

Quan ser de segona va de primera

El govern espanyol ha demanat una moratòria de tres anys per tal d'ajornar la instauració de la lliure competència entre companyies als aeroports de València, Barcelona i Alacant. El fet que aquests siguin «de segona» hauria permès, gràcies a la legislació europea, abaratir costos i millorar serveis.

J. M. Pasqual

L'orientació específica en matèria d'aeroports que han dut a terme els diferents governs espanyols des del franquisme fins als governs del PSOE, passant pels d'UCD, ha fet que l'actual aeroport de Barcelona presenti una situació lamentable pel que fa a instal·lacions, capacitat de trànsit, tarifes i comoditat de l'usuari en general. A part del de Madrid, els ajuts governamentals s'han adreçat habitualment cap als aeroports de Palma, Màlaga i Las Palmas, en lloc de fer-ho per exemple, cap als de Barcelona, València i Alacant, ciutats de més importància industrial, comercial, demogràfica i, segons com, també turística.

Barajas 8.000-El Prat 0

Concretament a Barcelona no hi ha equips de manteniment, per tant els avions no hi dormen. Barcelona no té línies intercontinentals i està pitjor connectada amb Europa que Madrid i escandalosament pitjor amb Amèrica. Volar des d'Europa Central fins a Màlaga és més barat que fer-ho fins a Barcelona, tot i que la ciutat andalusa és a doble distància. Iberia i Aviaco també disposen, a Barcelona, de les tarifes més altes.

En el Campionat Mundial de Futbol, de l'any 82, es van invertir 8.000 milions de pessetes per renovar i fer bonic Barajas, perquè a Madrid es jugava la final. A Barcelona es feia la inauguració, però El Prat no va veure ni un duro. Per a obtenir alguns guanys, a l'aeroport de Barcelona hi abunden tanques publicitàries, comerços i *xirringuitos*, on després es pot prendre el cafè més car del món.

Tant per la negativa a invertir en millora d'instal·lacions i serveis, com per la potenciació del trànsit cap a altres aeroports, el govern espanyol sempre



Els nostres aeroports: un bar on alguna vegada aterra algun avió.

ha propiciat que l'aeroport de Barcelona estigués enquadrat en la segona categoria. Així, no ha d'estranyar a ningú que els representants sindicals dels treballadors de l'aeroport pronunciessin fa poc aquella frase tan divertida: «L'aeroport és un bar on alguna vegada hi aterra algun avió». O que els controladors aturin la torre de control no perquè hi hagi caigut un llamp —com diuen les versions oficials—, sinó perquè, quan plou, s'omple d'aigua i temen una descàrrega elèctrica. Tampoc no ha d'estranyar que l'aeroport de Barcelona no disposi de sala de pre-embarcament, ni estigui calculat per als grans avions d'avui, com l'AIRBUS.

Abel Caballero canvia d'opinió

A l'espera de la liberalització total del mercat aeri, que podria arribar com tantes altres coses al 1992, la Comissió europea va aprovar una normativa liberalitzadora —vigent des de l'u de gener de 1988— que afecta els aeroports de segona categoria.

Per tal de redistribuir, reequilibrar i ajudar els aeroports europeus de segona, ja que els de primera concentren excessivament el trànsit, la Comissió

europea va aprovar que avions de fins a 70 places, amb llibertat de tarifa —per tant, amb la possibilitat de rebaixar molt les actuals—, puguin volar lliurement dels aeroports de segona als de primera, sense haver d'obtenir permís per part dels governs respectius. Des de Barcelona, un aeroport de segona categoria, es podria volar a Londres o a París no en un o dos vols diaris com hi ha actualment, sinó en una dotzena, amb companyies que no necessàriament haurien de ser estatals i que ofertarien preus més reduïts.

Però, presos els acords de Brussel·les i arribat el moment històric que els aeroports de segona categoria obtenirien algun benefici, incomprensiblement, el govern espanyol, en la persona del ministre Abel Caballero, ha demanat una moratòria de tres anys perquè els aeroports de Barcelona, València i Alacant —i no en canvi als altres aeroports de segona de l'estat— no els sigui aplicada la nova directiva liberalitzadora del transport aeri.

D'aquesta manera, a l'aeroport de Barcelona, podrà continuar actuant-hi només Iberia, en règim de monopoli i amb les seves tarifes, i les altres grans companyies estatals, però en els pro-

pers tres anys no hi podrà actuar cap petita companyia.

Paral·lelament, el Ministeri de Transports, a través de la Direcció General d'Infraestructures ha convocat un concurs d'ofertes per dotar cara al 92 d'una capacitat d'11 milions de passatgers l'aeroport de Barcelona. Abel Caballero, que deu dies abans de la nominació de Barcelona seu olímpica, va dir al Congrés dels Diputats que no creia que l'aeroport de Barcelona fos dolent i que no pensava invertir-hi cap pressupost especial que no fos el del Pla General d'aeroports, ara no vol que El Prat es beneficiï de la seva condició d'aeroport de segona, amb l'exclusa que ha d'aspirar a convertir-se en un de primera. Però l'any passat no degué preveure cap partida per aquest fi i, en el 1988, d'un total de 7.500 milions pressupostats, Barcelona només en rebrà 120.

