

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

**EL PONT AERI GENERA UN 30%
DELS INGRESSOS D'IBERIA**

Ramon Tremosa i
Balcells



Professor de teoria econòmica a laUB
ramontremosa.com

EN SÍNTESI

Ministeri
de la
Veritat

Drets històrics d'Iberia

Som a tres mesos d'una decisió transcendental per al futur de l'economia catalana, tan important com el nou Estatut i que marcarà el nostre model econòmic futur: l'adjudicació d'AENA de la nova terminal sud de l'aeroport del Prat. Tot i això, sobta l'escàs interès sobre aquesta qüestió, tan distrets com estem parlant d'ETA, d'okupes i dels Fills del Quixot. La manca de transparència d'AENA sobre els criteris d'adjudicació de la nova terminal fan témer el pitjor, atès el llarg historial centralista de l'ens públic estatal de navegació aèria. Una plaça de simple funcionari mereix una detallada descripció al BOE del seu perfil per als aspirants. AENA, en canvi, es gasta 1.500 milions d'euros ampliant el Prat, però l'opacitat dels criteris de la seva adjudicació és total.

QUINS VOLS FAN FALTA A L'AEROPORT DEL PRAT? Quins vols necessita l'economia catalana? El Prat acaba el 2006 amb 30 milions de passatgers i s'ha situat entre els set primers aeroports d'Europa, superant Munic i Milà. Tot i això, a l'hivern passat el Prat no oferia cap vol intercontinental amb freqüència setmanal, enfront dels 153 i 151 vols de Munic i Milà, respectivament. L'adjudicació de la nova terminal del Prat hauria de primar la companyia que volgués oferir, des de Barcelona, més vols intercontinentals.

PERQUÈ UNA GRAN COMPANYIA OPTI PER UN AEROPORT cal que, prèviament, aquest aeroport prioritzi una gran companyia. Això és normal a tots els grans aeroports del món, però no passarà al Prat. Si avui el Prat encara no acull un *hub* intercontinental ni és base d'operacions de cap gran companyia aèria és perquè el model aeroportuari espanyol d'AENA, que depèn al 100% del govern central, condemna tots els altres aeroports espanyols a alimentar els vols intercontinentals de Barajas. El projecte d'Espanya, amb PP o PSOE, es basa en una única capital política, econòmica, financera i empresarial. Aquest centralisme passa necessàriament per un únic aeroport intercontinental. I malgrat els atractius que encara avui ofereix Barcelona a molts executius com a ciutat ideal per fer-hi negocis, el projecte centralista espanyol encara inacabat no pot permetre's una altra porta intercontinental.

SI STAR ALLIANCE ESTABLÍS AL PRAT UN 'HUB' intercontinental com el que té a Munic, i si el Prat prioritza Star Alliance com fan Barajas amb Iberia, Heathrow amb British Airways, Charles de Gaulle amb Air France i Schiphol amb KLM, Lufthansa arruïnaria Iberia en quatre dies. Aquest *hub* liquidaria el Pont Aeri, que genera un 30% dels ingressos d'Iberia, i posicionaria Barcelona per captar fires i congressos globals i seus globals de multinacionals. Un consorci de gestió del Prat en què la Generalitat tingues majoria qüestionaria l'arcaic model de compensació de resultats entre aeroports espanyols (els beneficis dels pocs aeroports dinàmics tapen les pèrdues dels molts aeroports deficitaris). Això ni Madrid, ni AENA ni Iberia no s'ho poden permetre. Ruiz Gallardón va dir en estrenar la T-4: "Som davant la primera empresa regional, la que generarà un 15% del PIB de Madrid el 2012 i 130.000 llocs de treball".

