

Som un país de façana

Ja es poden preparar que avui serà un dia de festa xalesta. N'acabarem tips, de la inauguració de l'aeroport i de sentir si n'és, d'important i de transcendental. Ens voldran fer creure que el món canviarà per sempre i el país, encara més. Però ens amagaran la crua realitat: que el Prat és un aeroport de fireta i ho continuarà essent mentre siga comandat per Aena. La façana és bellíssima, però no és sinó una façana. Pistes i edifici monumentals posats al servei de l'engany, tal com canten les xifres, si es volen llegir.

Ja es poden preparar que avui serà un dia de festa xalesta. N'acabarem tips, de la inauguració de l'aeroport i de sentir si n'és, d'important i de transcendental. Ens voldran fer creure que el món canviarà per sempre i el país, encara més. Però ens amagaran la crua realitat: que el Prat és un aeroport de fireta i ho continuarà essent mentre siga comandat per Aena. La façana és bellíssima, però no és sinó una façana. Pistes i edifici monumentals posats al servei de l'engany, tal com canten les xifres, si es volen llegir. N'hi ha prou de fer un exercici molt simple. L'aeroport de Barcelona fa unes 300.000 operacions l'any i mou uns trenta milions de viatgers. Però solament té nou destinacions a Amèrica, quatre a l'Àsia llunyana i zero ('zero zapatero'), a l'Àfrica subsahariana. Comparem-ho. L'aeroport de Munic no és el gran aeroport alemany i mou poc més de trenta milions de passatgers l'any. Una cosa com Barcelona, doncs. Però els avions s'envolen 19 vegades cap a Amèrica, 19 més cap a l'Àsia llunyana i 3 cap a l'Àfrica subsahariana: 19-19-3 a 9-4-0 Mirem un altre cas. Milà. Una ciutat bessona de Barcelona en gairebé tot. No pas en la capacitat de l'aeroport: 73 destinacions americanes, 23 a l'Àsia llunyana, 16 a l'Àfrica subsahariana. Gairebé fa vergonya comparar-s'hi: 73-23-16 a 9-4-0 I encara en faré una altra de comparació: amb Manchester. Manchester és després dels de Londres l'aeroport més important d'Anglaterra, que són dels principals del món, just a tres hores de carretera de Manchester. L'aeroport de Manchester fa 200.000 moviments l'any, cent mil menys que no el de Barcelona (i, ep!, a Londres, s'hi pot anar des de qualsevol part del món), però té 32 destinacions a Amèrica, 14 a l'Àsia llunyana i 4 a l'Àfrica subsahariana. 32-14-4 a 9-4-0 No crec que calga continuar oferint més exemples. No hi ha cap raó perquè l'aeroport de Barcelona siga una sucursal arregladeta del de Madrid, com ara és. Si no és que els amos de l'aeroport van contra el país on treballen i volen afavorir una companyia aèria que simplement ha abandonat Barcelona. Si no és això, que no és poc, i que el govern espanyol continua flotant en el centralisme més ranci que ens puguem imaginar. Prova? Hi ha convenis subscrits pels governs espanyols entre 1954 i 1993 (ja feia temps que s'havia mort Franco, eh?) que imposen explícitament, en cas de vol entre aquell país i 'Espanya', que l'aeroport de destinació sigui el de Madrid. Heus-los ací, [tots els convenis](#). Però, si no volen perdre el temps, miren el que [signaren amb Corea](#) i veuran que la ruta obligada és Madrid. O el contracte signat [amb Xile](#), que encara és més explícit i tot. Literalment, és un escanyament planificat, però avui estiguem tots contents que, la façana, ben lluïda que ens l'han deixada aquests poca-vergonyes!

16 juny 2009

Una notícia de VilaWeb.com
Edició GENERAL
<http://www.vilaweb.cat>
[Enllaç permanent](#)