

Trias i l'aeroport

L'entrada en servei del [vol diari de la companyia Emirates entre Dubai i Barcelona](#) amb un A380, l'avió més gran del món (amb més de 500 seients) posa novament el focus sobre la dimensió de referent internacional que progressivament ha anat adquirint la ciutat, la seva dimensió global malgrat no tractar-se d'una capital d'estat. La inauguració d'aquest vol ha coincidit pràcticament en el temps amb l'anunci que a partir de 2015, Barcelona (que ja és el port de creuers més important de la Mediterrània i cinquè mundial) [serà la base del creuer més gran del món](#), "Allure of Seas", de Royal Caribbean, amb 7.400 passatgers.

Més enllà de la impressió que causen aquestes macroxifres referides al transport de passatgers (de negocis o turistes), la seva repercussió sobre l'activitat econòmica de la ciutat és evident. De fet, les dues notícies s'entrellacen, per una banda per la importància que per als passatgers dels creuers tenen els vols internacionals (un dels secrets de l'èxit de Barcelona com a port de creuers ha de relacionar-se amb l'existència de vols directes amb Estats Units), i per l'altra perquè obligatòriament ens remet al debat sobre el pes que el turisme hauria de tenir en l'estructura econòmica de la ciutat.

Valdria la pena, però, centrar-se en l'aeroport de Barcelona-El Prat per la importància estratègica que té: hi treballen més de 18.000 persones i genera el 6,2 % del PIB de Catalunya i és de gran importància (especialment en la seva vessant internacional i intercontinental) per a la mobilitat dels ciutadans de Barcelona i de Catalunya, la política exportadora de les empreses catalanes, la presència de multinacionals, el turisme (i també l'atracció del turisme de negocis) i el transport de mercaderies.

L'aeroport de Barcelona ha crescut progressivament en els darrers anys i ha anat escurçant de mica en mica la que era una incomparable distància amb Madrid, afavorit tradicionalment per la política d'Iberia de concentrar-hi la majoria dels vols internacionals i intercontinentals. El 2013 Madrid-Barajas va tenir 39,7 milions de passatgers amb una pèrdua de 12% respecte de l'any anterior, mentre que Barcelona-El Prat va tenir 35,1 milions, amb un lleuger augment del 0,18%. Durant l'estiu, però, Barcelona va superar per primer cop a Madrid en nombre d'usuaris. L'aeroport és un element central del posicionament de Barcelona en molts camps de l'activitat, com a referent en l'àmbit dels negocis, dimensió europea i internacional, creativitat i generació de sinèrgies, [especialment en el camp del coneixement i de les tecnologies.](#)

Mentre que cada dia és més rellevant que Barcelona exerceix una capitalitat real sobre un extens territori en molts àmbits (econòmic, cultural, coneixement, ensenyament, indústries creatives...), l'Ajuntament sembla apostar per la ciutat-marca enlloc de la ciutat-capital global. [Exercir la capitalitat depèn de la capacitat de lideratge i d'iniciatives, més enllà de les competències.](#) I, lamentablement, Xavier Trias va a remolc de la realitat: ni la lidera, ni la promou. Trias no vol problemes, ni sembla que tampoc massa feina. [I així anem: qui dia passa, any empeny.](#)

Què ha de fer l'Ajuntament en relació a l'aeroport? Què ha de fer l'alcalde? Més del que fan. L'Ajuntament de Barcelona (amb Aena, la Generalitat i la Cambra de Comerç) és al Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries o CDRA amb la finalitat de promoure noves rutes intercontinentals. Però més enllà d'això l'ajuntament hauria de ser bel·ligerant en:

1. La reivindicació de les infraestructures de transport que li calen a l'aeroport, negociant a la vegada

amb la Generalitat de Catalunya i el ministeri de Foment: continuïtat i arribada del metro i de l'alta velocitat o, alternativament, d'una línia de ferrocarril directe, al centre de la ciutat i amb freqüència de metro. Més exigència.

2. I molt especialment, la reivindicació d'un model de gestió individualitzat, propi, per a l'aeroport del Prat que no es limiti a les accions promocionals de noves línies aèries. El president d'Aena José Manuel Vargas en una conferència pronunciada el passat mes de novembre a Barcelona Tribuna [va tancar la porta a la possibilitat d'una gestió singular per al Prat](#) sobre la qual Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i Cambra de Comerç portaven molt de temps negociant (és evident que la gestió individualitzada sota fórmules diverses, pública, pública-privada o privada, és l'habitual en la majoria d'aeroports de l'entorn europeu).

Xavier Trias sembla haver abandonat aquesta antiga però viva reivindicació de Barcelona i de Catalunya. L'Ajuntament de Barcelona ha de fer valer la seva força política i institucional i ha d'exercir el lideratge per revifar l'empenta i la implicació mostrada fa un temps per la societat civil. És clar que en una futura gestió del Prat haurà de participar-hi també l'Àrea Metropolitana i que cal estar alertes a la vegada sobre els intents de privatització d'Aena, i en conseqüència de l'Aeroport de Barcelona, per part del govern espanyol. L'Ajuntament de Barcelona no pot renunciar a presentar batalla pel caràcter públic de l'aeroport i per la seva presència en els òrgans de decisió. Parlem aquí, també, del dret a decidir. Però Trias mira cap a un altre costat. Barcelona va per davant de l'alcalde. I així no podem continuar. [Cal una alternativa](#) i un nou lideratge.