L'aeroport, amb capacitat per a 11 milions a l'any de passatgers, que projecta el Ministeri de Transports per a la Barcelona del 92, continuarà a pesar de tot sense ser un gran aeroport. Serà similar en capacitat a l'actual de Palma.

És a dir, que en els tres propers anys, paral·lelament a les millores, que no es materialitzaran fins al 1992, res no justifica que Barcelona no es pugui beneficiar de la liberalització ja endegada del mercat aeri, que li correspon en concepte de la seva segona categoria.

Igual com res no justifica tampoc que València i Alacant també puguin beneficiar-se'n. Voler ara l'etiqueta de la primera categoria, sense tenir aquesta qualificació *de facto*, només serveix per perdre els beneficis que Europa acaba de concedir als aeroports de segona categoria. □

FRANÇA FA COSTAT A LES PRETENSIONS DEL MARROC

Taronges, la torna de la pesca

Les negociacions de mai acabar entre la Comunitat Europea i el Marroc amaguen les pressions dels marroquins perquè les seves taronges tinguin les mateixes facilitats que les valencianes al mercat europeu. França els fa costat.

Jordi Fortuny

Els armadors i tripulants dels vaixells de pesca andalusos hauran de passar amb mig milió de pessetes mensuals per vaixell i repartir entre tots, fins que el Marroc i la CEE no concretin el nou acord pesquer entre el país del Magrib i els països comunitaris. Aquest mig milió en concepte de subsidi, l'aporta la Comunitat per compensar les pèrdues econòmiques dels pescadors andalusos que fins que no se signi el nou acord hauran d'estar-se plegats de mans i deixar els peixos tranquils.

La situació ja es veia venir des de l'estiu passat, quan l'acord entre Espanya i el Marroc va expirar, i haurien d'haver entrat en vigor unes noves regles del joc que encara ara estan en discussió. La clau de la qüestió és que les postures de la Comissió Europea —el màxim òrgan executiu de la Comunitat— i el Marroc no han contribuït en cap moment a possibilitar un nou acord pesquer. D'una banda, els marroquins han plantejat unes exigències desmesurades sobre la reducció de l'activitat dels pescadors andalusos en les



Les taronges valencianes continuaran pagant l'aranzel més car.

seves aigües. De l'altra, la Comissió Europea, que ha de defensar els interessos comunitaris en les negociacions amb el Marroc sembla que no sàpiga del tot quins són aquests interessos. ¿Els d'Espanya, o els de França? De fet, els espanyols són els més directament implicats en la qüestió, perquè

són els pescadors andalusos els que hauran de pescar més o menys en funció de l'acord.

En canvi, els francesos representen els interessos del Magrib, de les seves antigues colònies. I els interessos del Magrib, especialment del Marroc, l'«horta del Nord d'Àfrica», són sobretot poder vendre els seus productes agrícoles a Europa en les millors condicions possibles. Un objectiu dificultat per la competència de les regions mediterrànies de la Península Ibèrica. El Marroc es pren l'acord pesquer, que s'hauria de signar aviat —si Al·là vol— com un instrument per a obtenir les màximes facilitats pels seus productes agrícoles en el mercat europeu. Els peixos marroquins no són el principal factor que defensa el govern de Hassan II en les negociacions pesqueres. Són els tomàquets i les clementines. Encara que la Comunitat té tractes comercials preferents de duració il·limitada amb el Marroc per comprar-li la creixent producció agrícola, aquests productes necessiten passar per les carreteres espanyoles per arribar al mercat europeu en les mateixes condicions de competitivitat que les taronges valencianes o els tomàquets murcians. Per ara, això no és possible, el govern espanyol ha ofert facilitats al Marroc en aquest camp si se signa d'una vegada l'acord pesquer, però els marroquins no en tenen prou. Fatalment, els negociadors per part europea són tots francesos. El president de la Comissió, Jacques Delors, i el comissari encarregat de les relacions amb el Magrib, Claude Cheysson, deixen passar el temps sense adoptar les actituds que podria tenir la Comunitat en aquest assumpte per liquidar-lo d'una vegada. Delors i Cheysson no saben ben bé en quin cantó de la taula negociadora es troben.

Al final d'aquesta pel·lícula, el resultat serà que els pescadors andalusos hauran perdut molts dies de feina a canvi d'un subsidi pagat per tots els països comunitaris, i els llauradors del País Valencià hauran de fer front a una competència desigual a l'hora d'exportar la fruita i les hortalisses al mercat europeu. Desigual, perquè s'haurà neutralitzat l'avantatge que beneficia el País Valencià enfront del Marroc i el transport de les taronges per carretera cap als mercats del nord —i en canvi, les taronges valencianes continuaran pagant un aranzel més car, en travessar la frontera, que les taronges marroquines. Són conseqüències dels tractats preferencials amb el Marroc. ¿Qui farà creure als agricultors valencians que els socis de la Comunitat són ells i no els marroquins? □