



1.- Un aeroport subsidiari

Sens dubte, un dels millors exemples del que significa el model radial de desenvolupament d'infraestructures que ha aplicat el PP a l'Estat és el sistema aeroportuari. En termes de valor de **les infraestructures aeroportuàries, Catalunya, tenia al 1995 una dotació (11,7 % del total estatal)** molt inferior al seu pes demogràfic i **ha reculat de forma evident fins a 1998 (8,5 %)**; paral·lelament, la Comunitat de **Madrid ha viscut un període de creixement força evident (del 26,7 al 38,6 % en el mateix interval d'anys)**, fins a situar-la en una indiscutible posició de domini en el sistema aeroportuari de l'Estat Espanyol.

2.- Unes inversions insuficients

Les inversions de l'Estat en els anys posteriors, han accentuat aquesta posició: entre els anys 2000 i 2001, els aeroports de Catalunya van rebre inversió estatal pel valor de 274 milions d'euros, mentre que a la Comunitat de Madrid s'han abocat 674 milions en el mateix període (més del 45 % de la inversió per aquest concepte realitzada a tot el territori de l'estat).

Inversió del SPE per àmbits en Infr. de transport 1991-2000

%PIB	ESP	CAT	MAD	BCN
Aeroports	0,07	0,04	0,17	0,04
ptes./hab.	ESP	CAT	MAD	BCN

Durant el període 91-00 **la inversió que ha fet l'Estat en infraestructures aeroportuàries a Madrid ha estat més de 4 vegades superior a les inversions fetes a l'aeroport de Barcelona**, tant si es comptabilitza per nombre d'habitants com respecte al PIB.

Els diferencials de les inversions en aeroports passen durant els darrers anys 2001 i 2002 a ser excedentaris en relació amb la mitjana espanyola i, per tant, trenca la mitjana negativa dels deu anys anteriors. Així es situa amb un superavit respecte a la mitjana espanyola de 17.000 MPTA any.

En aquests mateixos dos anys a Madrid s'inverteix uns 83.354 MPTA any més que a l'aeroport de Barcelona. La comparació amb Madrid de la inversió realitzada en aeroports de 1991 a 2000 es sempre superior a Madrid igual passa amb la pressupostada pels anys 2001 i 2002 que es també molt superior a la de Barcelona.

3.- Una empresa única amb vocació centralitzadora



Hores d'ara és prou conegut que la xarxa aeroportuària de l'estat està **gestionada per una única empresa, AENA**, propietat de l'estat central, **la qual assigna a l'aeroport de Madrid la posició de nus central del sistema –reservant-li, per exemple, algunes funcions bàsiques, com ara la connectivitat transcontinental–**, això ha fet, entre altres coses, que **abans de que es donés resposta a l'ampliació de la capacitat operativa de l'aeroport del Prat, ja es comencés a treballar, des del Ministerio de Fomento, en un segon aeroport per a Madrid**, després d'unes considerables inversions en l'ampliació de Barajas, i que també que, paradoxalment, siguin els beneficis de la gestió de l'aeroport de Barcelona els que contribueixin a les inversions en l'aeroport de Madrid.

Es important constatar que la terminal de cargo de l'aeroport de Barcelona va perdent trànsit de mercaderies a favor de Barajas per falta de dotació de personal de duanes, el que s'emmarca en una actitud per part de AENA i el Ministeri d'Hisenda poc diligent a l'hora de solucionar aquest estrangulament funcional del serveis aeroportuaris.

Madrid l'any 2002 concentrava el 51,4% del tràfic de mercaderies de l'Estat i Barcelona només representava el 13,1% amb un descens del volum respecte a l'any anterior del 2,3% superior al 0,5% que va disminuir de mitjana a l'Estat. Mentre, Madrid va continuar creixent, encara que molt lleugerament.

4.- La necessitat d'un organisme autònom que gestioni els aeroports catalans

El retard en l'ampliació de la capacitat operativa a l'aeroport de Barcelona i la visió subsidiària respecte al de Madrid que en té AENA, **ha provocat que, a Catalunya**, la societat civil i especialment entitats de caire empresarials comencin a perdre la paciència i **a reivindicar de forma oberta la segregació de la gestió de l'aeroport del Prat de la xarxa estatal i la seva configuració com a nus central d'un sistema aeroportuari que donaria servei a una euroregió** –del Llenguadoc a Alacant, de Maó a Saragossa–, la qual, pel seu pes en l'activitat turística i l'exportació, justificaria clarament aquesta opció.

Dins de les instal·lacions que configuren el sistema aeroportuari català, l'aeroport de Barcelona, amb més de 20 milions de passatgers anuals i 90 mil tones de mercaderies, hauria d'ocupar una posició central en el sistema aeroportuari català, com a punt de connexió àeria internacional per a tot el nostre espai socio-econòmic de referència, l'euroregió de l'arc mediterrani (EURAM) amb 15 milions d'habitants. **La potenciació de l'aeroport de Barcelona no ha d'oblidar o menystenir la presència al nostre territori d'altres instal·lacions aeronàutiques que poden complementar operativament la centralitat de Barcelona, tant en l'àmbit internacional** (Reus, Girona i la Seu d'Urgell) **com en l'aviació especialitzada** (Sabadell, Lleida, Terres de l'Ebre, Sant Fruitós del Bages, etc.).

5.- Objectius



1.- Convertir l'aeroport de Barcelona en el gran "hub" europeu i intercontinental de l'EURAM, amb una capacitat de servei, en l'horitzó de 2015, de 30 milions de passatgers i 500.000 tones de càrrega.

2.-Garantir la configuració d'un autèntic sistema aeroportuari català integrat, en forma de xarxa equilibrada i jerarquizada, per les diferents instal·lacions existents i aquelles que pugui ser necessari desenvolupar en el futur.

3.-Assolir la gestió des de Catalunya del conjunt del sistema aeroportuari català.

6.- Mesures

1.-Garantir el desenvolupament de l'ampliació de l'aeroport de Barcelona i les inversions necessàries, d'acord amb les previsions del Pla director de l'aeroport de Barcelona (1999). Tracte just i equitatiu de la inversió de l'Estat a l'aeroport de Barcelona en relació a la inversió de l'aeroport de Madrid

2.-Impulsar el traspàs de la gestió dels aeroports de Catalunya a les institucions catalanes, desvinculant, si s'escau, la gestió aeroportuària de l'estricta control de navegació aèria i adoptar un model de gestió professional, descentralitzat i amb participació dels agents localment implicats (Generalitat, corporacions locals, entitats empresarials...).

3.-Assolir un mínim de 10 destinacions intercontinentals directes i regulars per a l'aeroport de Barcelona.

4.-Potenciar Girona i Reus com a aeroports complementaris del de Barcelona en l'àmbit internacional.

5.-Estructurar funcionalment el sistema aeroportuari de Catalunya.

6.-Traspàs a la Generalitat de Catalunya dels elements necessaris (inspectors, duaners, etc.) per a millorar la competitivitat de Barcelona com a aeroport internacional de mercaderies.