

**Francesc Sanuy**

## Per terra, mar i aire



**E**nmig de la polèmica sobre la RENFE, el port i l'aeroport, Francesc Cabana va publicar un article que posava en relleu la gravetat de les lesions que el govern d'Espanya ha causat a l'economia de Catalunya. I ens feia veure que, encara que d'ara endavant hi hagués un canvi de política i deixessin d'escanyar-nos, trigariem molts anys a redreçar la situació; no ens en podríem refer ni a curt termini ni a termini mitjà. El panorama és, doncs, ben desolador. Caldrà resignar-se a veure com el TGV arriba amb quinze anys de retard i com vint-i-cinc anys d'encadenament, d'inferioritat de condicions i d'aïllament per terra, mar i aire han causat un mal irreparable. Captives i desarmades les forces productives catalanes, les tropes centralistes han assolit els últims objectius. "Misión cumplida."

Una vegada detectat i diagnosticat el mal, ara es tracta de veure com s'hi pot posar una mica d'edulcorant i simular una tímida descentralització, a fi d'introduir-hi algun petit canvi aparent que permeti que tot continuï com abans. A l'acte pretesament reivindicatiu que es va fer a la seu del IESE per

a reclamar un aeroport de debò i no esclavitzat, molts representants autèntics de la societat civil i alguns que se'n proclamen directius –amb l'únic títol de farses electorals que els han assegurat la poltrona– van donar suport a una denúncia i una *enèrgica* protesta que van delegar en tres acadèmics. La protesta va quedar una mica esbravada pels guants de seda dels qui hi tenen interessos en joc, i de tant *suauiter in modo* s'obliden del *fortiter in re*.

La visió dels ocupants dels seients centrals dels primers rengles era prou eloqüent de l'actitud reverencial dels *soi-disant* líders, en relació amb l'ordre establert i també amb la seva submissió als *diktats* d'una entitat financera que, per exemple, ha col·locat els presidents de la Cambra de Comerç i del Fomento del Trabajo Nacional en diversos i ben remunerats consells d'administració de les seves participades.

Deixant de banda el fet que pugui ser èticament o estèticament inacceptable que un cop nomenat president d'un col·lectiu algú vengui al millor postor el tràfic d'influències que comporta el nou càrrec, aquest capteniment xoca frontalment

contra les normes més elementals, com ara les que s'exigien a la dona del Cèsar, que no solament havia de ser honesta, sinó també semblar-ho. I topa també amb el mètode anomenat *asterisc*, que consisteix a donar-se de baixa de totes les posicions retribuïdes ja existents mentre duri la nova funció i confiar tot el patrimoni a un gestor independent. Amb més motiu s'ha d'entendre que encara és més greu d'incórrer en aquesta incompatibilitat de manera sobrevinguda, quan la designació és posterior a l'accés a la presidència, que eventualment podria comportar la temptació de la pràctica del *favor amb favor es paga*, que ja se sap que la carn és feble.

*Par dessus le marché*: en el cas de la Cambra, la Llei estipula que no es poden defensar interessos particulars, perquè la raó de ser de la corporació i la justificació de la quota obligatòria que paguen tots els empresaris és justament el precepte que obliga a defensar exclusivament els interessos generals de l'economia.

Tot això contrasta naturalment amb les manifestacions reiterades a favor de la candidatura de l'empresa Abertis, i filial de La Caixa, perquè li assignin la gestió de l'aeroport de Barcelona. Que ja se sap que sovint hi ha veus que critiquen els monopolis centralistes a fi d'aconseguir reformes que permetin d'obtenir algunes engrunes del gran tec amb una aparença de descentralització ("participació del sector privat", en diuen), que permeti d'esgarrapar alguna concessió per a grups empresarials locals. Realment, seria una trista gràcia que en comptes de lluitar per la total eradicació d'un sistema tan perjudicial per a Catalunya, les *forces vives* s'accontentessin a seguir sota la fèrula d'AENA en canvi d'un contracte de gestió per part d'una empresa afavorida i poderosa, un paquet accionarial de Clickair per a una altra de mig domiciliada aquí i un altre d'Iberia per a una tercera, tal com sembla que és la intenció. Que una cosa són els legítims interessos d'unes empreses privades (sempre que no siguin monopolis contraris als interessos d'uns usuaris de mercat captius i castigats per unes tarifes abusives consentides pels poders públics) i una altra de ben diferent, els interessos de Catalunya. Aquests interessos reclamen una emancipació urgent del jou d'AENA i un canvi de mètode radical amb què puguem competir internacionalment sense handicaps que ens lliguin de mans. No hi ha, en efecte, cap negoci privat, per lucratiu que sigui, que pugui esgrimir-se com una compensació correctiva de l'explotació colonial i extractiva de la qual som objecte.

