

Ara farà un any...



Andreu Mas-Colell

Ja fa onze mesos de l'acte del IESE reivindicant l'aeroport del Prat. Què ha passat durant aquest període?

En la qüestió essencial, la "gestió individualitzada", en expressió feliç de Germà Bel, no ha passat res. Certament les obres de la nova terminal van avançant, i vet aquí, per exemple, que ja podem anticipar que el pont aeri a Madrid serà més còmode. Però allò que compta és el control de l'estratègia i els fluxos econòmics de l'aeroport, i alhora determinar quins interessos serveix. Cal dir que, en entendre que aquest és el punt central, i no pas les especulacions pròpies d'enginyers aeronàutics de cafès, hem progressat força durant aquest any. Encara ens queda camí per recórrer, però les posicions dels sectors econòmics i socials catalans són com més va més clares. Això és bo.

Més explícitament, hem de menester un consorci que controli actius i estratègia (diguem-ne un consorci de contingut, en contrast amb un consorci d'imatge) i amb majoria territorial catalana. Com que els actius són públics, el consorci hauria de ser de base pública. Allò que calgui privatitzar ja ho privatitzarà el consorci, després de la transferència d'actius i de competències.

Repeteix que en aquest aspecte no hi ha hagut cap pas endavant. Certament, se n'ha parlat molt. Fins i tot s'han fet promeses, cauteloses i vagues, i s'ha especulat sobre què vol dir decidir, si ser *determinant*, si tenir *dret de vet...* En definitiva, paraules i més paraules.

És possible que estiguem simplement esperant que passin les eleccions per a posar-nos-hi. Però no n'estic segur. Em sembla que, en aquest punt, a les nostres elits polítiques i socials hi ha presents dues sensibilitats de bell antuvi diferents, però ambdues desmobilitzadores: la dels qui pensen que no assolirem mai el domini de l'aeroport, i la dels qui pensen que la cosa caurà com una fruita madura.

Els primers creuen que, vist des del centre, el tema aeroportuari és a la base de l'estructura de l'estat i que, per tant, hi ha poca cosa a fer: no ho deixaran anar mai. És una visió, penso, massa pessimista. En la percepció des del centre la qüestió es veu pròxima a la base però no a la base mateixa. I la prova és que no hi ha AENA a França: es pot ser un estat centralitzat sense direcció única d'aeroports. Hi ha, certa-

ment, un sector molt potent de l'alt funcionariat per al qual aquesta qüestió és vital. Per tant, extreure aquest queixal serà difícil i caldrà gastar-hi pólvora de la bona, però no és impossible.

La sensibilitat de la fruita madura l'entenc poc, però existeix. Porta a pensar que no paga la pena de gastar pólvora en batalles guanyades (?).

Es diu sovint que les reivindicacions polítiques s'han de centrar en allò que és important. De vegades hom hi afegeix, en contraposició, que s'han de centrar en allò que és concret. Dons be, la reivindicació de l'aeroport del Prat és un magnífic



Els març de l'any passat, una representació multitudinària de les entitats empresarials catalanes es va reunir a la seu de l'Institut d'Estudis Superiors de l'Empresa (IESE), a Barcelona, per reclamar un canvi en la gestió de

exemple que combina totes dues coses: és important i és concreta.

D'important, n'és molt. De fet, no puc pensar en res, dins l'horitzó del que és perceptible, que ho sigui més. És evident que ho és més que la transferència del castell de Montjuïc (una situació amb un altre possible consorci en què reclamem la majoria). Però també ho és més que Rodalies. Rodalies sí que caurà com una fruita madura. I tant val per al futur de Catalunya si cau ara o d'aquí a deu anys (ens convé, a més, que caigui en bon estat). En canvi, per al futur de Catalunya no ens podem permetre deu anys d'aeroport subsidiari. Aquest darrers dies, a Barcelona, hem tingut la fira internacional de la telefonia mòbil. Mantindrem fires com aquesta amb un aeroport amb vocació de baix cost i de destinació única?

UPF i Barcelona GSE