

## CATALUÑA

# El Prat roza el tráfico prepandémico con su plan de ampliación en el aire

La Generalitat y Aena se acusan mutuamente del estancamiento del proyecto

MARC ROVIRA, **Barcelona**  
El aeropuerto de Barcelona-El Prat recupera altura tras desprenderse del lastre de la pandemia y encara el pico veraniego con previsiones que acercan los registros de tráfico a los niveles de antes de la crisis sanitaria. Los controladores del Josep Tarradellas habían programado desde el viernes hasta hoy 3.508 vuelos. Se trata del primer fin de semana de operación salida de agosto con atisbos de normalidad. Según datos publicados por Aena, la cifra se acerca a los volúmenes de actividad registrados antes del estallido de la crisis sanitaria. La remontada alcanza el 87,2% del tráfico del mismo período de 2019, que fue un año récord. Entonces se contabilizaron 4.019 operaciones. Durante los días de más actividad, los viernes y domingos, se han llegado a superar los 900 vuelos diarios. En lo que respecta a los destinos, un 72% del tráfico corresponde a conexiones internacionales, mientras que el 28% restante son trayectos internos.

Los puestos de mando del aeropuerto catalán ponen de relieve que falta por recuperar un paquete de conexiones que alimentaban la estadística. Como ocurre con los vuelos con China y Rusia, cuyas incertidumbres por la guerra y los coletazos del virus dificultan hacer estimaciones fiables.

La dinámica que muestran los registros actuales confirma sin embargo las previsiones acerca de la pronta recuperación de los niveles anteriores a la expansión de la covid. Y, con el repunte, se vuelve a divisar la amenaza de la saturación de la instalación. En septiembre del año pasado el plan para agrandar la infraestructura, dotado con 1.700 millones de euros, quedó aparcado por la falta de entendimiento entre la Generalitat y el Ministerio de Transportes.



Decenas de pasajeros, ayer en la zona de facturación de la Terminal 1 del aeropuerto de El Prat. / KIKE RINCÓN

Desde entonces, no ha habido avances.

“No ha habido ninguna reunión para tratar el tema”, asegura un portavoz de Aena cuando se le pregunta acerca del avance del proyecto, supuestamente congelado, para ampliar el Josep Tarradellas. El gestor aeroportuario argumenta que fue la Generalitat quien hizo trastabillar el propósito y que, por tanto, la pelota quedó colgada en el tejado de la Administración catalana. Unas declaraciones del *president* Pere Aragonès, de ERC, en las que criticaba los términos de la ampliación precipitaron la paralización de un proyecto que hasta entonces había impulsado el *vicepresident* Jordi Puigneró, de Junts per Catalunya. Fuentes

del departamento de Territorio, que comanda el propio Puigneró, responden que “el aeropuerto es una infraestructura del Estado y corresponde al ministerio reabrir la carpeta”.

Hace casi un año, la ministra Raquel Sánchez ponía de relieve que, pese al fiasco de las negociaciones para incluir los planes de ensanchamiento del aeropuerto de Barcelona en el Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026, que aprobó el Consejo de Ministros en septiembre, quedaba una puerta abierta para seguir tratando la remodelación del aeródromo. “Este es un Gobierno de diálogo, y, por tanto, estamos abiertos a hablar en cualquier momento; se puede avanzar mucho con proyectos y

El Govern cree que corresponde a Transportes reabrir la carpeta

Los movimientos de estas fechas son el 87% de los registrados en 2019

estudios”, aseguró la responsable de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Pero el tiempo no le ha dado la razón. Los planes para el aeropuerto de Barcelona, que incluían una polémica prolongación de una de sus pistas para ganar operatividad (sobre un espacio natural protegido) y la construcción de otra terminal para agilizar el previsto crecimiento de viajeros acumulan polvo. “Estamos en el mismo punto donde lo dejamos”, afirman fuentes de la Consejería de Territorio. Sobre los impedimentos que pudieron añadir al proyecto las discrepancias entre los dos socios del Govern, el entorno de Puigneró es claro: “Hubo divergencias entre Junts y Esquerra, y las hay, pero quien cerró la puerta fue el ministerio”.

