

Vola, Barcelona!

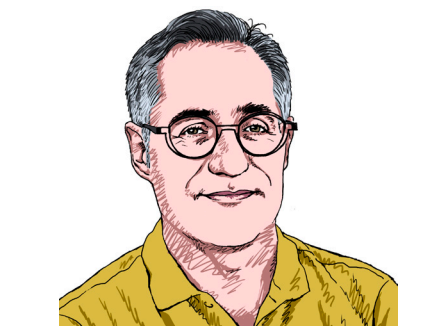
La capital catalana ha de liderar, juntament amb la Generalitat, el rescat de la gestió de l'aeroport, el port i els trens de Barcelona de les mans del centralisme espanyol

Al febrer vaig visitar, en el meu darrer viatge oficial com a eurodiputat, algunes de les principals empreses tecnològiques del món a Silicon Valley, Califòrnia.

Des de Barcelona hi ha un vol directe a San Francisco (Oakland), un vol que surt de la T2 de l'aeroport del Prat. Aquest vol l'ofereix Norwegian i sembla un vol castigat per AENA, el gestor aeroportuari: surt des de la punta de la T2, al final d'una terminal en obres eternes que l'han deixat durant mesos sense sala VIP. El vol que connecta Barcelona amb la capital tecnològica del món no surt des de la millor terminal, la T1. Mentrestant, la companyia de vols *low-cost* Vueling ocupa els millors espais de la T1 oferint vols de radi molt curt.

Al meu llibre *Catalunya serà logística o no serà* (2007, editorial 3i4) vaig avisar del col·lapse en pocs anys de l'aeroport de Barcelona. Al 2009 el Prat va registrar 27 milions de passatgers i semblava impossible que, en només 10 anys, se superessin els 50 milions de passatgers. A finals de 2020, amb 55 milions, Barcelona arribarà al seu límit de capacitat. Els aeroports creixen per les pistes, no pas per les terminals, i és urgent parlar de noves pistes a l'aeroport del Prat.

AENA és un gestor aeroportuari centralitzat a Madrid i és un cas únic al món desenvolupat. A Europa els governs locals i regionals, així com les cambres de comerç i el sector privat, participen en la gestió dels aeroports. La gestió és una gestió individual, feta des del territori i que prima els interessos econòmics del territori quan es reparteixen cada sis mesos els *slots* a les companyies aèries a l'aeroport.



RAMON TREMOSA

@ramontremosa

A Barcelona hi ha el risc que AENA, quan l'aeroport es col·lapsi, desplaci a Girona vols internacionals de radi llarg com el de Norwegian, en lloc d'enviar-hi vols de Vueling de radi curt. Si l'Ajuntament de Barcelona o la Generalitat de Catalunya no tenen ni veu ni vot en la presa de decisions d'AENA, potser alguns vols internacionals, que tant ha costat de portar a Barcelona, es perdran si se'ls obliga a marxar a Girona.

AENA avui continua impeding els vols directes de Barcelona a Tòquio, tot i que hi ha algunes companyies aèries interessades a oferir-lo de fa anys, i tot i que una majoria dels empresaris i turistes japonesos que visiten Espanya tenen com a destinació final Barcelona; ara se'ls obliga a passar per Madrid.

La capital catalana ha de liderar, juntament amb la Generalitat, el rescat de la gestió de l'aeroport, el port i els trens de Barcelona de les mans del centralisme espanyol. Això és clau per al futur dels nostres fills: sense vols directes a les principals capitals del món, Barcelona no podrà consolidar-se com una de les ciutats europees més atractives per viure-hi i per treballar-hi, ni podrà garantir la captació d'empreses capdavanteres en innovació i recerca.

De la mateixa manera, el port de Barcelona no pot fixar les tarifes portuàries com fan tots els ports europeus: Espanya toreja un reglament europeu de 2016, que imposa una gestió descentralitzada dels ports i que titlla "d'ajuts d'Estat incompatibles amb la llei europea" els subsidis forçats entre ports. Puertos del Estado cada any detreu entre 15 i 20 milions d'euros dels beneficis del port de Barcelona per cobrir pèrdues en altres ports de l'Estat, els quals gràcies a aquests diners competiran amb avantatge contra Barcelona. També s'eternitzen els problemes de la xarxa de Rodalies de Renfe pel secular dèficit inversor de l'Estat, que també ajorna la construcció del tram Martorell-Castellbisbal per a mercaderies: aquest tram en ample europeu és essencial perquè SEAT pugui rebaixar el cost unitari de transport i consolidar el futur.

Vola Barcelona! Cal una alcaldia que ens assegurí un futur nostre no subordinat, perquè la capital de Catalunya es consolidi com una capital europea per mitjà de la gestió normal i des de la proximitat de les nostres infraestructures. Això està en joc el proper 26 de maig.

Eurodiputat independent pel PDeCAT