



JORDI PLAN

en el mapa d'aeroports mundials. Reforçar les companyies que estan en contra dels vols intercontinentals a Barcelona és un error per al territori afectat, i potenciar el tracte amb les que sí que ho vulguin és un encert. I si AENA assigna les noves instal·lacions a Iberia, no només es perjudicarà Barcelona i Catalunya sinó també la resta d'aeroports perifèrics, que perdran l'oportunitat de desenvolupar els seus potencials.

—Manises, a València, i Son Sant Joan, a Palma, també estan oblidats.

—No té sentit que d'aquí a uns anys l'aeroport de València no tingui almenys un vol intercontinental. I ja no parlem de Palma, que amb el trànsit que té rep unes inversions ridícules.

—Quin seria el model de gestió més adient per a l'aeroport de Barcelona?

—De remeis universals no n'hi ha. Hem d'abandonar la gestió centralitzada i anar a un model de gestió individualitzada que fixi objectius aeroport per aeroport, competir amb els altres aeroports i garantir que els menys rendibles tinguin prou recursos per operar. De fet, la competència entre aeroports també afavoriria Madrid, perquè en general tot funcionaria millor. Que la gestió es faci amb una fórmula purament pública, mixta o privada és una qüestió secundària.

—En aquesta legislatura espanyola s'avançarà en la línia que vostè proposa?

—Em sembla més prudent esperar a

escoltar la proposta que formuli el nou Govern espanyol al respecte. En qualsevol cas, la reforma hauria de ser un objectiu estratègic, perquè no es tracta d'un problema d'identitat —a l'aeroport es parla català, castellà i anglès amb absoluta normalitat—, sinó de gestió de futur.

—Vostè ha treballat per a un govern del PSOE com a assessor econòmic, i en l'anterior legislatura va ser portaveu d'Economia del grup socialista al Congrés. Aleshores ja defensava aquesta posició, o alguna cosa l'ha fet canviar?

—El que he escrit sobre la solidaritat del sistema i la gestió dels aeroports no és diferent d'allò que defensava al Congrés espanyol, ni dels articles que escrivia a la premsa.

—Les seves tesis tenien ressò entre els companys del PSOE?

—No es va arribar a fer mai un debat intern que fixés fins al detall les posicions en aquest sentit. Però en qualsevol cas, les meves posicions no eren en absolut excèntriques.

—Per què aleshores el PSOE no va apostar per avançar en la gestió descentralitzada, pressionant des de l'oposició?

—La noció de reformar el sistema i d'avançar en l'individualisme de la gestió estava relativament ben instal·lada en el nostre debat polític, però des de l'oposició sempre és molt difícil detallar projectes d'aquesta magnitud.

Gemma Aguilera

## Tot el Prat és



EFE

Un dels consensos més generalitzats entre els diversos actors econòmics i socials de Catalunya és que la gestió aeroportuària de l'estat espanyol és negativa per a les necessitats d'aquest territori. De fet, és negativa per a tot aeroport que no estigui a Madrid.

El model centralista, que supedita les estratègies i les necessitats de tots els aeroports de l'estat a l'engreix del de Barajas, comença a posar en guàrdia amplis sectors socioeconòmics del Principat, que veuen que aquesta situació ofega cada cop més el desenvolupament econòmic català.

Així doncs, un ampli sector dels agents econòmics i socials de Catalunya defensen la necessitat de descentralitzar la gestió dels aeroports i acostar els centres de decisió al territori. Les patronals principals, cambres de comerç o sindicats coincideixen en aquest objectiu que, precisament, és un dels que va saltar de l'articulat de la proposta de nou Estatut de Catalunya durant el procés de negociació a Madrid.

**La titularitat dels aeroports.** En aquest debat podem situar tres nivells diferents. D'una banda, el de la demanda del traspass de la competència en matèria d'aeroports i ports. En aquest ni-

# un clam!



El consens social a Catalunya a favor de modificar el model de gestió aeroportuari és un clam. Organitzacions econòmiques, empresarials i sindicals volen que la gestió dels aeroports respongui a les necessitats de Catalunya.

vell, gairebé hi ha un consens absolut entre tots els representants econòmics i socials.

