

BASES XXXV PREMIS OCTUBRE 2006

PREMI D'ASSAIG JOAN FUSTER

Jurats: Xavier Antich, Jordi Balló, Enric Marín, Josep Perelló,
Josep Ramoneda.

El premi consisteix en una escultura d'Andreu Alfaro més la quantitat de 12.000 euros.

PREMI DE NARRATIVA ANDRÒMINA

Jurats: Anton M. Espadaler, Biel Mesquida, Marta Pessarrodona, Ramon Pla, Francesc Sellés.

El premi consisteix en una escultura d'Andreu Alfaro més la quantitat de 12.000 euros.

PREMI DE POESIA VICENT ANDRÉS ESTELLÉS

Jurats: Sam Abrams, Stefano M. Cingolani, Dominic Keown,
Alex Susanna, Xulio Ricardo Trigo.

El premi consisteix en una escultura d'Andreu Alfaro més la quantitat de 4.000 euros.

PREMI DE TEATRE

Jurats: Àngels Aymar, Jordi Galceran, Manuel Molins.
El premi consisteix en una escultura d'Andreu Alfaro més la quantitat de 4.000 euros.

Per a més informació:

Pérez Bayer, 11. Tel.: 963 516 492. Fax.: 963 529 872

Correu electrònic: tresiquatre@tresiquatre.com
www.tresiquatre.com

edicions **3|4** València

Quina és la importància de la vaga salvatge de l'Aeroport del Prat?

— És un símptoma. No es pot dir que no sigui important, és com tenir un mal d'estómac molt fort. S'ha d'anar al metge i prendre alguna cosa. El metge, però, voldrà investigar-ne quines són les causes.

— **Faci de metge, doncs.**

— El problema clau i fonamental és que l'Aeroport no es controla des de Catalunya. El problema és AENA, però AENA no existeix; AENA és el Ministeri de Foment i l'estat.

— **El Govern català culpa Iberia.**

— És un tema diferent. S'ha d'analitzar per separat, perquè el tema clau és el control de l'Aeroport. Iberia és una companyia extraordinàriament important. Segurament la salut de Catalunya té relació amb Iberia, però per tenir una estratègia respecte a Iberia necessitem instruments: l'Aeroport.

— **Què vol dir que Iberia té a veure amb la salut de Catalunya?**

— Que és important, que ha estat aquí molt de temps i que continuarà. Mai no marxarà del tot, Iberia. Potser ho farà amb altres noms, però hi continuarà. El problema d'Iberia és el d'una companyia privada amb molta història i molts problemes acumulats. Emfatitzant, alhora, que no és el problema central; crec que Iberia té un problema econòmic que, d'alguna manera, està fent més gros, i que, en algun moment, intentarà traspasar a l'estat. Ho diu l'expressió anglesa: "Too big to fail." Anirà agafant compromisos amb pilots, amb treballadors, etcètera, i després anirà al Govern...

— **I que es faci càrrec de jubilacions anticipades?**

— Dirà que no és culpa de la companyia, que és una herència històrica, que ve de la tradició del sector públic i que l'estat se n'ha de fer càrrec d'alguna manera. De tot això sortirà una companyia més prima i més preparada per a la competència contemporània. Imagino que Iberia està fent això. I, dins d'aquest esquema, és possible que Iberia pensi que l'Aeroport de Barcelona, per a ells, és un aeroport de vols barats.

