

Les reivindicacions s'enlairen a Palma i València

“C” bsolet”, “rígid”, “anti-quat”... són els adjectius més repetits pels polítics balears i valencians per referir-se al model de gestió d'aeroports estatal. Tant els uns com els altres són partidaris d'avançar cap a models que acosten la presa de decisions a les necessitats de cadascun dels territoris. I tot i que la insistència en la reivindicació té una intensitat diferent a Palma i València, les declaracions dels dirigents de les dues ciutats indiquen que bufen nous vents en els aeroports del Mediterrani.

El Govern balear vol que l'estatal li traspasse la competència dels tres aeroports insulars: el de Palma a Mallorca, el de la Vila d'Eivissa i el de Maó a Menorca. La pretensió del gabinet de Jaume Matas té tot el suport social. Tots els partits hi estan d'acord, com també les cambres de comerç, les associacions empresarials (PIME, CAEB...), els sindicats i diverses associacions civils s'han manifestat en repetides ocasions a favor del traspàs de les competències. Tothom considera que els tres aeroports són eines d'importància econòmica cabdal per a les Illes. L'economia balear depèn quasi en la seua totalitat, directament o indirectament, del turisme. La immensa majoria dels turistes que arriben a l'arxipèlag ho fan a través d'un dels tres aeroports. Per tant, disposar de la capacitat de programar els vols –xàrter i regulars– que entren i surten és, segons els partidaris del traspàs, una eina bàsica per a la planificació econòmica general correcta. Però també és interessant des d'altres punts de vista, com per exemple l'urbanisme. En efecte, sovint els plans de desenvolupament que per a cada aeroport insular té AENA no es corresponen amb la idea de l'ordenació urbanística del Consell Insular respecteiu o del Govern. A Mallorca, l'Aeroport de Son Sant Joan fou ampliat d'una manera que molts col·lectius criticaren per l'impacte visual i l'excés de volum. Més recentment, AENA i el Consell de

Els partits balears i valencians coincideixen, amb matisos, a reivindicar un model de gestió dels aeroports equiparable al dels ports, on la titularitat continue sent estatal però es compartesca la presa de decisions.

Menorca han xocat en el planejament d'una zona de serveis. Tots aquests problemes es podrien evitar si el Govern balear el gestionara o el cogestionara. Ara bé, quin sistema és factible?

Potser la possibilitat més plausible és la que explicà a aquest setmanari Joana Barceló, presidenta del Consell de Me-

norca i vicesecretària general del PSIB-PSOE. Per a ella no hi ha dubte que s'assolirà alguna fórmula de cogestió: “En aquests moments la qüestió figura en l'agenda política a àmbit d'estat. Recentment, la Federació de Municipis i Províncies ho ha debatut. El model concret no el sé, però el sistema que s'aplica en el cas dels ports ens dóna una idea de com pot funcionar bé. L'estat manté la titularitat, però cedeix la gestió a un ens en què són representades totes les institucions –local, insular, autonòmica i el mateix estat– i el Govern autònom nomena el president. És un bon sistema.”

Reivindicació interessada. També al País València s'esmenten els ports quan es fa referència al model al qual haurien d'aspirar els aeroports, si bé aquesta reivindicació ha estat fins ara més aviat tèbia i s'ha circumscrit a l'àmbit merament polític. De fet, i al contrari que a Catalunya, cap dels dos partits majoritaris no van fer *casus belli* durant la negociació de la reforma de l'Estatut d'autonomia. Els aeroports apareixen, en el text legislatiu, com una de les competències atribuïdes a la Ge-



El conseller d'Infraestructures valenciana, José Ramón García Antón.



