

# “La resistència a la gestió individualitzada del Prat no és directament política”

**S**esperava una resposta tan massiva de la societat civil a la crida perquè el Prat sigui un aeroport de primer categoria?

—En els actes acadèmics no estem acostumats a aquesta mena d'adhesions massives. Si m'ho miro des del punt de vista d'una mobilització a favor d'un aeroport a àmbit de Barcelona, doncs m'alegra molt.

—Era la millor opció el fet que els partits polítics s'hagin mantingut al marge de la participació en l'acte, tot i que hagin expressat el seu suport?

—No sóc una persona que miri els partits polítics amb desconfiança, però em sembla que és extraordinàriament benvingut que la societat civil prengui protagonisme en un tema com aquest.

—Creu que el Govern espanyol es prendrà seriosament aquesta mobilització de la societat civil?

—Jo confio que aquest acte tingui impacte. La reivindicació d'un aeroport de categoria gestionat des del territori té una fondària econòmica i social, però en canvi no crec que tingui una fondària política, ja que hi ha molts països al món que funcionen amb aeroports cadascun dels quals té una gestió individualitzada. La resistència a la gestió individualitzada del Prat no és directament política. Em fa l'efecte que hi té un pes molt important la inèrcia administrativa d'alts cossos de l'administració de l'estat, per tant, és bo que les autoritats polítiques vegin que no tot s'acaba en l'opinió d'aquests alts cossos, sinó que els usuaris i els interessats en l'aeroport també tenen una opinió.

—Durant una visita a Barcelona, Zapatero va deixar clar que una hipotètica reformulació de la llei aeroportuària no es produirà en aquesta legislatura, és a dir, que com a mínim

Andreu Mas-Colell, professor de la Universitat Pompeu Fabra, va ser un dels ponents de l'acte que dijous passat va aplegar més de 700 persones i 130 entitats per reclamar un aeroport intercontinental.

fins a la propera legislatura el Prat dependrà d'AENA. És una mostra de l'interès limitat del Govern espanyol per desencallar la qüestió?

—Hi ha coses que es diuen i després no es fan, i coses que es diu que no es faran i potser es fan. Suposo que s'ha de fer una llei aeroportuària per ordenar el sistema, però hi ha moltes coses que es poden delegar a la pràctica sense necessitat de grans lleis.

—En tot cas, es pot crear un consorci de gestió al marge de la llei aeroportuària abans que s'acabi la legislatura espanyola?

—No ho sé, però sí que sé que, si es vol, es pot formar una comissió amb una participació majoritària des del territori que sigui la que prengui les decisions, o que sigui la que recomani les decisions que després prengui qui les hagi de prendre.

—Quin paper tindria l'estat en un hipotètic consorci amb majoria de la Generalitat i els representants locals?

—L'estat és en aquest moment el titular dels actius, i no hem de partir

de la base que els interessos de l'estat i els interessos de la Generalitat es contraposen.

—I pel que fa al sector privat?

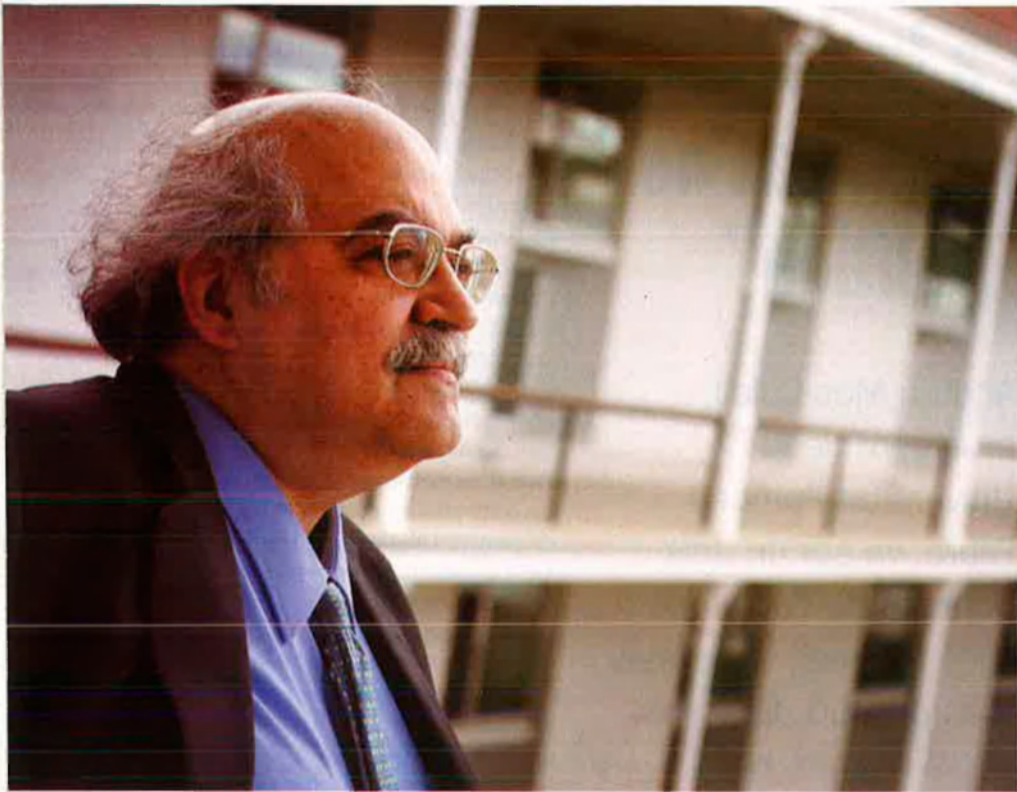
—Hem de parlar del sector privat, el sector públic i el sector semiprivat i semipúblic. Quan es constitueixi un consorci, seria bo que hi fos la Cambra de Comerç, que és una institució semipública. L'entrada d'empreses s'ha de preparar més, perquè no es tracta de regalar actius a les empreses. Hi ha d'haver alguna institució que fa una ampliació de capital o que compra actius, i veure a qui els ven. La primera fase d'un consorci ha de ser fonamentalment públic, comptant les cambres de comerç i alguna altra institució similar. La participació privada ha de venir en una fase posterior, a través de la privatització de serveis de l'aeroport i de processos transparents d'assignació de responsabilitats a empreses a partir d'acords que es fan amb el consorci propietari dels actius i dels passius. Seria bo que, en el futur, l'Aeroport del Prat disposés d'una gestió privada molt potent.