— **...I Madrid, doncs, dels intercontinentals?**

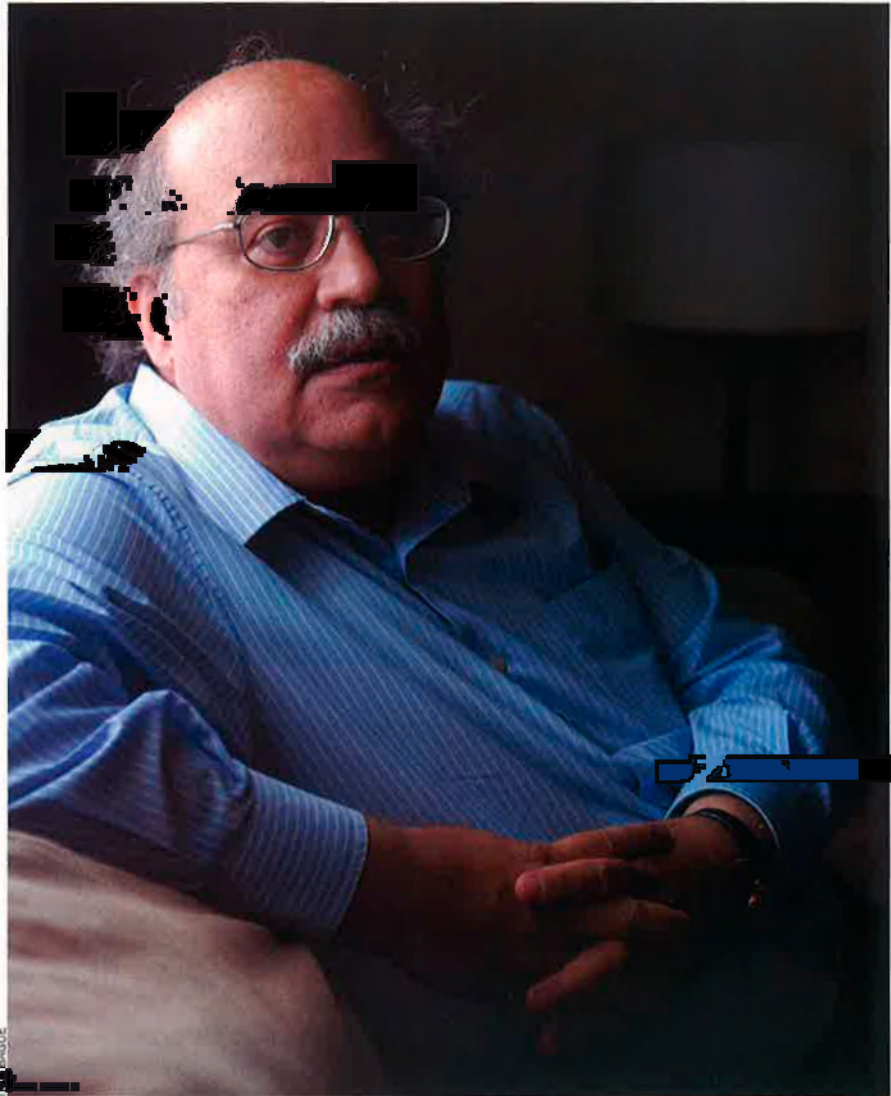
“AENA no existeix: és el Ministeri de Foment i l'estat”

L'economista Andreu Mas-Colell reclama el control de l'Aeroport del Prat, explica per què és insuficient la gestió d'AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) i anticipa com acabarà la crisi d'Iberia.

—Sembla evident que aquesta és la seva lectura. Això, que pot ser perfectament raonable per a Iberia, no és raonable des del punt de vista dels interessos dels catalans. Hem de tenir vols i línies que siguin de primera classe i *business class*. Els vols barats estan molt bé, però també hem de tindre línies de comunicació destinades al món del negoci. També em permeto de dir que, en el món del negoci, no són babaus i n'hi ha molts que agafen vols econòmics.

—**Ha dit abans que el problema de fons de l'Aeroport és AENA i que AENA no existeix, que és Foment.**

—El tema de fons és la concepció unitària del control i el desplegament de tots els actius dels aeroports de l'estat. AENA només és una entitat administrativa que l'estat té per gestionar-ho. Ara es parla molt de la gestió de l'Aeroport. La trampa en què podríem caure ara és que —com que s'ha demostrat que temes petits, com la data de concessió del servei de terra (*handling*), també són importants— en lloc del control de l'Aeroport, ens donessin la gestió de la data d'aquest servei, i ho acceptéssim. És com si ens donessin la capacitat d'exigir que



hi hagi pa amb tomàquet però no de decidir qui ven els entrepans. Així no ens en sortirem mai.

