

La diplomàcia espanyola imposa Barajas

Molt sovint AENA, l'empresa pública que gestiona la navegació civil aèria i els aeroports a l'estat espanyol, ha al·legat problemes tècnics com a pretext per a evitar que aeroports com el de Barcelona tinguessin vols intercontinentals o que, en definitiva, el Prat esdevingués un aeroport de primera, amb connexions internacionals. Precisament per això, quasi tots els sectors polítics i econòmics de Catalunya reivindiquen el traspass de la gestió d'aquesta infraestructura aeroportuària, com un element cabdal per al desenvolupament econòmic català. Però tant el govern espanyol com AENA expliquen que una gestió independent dels aeroports catalans podria portar problemes tècnics i de coordinació amb la resta d'instal·lacions aèries de l'estat espanyol.

Tanmateix, ara un estudi evidencia que les dificultats de desenvolupament de l'aeroport del Prat, com també de més aeroports de l'estat espanyol, no són una qüestions tècniques, sinó que responen a una estratègia d'estat, dirigida a concentrar el màxim volum de trànsit aeri a l'aeroport de Madrid-Barajas.

L'ACP i el CES han presentat un informe que denuncia una trentena de convenis internacionals de l'estat espanyol, en matèria de transport aeri, que inclouen clàusules que obliguen els avions que cobreixen els vols entre Espanya i els estats tercers a aterrar i enlairar-se exclusivament de l'aeroport de Barajas. Aquests tractats impedeixen, doncs, que aeroports com el de Barcelona puguin establir línies directes amb aquests països.

De Madrid al cel. L'estudi presentat per aquestes dues entitats mostra que un nombre significatiu de convenis sobre transport aeri, signats entre el 1954 i el 1997 —és a dir, pràcticament, per la totalitat de governs del franquisme i de la monarquia parlamentària—, imposen l'ús de l'aeroport de Madrid com l'únic per a rebre i oferir els vols que connecten l'estat espanyol amb els



Torre de control de la T-4 de l'aeroport de Barajas. Aquest aeroport té l'exclusivitat a l'estat espanyol de l'enlairament i l'aterrament de tots els vols que van i vénen d'una trentena d'estats.

L'associació Catalana de Professionals (ACP) i el Cercle d'Estudis Sobiranistes presenten un informe que denuncia que una trentena de convenis internacionals de l'estat espanyol sobre transport aeri imposen l'aeroport de Madrid com a únic punt d'arribada i de sortida dels vols que fan el trajecte entre els estats signants i l'espanyol.

estats signants. Com a conseqüència d'aquests convenis impulsats per Espanya, cap companyia aèria no pot obrir rutes directes entre aquests aeroports internacionals i Barcelona. Aquest restricció, per tant, també afecta la resta d'aeroports dels Països Catalans, i de l'estat, perquè l'ordenament espanyol "ho prohibeix per conveni internacional, que forma part de l'ordenament intern" (com preveu l'article 96 de la Constitució), segons que denuncia l'estudi.

En total, hi ha 28 convenis que estableixen l'obligatorietat dels estats signants d'utilitzar l'aeroport madrileny com a punt d'arribada i de sortida de tots els vols. Aquest monopoli, impulsat per la mateixa administració, té dues excepcions, Mali i Sierra Leone,

als quals reserva el privilegi per a l'aeroport de Las Palmas de Gran Canària. Però, deixant de banda l'intercanvi comercial i turístic entre aquests tres emplaçaments africans, els convenis signats per Espanya reserven les places més sucoses per a l'engruiximent del volum de tràfic aeri a la capital espanyola.

A Amèrica, els països que han signat conveni amb Espanya són: Bolívia, el Canadà, Costa Rica, el Salvador, Guatemala, Mèxic, el Perú, la República Dominicana, l'Uruguai, Xile i els EUA (Miami i San Juan de Puerto Rico). A l'Àfrica: Costa d'Ivori, Gabon, Guinea Equatorial, Kenya i Nigèria. A Àsia: Corea, l'Índia, l'Iran, l'Iraq, el Japó, Kuwait, Malàisia, el Pakistan, Síria i Tailàndia. I a Europa, Croàcia i els

països hereus de l'URSS que no s'han integrat a la UE. Val a dir que d'aquí a poques setmanes, quan entri en vigor el tractat dels *cels oberts*, entre la UE i els EUA, que permetrà l'ús de tots els aeroports dels respectius territoris, restarà sense efecte el conveni referit a Miami i San Juan de Puerto Rico.