La mar com a espill

Els ports s'han convertit d'un temps ençà en l'espill on aspiren a mirar-se els aeroports valencians i balears. El 1992, quan els ports depenien d'una direcció general del Ministeri d'Obres Públiques, es va instaurar una xarxa d'autoritats portuàries amb categoria d'organismes empresarials públics i amb autonomia de gestió. Des del 1997, la llei de Ports de l'Estat reconeix la participació de les comunitats autònomes en la gestió aeroportuària, reconeixement que es plasma en el nomenament per part de la comunitat autònoma del president de cada port i d'una majoria qualificada dels membres del consell d'administració. Com a representants del Govern estatal hi assisteixen un delegat de Ports de l'Estat, un advocat de l'estat, el capità marítim i una persona de la confiança de la ministra; representants de la conselleria, ajuntaments, sindicats i patronals empresarials representen les comunitats autònomes.

Violeta Tena

neralitat, si bé a continuació apunta "sense perjuí del que disposen els números 20 i 21 de l'apartat 1) de l'article 149 de la Constitució espanyola", que estableix que l'estat té competències exclusives en matèria d' "aeroports d'interès general".

José Antonio Godoy, responsable d'infraestructures del PSPV, és partidari d'"avançar en el marc jurídic" per incrementar la participació de les comunitats autònomes en l'organització aeroportuària. "Proposem que s'avance en l'establiment d'un marc jurídic a partir del qual es puguin atorgar a les comunitats autònomes competències compartides en la gestió", per a la qual cosa, admet, caldria "una convergència de voluntats" del legislador autònic i l'estatal. També en la línia d'avançar cap a una cogestió s'ha mogut la Generalitat Valenciana, que per boca del seu conseller d'Infraestructures ha arribat a dir del model actual d'AENA que "està esgotat". En aquest sentit, el Govern valencià va impulsar al maig del 2005 la

creació de dos comitès assessors de política i gestió aeroportuària, on són presents representants de les cambres de comerç, aerolínes, Generalitat, ajuntaments, govern estatal, autoritat portuària i agències de viatges. Els comitès naixien amb l'objectiu de plantejar propostes de gestió que "arreglessen les necessitats i inquietuds de la Generalitat i de la societat civil valenciana" perquè les tinguen en compte a Madrid. Des del maig del 2005, els comitès assessors s'han reunit en una sola ocasió, segons admet un portaveu de la Conselleria d'Infraestructures, i s'han trobat, en aquest intent per vehicular aquesta alternativa, amb les veus discordants dels representants del Govern estatal al País Valencià. "La competència dels aeroports, d'interès general, és exclusiva del Govern estatal", va dir la socialista Etlvina Andreu, subdelegada del Govern a Alacant per justificar-se per no assistir a l'única de les reunions que ha mantingut el comitè assessor per parlar de l'Altet (el més proper a Alacant). "El que ha de fer la Generalitat és seguir les vies normals", va dir aquest mateix any el delegat del Govern al País Valencià, Antoni Bernabé, en referència a aquests organismes, per després subratllar que les comunitats autònomes no tenen competències en matèria aeroportuària.

Tot i l'aparent controvèrsia, la gestió dels aeroports de Manises i l'Altet ha estat envoltada de silenci i a dures penes ha transcendit a l'opinió pública. El conseller García Antón, però, ha desenterrat el tema només a remolc de les negociacions de l'Estatut català. Tot just quan un hipotètic traspass de competències del Prat es va convertir en un dels entrebancs per assolir un acord en l'Estatut català, García Antón va tornar a alçar la veu. "La rigidesa i la centralització del model AENA [...] afavoreixen clarament les inversions i el desenvolupament de dos grans aeroports com Barajas i el Prat, imposant un model bipolar, desequilibrat, ineficients", va dir, alhora que criticava que "la resta [d'aeroports] queden sotmesos a una estructura centralitzada, rígida i obsoleta com ho és AENA". Quan el vendaval de l'Estatut català s'ha calmat, però, les reivindicacions del País Valencià han tocat terra.

*Miquel Payeras
Violeta Tena*



En la imatge, un avió queda tapat pels munts de terra de les obres de l'ampliació de la plataforma d'estacionament. A sota, la terminal d'arribades amb tot el sostre al descobert, deixa veure les conduccions del sistema de climatització.