

Diàleg

AVUI+
Des del 1976

 CORPORACIÓ CATALANA
DE COMUNICACIÓ S.L.

 ANTONI CAMBREDÓ, president executiu
JOAN ODINA, conseller delegat
ORIOL HUGUET, director general
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

**L'ESTAT CENTRALITZAT I
LES INFRAESTRUCTURES**

 Ramon Tremosa i
Balcells

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

EN SÍNTESI

 Jennifer i
Vince

Aeroports solidaris

Germà Bel és catedràtic de política econòmica a la UB i ha estat dos anys fent una estada com a professor visitant a la Kennedy School of Government de la Universitat de Harvard. Especialitzat en infraestructures, aquest exdiputat del PSC-PSOE al Congrés entre 2000 i 2004 hi va publicar el novembre passat amb Xavier Fageda un interessant document de treball, referit als aeroports a l'Estat espanyol amb un títol prou explícit: *Tot evitant la competència en nom de la solidaritat: retòrica i realitat de la inversió pública en aeroports a Espanya*.

L'ARTICLE DESCRIU COM, ENTRE ELS GRANS PAÏSOS europeus, l'Estat espanyol és l'únic que té un model centralitzat d'aeroports de titularitat pública. Aquest model contrasta amb el d'Alemanya, Gran Bretanya, França o Itàlia, on els governs regionals i locals, les cambres de comerç i el sector privat participen en la seva gestió i, en alguna cosa, propietat. Seguidament, l'article presenta un quadre molt clarificador referit al període 1994-2003: es facilita informació relativa a la inversió pública del govern central espanyol als aeroports per comunitats autònomes, així com de trànsit aeri. La informació prové del ministeri de Foment i mostra que els aeroports de Madrid van rebre el 59% de total inversió estatal en aquells anys, tot i captar només el 22% del trànsit estatal de passatgers. Els aeroports catalans van rebre el 14% d'aquesta inversió en aquell període, havent generat el 15% del trànsit estatal. Els aeroports il·lencs i valencians van rebre el 7% i el 3% de la inversió estatal respectivament, amb un trànsit del 19% i del 6%. I això que no s'hi compta bona part de la inversió de la nova T4!

L'ARTICLE INCLOU TAMBÉ UN BREU RESUM de literatura econòmica, que resumeix algunes aportacions recents sobre la matèria. Així, es parla d'un treball recent d'Àngel de la Fuente que justifica que la inversió pública es faci de manera preferent a les regions pobres, tot prioritant el benestar a la producció, encara que es deixin de banda criteris d'eficiència econòmica (invertir més allà on més es pot créixer). Pel que fa als aeroports, Bel i Fageda assenyalen que la pràctica del govern central no es correspon amb aquest discurs: simplement resulta que és Madrid, que ja figurava a l'any 1994 en primer lloc en PIB per càpita, i no les regions pobres, la principal receptora d'inversions en aeroports.

UN ESTUDI D'ANTONI CASTELLS I D'ALBERT SOLÉ és també citat en aquest article. Entre les variables explicatives rellevants de la inversió pública del govern d'un país cal incloure-hi la seva "productivitat electoral": el suport que el partit del govern rep en les diferents regions. Aquesta referència serveix a Bel i Fageda per introduir el "factor polític" en la seva anàlisi empírica, i que per al període 1994-2003 es concreta en el percentatge de vots obtingut per territoris en les eleccions generals pel partit que mana al govern central. Per al cas espanyol es demostra que el govern central inverteix més en les regions on rep més vots i on hi ha coincidència de color entre el govern central i regional. La influència d'aquest factor polític és, segons Bel i Fageda, estadísticament i econòmicament significativa a Espanya entre 1994 i 2003.