—Seria possible que el Prat fos gestionat per la Generalitat i els representants locals, i que la Generalitat en fos també la propietària, com passa amb Ferrocarrils Catalans de la Generalitat (FCG)?

—Possible ho és, res no ho impedeix, tot i que potser caldria una llei. Però un aeroport, en essència, són uns terrenys, unes pistes i uns edificis, i això en aquest moment és propietat del sector públic, en aquest cas de l'estat, però la Generalitat també és part del sector públic i part de l'estat. Per descomptat, qui assumeixi els actius també ha d'assumir els passius d'aquest aeroport. La Terminal Sud s'està fent incorrent en un deute, per tant, també s'hauria d'assumir el finançament del deute de la Terminal. També crec que s'haurien d'assumir altres obligacions, com l'accessibilitat d'altres territoris a aquesta infraestructura.

—Seria desitjable que la Generalitat fos la propietària?

—La propietat dicta força la gestió. El més clar i net seria que propietat i gestió estiguessin juntes i fossin territorials, que en aquest cas voldria dir que la Generalitat de Catalunya fos la titular dels actius i la responsable de



fer els concursos de gestió que s'hagin de fer.

—Barajas ha estat sempre la nineta dels ulls d'AENA i dels governs espanyols. Competir amb aquest aeroport és impossible, tant perquè les inversions que rep són desproporcionades com perquè les polítiques d'adjudicació de torns de vol, de slots,

van encaminades, aparentment, a potenciar aquest aeroport i a frenar les expectatives del Prat. L'Aeroport de Barcelona podria arribar a fer competència real a Barajas?

—Ja estan competint cada dia, sempre que hi ha diversos agents econòmics en un mateix mercat, es competeix. El que passa és que competim amb les mans

lligades. Si no les tinguéssim lligades, voldria dir que disposaríem de la gestió, podríem competir amb més efectivitat. Els resultats, però, arribarien amb temps, perquè amb aquestes coses no hi ha miracles. És un error plantejar-se ara aspirar a grans resultats immediats. No creiem ara que perquè hi hagi una terminal nova i poguéssim prendre les decisions correctes, això seria el final de la història. Simplement hi ajudaria, però aquest projecte és un projecte continu.

—Una de les propostes que podria tenir AENA sobre la taula respecte a la concessió de la Terminal Sud seria una solució mixta, amb una companyia que operi vols intercontinentals i una o més de baix cost. Seria una bona sortida?

—Ni idea... Jugar a enginyers aeroportuaris, ho haurem de fer, i ho haurà de fer qui en sàpiga més. Jo no en sé, l'únic que sé és que competirem millor si disposem d'instruments de competència i en particular del control de la gestió, perquè podrem contractar els millors tècnics i tindrem una base sòlida sobre la qual podrem negociar i arribar a acords. Ara la situació és del tot asimètrica, perquè el propietari actual té tota l'experiència i informació. Anirem una mica venuts, però no ens quedarà més remei.

*Gemma Aguilera*

## Breus

### El tèxtil català no aixeca el vol i perd ocupació

Els productes que arriben de l'exterior, especialment del continent asiàtic, han agreujat la crisi que viu des de fa dècades el sector del tèxtil català. Segons un informe de conjuntura econòmica de Caixa Catalunya, entre el 1978 i el 2006 el sector ha perdut 142.000 llocs de treball, el 62,5% del total. Segons l'entitat financera, les causes són la globalització i els processos de deslocalització de la producció per mirar de fer front a la competència dels preus baixos d'altres països. Si bé el sector del tèxtil català va viure una revifada entre els anys 1995 i 2000, en què va aconseguir generar



7.000 nous llocs de treball, l'embranchida no va servir per mantenir la solidesa necessària d'aquesta indústria, i des de fa sis anys la pèrdua de competitivitat i productivitat ha continuant restant llocs de treball, en concret, 28.100 treballadors n'han quedat afectats.

### El sector del cava recupera la normalitat de vendes

Els cavistes catalans donen per finalitzada la crisi que va començar l'estiu de 2004 a causa del boicot als productes catalans provinents de l'estat espanyol. El 2006, el sector ha batut un rècord de vendes a Espanya, 101,3 milions d'ampolles, que, sumades a les venudes a Catalunya i a l'estranger, sobrepassen els 225 milions d'unitats. El sector ha recuperat la "normalitat i té un futur esperançador per davant", segons el Consell Regulador del Cava. El seu president, Gustau Garcia Guillamet, destaca que el sector se n'ha sortit sense "anar de víctima i treballant unitàriament".