

# Cap pressa per un a bon acord



EFE

**L**a tarda del 30 de setembre del 2005, poques hores després que el 90% dels diputats del Parlament aprovessin un Estatut que tots els observadors van definir de gran calibre, el ministre espanyol d'Indústria, José Montilla, advertia que algunes de les qüestions que s'hi recollien haurien de ser severament esmenades al tràmit de les Corts a Madrid. El portaveu del PSC a la cambra catalana, Miquel Ice-ta, anava més enllà i assenyalava els ports i aeroports i la immigració.

Aquest segon punt es va pactar i rebaixar. Concretament ho van fer el democristià Josep Antoni Duran i Lleida i Alfredo Pérez Rubalcaba, i va ser assumit pels quatre partits catalans que van aprovar l'Estatut al Parlament en una de les cimeres multilaterals de negociació a Madrid durant el gener.

El tema dels aeroports no ha estat tan senzill. Al revés. A les posicions polí-

L'aeroport del Prat ha protagonitzat la recta final de la negociació de l'Estatut. A l'hora de tancar aquesta edició no hi havia acord definitiu, i tot i que el temps es consumia, res no semblava indicar que el PSOE cedís a les pretensions catalanes i que transferís la gestió de la principal infraestructura aeroportuària del país.

tiques s'han sumat la pressió de diversos lobbies econòmics i l'estatisme del Ministeri de Foment i els seus tècnics, especialment els que dirigeixen AENA.

L'article 140 de la proposta d'Estatut ja preveia la cessió de la gestió dels ports i aeroports de Catalunya. Es veia complementat per la disposició addi-

cional tercera que preveia que la Generalitat assumís competències exclusives de l'estat a través de l'aplicació de l'article 150.2 de la Constitució. Entre les competències a assumir hi havia l'execució de la legislació i la política aeroportuària estatals, i l'ordenació, la direcció, la coordinació, l'explotació, la conservació i l'administració dels

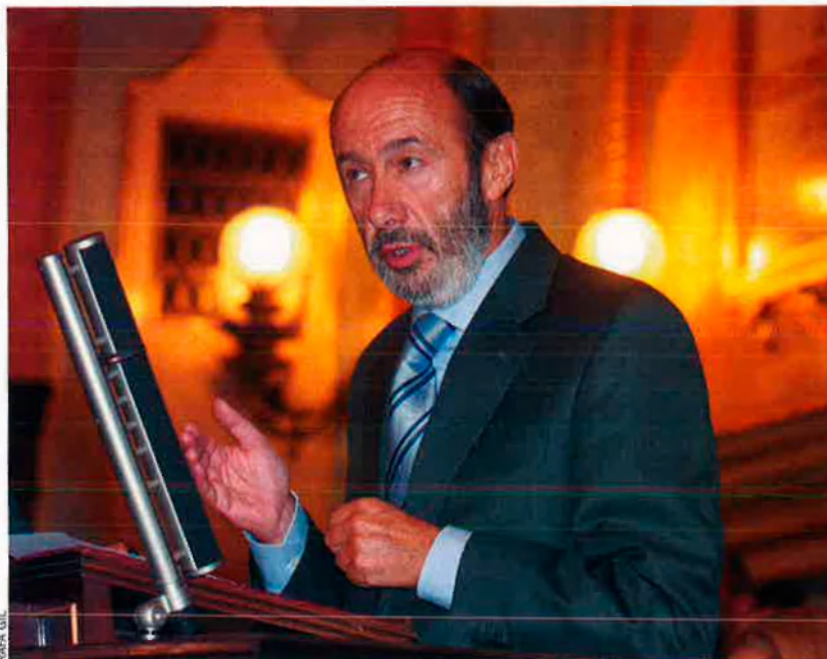
aeroports d'interès general a Catalunya i dels serveis que s'hi presten”.

En el seu paquet d'esmenes, els socialistes espanyols van fer desaparèixer aquestes atribucions i van intentar pactar amb els grups catalans una sortida. Ras i curt, el PSOE es negava a aplicar l'article 150.2 i proposava una "lleï singular" per crear un consorci de gestió amb majoria de la part estatal. Una idea de la qual encara no s'ha mogut i que no s'ha concretat en compromisos concrets.