LA FARAÒNICA TERMINAL T-4 és, pel professor de l'IESE Pedro Nuño. "un mal disseny i un excés". "S'hi ha



GUILLEM CIFRE

"¿Pot el Prat prioritzar Clickair, que només ofereix vols de baix cost, quan sense vols intercontinentals Catalunya no figurarà en el mapa global?"

gastat molt més del compte i és evident que s'ha fet malament: no s'entén, algú podria pensar si serà un cas Marbella 2. AENA no respecta les persones" (*La Vanguardia*, 11.06.2006). La T-4 és el millor exemple de fets consumats dels alts funcionaris d'AENA, davant la previsible futura descentralització de la gestió aeroportuària a Espanya, com ja s'ha fet a tot el món desenvolupat: com diu Germà Bel, "en el futur els aeroports espanyols hauran de ser solidaris amb la T-4" (*El País*, 12.03.2006). Atès que aquesta inversió de 7.000 milions d'euros no serà mai rendible ni amortitzable, la T-4 només minimitzarà pèrdues si tots els espanyols hi passen com a porta única dels seus vols intercontinentals.

A LA NOVA TERMINAL DEL PRAT AENA prioritzarà Clickair, controlada per Iberia, curiosament la companyia que no prioritza l'aeroport del Prat. Encara que la distribució de metres quadrats i dels *slots* (drets d'enlairament i aterratge) hi arribés a ser equitativa amb Star Alliance, no són iguals les posicions centrals d'una terminal que les ubicades en els seus extrems. I per alimentar els vols intercontinentals des d'un aeroport (els d'Àsia, per exemple, parteixen entre l'hora baixa i el capvespre), cal que les filials de la companyia de bandera disposin dels *slots* centrals al migdia per tal d'alimentar-los. ¿Podrà fer-ho, això, Star Alliance a la nova terminal sud del Prat?

¿CLICKAIR VE NOMÉS AL PRAT A FER DE 'GOS D'ATURA', a ocupar un espai i uns *slots* perquè Star Alliance no els pugui ocupar, com opinen els millors analistes a Catalunya? ¿AENA està ampliant el Prat per donar-lo en safata als alemanys? ¿Pot el Prat prioritzar Clickair, que només ofereix vols de baix cost, quan sense vols intercontinentals Catalunya no figurarà en el mapa global? ¿Pot anar el Prat en contra dels interessos de Girona i Reus, que basen en el baix cost el seu posicionament i creixement a Europa? AENA dirà, però, que "Iberia té uns drets històrics que s'han de respectar". També Spanair tenia drets històrics a Madrid i la concessió a la T-4 ha anat com ha anat. ¿Hi tenen res a dir la Generalitat i la societat civil catalana?

Marçal
Sintes



El govern de la Generalitat ha recuperat el projecte de llei del Memorial Democràtic.

Ideada per Joan Saura i Iniciativa per Catalunya, aquesta llei busca recuperar la memòria de l'antifranquisme, equiparant-lo amb els que van lluitar a favor de la democràcia i les llibertats. Però la veritat mai és tan simple. Agafem els anys trenta, per exemple. Eren demòcrates els faistes? Ho eren els comunistes? Eren demòcrates els assassins d'Andreu Nin o Josep Maria Planes? Quants demòcrates van optar per l'exili o per Franco empesos per les persecucions i el bany de sang que es produïa a la reguarda? Realment, quants demòcrates hi havia entre els líders revolucionaris? Vull dir amb totes aquestes preguntes que la història és complexa i plena de retombs. I desgraciadament el que es pretén no té res a veure amb aquesta complexitat i aquests retombs, sinó amb la inaguantable catequesi sobre l'heroica superioritat moral de l'esquerra. L'operació és també partidista —els òrgans del Memorial estaran sotmesos al tripartit— i intervencionista, ja que, en comptes d'impulsar la recerca universitària i els centres especialitzats, que fa molta falta, suposa bastir una nova institució, amb el seu edifici i el seu personal, des d'on repartir diners a dojo i segons convingui. Permetin-me expressar-ho manllevant el lèxic del brigadista George Orwell: es tracta de fundar una mena de Ministeri de la Veritat que imposi la Novaparlà tripartidica amb la complicitat de la Policia del Pensament, en aquest cas, naturalment, l'habitual trepa d'historiadors servicials i exquisidament alimentats. m.sintes@hotmail.com