

# Diàleg

**AVUI+**  
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA  
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBREDÓ, president executiu  
JOAN ODINA, conseller delegat  
CARLES FLO, adjunt a la presidència  
BERTA CASTELLET, directora de màrqueting  
GONZALO CANEDO, director comercial  
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució  
JOAN SERRA, director de producció  
IVAN GRAU, cap financer  
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**PER QUÈ ES MOBILITZA  
LA SOCIETAT CIVIL?**

Ramon Tremosa  
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB  
ramontremosa.com

EN SÍNTESI

Bons  
i dolents

## ‘Hub’ intercontinental

**E**n saber que les principals agrupacions empresarials i professionals de Catalunya havien convocat un acte per al proper 22 de març en favor d'un *hub* intercontinental a l'aeroport del Prat (un aeroport amb vols directes cap a altres continents), dijous passat el president ZP va dir que el Prat seria l'any 2010 un gran aeroport internacional. ZP va dir internacional, no intercontinental. El Prat avui ja és un excel·lent aeroport internacional, el vuitè en tràfic a Europa l'any 2006, però és mediocre en vols intercontinentals: entre les trenta primeres ciutats de la UE, Barcelona presenta el percentatge més baix de vols fora de la UE (només un 8% del total).

**TOT I LES BONES PARAULES, ZP ÉS UN GOVERNANT DE PAS** i potser plegarà l'any vinent. AENA, en canvi, és un ens públic d'un centralisme provat i manifest des que va ser creat: depèn al 100% del ministeri de Foment, i, per tant, del govern central, però els seus alts funcionaris gaudeixen d'una estabilitat i d'una autonomia de moviments que els permeten practicar el joc tan ben retratat a la sèrie anglesa *Sí, ministre*. Igual que l'agència tributària, AENA va ser creada des d'un ministeri, però ha crescut i concentrat un poder tan gran que ara sovint és difícil de controlar des del mateix govern. I si un dels seus alts funcionaris esdevé ministre, com Magdalena Álvarez, llavors l'immobilisme i el corporativisme centralista es reforça encara més, malgrat la bona voluntat aparent del govern de torn.

**AENA PARLA DE XARXA D'AEROPORTS, NO DE SISTEMA** d'aeroports, i així en justifica la gestió centralitzada. Aquest concepte de xarxa, que ZP també fa servir en la seva idea d'Espanya plural i radial, també justifica un únic aeroport intercontinental. Així es va dissenyar la T4: mai no serà rendible ni amortitzable, però perquè minimitzi pèrdues cal que no hi hagi cap altre *hub* a l'Estat espanyol exercint pressió competitiva. Fets consumats del centralisme d'Estat abans d'iniciar el debat, que esperem que arribi ben aviat, sobre la descentralització de la gestió dels aeroports, avui generalitzada a tot el món desenvolupat.

**UNA GESTIÓ EN XARXA DELS AEROPORTS D'UN PAÍS** prima en excés l'aeroport de referència i és ineficient per al seu conjunt. Germà Bel fa servir el futbol com a exemple clarificador: quan Espanya opera en xarxa (*selecció nacional*) fracassa en tots els Mundials i Eurocopes. Però quan els diferents equips competeixen de manera independent (els clubs a la Champions), Espanya és la primera en finals guanyades i en equips finalistes: fins i tot el València ha arribat a dues finals i, com Düsseldorf, també València podria oferir vols intercontinentals. Els millors aeroports del món són gestionats des del propi territori i de manera individualitzada, no integrada en una xarxa. Per això, és vital que l'assignació de la nova terminal Sud del Prat es faci de manera que anticipi els resultats del futur canvi de model de gestió aeroportuària a Espanya. Suposant que algun dia es vulgui canviar, cosa que ja es veurà, això passaria per uns consorcis de gestió en què AENA estigués en minoria enfront dels poders regionals i locals i del sector privat.