En su plan para tender puentes con Cataluña, el Gobierno ha priorizado abordar la carpeta de infraestructuras, pero centra los esfuerzos en las carreteras y en mejorar la red ferroviaria. El pasado viernes se anunció una inversión de 1.050 millones de euros en siete años para realizar intervenciones en la AP-7 y en la AP-2, sobrecargadas desde que se eliminaron las barreras de peaje. En materia de trenes las mejoras se proyectan sobre la maltrecha red de Rodalies. Sin embargo, la inactividad es total en lo que refiere al aeropuerto.

## Reactivación económica

Los nubarrones de la inflación amenazan la economía pero hay indicadores que despejan dudas sobre la reactivación del tráfico aéreo. Aena ha alcanzado entre enero y junio de 2022 un beneficio neto de 163,8 millones de euros, una mejora del resultado del 147,3% con respecto al mismo período de 2021, en el que registró unas pérdidas de 346,4 millones. El gestor aeroportuario vuelve a beneficios tras ocho trimestres en pérdidas, desde el primer trimestre de 2020.

En el aeropuerto de El Prat, recientemente se ha recuperado la conexión con Corea del Sur. El vuelo directo Barcelona-Seúl supone el retorno a las operaciones de Asiana Airlines. La compañía suspendió el enlace hace más de dos años, en marzo de 2020, y regresa conservando Barcelona como su único destino directo en España.

## OPINIÓN / CINTA PASCUAL

# Luces y sombras de las nuevas residencias

Recientemente se ha aprobado el nuevo acuerdo de acreditación estatal para servicios asistenciales de mayores en situación de dependencia. La hoja de ruta para el futuro de residencias, centros de día, servicios de ayuda a domicilio y teleasistencia en el conjunto del Estado. La que debería ser una muy buena noticia ha quedado difusa por la incertidumbre de su aplicación. Sobre el papel, representa un paso adelante en la mejora de la atención para los mayores. Se incorpora el concepto de atención centrada en la persona, es decir, que los mayores tienen que poder envejecer según sus preferencias y necesidades.

Pero no todo son ventajas. Hay aspectos preocupantes, como la limitación del número de plazas para las nuevas residencias, una medida que no tiene nada que ver con la calidad y una atención personalizada. Precisamente, el acuerdo establece unidades de convivencia que ya permiten sectorizar los espacios y proporcionar así esa sensación próxima a un hogar.

En estos momentos no sabemos qué va a costar el nuevo acuerdo y, aún menos, como se financiará de manera sostenida en el tiempo. Se está repitiendo el mismo error de hace 26 años con la Ley de la Dependencia, que también se aprobó sin una memoria económica que la empara-

se. En estos momentos, las CC AA asumen el 80% de la factura mientras que el Gobierno paga el 20% restante. El calendario marcado prevé que estos cambios sean una realidad a finales del 2023. El precio de una plaza concertada de residencia en Cataluña es de 2.002 euros. El acuerdo significará un incremento de 250 euros mensuales por plaza. ¿Quién va a pagarlo?

También surgen muchas dudas jurídicas sobre la necesaria adaptación de las CC AA. Por un lado, el *Estatut* deja claro en el artículo 166 que le corresponde a la Generalitat la competencia “exclusiva” en servicios sociales. Pero el artículo 34 de la Ley de la Dependencia establece que el

Consejo Territorial de Servicios Sociales podrá fijar “criterios comunes de acreditación”. Así pues, no queda claro cómo será la transposición de este nuevo acuerdo en Cataluña, y más cuando el Departamento de Drets Socials está inmerso en un proceso propio de acreditación.

La sensación mayoritaria en el sector es que se ha actuado de un modo improvisado en un tema tan importante como estratégico. Con la generación del *baby boom* llamando a la puerta, necesitamos una apuesta firme por la atención a la dependencia. En Cataluña, según la consejera de Drets Socials, hacen falta 1.000 millones anuales más de presupuesto. Y en el conjunto del Estado, elevar el PIB hasta un 2%, muy lejos del 0,7% actual, para situarse al nivel de países de nuestro entorno que sí que han hecho los deberes.

Cinta Pascual es la presidenta de la Associació Catalana de Recursos Assistencials (ACRA).