



No perdamos el tren

Lluís Mijoler

Alcalde de El Prat de Llobregat

Este lunes en el Palau de la Generalitat las administraciones públicas competentes abordaremos el futuro del aeropuerto de El Prat. Un debate que condicionará qué desarrollo económico impulsamos en un contexto de reconstrucción después de la crisis de la covid y de reconciliación después de la crisis nacional.

Este es el dilema inherente al debate sobre el aeropuerto de El Prat: si queremos salir de la crisis volviendo a las viejas recetas del ladrillo, sol y playa o queremos hacerlo como propugna la Unión Europea tras el lema *Green Recovery*: aprovechando los retos civilizatorios que tenemos por delante y, en especial, la emergencia climática, para desarrollar nuevas formas de producir y consumir que nos sitúen a la vanguardia de la sostenibilidad y también de la innovación.

La propuesta de Aena de ampliar la tercera pista de El Prat puede hacernos perder este tren. A primera vista, podría resultar atractiva y es natural que haya podido atraer la atención de algunos sectores empresariales: una inversión millonaria que promete la creación de un número desorbitado de puestos de trabajo, a cambio de compensar generosamente la destrucción ambiental que comporta.

El escrutinio de la propuesta en las últimas semanas ha demostrado, sin embargo, lo que muchos hemos dicho desde un inicio: no es más que el epígono de la larga serie de delirantes promesas de prosperidad que, en el país de *Bienvenido Mister Marshall*, han acabado estrellándose contra la realidad, desde el aeropuerto de Castellón hasta Eurovegas. La destrucción ambiental que implicaría es incalculable, han destaca-

do voces científicas de renombre internacional, y el retorno económico prometido no está contrastado.

Lo que la mesa del lunes tendrá que debatir es si las inversiones que interesan en Aena son las que necesita el país. Y está claro que no solo no encaja en la época del *green new deal* que impulsa la UE. La propuesta del ente gestor amenaza, además, el desarrollo con un país próspero, con un tejido productivo bien conectado y territorialmente equilibrado.

Delante de eso, hace falta defender una alternativa inteligente de infraestructuras en red y acordar las inversiones necesarias para avanzar hacia un modelo aeroportuario de país. El ruido sobre la tercera pista de El Prat no puede eclipsar que los tres grandes aeropuertos catalanes, El Prat, Reus y Girona, siguen sin estar conectados a la alta velocidad. Hay que conectarlos entre ellos y su entorno, como están haciendo todos los países europeos y como se está haciendo también en Barajas. Aquello determinante para el futuro de El Prat no son 500 metros de pista, sino una buena conexión en el puente ferroviario con Madrid, en un corredor Mediterráneo todavía pendiente de desplegarse del todo, y en el sur de una Francia que se dispone a prohibir los vuelos que tengan alternativas en tren de menos de 2,5 horas. Este es el tren que no podemos perder.

Descartamos pues propuestas antiguas y ultimátums intolerables y abrimos un debate sereno y democrático sobre las alternativas e inversiones necesarias para avanzar hacia un modelo aeroportuario que dé una buena cobertura a un país que queremos que sea próspero, equilibrado y a la altura de la Europa del siglo XXI. Esta es la propuesta que, desde El Prat y en clave país, defenderé el lunes en la mesa sobre el futuro del aeropuerto.