

la contra

LA VANGUARDIA

JORDI BELVER

“Se trata de decidir qué queremos ser”

Tengo 43 años y estoy bien, pero todavía me queda lo mejor. **Nací en Les Cases d'Alcanar (Terres de l'Ebre): soy el hijo del del bar.** Estudié en la Universidad de Chicago y soy catedrático de Economía Aplicada de la Universitat de Barcelona. **Tengo un hijo de 5 años.** Soy socialdemócrata de izquierda con matices liberales a la escandinava



GERMÀ BEL

ECONOMISTA; AUTOR DEL ESTUDIO SOBRE AEROPUERTOS

Se suponía que internet y las videoconferencias ahorrarían vuelos.

—Al contrario: cuanto más nos comunicamos por internet, más necesario nos es volar para vernos.

—Lo cierto es que las ferias triunfan.

—Porque las actividades del conocimiento, que son las que generan más valor, requieren del contacto virtual, pero al fin del contacto personal. Por eso, en la economía del saber que dinamiza los países avanzados, los aeropuertos son los puentes tendidos al futuro.

—Ya iremos mejorando.

—No podemos esperar. La batalla se libra ahora, porque es ahora cuando vivimos un gran momento de integración económica planetaria. Se está decidiendo dónde se ubicarán los centros de decisión de este siglo. Y hay que aprovecharlo, porque no sabemos cuándo se detendrá este proceso...

—Invasión de Irán, otra crisis energética...

—Si se detiene este proceso globalizador, cada ciudad se quedará donde su aeropuerto la haya llevado y tendrá que esperar a que la globalización vuelva a reanudarse para poder mejorar su posición en el mundo.

—¿Ser una macromegápoli con un gran aeropuerto no nos restaría calidad de vida?

—Jugar en la primera división mundial tiene costes y, sí, tal vez también en calidad de vida, pero a cambio sus hijos tendrán más oportunidades aquí sin tener que irse.

—También se vive bien en provincias.

—¿Qué queremos ser? Son opciones que toma toda sociedad en momentos como éste y en debates como el del aeropuerto. Podríamos optar por ser una ciudad balneario sin más complicaciones, donde se viva y coma bien, pero no se decida nada importante.

—Es una opción.

—Pero a cambio nuestros hijos no podrán realizarse plenamente sin irse. Y si renunciamos a esa realización, renunciaríamos también a una parte de nuestra historia: esta so-

ciudad fue pionera en traer el gas, la electricidad, el ferrocarril, la radio...

—Ya hace un siglo... O dos.

—...Pero me temo que hoy nuestras elites han perdido el amor al riesgo por temor al fracaso y hoy esperan que otros den los primeros pasos para apuntarse después al éxito.

—Pues no arriesgarse es muy arriesgado.

—Es un seguro de decadencia. Debates como éste del aeropuerto demuestran dónde quiere estar cada cual.

—¿Y dónde estamos ahora?

—Atrasados. El modelo aeroportuario español no refleja lo que somos. España no es un Estado de una sola capital al estilo de Gran Bretaña con Londres o Francia con París, España está más cerca del modelo alemán de múltiples ciudades pujantes: Barcelona, Valencia, Bilbao, Sevilla...

—¿Entonces...?

—La red aeroportuaria, con un solo hub en Madrid, no es la más eficaz para todos los españoles. Es como comparar la Copa de Europa de selecciones con la Champions...

—¿Ahora me habla de fútbol?

—Sí, y lo comprenderá en seguida: cuando España depende de su selección nacional no cosecha grandes resultados...

—No es para tirar cohetes, desde luego.

—En cambio, los grandes equipos españoles —Barça, Madrid, Valencia, Athletic...— han obtenido en conjunto mejores resultados en la Copa de Europa de clubs que los de ningún otro país.

—Éste es un país de grandes clubs.

—¿Porque éste es un país de grandes ciudades y no sólo de una gran capital! En cambio el sistema aeroportuario español de un solo gran hub en Madrid asfixia esa capacidad generadora de riqueza que en España depende de varias metrópolis.

—¿Una autoridad central para todos no vela con más equidad por los intereses de todos?

—En toda Europa sólo Rumanía gestiona

LA REALIDAD

Sorprende la claridad del trabajo 'Aeropuertos y globalización' (Bel-X. Fageda), su nota ejecutiva permite en diez minutos de lectura llegar a tres conclusiones: la gestión centralizada nos penaliza a todos los españoles; los aeropuertos más pequeños son precisamente los que más la sufren pese a que, en teoría, la centralización debería compensar desequilibrios; la T4 es la conversión en hormigón de la apuesta ideológica del nuevo nacionalismo español de hacer de Madrid su megacapital estado y choca con la España real, un país de varias capitales. Germà Bel fue un destacado diputado socialista hasta que dejó la política activa "porque —explica— descubrí que había situaciones en las que sabía qué tenía que hacer, pero no estaba dispuesto a hacerlo".

sus aeropuertos como España con una autoridad central, AENA, que decide. Nuestro informe, en cambio, demuestra que los aeropuertos generan más riqueza para todo el país cuando su gestión —pública, privada o mixta— es individual y atiende a su eficacia.

—Pero una red necesita supervisión central.

—Los aeropuertos no son redes de carreteras con un trazado definido: desde cualquier aeropuerto puedes ir a cualquier ciudad del mundo dando los saltos que elijas. Los aeropuertos son como los puertos: Barcelona o Valencia, por ejemplo, están más cerca de Roma que de Santander, por eso no tiene sentido gestionarlos con un ente centralizado.

—Supongo que es una opción política.

—Ésa es la desgracia. Si se decidiera sólo lo que genera más valor para todos los contribuyentes españoles, cada aeropuerto tendría ya una gestión individualizada. De hecho, lo que ahora nos lastra a todos es una decisión que fue puramente ideológica, un reflejo del neonacionalismo español aznarista.

—A saber...

—Madrid debe tener un gran aeropuerto, tal vez el primero de España, pero construir la mastodónica T4 fue el resultado de convertir en obra pública esa voluntad de hacer de Madrid su megacapital-estado, porque, como infraestructura para todos, no tenía ni ahora tiene sentido.

—¿Fue un megaerror?

—De bulto. Lo que no debemos admitir ahora es intentar dar contenido a ese error castrando las capacidades de los demás aeropuertos españoles. Eso no aminora el error de la T4, sino que lo duplica.

—¿No coge usted algún tren de cercanías?

—Me temo que sí. Sufrimos una sobredosis de AVE que ha hipotecado los recursos ferroviarios de todos para unos pocos. Habría que volver a invertir en los trenes que usamos todos y sobre todo en los de cercanías.

LLUÍS AMIGUET



Què puc fer amb la meva participació indivisa d'un edifici ?

A INMOZEL comprem participacions indivises d'edificis oferint solucions personalitzades al propietari

Garantim total confidencialitat

INMOZEL
PATRIMONIAL

www.inmozel.com 93 342 89 10
Gran Via de les Corts Catalanes, 651 3er 1era



Cupón