

S.O.S. infraestructures

“**J**a no es pot esperar més!”. El president de Barcelona Centre Logístic i del Port de Barcelona, Joaquim Tosas, expressava la setmana passada el seu malestar i instava a prendre una decisió definitiva sobre la construcció de la tercera pista de l'aeroport del Prat.

El conseller de Política Territorial, Pere Macias, ha donat de temps màxim fins a finals d'any. I el nou alcalde de Barcelona, Joan Clos, en el discurs de presa de possessió, també ha posat l'ampliació de l'aeroport com una de les seves prioritats.

Per què tanta pressa? No era l'aeroport de Barcelona una de les infraestructures emblemàtiques del 92, un aeroport preparat per al futur? I és que fa només cinc anys ningú podia haver-se imaginat que aquest 97 se superaria àmpliament el trànsit de passatgers previst per al 2000. La raó està, en part, en la liberalització del trànsit aeri i el sorgiment de companyies petites –la valenciana Air Nostrum en podria ser un exemple–, que han començat a explotar línies que fins ara es consideraven poc rendibles i han multiplicat el nombre de vols. Joaquim Tosas denunciava fa uns dies la saturació que ja ha viscut aquest estiu l'aeroport i alertava que el Prat haurà de desviar avions cap a València el pròxim agost perquè no donarà l'abast.

Però el que encara és més important, el mercat únic europeu està obligant les empreses a redissenyar les seves estratègies de distribució de productes al continent i això obre unes perspectives impensables fins ara. En aquests moments les principals companyies aèries comencen a plantejar-se d'instal·lar plataformes de distribució de mercaderies al sud d'Europa. Busquen un lloc ben comunicat amb les principals capitals europees on arribin les càrregues i un cop manipulades es puguin reexpedir cap a altres destinacions secundàries. I tot indica que l'aeroport de Barcelona té prou números per ser l'escollit per alguns d'aquests operadors. Això sí, a condició que s'adapti a les noves exigències i que aprofiti l'avantatge relatiu que encara té sobre els aeroports

de Marsella i Niça. Entre els trumfos que Barcelona té a la mà hi ha, sens dubte, la situació geogràfica, que fa que des d'aquí es pugui connectar amb tota la Península Ibèrica, el Magrib i Europa occidental amb vols de menys de dues hores. Però també el fet que les companyies aèries europees més importants ja tenen presència a Barcelona. I, sobretot, la confluència en un mateix espai de l'aeroport, un dels ports més importants de la Mediterrània, i d'una gran àrea d'activitats logístiques a la Zona Franca, tot plegat ben comunicat per carretera i ferrocarril.

Per construir una tercera pista d'aterratge que doni prou capacitat a les actuals instal·lacions es trigarà dos anys. I empreses i institucions públiques comencen a ser conscients que aquesta és una oportunitat única a l'hora d'atraure importants inversions, crear llocs de treball i generar nova activitat econòmica, i que si no s'arriba a temps s'haurà perdut el tren, o el vol, per dir-ho d'alguna manera. D'aquí ve el nerviosisme i la necessitat de trobar una sortida. El que no sembla estar tan sensibilitzat, però, és el govern central. Que continua fent propostes d'emplaçament de la pista innacceptables per la resta d'institucions implicades, pel seu impacte ecològic en els aiguamolls del delta del

Llobregat, de manera que, a la pràctica, està paralitzant el projecte. El ministre de Foment, Rafael Arias Salgado, possiblement està més preocupat pel col·lapse de Barajas a l'hora de buscar prioritats pressupostàries.

Amb tot, el senyal d'alerta sobre el coll d'ampolla en què pot posar l'economia catalana la falta d'inversions públiques en infraestructures no solament sona a l'aeroport. El port de Barcelona també està arribant al màxim de la seva capacitat i necessita que es posi en marxa el desviament de la desembocadura del Llobregat que ja va ser pactat per totes les administracions. I en tot cas, la sensació d'asfíxia no és exclusiva. També la sent el Port de València, que ja no sap com fer-s'ho per reclamar un accés directe pel nord a l'autopista A-7. Mentrestant, des de Madrid continua sense veure's el mar, ni la necessitat d'arribar-hi. ■

TONI CANÍS



“Les principals companyies aèries comencen a plantejar-se d'instal·lar plataformes de distribució de mercaderies al sud d'Europa. I l'aeroport de Barcelona té prou números per ser escollit per alguns dels operadors.”