Us en recordeu, que vàrem començar parlant d'un Estatut que transferís urgentment i totalment la propietat i la titularitat de l'aeroport? Doncs ara ja hem rebaixat el to i ens limitem a

demanar per instància a V. E., és a dir, a la "superioridad que, no obstante, decidirá lo que mejor proceda", un consorci en el qual la Generalitat i les corporacions locals tinguin un paper decisiu. Però què dic? Un paper determinant o una presència ni que sigui decorativa. En definitiva allò que V. E., "cuya vida guarde Dios muchos años", vulgui graciosament i bondadosa atorgar-nos. Que ja sabem que els consorcis són un dels invents que des de Madrid s'han aplicat per a desvirtuar, erosionar o laminar les competències de la Generalitat. Per si ens en quedava cap dubte, la Presidència i la conselleria corresponent ja ens avisen que no es pot prescindir de la valuosa experiència d'AENA i que les companyies com Iberia han de tenir accés a l'adjudicació de la nova terminal sud, com si tants anys de mal servei fossin un mèrit que puntués en un concurs. De fet, quan la ministra de Foment diu que AENA és la segona gestora d'aeroports més bona del món, a mi se'm presenten dues preguntes. La primera, per què no és la número 1, atès que és l'única del món civilitzat que aplica un mètode centralitzat, obsolet i ineficax de gestió a 600 quilòmetres de distància. I la segona, com pot considerar-se el millor –o, simplement, tolerable– un mètode de gestió que perjudica greument i lesiona de forma discriminatòria el 20% dels usuaris, castigats pel sol fet de viure en un territori concret.

En realitat, les malifetes d'AENA no es poden desvincular de les causades per Iberia, tant en l'etapa monopolista i privilegiada en qualitat de companyia de bandera com,

**f**  
**Fira del llibre**  
De l'1 al 10 de juny de 2007  
El Pla  
AJUNTAMENT D'ONDA  
LLIBRERS D'ONDA  
onda  
oberta a la cultura



EL TEMPS

actualment, en la condició d'empresa privatitzada que arrossega rutines, vicis i inèrcies del passat. En un article sobre aquestes qüestions, el professor Serra Ramoneda parlava de les tarifes abusives que sempre s'han aplicat als vols del pont aeri Barcelona-Madrid i em sembla recordar que indicava un sobrecost per milla volada del 70% sobre la mitjana vigent a la resta de trajectes. És precisament en aquesta ruta penalitzada que rau la font principal de beneficis de l'aerolínia, uns beneficis que després s'han convertit en pèrdues gràcies a aventures com les compres d'Aerolíneas Argentinas, Ladeco de Xile, i Viasa de Veneçuela, o en el sanejament de la primera que, acte seguit, fou regalada neta de pols i de palla a un altre *carrier* mitjançant una operació de la Societat Estatal de Participacions (SEPI), severament criticada pel Tribunal de Comptes. Ho enteneu que, després d'aquest maltractament sistemàtic, es deixi el causant sense càstig i hom encara li vulgui reconèixer uns drets adquirits inexistents? És concebible que al culpable del caos i la invasió de pistes de final de juliol de l'any passat li consentin d'abandonar el servei a l'aeroport de Barcelona a fi de concentrar tot els vols a Madrid i, per compte de sancionar-lo com es mereix, li renovin un 32% del contracte de *handling*?

L'afront, el menyspreu i l'ofensa d'Iberia a Catalunya no més poden tenir una explicació. Per exemple, que sigui certa la complicitat d'AENA i el *carrier*, tal com apunten tots els indicis racionals que es desprenen del vistent tracte de favor dispensat a una empresa que, sense escrúpols ni contemplacions i per unes raons lucratives, abandona un mercat on ha espremut les llimones més que enlloc i en fuig arrambant-ho tot. Una conducta tan contrària a l'esperit del servei públic no pot tenir ara, a més a més, la recompensa d'unes decisions administratives equivalents a unes xifres de diners exorbitants. Vegeu, si no, com Iberia deixa a l'estacada l'aeroport

de Barcelona amb l'objectiu de fer créixer el de Barajas a costa del nostre, que és degradat a tercera divisió, sense *hub* de vols intercontinentals i transoceànics. I com substitueix les operacions actuals per la creació d'una companyia de vols barats amb el nom de Clickair, a la qual encoloma la part vella de la flota d'avions i de la qual ja només és titular d'un 20% de les accions. I això no és cap entrebanc perquè AENA cedeixi a la successora els *slots*, és a dir, els drets d'enlairament i aterratge dels quals tenia la titularitat. És més clar que l'aigua que traspasar uns drets a una societat nova, formada en un 80% per uns altres socis, és d'una legalitat ben dubtosa, i que un permís d'utilització de *slots* concedit sense concurs, de manera arbitrària i sense repudiar l'empresa que ha deixat empantanegats els seus clients més bons i més rendibles és talment com regalar als amics bosses o maletes plenes de bitllets de 500 euros com a l'Operació Malaia.

Encara més, no cal pas ser cap analista gaire fi del mercat borsari per a adonar-se que els grans grups accionistes de la Iberia privatitzada (BBVA, El Corte Inglés, Caja Madrid, Logista, etc.) no estaven satisfets pel rendiment escàs de les seves inversions i volien vendre l'empresa, i de passada obtenir uns guanys importants que resultaven impossibles d'aconseguir per la baixa cotització de les accions. Calia, per tant, segons que sembla, accontentar els poders fàctics i fer pujar les accions mitjançant una reestructuració total del model aeroportuari de l'estat espanyol, amb una absoluta concentració a Madrid i uns privilegis a Iberia que li milloraven les possibilitats de negoci, sempre a costa de Barcelona.

**“És concebible que a Iberia, culpable del caos i la invasió de pistes de final de juliol de l'any passat, en compte de sancionar-lo com es mereix li renovin un 32% del contracte de 'handling'?”**

Naturalment! D'aquesta forma els contractes preliminars amb les societats de capital risc que n'estudien la possible adquisició ja parlen de xifres que representaven un benefici de 480 milions d'euros per a les opulentes arqueles dels accionistes, que veuen —amb lògica satisfacció i complaença— com els seus interessos crematístics s'anteposen als interessos generals de Catalunya, sense que ni la Generalitat ni la societat civil posin el crit al cel.

*Advocat i economista*