



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

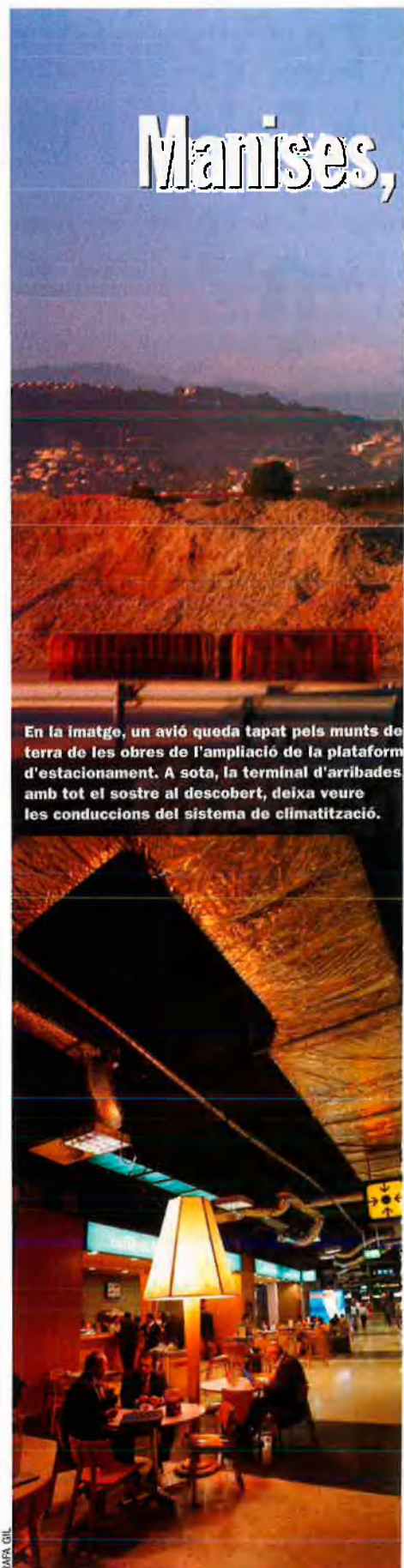
neralitat, si bé a continuació apunta "sense perjuí del que disposen els números 20 i 21 de l'apartat 1) de l'article 149 de la Constitució espanyola", que estableix que l'estat té competències exclusives en matèria d' "aeroports d'interès general".

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, aerolínies, Generalitat, ajuntaments, govern estatal, autoritat portuària i agències de viatges. Els comitès naixien amb l'objectiu de plantejar propostes de gestió que "arreglaven 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.

aeroport sense llei



A l'aeroport de Manises, a València, es treballa contra rellotge per tenir a punt l'ampliació abans de la Copa de L'Amèrica. La coincidència de les obres en el temps, la manca de planificació i una insuficient senyalització han convertit aquesta infraestructura en una mena de 'zona 0'.

“El treball en equip marca la diferència”, diu un dels cartells que donen la benvinguda als passatgers que acaben d'aterrar a l'aeroport de Manises, a València. I tot i que el lema, escrit sobre un cartell publicitari amb una fotografia d'una regata, fa referència a la pròxima celebració de la Copa de L'Amèrica, explica bé el que el turista o l'home de negocis es trobarà quan travessi la porta d'eixida: un aeroport pres, literalment, per un equip d'obres que han posat potes enlaire cada racó d'aquesta

infraestructura. “Hem viatjat molt i hem estat en molts aeroports, i aquest és diferent. Diferent, el pitjor en què hem estat”, apunta entre un somriure el britànic David Smethurst, mentre recupera l'alè després d'empènyer el carret on ha transportat les maletes de la seua dona al llarg de 500 metres de pols, quatrà cru i guals a mig terraplenar.

El matrimoni Smethurst és un dels tants dels que fan cua per agafar el vol que a les 11.30 hores ha d'eixir cap a l'aeroport de Standsted. Fa divuit anys que viuen a Alcalalí, a la Marina Alta

(“som dels primers que vam vindre, pel bon oratge, però sobretot per la manera de ser de la gent. El que no ens agrada ara és que hi ha massa britànics!”) i tot i ser uns dels passatgers habituals de les línies que connecten el País Valencià amb Londres a baix preu, feia un parell de mesos que no havien estat a l'aeroport. No es podria dir, doncs, que són uns nouvinguts. “Hem tardat mitja hora més del que teníem previst perquè no hi havia ni un senyal que indiqués on aparcar el cotxe. No hi havia cap cartell! I quan per fi hem trobat l'accés, hem hagut d'esperar deu minuts darrere d'un camió”, explica Brenda, entre perplexa i resignada mentre fa cua per facturar el seu equipatge.

