

Diàleg

AVUI+
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBREDÓ, president executiu
JOAN ODINA, conseller delegat
ORIOL HUGUET, director general
ESTHER CARALPS, directora de màrqueting i comunicació
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució
JOAN SERRA, director de producció
IVAN GRAU, cap financer
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

LA CONEXIÓ DELS CATALANS
AMB LA RESTA DEL MÓN

Ramon Tremosa
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB
www.ramontremosa.com

EN SÍNTESI

Maragall
i
Zapatero

Aeroports regionals

En la globalització trepidant que vivim, el mot *regional* ha passat de fer-se servir de l'àmbit estatal al continental. Avui el comerç internacional creix a tot el món dins dels continents, atès que una gran part es fa entre els països europeus, asiàtics o americans. Per a la indústria catalana avui pesa tant el mercat espanyol com el de la resta del món; i pel que fa a aquest darrer, dos terços de les nostres exportacions van als països de la UE.

EL PRAT AVUI ÉS UN EXCEL·LENT AEROPORT regional europeu: gràcies al fet que Catalunya és un destí turístic consolidat estem molt ben connectats amb les principals ciutats europees. I gràcies a les companyies aèries de baix cost, els aeroports de Girona i de Reus també estan entrant amb força en aquest circuit continental. El gran repte, però, del front aeroportuari català (Reus - el Prat - Girona) és fer-se un lloc en el mapa europeu dels vols intercontinentals, que la recent ampliació de Barajas fa més difícil que mai.

EL NOU ESTATUT PREVEU EL TRASPÀS DE LA GESTIÓ dels aeroports, fet que es presentarà com el principal actiu engrescador per a votar afirmativament el nou text, després de constatar que poc podem esperar del nou finançament de la Generalitat (l'expeditat a Madrid del PSC-PSOE Germà Bel, avui catedràtic de política econòmica a la UB, qüestionava la setmana passada al *Dossier Econòmic* que el nou finançament redueixi el dèficit fiscal català). Abans de llançar les campanes al vol, caldria tenir present que el model centralista d'aeroports espanyol és únic a Europa, ja que fins i tot a la jacobina França els cambres de comerç participen en la gestió dels aeroports. A Alemanya avui ja es parla de privatitzar el trànsit aeri, atès que fa molts anys en la gestió hi participen governs regionals i empreses privades. I no deixa de ser curiós que, en ple segle XXI, Abertis guanyi concursos de gestió d'aeroports a tot Europa menys a l'Estat espanyol: un exemple més que "Espanya és el país més descentralitzat del món", en frase feliç del senyor Aznar.

AMB LA RECENT AMPLIACIÓ DE BARAJAS ARA SÍ que el govern central pot permetre's el luxe de traspasar la gestió dels aeroports, sempre "consorciada", a les autonomies. Amb la nova terminal 4 ara ja no es pot amenaçar la posició de lideratge i de domini indiscutible que aconsegueix Madrid en els vols intercontinentals. Barajas passa a ser el segon aeroport europeu en capacitat després de Heathrow, gràcies a una inversió multimilionària que condemna tots els altres aeroports estatals a ser només regionals.

IBERIA ES PLANTEJA ARA FINS I TOT PARTICIPAR en una nova companyia de baix cost, que podria anomenar-se Cat Air, i que tindria la seu a l'aeroport del Prat. Semblaria que Iberia s'implica en alguna estratègia que beneficia un altre aeroport que no sigui Barajas. Compte, però, que res no és gratuït ni casual: per què Iberia, que té altres projectes de companyies semblants, voldria instal·lar-la precisament al Prat quan a la nova T4 de Barajas hi té capacitat de sobres? El cert és que si la nova terminal del Prat s'omple de companyies de baix cost no quedarà espai perquè una gran compa-



CARLES DE MIGUEL

“¿El nou Estatut proporcionarà el finançament necessari perquè la Generalitat pugui enllaçar, tant si té competències com si no, els tres aeroports catalans amb un tren de velocitat alta?”

nyia com Lufthansa (que en el passat hi havia mostrat interès) estableixi a Barcelona un *hub* intercontinental, un centre de vols que van i vénen a altres continents.

