones de aumento del número de pasajeros no lleguen a hacerse realidad. Como indican las proyecciones del propio Gobierno español en el horizonte de 2050, es una hipótesis altamente probable. Eso es, con todo, una razón de más para considerar que el futuro aeroportuario de Barcelona pasa por consolidar su condición de *hub* internacional. Y para ello quizá sea tan importante, o más, la mejora de las conexiones ferroviarias de alta velocidad con las regiones vecinas que la ampliación de pistas y terminales. Hay muchos intereses que conjugar. Y un diálogo que solo ha hecho que empezar. ■



elPeriódico

La opinión del diario se expresa solo en los editoriales. Los artículos exponen posturas personales.

elPeriódico

www.elperiodico.com

DIRECTOR: ALBERT SÁEZ.

Directoras adjuntas:
Gemma Martínez y Gemma Robles.

COMITÉ EDITORIAL

Presidente: Joan Tapia.

Secretario: Rafael Jorba.

Subdirectores:

Carol Álvarez (+Periódico),
Joan Cañete (Opinión, Participación y Audiencias), Bernat Gasulla (Última hora) y Rafa Julve (Multimedia).

Edición papel: Reyes Susín y Eloy Carrasco.

Edición digital: Xurxo Martínez.

Panorama: Marta López.

Sociedad y Barcelona: Iosu de la Torre.

Cultura: Ramón Vendrell.

Deportes: Albert Guasch.

Edición gráfica y fotografía: Julio Carbó.

Diseño: Joel Mercè.

Infografía: Ricard Gràcia.

Redes sociales: Silvia Cobo.

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA SLU

Gerente general:

Fèlix Noguera.

Publicidad nacional:

Marta Bilbao.

Publicidad:

Joan Garçon.

Distribución:

Logística de Medios Catalunya S.L.U.

Av. Gran Via de l'Hospitalet, 163-167

08908 - L'Hospitalet de Llobregat (BARCELONA)

T: 93 265 53 53. Fax: 93 484 37 48.

Publicidad: Prensa Ibérica 360 S.L.

Pedro Muñoz Seca, 4. 28001 Madrid.

T: 91 436 37 70. Fax: 91 436 37 75.