Com es pot trencar el monopoli de Barajas. L'informe de l'ACP i del CES apunta fórmules per a desactivar aquests convenis que marginen els aeroports catalans i tots aquells de l'estat espanyol que no siguin el de Madrid. Indiquen que aquests convenis, els podria derogar el govern espanyol mateix, que té la competència per a fer-ho, bé per pròpia voluntat, bé perquè l'hi obliguessin. L'informe assenyala quatre possibles maneres d'arribar a aquesta derogació.

La primera opció, aconseguir que sigui el govern espanyol que derogui els punts dels convenis internacionals que conformen aquest monopoli de Barajas, bé per voluntat de l'executiu –força improbable–, bé per un acord polític amb una altra força que l'hi obligui.

Una segona opció és que el govern espanyol compleixi un mandat parlamentari en aquest sentit. Ja hi ha una moció, presentada al Senat pel grup de l'Entesa Catalana i de Progrés, del 27 de novembre del 2007, que insta el govern espanyol a “promoure una revisió dels acords subscrits per l'estat amb tercers països, amb l'objectiu d'incloure el màxim nombre d'aeroports”. Però aquesta mena de mocions, resolucions o proposicions no de llei, tant si són del Senat, com del Congrés, com del Parlament de Catalunya, no obliguen jurídicament l'estat a complir-les.

Per això proposen també una tercera opció, vist que les dues anteriors resulten poc factibles. Amb aquesta via, el govern espanyol sí que quedaria obligat a complir la iniciativa si es presentés i s'aprovés una proposició de llei a les Corts espanyoles. Hauria de ser presentada per un grup parlamentari, pel Parlament de Catalunya, pel govern de la Generalitat o per mitjà d'una iniciativa legislativa popular. La modificació dels convenis tindria rang de llei i obligaria jurídicament el govern de l'estat espanyol.

El govern català contra el monopoli d'Iberia al Prat

El president de la Generalitat de Catalunya, José Montilla, anuncià, a la darrera sessió de control al Parlament, que el govern “no assistirà impassible” a la compra de Spanair per part d'Iberia, i que, si es produeix, faran pressió per aconseguir una readjudicació dels drets i espais d'operació (*slots*) de la T-Sud de l'aeroport del Prat. El tripartit recollia així la reivindicació de l'empresariat català,



El president de la Generalitat de Catalunya, José Montilla, a la sessió de control, la setmana passada.

favorable a aquesta reassignació dels espais de la nova terminal del Prat, si finalment Iberia compra Spanair. Aquesta compra implicaria un procés de concentració que sectors polítics i econòmics consideren “perjudicial per a Catalunya i per a l'aeroport del Prat”, tal com va dir el president. Una de les mesures que podria emprendre l'executiu català seria emetre l'informe corresponent davant la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia, per fer pressió a fi d'aconseguir un “reequilibri del mercat”. Montilla, va anunciar que el govern “es personarà com a element actiu i interessat” davant la comissió per defensar la reassignació de drets i espais, si finalment Iberia obtingués pràcticament l'exclusivitat de la T-Sud, un cop executada la compra de Spanair. Montilla recordà que “qualsevol autorització de concentració” ha d'anar condicionada a una reassignació de drets d'enlairament i aterratge, i “la reconsideració dels espais assignats a la T-Sud”

L'adjunt al portaveu de CiU, Josep Rull, va retreure el retard amb què, a parer seu, actua el tripartit pel que fa a la defensa del Prat. Per a Rull, l'aeroport de Barcelona, sense esperar que Iberia faci la compra d'aquesta companyia o no, ja s'ha convertit en un aeroport especialitzat en “vols de baix cost”. Per una altra banda, el número dos del Ministeri de Foment, Víctor Morlan, considera que, encara que es faci la compra, no cal patir, perquè la competència a la T-Sud “és garantida”. I que, si de cas, ha de ser AENA que analitzi les conseqüències de la possible compra.

Doncs ja tornem a ser on érem.

Però, vist que cal una majoria a les Corts espanyoles, encara queda una quarta via possible, que seria que les clàusules en qüestió fossin derogades a conseqüència de la intervenció de la Comissió Europea o del Tribunal de Justícia de la UE, pel fet de “vulnerar els principis de lliure competència i no discriminació que fonamenten el mercat únic europeu”. Aquesta via podria començar a partir de la denúncia d'una de les parts afectades, és a dir, institucions de Catalunya, representants polítics o empreses implicades.

Els impulsors de l'informe ja l'han fet conèixer a les principals associacions empresarials del Principat. També han establert contacte amb formacions com ara CiU i ERC –les formacions que han presentat preguntes i mocions sobre aquest àmbit al Congrés i al Senat– i s'han adreçat a diputats del Parlament Europeu per exposar-los el cas. Així mateix, també han engegat contactes amb empreses del sector.

Enric Rimbau