

# “La privatització de l'aeroport de Barcelona està lluny del que volem”

**P**er sobre de la velocitat a 80 km/h a l'àrea metropolitana de Barcelona, el RACC sempre va preferir la velocitat variable i també us vàreu mostrar escèptics amb la reducció temporal a 110 km/h per les autopistes. Què demostra l'eliminació de totes dues limitacions?

—Són coses diferents. En el cas dels 80 km/h, vam dir que no hi havia dades fiables per després poder fer una comparació entre els resultats que s'obtidrien i els del punt de partida. I des d'un bon començament vam defensar la velocitat variable en funció de les circumstàncies. Una circumstància podia ser la contaminació, però també l'estat de la via, del trànsit o la climatologia. El govern va optar per una velocitat fixa i el ciutadà, que és obediència i ha complert les normes, sempre ha estat en contra d'una imposició d'aquest tipus sense dades fiables. Crec que hem tornat al que nosaltres dèiem, la velocitat variable, i de fet els primers dies que es va eliminar la mesura vam continuar a 80 km/h perquè els nivells de contaminació ho aconsellaven. El temps ens ha donat la raó. També creiem que és un tema d'educació: cal acostumar la gent a fer ús del transport públic, que comprin vehicles que contaminin menys —i que hi hagi alguna mesura que pugui afavorir econòmicament o fiscalment la compra d'aquests vehicles—, educar la societat perquè adopti decisions que afavoreixin tothom.

—I els 110 km/h?

—Aquesta va ser una mesura per a quatre mesos i crec que el govern de l'estat la va adoptar de manera poc estudiada i molt mediàtica. Semblava que havia de donar uns rèdits a nivell de comunicació importants —tant aquí com a la UE, tot i que ningú no l'ha seguida— i crec que afectava un percentatge



JORDI PLAY

Josep Mateu és director general del Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) i patró d'honor de FemCAT, l'associació d'empresaris fundada per endegar iniciatives per al progrés econòmic i social de Catalunya.

molt petit de la circulació: només un 20 % de la circulació estava afectada pels 110 km/h.

—El govern espanyol diu que es va estalviar.

—Són estalvis difícils de monitoritzar. Els 450 milions d'euros que diuen que s'han estalviat també poden tenir com a causes que hi ha menys mobilitat, que el preu de la benzina ha pujat molt, que la gent utilitza més el transport públic... És realment difícil atribuir l'estalvi a una de les raons. Va ser una mesura que es va prendre per raons mediàtiques i ara s'ha tret per un tema electoral. Nosaltres apostem pel rigor. El RACC, i tota la seva història de serveis, es basa en la qualitat, la fidelitat, les coses ben fetes. Per això analitzem les decisions de les administracions amb el rigor amb què treballem i els exigim també rigor a l'hora de prendre mesures. En aquests dos casos, el rigor no ha estat la prioritat.

—Com apliqueu aquest rigor a l'hora d'enfrontar-vos a la crisi econòmica? Us ha afectat?

—El RACC és sobretot un club d'automobilistes i el món de l'automòbil està directament afectat per la crisi, tant a nivell de fabricants com de distribuïdors o indústries auxiliars i també a nivell d'usuari. Ara és més difícil trobar finançament per comprar un cotxe. En aquest sentit, també ens afecta. Ens ha afectat menys en l'àmbit mediterrani i més en el centre i el nord d'Espanya. Hi ha una major fidelitat dels nostres socis en el corredor mediterrani des de Girona fins a Màlaga passant pel País Valencià. Aquí estem resistint millor que no al nord i al centre de l'estat, on la situació econòmica, pel que nosaltres notem quant a socis, és difícil.

La nostra política des de fa tres anys ha estat d'austeritat i de fixar prioritats. Per a nosaltres, és estratègic centrarnos en una companyia d'assegurances pròpia, una agència de viatges ara en un *partnership* amb un altre grup, i en la telefonia mòbil. A principis del 2008, vàrem fixar aquests projectes i ens hem focalitzat en això. Després hem intentat competir amb els nostres factors diferencials de qualitat en índex de qualitat hem millorat en els últims temps i amb les noves tecnologies.

—En tots aquests sectors, heu arribat a acords amb altres empreses.

—Per la companyia d'assegurances hem fet una aliança amb un grup francès; per l'agència de viatges hem fet una aliança amb el grup Horizon, que és de Mallorca i pràcticament el primer operador turístic de l'estat, i per RACC

## “L'eix mediterrani fins a Algesires és bàsic per al desenvolupament de tot l'estat”

mòbil hem buscat suport en un grup base, Euskaltel.