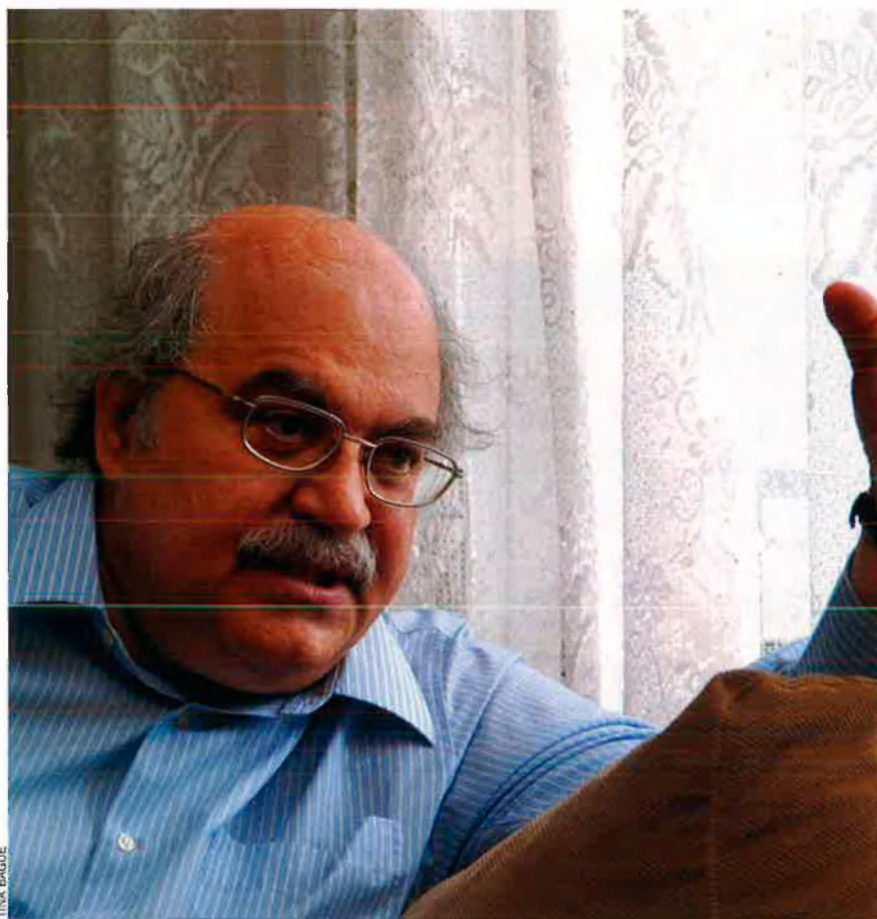
—**Com ens en sortirem?**

—Necessitem el control de l'Aeroport. El Prat ha de ser una entitat amb personalitat jurídica pròpia. Crec que ara no la té: quan algú paga a l'Aeroport, paga a una entitat que es diu AENA, no pròpiament a l'Aeroport del Prat. Ha de tenir personalitat pròpia i un òrgan rector que tingui autoritat que prengui les decisions importants: que controli la caixa, els preus i les in-

versions; que pugui tindre tota la representació internacional de l'Aeroport; que pugui negociar amb autoritat i establir accions estratègiques. La millor manera de fer-ho és un Consorci.

—**De quina mena?, públic?, públic i privat?, amb gestió de la Generalitat o de la Generalitat i l'estat?**

—Anem per parts. Una cosa és la gestió, i l'altra, el control. La gestió —del servei de terra, de les botigues, de cadascuna d'aquestes coses— pot ser privada. En canvi, qualsevol empresa o entitat té un consell d'administració,



un patronat o el que sigui. Ara per ara, el més raonable és un consorci públic o amb majoria de les administracions públiques i una petita participació privada –tot i que això plantejaria un problema sobre les aportacions que fa el sector privat–.

