

Estava anunciat des de feia un mes, i fins al darrer moment associacions de tota mena van fer públic el seu suport al clam per un aeroport de Barcelona amb vocació intercontinental. Dijous 22 de març era la prova de foc. Ara caldrà veure com reacciona Madrid.



L'Auditori de l'IESE, desbordat de gent que va assistir a l'acte acadèmic que defensa l'aeroport català com a infraestructura clau per a l'economia. 700 assistents i 136 entitats van donar suport al clam.

Ambició global

“Aconseguir el millor aeroport possible per a Barcelona.” Aquest és l'objectiu que va unir 136 entitats empresarials, socials i professionals de Catalunya dijous passat a l'auditori de l'IESE, a Barcelona, en l'acte acadèmic “L'Aeroport de Barcelona, infraestructura clau per al futur de l'economia catalana i espanyola”. Uns 700 representants del món empresarial i de la societat civil van escoltar els arguments dels tres acadèmics encarregats de justificar per què l'aeroport de la capital catalana ha de ser gestionat de manera individualitzada i no sotmès al model centralitzat d'AENA, un model, d'altra banda, gairebé únic al món. El catedràtic d'Economia de la UB, Germà Bel, va sorprendre els assistents amb un piló de xifres que demostren que, comparativa-

ment amb Europa, el Prat està en unes condicions pèssimes de competència per culpa de la seva dependència d'AENA. Malgrat l'elevada capacitat de tràfic de passatgers, Barcelona es troba a la cua del rànquing d'aeroports europeus pel que fa a vols intercontinentals. Bel va explicar què hi guanyaria el Prat si pogués ser gestionat des del territori i amb criteris individualitzats: “Es promouria la competència entre aeroports, afavoriria la transparència en el finançament, perquè ara no sabem qui paga què amb el sistema de caixa única, i s'estimularia la inversió en innovació. Tot plegat milloraria el sistema aeroportuari espanyol en el seu conjunt.” Aquest catedràtic va fer una crida a no imposar-se límits imaginaris respecte a les ambicions globals de l'aeroport: “Els límits els ha de posar la realitat –va dir–, perquè estem davant

d'una expressió compartida per entitats i associacions de mirar l'aeroport amb una certa ambició global.”

El catedràtic d'Economia de la UPF Andreu Mas-Colell va apel·lar a la necessitat de convertir Barcelona en “una ciutat de sostre alt a través del seu aeroport, perquè és aquesta infraestructura la que marca jerarquies i centres entre les economies”. A parer de Mas-Colell, “es pot ser una gran ciutat sense port, però no sense aeroport”, que atrau les seues d'empreses i els centres de recerca. Va advertir que un aeroport només pot ser de primera categoria si compta amb una gestió adaptada a les necessitats del territori en què s'ubica, i amb majoria de representació del territori en els seus organismes de gestió. “El territori n'ha de tenir el control complet”, va sentenciar Mas-Colell, que va posar sobre la taula un doble repte, poder competir en igualtat de condicions amb altres aeroports i, posteriorment, saber competir amb èxit.

Pedro Bueno, enginyer industrial d'IESE, va finalitzar l'acte explicant de manera més distesa el funcionament i els criteris de gestió d'aeroports com el de Boston o el de Shangai.

La celebració d'aquest acte, al qual van assistir dirigents empresarials, representants de cambres de comerç, patronals, col·legis professionals i altres col·lectius socials i esportius, es feia en el context de l'obertura de la pugna per l'adjudicació de la futura terminal sud del Prat a les companyies o aliances que hi operaran. Aquesta adjudicació s'havia de decidir abans de l'estiu, però el Govern espanyol l'ha retardada mig any. També coincideix en el temps l'anunci que AENA es veurà obligada a fer públics els resultats econòmics dels 47 aeroports que gestiona, després que una resolució del Congrés, a iniciativa de CiU, instés l'ens públic a justificar les taxes que cobra a cada aeròdrom. Es pot trencar un dels tabús principals de l'estat, unes xifres que, juntament amb les del dèficit fiscal, tradicionalment ha amagat per evitar de mostrar els desequilibris pressupostaris de la caixa única d'AENA. D'altra banda, la campanya que va endegar l'Associació Catalana de Professionals per un aeroport intercontinental ja ha superat les 6.000 adhesions a Internet.

Gemma Aguilera