—**Per què? És més segur viatjar acompanyat?**

—Perquè competim en sectors on hi ha empreses molt més grans que el RACC. Estem competint amb les grans empreses de les assegurances, la telefonia mòbil i els viatges. La forma de tenir sostenibilitat de cara al futur és arribant a partenariats, en alguns casos amb majoria nostra i en d'altres al 50 %. Cal recordar que som una entitat sense ànim de lucre i això vol dir que hem de tenir resultats recurrents positius per ser competitius al llarg del temps. Segurament, si no féssim projectes d'innovació cada any, els comptes de resultats serien millors, però la sostenibilitat del RACC a cinc anys vista estaria en perill.

—**A més, el món de l'automòbil ha de patir una profunda transformació els propers anys.**

—Està en un moment de canvis importants. Ens trobem que hi ha molta menys mobilitat. És una dada que es nota amb la crisi. Pel que fa a matèries primeres, sabem que el vehicle elèctric o híbrid tindrà cada vegada més pes i això ens obliga a preparar-nos de cara al futur. I a més, en el món de les noves tecnologies, haurem de donar aplicacions que els nostres usuaris facin servir en els seus cotxes. De fet, ja estem fent estudis sobre com hauria de ser el RACC del 2020.

—**Sobre què?**

—Sobre quines línies hauríem d'adoptar en la relació amb els nostres socis, en l'ús de noves tecnologies, en les noves formes de conduir i en els nous tipus de vehicles que hi haurà. Per això, a més d'estudis interns, estem visitant automòbils club dels Estats Units, Austràlia, Alemanya, Holanda o la Gran Bretanya per veure què estan fent i compartir experiències. Tenim l'avantatge que, entre automòbils club, com que no hi ha competència entre nosaltres, trobem un cert grau de col·laboració mútua.

—**El vehicle elèctric arriba tard?**

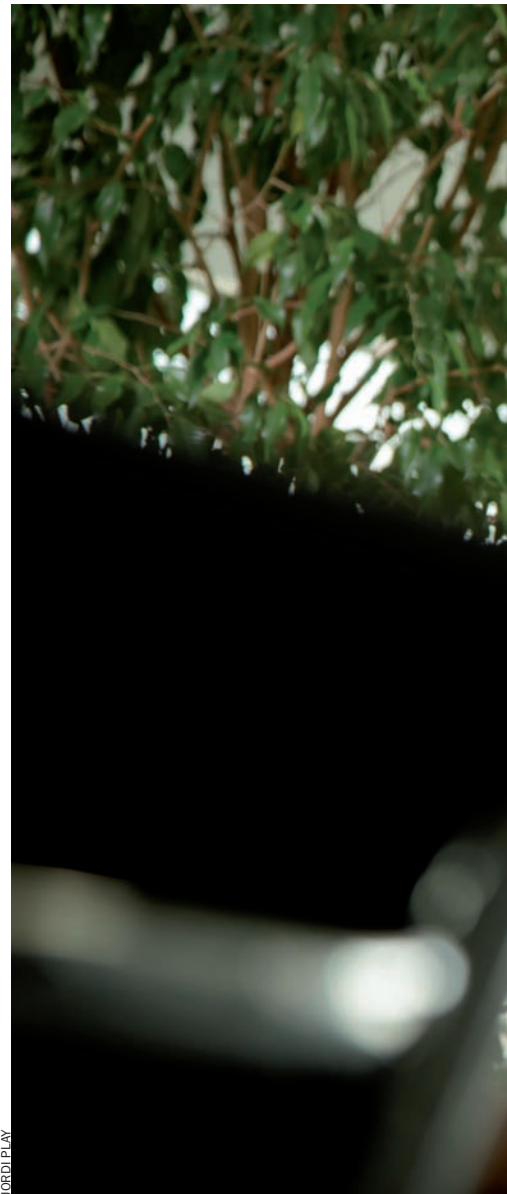
—Encara està per arribar a nivell massiu. Això serà una decisió que prendran els fabricants. És indubtable que els pròxims deu anys hi haurà una important proporció de models nous que seran elèctrics o híbrids, però, quan dominarà el mercat el vehicle elèctric? És una decisió que els fabricants no han pres. No podem dir que arribi tard. Podem dir que sembla que arribarà, però no tenim la seguretat que arribi amb la potència que molts diuen. Així com la moto elèctrica està molt més avançada, perquè, per cost i per nombre d'usuaris, sembla més fàcil d'introduir a les grans ciutats, el cotxe elèctric és una decisió que han de prendre els fabricants, més que no els governs, i de moment no l'han pres.