Jo voldria un consorci d'entitats públiques o semipúbliques, com les cambres de comerç, com a nucli de propietat. En aquest consorci –i aquí ens la jugarem–, cal que més del 50% sigui de control català. El més pràctic és que sigui la representació de la Generalitat, tot i que també poden sumar la Generalitat, l'Ajuntament i les cambres de comerç.

—La presència de capital privat en el consorci seria un problema?

—Que l'Aeroport fos una empresa amb minoria pública podria implicar que, com ha passat amb Endesa, el Prat fos absorbit per l'equivalent aeroportuari d'E.ON, d'Alemanya o de vés a saber on. I si l'energia és un sector estratègic, l'Aeroport ho és molt més. Ens ho hauríem de pensar molt abans que el Prat pogués quedar sub-

ordinat a una estratègia empresarial més àmplia.

Davant del dilema de si l'estat ha de començar un procés de privatització d'AENA o un procés de transferència de la propietat a un consorci públic de majoria catalana, la segona opció és la més pràctica.

—Potser l'estat voldrà fer-ho de l'altra manera.

—A diferència d'altres coses, el traspass de l'Aeroport no sembla que pugui tocar cap tema d'essències identitàries.

—Quina és la importància de l'Aeroport?

—Fa uns anys parlava amb un membre del patriciat genovès, de tradició empresarial en companyies navilieres, i es queixava amargament que Gènova havia perdut davant de Roma la seu de les companyies navilieres americanes perquè a les consorts dels executius els incomodava no tenir vol directe fins a Gènova. En canvi, a Roma arribaven directament. Potser aquest genovès simplificava un pèl i la cosa realment era més complicada, però és

evident que la importància mundial de l'aeroport condiona la importància de la ciutat.

—Té la mateixa importància que un port?

—Més. El port és important per un sector de la indústria. El port podria ser part del sistema limfàtic o del circulatori; en canvi l'aeroport és la part vegetativa del cervell, la que està més a prop de mantenir l'activitat cerebral.

—AENA ha afavorit Barajas?

—Sembla que sí. Van cap a un model on el sistema se supedita a afavorir Barajas, els vols transatlàntics des de Barajas. Voldria ser clar en una cosa: no ens pensem que el dia que tinguem l'Aeroport tot això canviarà de la nit al dia.

Madrid és una metròpoli important amb connexions fortes amb Llatinoamèrica, i de fet té arguments potents per ser un nus clau de les comunicacions amb Llatinoamèrica. Però, des de Catalunya, hem de reclamar que això sigui el resultat d'un camp de competició clar. Hi ha mercat suficient perquè Barcelona tingui vols clau a llocs importants de Llatinoamèrica i l'Àsia. Potser quinze o vint connexions i potser Madrid en tindrà més, però això ho ha de determinar un autèntic mercat.

—L'estat ha de reequilibrar la balança?

—No ha de reequilibrar ni molt ni poc. L'estat ha de sortir del negoci de control directe d'aeroports. L'estat podria mantenir l'ordenació dels vols en l'espai aeri, tot i que això avui dia s'hauria de fer a escala europea. En segon lloc, hauria d'haver-hi alguna mena de comissió regulatòria, com n'hi ha de telecomunicacions o de l'energia. N'hi podria haver també del transport aeri o, en general, del transport. En tercer lloc, l'estat hauria de tenir una política de subvencions –com en té per a altres coses– i, si vol mantenir un aeroport deficitari per reequilibri territorial, que ho faci mitjançant subvencions. Els que ja són viables, que facin la seva via, amb una regulació, entre si, semblant a la que poden tenir entre l'Aeroport de Barcelona i el de Tolosa o entre Barcelona i Lisboa.

Àlex Milian