CAL CELEBRAR QUE UNS ACADÈMICS, que han accedit a



CARLES DE MIGUEL

“I és que la modèlica transició espanyola és la història d'un centralisme que té el poder sobre les coses realment importants (justícia, agència tributària, infraestructures) i el manté”

una part de la informació sobre la inversió pública per territoris, hagin quantificat i estimat aquesta relació de causa-efecte. Perquè una cosa és constatar a simple vista diferències significatives en la complexitat inversora del govern central per territoris (que ja se sap que alguns catalans sempre tenim mals pensaments) i una altra de ben diferent és disposar-ne d'informació oficial precisa: així es pot quantificar la magnitud del tracte de favor.

BEL I FAGEDA CONCLUEN QUE LES INVERSIONS en aeroports del govern central no responen a criteris redistributius ni d'economies d'escala. El seu darrer paràgraf és prou explícit: "La solidaritat és només una excusa retòrica per aturar la competència entre

els aeroports a Espanya, la qual limitaria el poder discrecional dels *policy makers* del govern central. I tot analitzant les raons per les quals el model centralitzat espanyol és únic a Europa, no hi trobem més que retòrica sobre solidaritat per evitar la competència i per maximitzar poder i pressupost".

AQUEST MODEL CENTRALITZAT ESPANYOL ha permès construir molts aeroports en províncies petites que sempre seran deficitaris i que són mantinguts amb els beneficis generats pels aeroports més grans (no hi ha, però, resultats disponibles desagregats per aeroports). Aquesta és la barrera insalvable real amb què ha toparat la cessió dels aeroports catalans a la Generalitat. I així s'entén molt bé per què Zaplana i Rubalcaba, mentre discutien acaloradament sobre motxilles islamistes, votessin plegats i sense complexos al Senat contra la incorporació dels aeroports a l'Estatut.

S'ACOSTA EL REFERÈNDUM I SEMBLA que el president ZP oferirà, per mitjà d'un llei estatal, un consorci per gestionar el Prat. L'experiència de la cessió dels ports a la Generalitat de 1996 mostra, però, que quan un partit recupera la majoria absoluta a Madrid (com va passar l'any 2000) es pot fer marxa enrere controlada en la cessió. I és que la modèlica transició espanyola és la història d'un centralisme que té el poder sobre les coses realment importants (justícia, agència tributària, infraestructures) i el manté.

 Marçal
Sintes


Es veu que a Jennifer Aniston, una dona simpàtica de fesomia i ulls blaus, li han preguntat a Los Angeles sobre què és el que mata les relacions amoroses. Ella va abocar tot d'una: "Mentir!". Potser el que ha fet l'actriu ha estat simplement llançar un retret al seu ex, Brad Pitt, ara a Namíbia esperant que neixi el fill d'Angelina Jolie i ell. Si és així, si es tracta només d'un rampell, doncs no passa res. La Jennifer té dret a continuar empipada encara que ara estigui feliçment aparellada amb Vince Vaughn, una cosa no treu l'altra. Vull pensar que aquesta és l'explicació, atès que l'actriu em sembla intel·ligent i, per tant, em decebria que fos una fonamentalista de la sinceritat. Perquè a mi em sembla que dir molt la veritat és tan corrosiu, si no més, que mentir molt. Imaginin-se per un moment, per exemple, que ens poséssim a expressar en veu alta absolutament tot el que sabem, pensem i sospitem els uns dels altres, començant per la nostra família i amics. Això no ha passat mai perquè, si passés, desencadenaria un moviment tan furios que podria posar en perill la raça humana. Si en l'ordre retòric i especulatiu és possible i fins a vegades útil manegar valors absoluts i el blanc o negre, en la dimensió pràctica els absoluts quasi mai no serveixen per obtenir resultats positius, més aviat al revés. El que funciona són els grisos, els punts intermedis, les solucions incompletes. Resumint, doncs: que la Jennifer no hauria de mentir al Vince, almenys no en allò fonamental, perquè és perillós a més de lleig, però tampoc cal que li confessi tot ni que sigui absolutament sincera.

m.sintes@hotmail.com