**UN 'HUB' ES BASA EN LA NO IGUALTAT D'OPORTUNITATS:** un aeroport prioritza l'aliança de companyies que



GUILLEM CIFRÉ

**“És vital que l'assignació de la nova terminal Sud del Prat es faci de manera que anticipi els resultats del futur canvi de model de gestió aeroportuària a Espanya”**

volen prioritzar aquell aeroport. Això passa en tots els grans aeroports del món, també a Barajas. Aquí se'ns dirà, però, que “cal garantir la igualtat d'oportunitats i la competència a la nova terminal del Prat”, per justificar una adjudicació salomònica i equitativa a favor de totes les companyies aspirants a ocupar-la. Això fa riure: no es practica en cap aeroport del món! Barcelona ha d'apostar per qui aposti per Barcelona.

**ELS DRETS HISTÒRICS NO PODEN SER APEL·LATS** en l'adjudicació d'espais físics en una terminal. La T4 inicialment va ser adjudicada pel govern del PP a Spanair, però Iberia ho va recórrer i el govern de ZP va revocar-la en favor d'Iberia. Hi ha procedi-

ments regulats en l'adjudicació de *slots* (drets de vol), però no en l'adjudicació de terminals, totalment discrecionals per part del gestor aeroportuari. La recent decisió d'AENA d'ajornar l'adjudicació fins al juny, després de les eleccions municipals, es fa per no perjudicar el PSC i anticipa una decisió ferma d'AENA en favor d'Iberia i de la seva filial de baix cost Clickair.

**L'ACTE DEL 22 DE MARÇ DEMANA QUE OPERIN A L'ESTAT** espanyol dos grans *hubs*, fet que a Itàlia ha beneficiat tant Milà com Roma i que ha estat un joc de suma positiva (beneficis per als dos jugadors) i no de suma zero (el que guanya un ho perd l'altre). La societat civil no es mobilitzaria si preveïés una decisió eficient i si se sentís representada pel govern català. La nova terminal del Prat no és una qüestió identitària sinó de gestió, però el president Montilla no exigeix transparència al govern central sobre els criteris de la seva adjudicació. El silenci és presagi de claudicació als desigs dels alts funcionaris de l'Estat com va passar, per exemple, amb la negativa del conseller Castells a quantificar percentatges de participació d'impostos o a detallar mecanismes reguladors de la solidaritat en el finançament del nou Estatut. Per què es mobilitza la societat civil? Per no ser còmplice del president Montilla en la seva dòcil acceptació del centralisme i per elevar els costos a aquest govern català d'acceptar una decisió ineficient.

Marçal  
Sintes



**Confesso que sóc un gran aficionat al deliciós cinisme de Miquel Iceta, portaveu i un dels 'cervells' del PSC.** Al seu bloc a Internet, Iceta s'esforçava diumenge, s'esforçava molt, a comparar el PP amb CiU i insistia en el de sempre: que Artur Mas en el fons es mor de ganes de pactar amb el PP. En aquest missatge s'hi van rabejar també els socialistes amb motiu de les eleccions catalanes. Desconec si Iceta va escriure el discurs pronunciat per José Montilla 24 hores abans davant dels membres del consell nacional del PSC, però bé podria ser. El president de la Generalitat recuperava el desacomplexament del lema del 2004 del PSC (*Si guanya Zapatero, guanya Catalunya*) tot plantejant així la situació: “A Espanya tenim aliats [el PSOE] que han ajudat Catalunya en moments difícils. Però també tenim adversaris [el PP] que combaten ferotgement l'Estatut”. Montilla i Iceta abonen el maniqueisme dels bons i els dolents. Per això, no parlen, per exemple, de la desena d'iniciatives legals disparades per Zapatero contra l'Estatut o, posem per cas, dels mètodes barroers del govern espanyol per combatre les seleccions catalanes. Dir que el PSOE ajuda Catalunya s'ha de prendre, en el millor dels casos, com un homenatge a Dalí. I en el pitjor, com una total presa de pèl. Hi ha una altra possibilitat: que la Catalunya que somia el PSC sigui la mateixa que somia el PSOE. Aleshores es tracta senzillament de complicitat (“Participació en l'acció d'algu” i “entesa tàcita amb algu”, segons el *Gran diccionari de la llengua catalana*).  
m.sintes@hotmail.com