SORTOSAMENT PER A NOSALTRES, A MADRID VAN errar en no fer desembocar la xarxa radial dels trens de l'AVE a Barajas, errada que el segon govern del PP volia esmenar amb el delirant projecte d'un nou aeroport al municipi madrileny de Campo Real, prop de Guadalajara, previst com l'autèntic quilòmetre zero de tota la xarxa ferroviària espanyola d'alta velocitat. Hi ha encara una oportunitat que els tres aeroports catalans puguin fer-se un forat en el mapa europeu de vols intercontinentals. Hauríem d'aprofitar que un aragonès o un valencià encara no tenen un enllaç directe a Madrid, per mitjà d'un AVE

a Barajas, quan volen viatjar a Cuba o a Tailàndia.

LA REVISTA 'EDITUR CATALUNYA' ANALITZA aquestes i altres qüestions en el seu número de febrer, dedicat a quin model d'aeroports necessita Catalunya en el segle XXI. Així, si una part dels vols de baix cost que acull el Prat es poguessin traslladar a Girona o a Reus, es podria guanyar espai perquè una gran companyia internacional instal·li al Prat el *hub* abans esmentat. Però això passa necessàriament per disposar de trens entre els tres aeroports catalans com els que avui operen entre Saragossa i Osca: 82 quilòmetres que es fan en 36 minuts amb l'AVE a 12 euros, o bé en 48 minuts amb el TRD a 3,40 euros.

L'AVE NO PASSA PELS AEROPORTS DE GIRONA i Reus i tampoc no hi ha prevista cap llançadora ràpida entre les estacions de Girona i Tarragona i els seus aeroports. Siguem realistes: no podem esperar cap complicitat inversora del govern central per a fer un front aeroportuari català intercontinental que qüestionari el monopoli de Barajas. ¿El nou Estatut proporcionarà el finançament necessari perquè la Generalitat pugui enllaçar, tant si té competències com si no, els tres aeroports catalans amb un tren de velocitat alta? Si no és així, els nostres aeroports estan condemnats, amb nou Estatut o sense, a esdevenir aeroports només regionals europeus. I els catalans haurem de fer servir més que abans, amb nou Estatut o sense, el pont aeri més rendible del món.

Marçal
Sintes



El ministre Bono va advertir dimarts que si Pasqual Maragall governa a Catalunya és gràcies a Zapatero i va exigir públicament al president de la Generalitat que parli d'embolicar la troca. El to agre de Bono recordava molt al que vint-i-quatre hores abans havia emprat José Blanco, secretari d'organització del PSOE, també contra Maragall. Òbviament, Blanco no expressava solament un malestar personal. Tampoc Bono feia únicament això. El titular de Defensa i Blanco coincideixen amb Zapatero i amb el conjunt del PSOE a veure Maragall com un problema. Alguns opinadors poc solvents intenten fer creure a la gent que qui ha ordit un sofisticat complot per desestabilitzar el president i el tripartit són Artur Mas i CiU. Què més voldrien Mas i CiU! Qui va decidir ja fa alguns mesos que, per motius diversos, Maragall i el tripartit representen una càrrega massa feixuga van ser Zapatero i el PSOE. L'ofensiva salvatge i delirant del PP de Rajoy, Acebes i Zaplana no ha fet més que afermar entre el socialisme espanyol la convicció que cal treure's llast del damunt. Sobre la literalitat del que va plantejar Bono, val a dir que el ministre no va fer altra cosa també en aquest punt que verbalitzar la que constitueix una de les claus per entendre les difícils relacions entre Maragall i Zapatero. Tant l'un com l'altre estan convençuts que són el principal artífex dels bons resultats del PSC en les últimes convocatòries electorals. És des d'aquesta òptica que s'ha d'entendre, per posar un exemple, l'atterratge llampec de Zapatero al barri del Carmel quan es va produir l'ensorrament del túnel.

m.sintes@hotmail.com