

## Ágora

# ¿Aznar ganará en el aeropuerto de El Prat?

Sin la ampliación de la pista para vuelos intercontinentales, Barcelona puede acabar siendo la T-5 de Barajas



Ramon Tremosa

Aena propone alargar 500 metros la pista más próxima al mar para evitar el colapso del crecimiento del aeropuerto de Barcelona, que ha sido excepcional entre 2009 y 2019, pasando de 27 a 53 millones de pasajeros.

Barcelona no es capital de Estado, ni el Gobierno del PP hizo nada para impulsarlo, ni el aeropuerto de El Prat es la base de ninguna compañía aérea de bandera que centralice pasajeros de otras ciudades para llevarlos a otros continentes. Ningún otro aeropuerto europeo, sin embargo, ha duplicado su tráfico en 10 años como lo ha hecho Barcelona.

En 2019 Barcelona fue el sexto aeropuerto de la Unión Europa en pasajeros. Gracias a los 40 vuelos directos conseguidos en América y Asia, Fira de Barcelona ha pasado a ser una de las primeras ferias de Europa, empezando a jugar la liga mundial de ferias que organizan grandes eventos globales.

Sin este salto espectacular del aeropuerto de Barcelona, entre 2010 y 2020 Catalunya no

habría casi duplicado sus exportaciones, no habría triplicado sus multinacionales (de 3.000 a 8.900), ni Barcelona sería el *hub* tecnológico más importante del sur de Europa, ni disfrutaríamos de tantos servicios avanzados en salud, conocimiento, universidades, logística, tecnología...

En el siglo XXI serán los aeropuertos los que definirán las ciudades y los países, no al revés. Conseguir otro salto en el proceso de creación de valor añadido en Catalunya pasa por alargar la pista del mar del aeropuerto 500 metros y aumentar los vuelos intercontinentales en Barcelona.

Aena ofrece hoy la única solución factible a corto plazo que permite superar el límite de capacidad del aeropuerto de El Prat, que habría tocado techo sin la pandemia del verano pasado.

Durante los últimos gobiernos del PP, cada año el aeropuerto de Barcelona crecía a una tasa de dos dígitos. Desde Madrid, con todo, se dejaba pasar el tiempo sin hacer nada, dirigiendo la más importante infraestructura de Catalunya al colapso. Esto puede volver a pasar si ahora se rechaza la propuesta de Aena y el PP llega al poder.

Los humedales del aeropuerto de El Prat son artificia-

Estado actual del dique sur de la T-1 del aeropuerto de El Prat tras las obras iniciadas en 2018.



Quique García / Efe

les: históricamente el río Llobregat, con sus avenidas periódicas, variaba su desembocadura y también sus humedales. Si estos se trasladan tierra adentro y se amplían de manera generosa, la UE puede aceptar el alargamiento de la pista. Podríamos escapar así de una posible trampa medioambiental puesta por el Gobierno de Aznar: en el año 1998 se integraron los humedales artificiales de la Ricarda y del Remolar en la Red Natura 2000 de la UE.

La pista pegada al mar, de menos de 2.700 metros de longitud, no permite al aeropuerto de El Prat de competir en igualdad de condiciones con el aeropuerto de Madrid-Barajas: Ba-

rajas dispone de 90 km<sup>2</sup> de superficie y de 4 pistas independientes de casi 4 km cada una, mientras El Prat solo dispone de 15 km<sup>2</sup> y de 2 pistas mucho más cortas, que no pueden operar de manera segregada: hay que recordar que la pista norte no opera a plena capacidad (solo se hacen aterrizajes) para no generar ruidos a los vecinos de Gavà y Castelldefels. Unos vecinos, por cierto, que fueron a vivir cuando el aeropuerto ya estaba allí.

En Madrid nunca han disimulado la voluntad de ser el único *hub* de vuelos intercontinentales de España. Estos vuelos son los que dejan más valor añadido en el territorio que los

recibe. Un ejemplo: solo Madrid tiene un vuelo directo con Los Ángeles y Tokio y esto explica que sus grandes empresas, cuando quieren invertir en España, lo hagan a Madrid.

Sin la pista ampliada, el aeropuerto de El Prat puede acabar convirtiéndose en la T-5 de Barajas. Recortar vuelos desde Barcelona por motivos medioambientales es un disparo en el pie: estos vuelos serán ofrecidos por un aeropuerto competidor. Y hay que recordar que es el coche, mucho más que el avión, el principal contaminador hoy de las áreas metropolitanas.

La pandemia ha dejado mucho más tocado el aeropuerto de Barcelona que el de Madrid. Sin la inversión que ahora propone Aena no solo perderemos oportunidades de futuro: pondremos en riesgo también el salto y los éxitos ganados entre 2009 y 2019. El nuevo Gobierno catalán ha de ganar el consenso interno necesario que impida al centralismo madrileño parar una vez más nuestro crecimiento económico. En el nuevo Parlament de Catalunya esta clara mayoría me parece que ya está. ■

■ Ramon Tremosa es diputado en el Parlament de Catalunya. 'Exconseller' de Empresa i Coneixement.

## Nos ocupamos de quienes se van. Nos preocupamos por quienes se quedan.

La muerte de un ser querido es uno de los trances más difíciles por los que podemos pasar.

Y hoy, con un virus que nos aísla, todavía más. Por eso, ofrecemos a los familiares **asistencia psicológica al duelo**, cuando el servicio funerario haya sido atendido por Mémora. Completamente gratis y 24 horas al día.

Porque en situaciones de dolor, nadie tiene que estar solo.