Un segon nivell del debat és la titularitat d'aquestes infraestructures, i quin ha de ser el pes de l'estat i les administracions públiques catalanes. La patronal CECOT (Confederació Empresarial Comarcal de Terrassa), entre altres entitats empresarials, no veurien mala-

ment la participació de capital privat en aquesta titularitat, com una manera d'implícit el teixit empresarial i d'alleugerir la pressió sobre el tresor públic.

Per la seva banda, els sindicats majoritaris, UGT i CCOO, no volen entrar en percentatges de representació de les diverses institucions. Això sí, tal com expressa Frederic Monell, vicesecretari portaveu d'UGT-Catalunya, el traspàs no resol per si sol els problemes del sistema aeroportuari, però sí que permetria practicar una gestió més pròxima que milloraria la capacitat de reaccionar i de plantejar més bones estratègies.

En tot cas, patronals, cambres de comerç i sindicats coincideixen a dir que el Principat hauria de tenir capacitat per fer una política integral del sistema aeri.

**Gestió pública o privada?** Un tercer nivell del debat és el model de gestió. De nou apareixen també els matisos entre els diversos representants socioeconòmics catalans. Bàsicament, el debat planteja el model de gestió, si ha de ser pública o privada. Com és lògic, les institucions empresarials prefereixen un model de gestió més obert al sector privat que el que volen les centrals sindicals. CECOT, per exemple, com explica el seu secretari general, David Garrofé, defensa que una gestió privada, sense els condicionants polítics, afavoreix millor l'atracció d'inversió i ofereix més rapidesa en la capacitat de decisió. Posa com a exemple el cas de la Fira de Barcelona, que amb la gestió privada ha crescut de manera important.

Menys contundent és el president de Pimec, Josep González, que considera que la prioritat del debat no està en el fet de si el model de gestió ha de ser privat o no, sinó que la Generalitat de Catalunya i altres entitats i administracions catalanes tinguin la capacitat de planificar les necessitats i les estratègies dels diversos aeroports catalans. Josep González, atenent la manera com evoluciona el mercat dels vols amb les tarifes normals i les de baix cost, creu que caldria potenciar l'Aeroport del Prat amb vols transcontinentals i de valor afegit. Així mateix, defensa també que el potencial d'aeroports com els de Reus o Girona podria servir per descongestionar Barcelona de vols de baix cost. El

president de Pimec defensa que hi ha unes realitats econòmiques a cada territori i que, a diferència del que passa ara, cal preveure-les en la planificació de la política aeroportuària. Així, considera que, tot i que Catalunya i, sobretot Barcelona, estan de moda a escala internacional, la manca de vols intercontinentals al Prat es converteix en un greu inconvenient per al desenvolupament econòmic català. Aquesta opinió la comparteix la Cambra de Comerç de Barcelona, que ja fa temps que defensa el potencial que representaria per a l'aeroport barceloní la possibilitat d'acollir vols transcontinentals.

També Foment del Treball és crític amb la gestió d'AENA. Aquesta patronal ha defensat en més d'una ocasió la necessitat de "flexibilitzar" el sistema de gestió. Així mateix considera que també caldria disposar d'un sistema "multiaeroportuari", amb Girona i Reus.

Pel que fa als sindicats majoritaris, consideren que la gestió ha de ser eficient, però tenen reticències cap als models de gestió privada, si no es garanteixen una ocupació de qualitat.

**Un model opac que beneficia Madrid.** Una de les crítiques al model aeroportuari espanyol, a més del centralisme, és l'opacitat de les seves dades. Així mateix ho denuncia la CECOT. Garrofé assenyala que darrere l'opacitat del sistema actual aeroportuari espanyol s'amaga un engany, ja que la realitat desmenteix els suposats criteris de "solidaritat i equilibri territorial" amb els quals es justifica la gestió aeroportuària espanyola; ben al contrari, el model centralista és empobridor i configura un sistema aeroportuari atípic en l'àmbit europeu, només equiparable a països com Turquia o Romania.

El consens, doncs, en la demanda de la descentralització de la gestió de l'Aeroport del Prat, i de la resta d'aeroports catalans, és pràcticament absolut. Aquest consens també és extensible a la majoria dels representants polítics del Parlament de Catalunya. Per tant, és difícil d'entendre com pot ser que un objectiu com el del traspàs de la gestió dels aeroports, defensat pels sectors polítics, empresarials i socials catalans, quedés finalment exclòs del nou Estatut.

*Enric Rimbau*