I és que el seu temor és mínim, admeten els negociadors del PSOE. Ho fan a partir de relativitzar les conseqüències que tindria un desacord en les negociacions. "De la mateixa manera que aquest tema no és prou important perquè ERC passi del no al sí, tampoc no ho és perquè CiU i ICV es facin enrere del seu suport al pacte entre Mas i Zapatero", sostenen. Una opinió que és assumida pels negociadors de la federació nacionalista. Els d'Esquerra saben que el fet que no hagin condicionat la seva posició global a la cessió de l'aeroport del Prat, que podria representar un 10% del PIB català i que seria una important millora indirecta del sistema de finançament, els ha tret força en la negociació.

Els partits catalans van acordar el 18 de gener, uns dies abans de l'acord entre Mas i Zapatero, que es farien forts amb l'exigència del traspàs "net" i de crear un consorci amb majoria catalana. Això volia dir que, si bé la Generalitat no tindria majoria, tampoc no la tindria l'estat a través d'AENA, l'ens dependent de Foment que gestiona les infraestructures aeroportuàries. Es donaria entrada a ajuntaments i segurament al capital privat avançant a un model de gestió mixt.

Després del pacte entre Mas i Zapatero, Joan Puigcercós, d'ERC, va interpellar al Congrés la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, sobre el traspàs. Com a conseqüència d'aquesta interpellació, va presentar una moció on es concretaven les demandes de la part catalana, que accedia a pagar un cànon per al manteniment dels aeroports de l'estat deficitaris. Els socialistes van esmenar el text dels republicans en la línia del que han estat defensant, fet que va provocar que CiU, ERC i ICV votessin en contra del PSOE, que



El portaveu del PSOE, Alfredo Pérez Rubalcaba, en una compareixença al Congrés. El PSOE no sembla disposat a acceptar que l'aeroport de Barcelona no es dirigeixi des de Madrid.

sí que va rebre suport del PP. Malgrat tot, els populars defensen que el millor seria privatitzar els aeroports encara que algunes comunitats que governen, especialment les Balears i Madrid, tenen molt interès a veure com acaba la negociació de l'Estatut per obtenir el control de la gestió dels aeroports de Barajas i Son Sant Joan, que són molt rendibles. Barajas representa un 12% del PIB madrileny. Un caramel massa saborós per a Esperanza Aguirre, pensen els socialistes.

Segons diverses fonts, malgrat aquesta posició "dura", en diverses fases de la negociació Rubalcaba ha ofert als negociadors catalans la possibilitat que les decisions més importants del Prat es prenguessin per una majoria reforçada –potser de dos terços– dins el consorci.

En tot cas, la proposta que el dimarts passat els socialistes van fer arribar als partits catalans preveia que es retirés la qualificació d'"interès general" per a tots els ports i aeroports catalans excepte el del Prat, i deixava al seu consorci competències en tots els àmbits excepte en el control i la navegació aèria. Donava, per tant, capacitat en programació, gestió d'infraestructures i del patrimoni i règim econòmic i de personal. En el consorci deixen clar que la majoria "decisòria" (més del 50%), la tindria la part estatal, mentre

que la catalana i el capital privat compartien la resta. En tot cas, el president del consorci, que seria membre del consell d'administració d'AENA, el director de l'aeroport, els nomina l'estat tenint en compte l'opinió de la Generalitat. Això sí, només tenint en compte.

La part negociadora del PSOE no és capitalitzada, però, només Rubalcaba. També hi han tingut un paper molt important, llevat la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, coneguda per la seva transigència, i el secretari d'Estat de Transports, Fernando Palau, un jove enginyer de ports de l'estat que, segons algunes fonts, ha amenaçat de dimissionar si es canviava el model de gestió aeroportuària. Palau sembla que és més, darrere de l'amenaça de vaga dels sindicats d'AENA contra qualsevol intent de descentralització.

Davant d'aquesta situació, una altra possibilitat que pren més força, ja que ningú no vol que, com ha passat amb les seleccions catalanes, aquest sumpte acabi desapareixent de l'escenari, és que s'acordi una disposició addicional perquè sigui una llei estatal que concreti el model aeroportuària que passa amb l'aeroport del Prat, i com va escriure Larra, "usted mañana...".

Ferran C