És la llei del caos que s'ha imposat a l'Aeroport de Manises des de fa poc més d'un any, quan van començar un seguit d'obres que haurien de posar al dia aquesta infraestructura que el 2005 va donar servei a 4,6 milions d'usuaris. Les millores són ambicioses. A l'única terminal per a vols comercials se n'afegeixen ara dues més per a aviació regional i per a aviació de negocis. La zona d'aparcament, per la seua banda, passa de 1.570 places a 4.103. A això, s'hi afegeix l'ampliació de la plataforma d'estacionament d'avions i de la pista d'aterratge i enlairament i la instal·lació d'un nou sistema de climatització que deixa a la vista del visitant budells de cables, canonades i eixides de condicionadors d'aire. Totes aquestes reformes haurien de ser suficients per atendre l'increment de la demanda que tant Ajuntament com Govern estatal preveuen que es produeix coincident amb la celebració de la Copa de L'Amèrica de vela el 2007.

“El problema ha estat –segons explica Quique Gimeno, responsable de personal de terra del sindicat UGT– que ho han fet com qui es construeix una casa i es posa a treballar en totes les estances alhora, el dormitori, la cuina, el menjador i el bany”, amb un resultat que ell jutja de “caòtic”. Retroexcavadores, fresadores, anivelladores, compactadores de corró, camions de trabuc, pales hidràuliques i grues es disputen els accessos amb els vehicles de particulars. La majoria, o almenys aquells que són novençans, desconeixen que “P4” és la referència que condueix a l'actual zona d'aparcament, si-



A l'esquerra, dues imatges de l'únic carril habilitat perquè els vehicles accedesquen a la zona d'arribades, mentre a pocs metres es construeix el nou pàrquing. A la dreta, a sota, vehicles particulars, autobusos i camions d'obra es barregen en l'accés al pàrquing.

tuat a uns 500 metres de les terminals d'arribada i eixida.

Catriona i Kate, dues joves angleses que acaben de passar una setmana fent escalada a la Marina, tenen motius de queixa. "Afortunadament, havíem vingut amb temps, perquè si no...; hem estat quasi tres quarts d'hora fent voltes per trobar el lloc on aparcar", explica Catriona mentre arrossega una motxilla. "Estàvem molt a prop, però no trobàvem la manera d'accedir-hi."

Per als qui com Catriona i Kate troben l'aparcament, arriba la segona fase de l'odissea: traslladar-se fins a la terminal. Perquè, tot i que l'aeroport ha disposat un servei gratuït d'autobús que connecta un punt i l'altre, la manca d'informació per a qui desconeix la rutina de Manises és palmària. "No he agafat l'autobús perquè a voltes tarde fins i tot més que anant a peu", explica

Salvador, un comercial habituat als viatges en avió que esbufega mentre puja contra rellotge la costera que condueix a la zona d'eixides i admet que, d'ençà que començaren les obres, ha de venir un hora abans de l'habitual. Com Salvador, homes de negocis amb l'*Expansión* en una mà i el maletí en l'altra; matrimonis jubilats amb aire despistat, i diversos motxillaires s'ensumen la pudor de quitrà calent i eviten l'enèsima engruna que la maquinària remou per allà on passa. Els moviments de terra han propiciat, a més, i segons ha denunciat Comissions Obreres, l'aparició de rates en la zona d'embarcament.

"Les reformes són necessàries, això és indubtable —assevera un taxista amb divuit anys d'experiència, referint-se a les obres—, però aquesta situació és tercermundista. I el pitjor és la imatge que estem donant." "Jo parle anglès i fran-

cès i li puc assegurar que els turistes es queixen", explica enfadat, alhora que critica que la senyalització està "fatal". Javier, un empresari català que acaba d'aterrar a Manises, n'ha estat una víctima. Diego, un col·lega de treball, ha vingut a arregar-lo, però el seu cotxe, un BMW negre amb tapissaria de cuir, ha quedat atrapat en l'únic carril habilitat per a taxis. En tenen per a una bona estona, perquè el pròxim avió amb executius disposats a pagar els més de 10 euros que costa una carrera en taxi fins a la ciutat (l'única manera de traslladar-se de la ciutat a l'aeroport fins al novembre del 2005) encara tardarà. "És que no hi ha cap senyalització", es queixa resignat Diego. "La pròxima volta —diu Brenda a David—, millor si eixim de l'Altet."

Violeta Tena