Ajuntament de Barcelona

L'Alcalde Joan Clos

Articles i discursos

L'aeroport de Barcelona

La Vanguardia
17/10/1997

L'aeroport constitueix sens dubte una peça essencial de l'estratègia de futur de Barcelona i Catalunya. Crec que no insistim prou en aquest aspecte. La futura liberalització del trànsit aeri en el mercat únic europeu ens obre una porta per situar-nos en una bona posició en el terreny de l'aviació civil. Barcelona, i per tant Catalunya, va tenir un liderat clar en la indústria aeronàutica espanyola fins al desenllaç de la Guerra Civil. Noms com Elizalde, Hispano Suiza o Empresa Nacional de Motores de Aviación (Enmasa) -aquesta empresa després havia de ser la Mercedes de Sant Andreu- són records històrics del nostre passat aeronàutic.

De les fàbriques de motors d'aviació de Barcelona van sortir els enginyers que, un cop destruïda la indústria aeronàutica, van establir les bases de la indústria del motor a Catalunya. Firmes de prestigi com Pegaso, Seat, Montesa, Bultaco i Derbi es van alimentar amb enginyers procedents de l'escola aeronàutica de principi de segle. Avui són, juntament amb la indústria auxiliar de l'automòbil, el millor exponent de la nostra industrialització.
Com podem recuperar presència en el camp de l'aeronàutica? Sens dubte amb un gran aeroport que mereixi ser considerat com a tal i aprofitant les oportunitats que ens obrirà la competència que s'acosta. Estem parlant de tecnologia de futur, d'una indústria amb alt valor afegit, cosmopolita, que ens obre més al món modern, i d'un potencial alt de creixement.

Les autoritats del Ministeri de Foment comenten que la congestió que ara mateix pateix l'aeroport de Barcelona és conjuntural i que, un cop resolts els problemes de Barajas i fins i tot quan funcioni l'AVE Madrid-Barcelona, tornarem a la "normalitat".

Aquí tenim la mostra més clara del problema que té l'aeroport de Barcelona. L'aeroport es concep com una instal·lació auxiliar, de segona, pal·liativa. En definitiva, un aeroport que es fa servir per donar resposta a la demanda de vols quan aquests no poden ser atesos en un aeroport natural (Barajas). És en certa manera un "alleujador".

A Barcelona i Catalunya, lluny d'aquesta visió, ens convé un aeroport "d'oferta". Que augmenti l'oferta de mobilitat de aèria i que sigui gestionat amb una estratègia pròpia que aposti per la qualitat, el bon servei, l'eficiència i que, per aquests motius pugui competir amb altres aeroports. Que disputi "slots" (drets de vol) i que aconsegueixi vols intercontinentals sense escala. Que pugui ser un aeroport com a tal, amb totes les seves capacitats. Només així creixerà i, en comptes del 5.000 llocs de treball que genera avui, podrà arribar als 15.000 que li corresponen pel nivell actual de passatgers si tingués totes les activitats complementàries d'un aeroport competitiu i amb estratègia industrial pròpia.

Només amb un aeroport així podrem recrear a Barcelona, a la regió metropolitana i a Catalunya una activitat aeronàutica que formi controladors aeris, que tingui més pilots, més enginyers aeronàutics, més indústries auxiliars de l'aviació.

La nostra proximitat a Tolosa de Llenguadoc i Madrid, lluny de ser un inconvenient, cal que s'utilitzi al nostre favor.

Necessitem una estratègia pròpia per a l'aeroport del Prat. Una estratègia tant concertada com convingui amb els poders històrics del sistema aeronàutic, però on domini la iniciativa territorial. L'aeroport, lluny de ser merament un conjunt de pistes d'aterratge, ha se ser un motor de desenvolupament de Barcelona i Catalunya.

Un aeroport dinàmic, en comptes de passiu o reactiu, s'acorda molt bé amb el nostre sector turístic, amb el port i el seu futur com a capçalera de creuers, i amb la nostra indústria cada cop amb més valor afegit i orientada cap a l'exportació.

El projecte de carta municipal, aprovat per unanimitat de tots els grups polítics representats al Consistori barceloní, reclama la participació de l'Ajuntament en la gestió de l'aeroport, com és norma a gairebé tots els països europeus. També el pla estratègic incideix en aquesta demanda.

Només si avancem en aquesta línia tindrà sentit la discussió de la tercera pista. És a dir, només si sabem explicar als usuaris i als veïns de la instal·lació aeroportuària per què volem la tercera pista, serà possible acordar on cal instal·lar-la.
Joan Clos i Matheu, alcalde de Barcelona