



Un dels problemes que comporta el debat de l'aeroport de Barcelona és saber per què volem que hi arribi més gent



AI EXRECOLONS/ACN

Per resoldre el repte hauríem d'acordar a què ens volem dedicar i a quin model de país aspirem

L'Observatori

Manel Cunill i Llenas Ambientòleg

72 milions de passatgers?

Entenc que a tots plegats ens serà fàcil recordar l'arribada sobtada dels vols barats liderats per les anomenades línies aèries de baix cost. Allò que gairebé era inaccessible es va voler convertir en quotidià. La mal anomenada socialització de l'aviació comercial, liderada per la companyia Ryanair, ens excitava a viatjar a qual-sevol destí de la vella Europa a preus de saldo en aeroports regionals. Tota una estratègia comercial a favor del "viatjar per viatjar".

Si baixem de latitud, també podem preguntar-nos per què volem que a l'Aeroport del delta del Llobregat hi arribin 72 milions de passatgers? Potser volem més turistes? Vols de negocis? Trajectes intercontinentals directes? Segons les dades disponibles el 2019 (previ a la pandèmia) a l'aeroport de Barcelona hi varen passar 52.688.455 persones. Tot un rècord. A partir d'aquestes xifres milionàries podem escatir que bona part de les persones provenen del conjunt de la Unió Europea, en concret el 68%. I que les companyies aèries de Vueling i Ryanair

són líders traslladant 28 milions de passatgers, a molta distància amb les altres companyies aèries. A finals del 2010 la companyia Ryanair, líder en transport de passatgers en aquells moments a El Prat, li obren les portes de l'aeroport de Barcelona per omplir d'avions el seu espai aeri. De fet, això va certificar la decadència del model aeroportuari català Reus-Barcelona-Girona.

Un dels problemes que comporta el debat de l'aeroport de Barcelona és precisament saber per què volem que hi arribi més gent. I per resoldre aquest repte hauríem d'acordar a què ens volem dedicar i quin model de país aspirem conjuntament. Sense un acord en aquest àmbit no deixen de ser una fugida endavant les actuals propostes d'ampliació. Potser paga la pena recordar el fallit projecte de casinos del magnat Sheldon Adelson al delta del Llobregat anomenat Eurovegas. Fins i tot, la Generalitat va encarregar un projecte per facilitar la seva implantació. Un exemple de pràctica política d'allò que no s'hauria de fer. Créixer a cop d'especulació. Per tant, sense prospectiva i confrontació d'arguments sòlids entre les parts, només s'accentuen

els desastres seculars de les reiterades ampliacions de l'aeroport de Barcelona.

En el període de la restauració de la Generalitat (1977-1980) el govern i l'establishment anhelava esdevenir la Dinamarca del sud. Més tard volíem ser l'Holanda mediterrània. I ara sense complexos parlem de Massachusetts o la Califòrnia europea. Ara bé, si ens fixem en l'activitat de l'aeroport de Boston (MA) sabem que el 2019 hi varen passar 42.522.411 passatgers dels quals un 80% eren de vols regionals dels EUA. En el cas de San Francisco el mateix any varen passar 57.349.125 passatgers dels quals el 73% eren vols domèstics dels EUA. Potser els homes de gris d'AENA s'han passat de frenada amb les seves propostes per l'aeroport barceloní.

Això dels 72 milions de passatgers no ens convé gaire ni és recomanable. Segurament ja és l'hora de baixar de l'avió per invertir en ecologia, educació, cultura, manufactura, socialització, equitat, governança i benestar. I per fer-ho hem d'implementar la concertació entre les parts discrepantes i aprofitar la complexitat per fer mar societats equitatives.