—**Però molts alerten que s'ha superat el pic del petroli i que els preus s'encariran segur en un futur.**

—Quan parlem de l'escassetat de matèries primeres és evident que el cotxe elèctric és una solució, però és un canvi tan gran perquè no és només el canvi de cotxe en si, sinó també un canvi de tots els components dels motors i de tota la indústria auxiliar, de les infraestructures que necessiten per carregar les bateries que estratègicament no hi ha cap fabricant que s'hagi decidit a fabricar només cotxes elèctrics. Tots estan observant-se. Jo diria que és una decisió que es prendrà d'una manera molt corporativa entre tots els fabricants.

—**Com a patró d'honor de FemCAT i director general del RACC alhora: la connexió ferroviària d'alta velocitat per a mercaderies a l'eix mediterrani és també vital per a la descongestió de les carreteres?**

—Tot l'eix del mediterrani tal com s'està planejant, fins a Algesires, és bàsic per al nostre desenvolupament i pel de la resta de l'estat. Tant des del punt de vista del RACC com des de FemCAT, opino que es tracta de consolidar coses que ja tens, no de desenvolupar coses noves per a altres zones de l'estat. Aquí tens un corredor on ja hi ha indústria, ja hi ha ports, ja hi ha aeroports, ja està funcionant i es tracta de donar-li més energia. L'eix de mercaderies és bàsic per a tot l'estat per tal que hi hagi una locomotora que empenyi l'economia. Fer-ho en altres zones i partir de zero seria un error estratègic del país que pagarien dues generacions després de la nostra.



LORE PLAY

—**A Madrid, n'hi ha que opinen que s'hauria de quedar a València i no baixar més.**

—Hem d'apostar perquè arribi fins a baix, fins a Algesires. Crec que definitivament l'estat es posarà davant de la manifestació per aconseguir que es faci així. Crec que aquests dubtes que hi ha hagut s'acabaran i hi haurà una decisió ferma de l'estat per apostar per l'eix mediterrani. Veuran que, a curt i a mitjà termini, és la millor solució per a tot l'estat.

—**És tan important la connexió per a mercaderies com la de passatgers?**

—La de mercaderies és més important, perquè si millorem la de mercaderies millorarem la de passatgers, que ara està perjudicada per massa trànsit



de camions a les autopistes i carreteres. Si millorem el trànsit ferroviari de mercaderies, com als països més desenvolupats, tot millorarà. La culminació de tot això és al port de Barcelona, on hem aconseguit una inversió important d'una empresa xinesa perquè estigui en un moll de contenidors. Ara, que està a punt d'acabar-se la primera fase, que representa un salt endavant molt important per al port i per al Mediterrani, no es pot permetre que els accessos no estiguin fets. Això és flagrant. No es pot prioritzar qualsevol altra inversió en transport de viatgers en altres zones de l'estat abans d'acabar això. És una inversió de 450 milions d'euros que, comparat amb el que s'inverteix en altres llocs, seria una irresponsabilitat

no fer-la. Podem tenir un gran problema amb la gent que hem convençut per venir a la zona d'influència de Barcelona.

**—Creieu que s'ha fet bé la privatització parcial de la gestió de l'aeroport, tal com l'ha anunciat el govern espanyol?**

—Les infraestructures són a un país el que els sistemes són a una empresa. Si volem competir amb força i energia hem de tenir unes infraestructures com Déu mana, les que ens mereixem com a país. Infraestructures vol dir eix viari i corredor mediterrani, però també són molt importants els aeroports i especialment el de Barcelona. L'aeroport de Barcelona té l'oportunitat de ser un *hub*, el primer del Mediterrani, i, de cara al futur, des d'un punt de vis-

ta mediambiental, pot competir amb Londres, amb Frankfurt o amb París. Quan aquests aeroports, que són molt més urbans, tinguin problemes mediambientals, que els acabaran tenint, nosaltres podem tenir una situació de privilegi per ser capdavanter a Europa. Primer vam reclamar que una companyia aèria no s'instal·lés a la terminal nova i amb l'acte de l'IESE es va aconseguir aturar una cosa que ja estava decidida. Després vam demanar un model determinat de gestió per poder competir. No sols fer bé les operacions, sinó també que ens puguem buscar els enllaços amb altres aeroports del món, els *slots*, etcètera. Això sembla que és molt difícil perquè ara es parla de privatitzar la gestió del dia a dia, però no



