



La crisi avança aixecant el vol

Més enllà de la polèmica política, el que preocupa els nord-catalans és una situació econòmica cada cop més alarmant. Tots els indicatius estan en vermell i decisions com ara la marxa d'Air France no són pas tranquil·litzadores.

En el difícil context econòmic que travessa actualment la Catalunya Nord, amb una crisi que dura des de fa més de deu anys i que es caracteritza per un índex d'atur superior al 17% i per la multiplicació de les fallides empresarials, la decisió presa aquest estiu per la companyia aèria estatal francesa, Air Inter Europa, de marxar definitivament de l'aeroport de Perpinyà, ha estat

ARXIU / RAFA GIL



Air France va decidir de retirar la seva línia regular entre Perpinyà i París. Aquesta decisió va causar preocupació en sectors polítics i institucionals nord-catalans.

viscuda com una punyalada a l'esquena per molts dels responsables econòmics i polítics nord-catalans.

Feia trenta anys que la companyia Air Inter, filial del grup Air France, explotava la línia Perpinyà-París, argument clau de la promoció econòmica de la ciutat i de tota la comarca per atreure empreses o eventuals inversors. El seu tancament no qüestionava solament la instal·lació de noves empreses, sinó també la continuïtat de les que ja hi són presents

i que necessiten la xarxa estatal però també internacional del grup Air France per continuar i desenvolupar el seu negoci. Un servei que no podien pas substituir petites companyies privades com ara la companyia AOM, que des de fa vuit mesos també ofereix uns vols entre Perpinyà i París.

Malgrat les nombroses manifestacions del personal de l'aeroport o de la mateixa companyia, i la

eroport de Perpinyà, els de Tolon i de Nantes també van ser sacrificats per la companyia estatal.

Per trobar solució al problema, els responsables de la Cambra de Comerç i d'Indústria (CCI) i de l'Ajuntament de Perpinyà, no van tenir més remei que intentar atreure una altra companyia aèria per substituir Air Inter, cosa que al final van aconseguir. El 27 d'octubre, a les 8 del vespre, l'últim avió d'Air Inter Europa s'enlairava de l'aeroport de Perpinyà. L'endemà, la companyia privada TAT, filial del grup British Airways, prenia el relleu. Allegerit, Guy Lormand, president de la CCI, reconeixia que "si no hi ha més servei públic en canvi el servei al públic surt enfortit" d'aquesta experiència.

Perpinyà continua oberta al món gràcies als serveis que ofereix British Airways, la primera companyia aèria europea.

Finestra a l'exterior. En efecte, a més de salvar la línia amb París, Perpinyà continua oberta al món gràcies als serveis que ofereix British Airways, la primera companyia aèria europea. Un optimisme compartit per l'alcalde de la ciutat, Joan-Pau Alduy perquè "el fet que una companyia privada que sap que ha de guanyar diners i que la lluita és dura, decideixi malgrat tot que han de ser presents a Perpinyà això vol dir que es tracta d'un mercat amb futur".

A més de provocar una àmplia mobilització de tots els actors de la vida econòmica nord-catalana, una altra repercussió positiva i inesperada d'aquesta crisi haurà estat sense cap dubte d'enfortir els lligams entre els responsables



econòmics i polítics de Perpinyà. Aquesta entesa cordial va tenir la seva major expressió el dia de la gran manifestació convocada el 30 d'agost passat per la CCI. Durant la protesta el president Lormand i Joan-Pau Alduy van pujar junts al balcó de la Prefectura mitjançant una escala mòbil de l'aeroport per reclamar al prefecte, Bernard Bonnet, que l'estat, principal accionista del grup Air France, intervingui directament per solucionar el conflicte. Com es pot suposar, aquesta contundent i espectacular actuació no va ser gens del gust del representant del govern, que tot i això va acceptar rebre els "assaltants".

El paper de Marquès. Si en tot moment els elegits de l'ajuntament es van solidaritzar amb les propostes dels responsables econòmics, no va passar igual amb tots els responsables polítics de la Catalunya Nord. Així, René Marquès, senador i president del Consell General dels Pirineus Orientals, la màxima institució

de la Catalunya Nord, es va mostrar molt crític amb els responsables econòmics, que, per pressionar el govern, van arribar a proposar una dimissió en bloc de tots els càrrecs electes de la Catalunya Nord. La pugna verbal que va resultar d'aquesta proposta "esbojarrada" només va servir per distanciar un poc més els responsables econòmics de la institució departamental, a la qual s'acusa de no tenir cap política ni perspectiva econòmica global.

Molts observadors consideren que aquesta és una de les principals causes del replegament d'Air Inter Europa, que poc o molt perjudicarà la imatge de Perpinyà i de tot aquest territori que desapareix dels mapes aeris de la companyia interior francesa. Joan-Pau Alduy creu que ja fa deu anys que s'hauria hagut d'insistir sobre la posició i sobre l'articulació de la ciutat i del departament en l'economia de la metròpoli barcelonina. Els tres anys passats al capdavant de l'ajuntament no han estat suficients, segons Alduy, "per canviar aquest

dèficit d'imatge que ara estem pagant molt car".

Fa poc més d'un any, un document oficial de l'organisme estatal encarregat de l'ordenació territorial i de l'acció regional (DATAR) pel proper mil·lenni, tot just esmentava la Catalunya Nord. Tant el port de Portvendres, com l'aeroport de Perpinyà, com Sant Carles, el mercat internacional de fruita i llegums, o l'aeroport del Voló apareixen com unes infraestructures d'interès secundari en comparació amb els projectes de desenvolupament de Montpellier, actual capital de la regió Llenguadoc-Rosselló. Contràriament a altres zones frontereres de l'estat, la dimensió transfronterera de Perpinyà i la Catalunya Nord no es va prendre en consideració. Com va passar amb la marxa d'Air Inter, la indignació dels responsables polítics també va ser molt gran i molt sonada, però a l'hora de la veritat, va ser molt poc eficaç.

Pere Codonyan / Pere Martí

El mercat de Sant Carles, el centre de distribució de mercaderies de Catalunya Nord. Ocupava un paper secundari en l'informe del DATAR.