

En realidad, lo único positivo del anuncio es la certeza discretamente compartida por muchos de que el proyecto es imposible y jamás podrá tener una traducción en el mundo de la realidad.

En cualquier caso, si la noticia ha sido bien acogida es porque no tenemos en este país un debate informado sobre política aeroportuaria y, en esta situación, cualquier novedad tiende a abrirse camino. Además, permite ganar tiempo a unas partes que normalmente estarían enfrentadas también en este asunto. En definitiva, porque la pretendida solución contenta al mismo tiempo a AENA y a los partidos nacionalistas catalanes, es decir, a la Generalitat de Catalunya.

Para AENA, la propuesta es tranquilizadora ya que desplaza su responsabilidad y reduce la presión a la que normalmente es sometida desde Cataluña. Ahora no se la podrá acusar de entorpecer el crecimiento del Aeropuerto de Barcelona ni de bloquear el de Girona.

A los partidos nacionalistas el planteamiento de Fomento les parece correcto en términos generales porque supone un aval a la versión aeroportuaria de su política de ninguneo y acoso a Barcelona. La única crítica que ha balbuceado el ex conseller Rull es que la opción olvida Reus, que en la visión nacionalista quizás merecería la quinta pista d'El Prat.

Basta con hacer el ejercicio de calcular los tiempos y las rupturas de modo de transporte que comportaría una conexión entre ambos aeropuertos para concluir que una pista situada a cien kilómetros no es razonable. El enlace exigiría sucesivamente una lanzadora hasta la estación del AVE de El Prat o el nuevo ramal de cercanías hasta Sants, cambio de andén y recorrido en AVE hasta la estación del Aeropuerto de Girona, que todavía se tiene que proyectar y una nueva lanzadora hasta la terminal. Por otro lado, hay que tener en cuenta que las frecuencias de un tren de media distancia no son las de un people mover.

Es relevante subrayar que la propuesta Barcelona-Girona no tiene absolutamente nada que ver con el sistema de los aeropuertos de Londres que son totalmente independientes entre sí y que están conectados únicamente con servicios de autobús. Las líneas ferroviarias de Heathrow, Gatwick, Stansted y Luton conducen a estaciones de Londres, no a los otros aeropuertos.

Otro aspecto de la proposición de Fomento ha merecido atención mediática, aunque algo desviada. Con la construcción de la terminal satélite de la T1, se ha apuntado, la capacidad del aeropuerto se elevará hasta los 77 millones de pasajeros. Es cierto que esta nueva instalación, cuyo túnel de conexión ya está construido, mejorará sustancialmente la capacidad de Barcelona, pero este factor, combinado con la propuesta de la cuarta pista en Girona, tiene la perversidad de desplazar el foco del auténtico punto crítico de Barcelona, que es una operación de pistas lastrada por una distribución irracional de despegues y aterrizajes.

Es fácil entender que, en principio, un avión necesita más recorrido para despegar que para aterrizar. En consecuencia, lo normal es que la pista que se dedique a despegues sea más larga. Pues en el Aeropuerto de Barcelona la situación es exactamente la contraria. En circunstancias normales, los aviones aterrizan en la 07/25 R (3.350 m.) y despegan por la 07/25 L (2.660 m).

Esta disposición de las operaciones está empezando a crear problemas por el crecimiento muy sustancial de los enlaces intercontinentales. Hasta ahora mismo el despegue por la tercera pista ha sido normalmente posible porque una parte sustancial de los vuelos de largo radio se dirigía a la costa Este de Norteamérica, porque el aeropuerto está prácticamente a nivel del mar y porque en Barcelona no hace mucho calor (factores estos últimos que facilitan la operación).

Pero la situación ha cambiado. Barcelona tiene ahora nuevos enlaces de largo radio y los tiene particularmente en verano, cuando el calor reduce la densidad del aire y reduce la sustentación coincidiendo con un aumento de la actividad. En estas circunstancias resulta mucho más distorsionadora la alteración del esquema para que salgan por la pista larga aviones que se dirigen a destinos más lejanos y que en consecuencia pesan más. Es un cambio que obliga a ralentizar las operaciones de aterrizaje y a generar, por lo tanto, un considerable cuello de botella.

Este es el auténtico problema, como acaba de recordar el presidente de Vueling, Javier Sánchez Prieto, y es algo que no se resuelve con la promesa de una cuarta pista en Girona. Es un problema envenenado porque se alimenta de la presión de los residentes en una zona de Gavà que, en la mayoría de los casos, habitan unas casas situadas justamente en la senda de la prolongación teórica de la pista larga.

El Aeropuerto de Barcelona tiene una capacidad teórica de 90 vuelos por hora que, por estos condicionantes y por los de un control de vuelo más que estricto, se reduce a una capacidad declarada de 72 vuelos por hora.

Es un problema serio pero es el tipo de problemas que los gobiernos tienen la responsabilidad de resolver y a los que normalmente dedican sus esfuerzos. Exigiría voluntad política, imaginación y algunos recursos.

Es relevante también mencionar en este contexto que las fuerzas políticas, particularmente Convergencia, que están detrás del teórico apoyo al Aeropuerto de Girona, fueron responsables muy principales de la decisión de construir una estación del AVE en El Prat y de descartar la llegada del mismo a la terminal del aeropuerto de Barcelona. Si el AVE tuviera una estación en la misma terminal, como se proponía desde el Ayuntamiento de Barcelona, la conexión que ahora se reclama con Girona sería algo menos problemática.

Xavier Roig

Consultor