JORDI PLANAS

**“Nosaltres volem un aeroport *business oriented* i amb companyies *low cost* no el tindrem mai”.**

de privatitzar la gestió estratègica, que la seguirà portant AENA. Això és el començament d'alguna cosa, però no el que s'espera des de Catalunya. Un aeroport és la primera i l'última imatge que t'emportes d'un país i l'aeroport de Barcelona no el podem convertir en un aeroport *low cost*. Nosaltres volem un aeroport per a turistes, però també volem que sigui *business oriented* (per a negocis) i amb companyies *low cost* no el tindrem mai. La privatització que es planteja permetrà que les operacions que es facin siguin més eficients, però no comportarà que puguem decidir

quines companyies portem cap aquí i quins destins tindrem. La gestió dels *slots* i de les inversions continuarà a Madrid i aquesta no és la proposta. Aquesta privatització és un primer pas, però som molt lluny del que volem, que ha de ser una gestió pública i privada.

**—Diuen que la Generalitat i els ajuntaments podran participar en un consell de vigilància.**

—Amb això no es pot acabar tot. Això és només per vigilar les operacions que es fan, però no l'estratègia. Hem de tenir una gestió pública i privada

de tot, global, no solament de les operacions.

**—El conseller Mas-Colell va dir que hauria de treure alguna cosa d'aquesta privatització.**

—Però totes les informacions apunten que l'estat no hi està d'acord. L'important és la competitivitat del de Barcelona. La resta d'aeroports Girona, Reus, etc. són de suport. La competitivitat la tenim a Barcelona. No crec que a curt termini ho aconseguim.

**—L'aeroport és també bàsic per al turisme. Heu estat també president de GEBTA, que és l'associació de les companyies de viatges de negoci. El sector aguantarà la crisi econòmica?**

—Crec que aquesta temporada serà bona quant a gent que vingui perquè estem en una situació competitiva respecte a països competidors, com els del nord d'Àfrica, per totes les circumstàncies que han passat, però com a emissors de turisme gent que vagi a les Balears o les Canàries o a l'estranger serà un any molt difícil. Serà un any bo per a recepció de turistes, molt bon any de creuers ja arriben 2,5 milions de turistes gràcies a una molt bona feina de Turisme de Barcelona, però molt difícil per a tots els grups espanyols de viatges majoristes perquè els costarà molt dur la gent als *resorts* que han fet a tot el món, perquè la gent no surt quan hi ha crisi.

*Alex Milian*

**Breus**

**L'economia, pendent dels EUA, Trichet i els taurons de l'agost**

La borsa espanyola pateix els ensurts més importants de la seva història recent i les primes de risc sobre el deute espanyol s'enfilen com mai. Segons el govern espanyol, sempre per causes externes a la seva política. Primer, com a conseqüència de l'acord entre republicans i demòcrates als Estats Units —que no va agradar als mercats—; segon, perquè durant tot el mes d'agost els mercats són “volàtils”, en paraules de la vicepresidenta econòmica Elena Salgado, i estan de guàrdia els “pitjors taurons” del mercat, segons algun analista, i, tercer, perquè el president del



LA MONCLOA

**La ministra Salgado no va enviar les seves naus a lluitar contra els elements.**

Banc Central Europeu, Jean-Claude Trichet, no va fer el que s'esperava d'ell (anunciar que el BCE prendria mesures per millorar la situació).

Vinguin d'on vinguin, rep l'economia espanyola.

**La nova directora de l'FMI, investigada per abús de poder**

La directora del Fons Monetari Internacional, Christine Lagarde —substituta de Dominique Strauss-Kahn, dimittit per presumptes abusos sexuals— serà investigada per presumpte abús de poder, segons ha anunciat la Cort de Justícia de la República Francesa (la raó, el pagament d'una indemnització massa alta a l'empresari Bernard Tapie quan Lagarde era ministra d'Economia del govern Sarkozy).

L'FMI no ha volgut valorar la notícia: “No seria apropiat per al consell comentar un cas que es troba actualment davant de la justícia francesa”.