

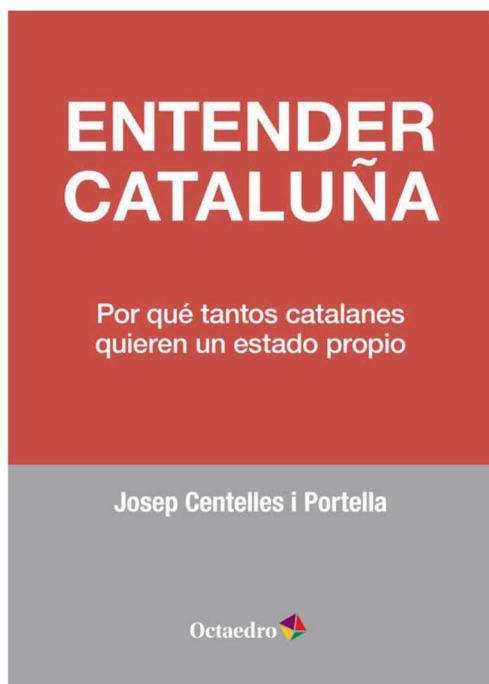
Recull d'articles sobre l'aeroport d'en Josep Centelles i Portella

2014 - AEROPUERTOS: EL ACTO DE IESE.....	1
AEROPUERTOS: EL ACTO DE IESE.....	1
AEROPUERTOS	1
AENA CENTRALIZADA.....	2
RETRASOS ESTATORCÁTICOS	3
EL ACTO DE IESE.....	3
QUÉ ESPERAR DEL NINGUNEO	4
2008 - QUI MANARÀ A L'AEROPORT DEL PRAT?	5
2007 - LA MINISTRA ÁLVAREZ, UNA VERGONYA!.....	8
2007 - AEROPORT, TERRITORI I COMPETÈNCIA.....	9
2006 - AEROPORT + ALS POLÍTICS DEL PSC	11
2001 - TREN, AEROPORTS I COMPANYIES AÈRIES.....	12

0=====0

2014 - AEROPUERTOS: el acto de IESE

Del llibre "ENTENDER CATALUÑA"



AEROPUERTOS: el acto de IESE

(Fragmento a partir de la página 246)

Setiembre 2014

Aeropuertos

El mundo globalizado actual funciona como una red de ciudades enlazadas por flujos de información, capitales, mercancías y personas. Las personas son lo más importante. La inserción de una ciudad o región metropolitana en el mundo, en términos de personas, pasa por el aeropuerto. El aeropuerto es la puerta de una ciudad que se abre al mundo. Por esto, en todos los países occidentales, estas «puertas» están gestionadas de forma individualizada en función de los intereses de la ciudad y región circundante a la que sirven. Quienes gestionan y deciden las

estrategias de inversión y las tasas de los aeropuertos son autoridades

municipales, regionales, cámaras de comercio, consorcios y hasta empresas privadas.

AENA centralizada

La única excepción con gestión totalmente centralizada es España.¹ Aquí AENA tiene la llave y no rinde cuentas nadie. Ni de su gestión estratégica ni de sus cuentas anuales (que no se hacen públicas). De la estrategia para promover el desarrollo regional de cada aeropuerto de AENA no se sabe nada. Sería como pedirle peras al olmo. A esta estatocracia, este tema ni se le pasa por la cabeza. Y eso es muy grave. Pero es que además se sabe muy poco de sus presupuestos. No se sabe qué parte de ingresos generan los estacionamientos de vehículos, qué parte los alquileres de locales comerciales, qué parte las tasas que pagan los aviones para operar en él. La opacidad es total. Una opacidad política y contable inaudita en una democracia del siglo XXI.

Las cosas están claras. «Ni la Generalitat, ni el Ayuntamiento de Barcelona ni la Cámara de Comercio tendrán voz o voto en la gestión del aeropuerto de El Prat. Tras años de negociaciones y de tiras y aflojas, AENA ha descartado definitivamente su presencia en sus órganos de control» (*El País*, 18 nov. 2013). Barcelona, y con ella Cataluña, no tiene las llaves de casa. Cualquier cosa que se espere de esta «puerta» tiene que ser mendigada en los cuarteles generales de AENA en Madrid. Es la única ciudad-región de Europa que está en esta situación. Una pieza importantísima para la competitividad de las empresas catalanas (españolas, se supone) se gestiona al servicio de los intereses estatocráticos más espurios. Los detalles de la historia reciente de esta situación tienen sus entresijos.

En 1996, cuando Aznar y Pujol firmaron el pacto del Majestic (en el que se traspasaron los Mossos de Esquadra) no se habló del aeropuerto. Ambos estaban de acuerdo en la privatización de la entonces empresa pública Iberia. Iberia utilizaba Barajas como *hub* para Latinoamérica. El mínimo cuestionamiento de este *hub*, o la mínima amenaza de competencia desde El Prat, implicaría la caída del precio de Iberia en picado, extremo que a nadie le interesaba. Tampoco a los españoles catalanes. Por lo tanto, era mejor ni mencionar el tema. Después, ya conocemos la historia. Iberia se privatiza y deja de ser un «interés general» español, para devenir un «interés específico» del *hub* de la ciudad de Madrid y, sobre todo, un interés específico de sus accionistas (que son muy poderosos). Que Madrid esté interesada en que Iberia y el *hub* funcionen bien, nada que objetar, pero Barcelona también está interesada en ser *hub* y tiene sus derechos. Para el interés general de todos los españoles, no hay duda, **es mejor tener dos hubs que solo uno**. El tamaño del mercado es suficiente y, además, Barcelona como *hub*, al buscarse la vida en su radio natural (sur de Francia y norte de Italia), lo que estaría haciendo es aumentar del mercado español. Es decir, estaría exportando. Se supone que El Prat es España, ¿verdad? Cuando Bel dice que Iberia-AENA en El Prat actúan como el perro del hortelano, que no comen ni dejan comer, entre otras cosas se refiere a

¹ Y Rumanía que en todo el país no supera los 16 millones de pasajeros anuales. La regla general que marca la Directiva europea sobre el tema es que cada aeropuerto tenga una entidad gestora con personalidad jurídica propia.

eso. Las políticas de AENA, más allá de favorecer a Madrid, están al servicio de los accionistas privados de IBERIA.

Una cosa debe quedar clara, Iberia no es la culpable. Todas las multinacionales intentan presionar a los Estados y a sus estatocracias a su favor. La culpable es AENA, no tanto por escuchar a Iberia, sino por no querer ni tan solo escuchar a los demás actores, las ciudades, las empresas. «Ni la Generalitat, ni el Ayuntamiento de Barcelona ni la Cámara de Comercio tendrán voz o voto...» Así de contundente. Se trata una muestra clara de estatocracia prepotente, aislada y encerrada en sí misma. Con mentalidad jerárquico-burocrática al servicio de sus compinches de bola estatocrática. Totalmente ajena a la gobernanza, es decir, ajena a buscar un equilibrio entre los diferentes actores involucrados y afectados por el negocio aeroportuario, turismo, ciudades, empresas, compañías aéreas, industria aeronáutica, etc. **De nuevo hay que decir que el PP y el PSOE son cómplices y colaboradores necesarios de la permanencia de este modelo AENA de antigualla. Con escasas diferencias de detalle.**

retrasos estatocráticos

Otro aspecto que revela la perversión estatocrática de Iberia fue su capacidad de retrasar años y años la conexión del AVE entre Madrid y Barcelona. Era evidente que el AVE se comería más del 60% del lucrativo puente aéreo que tenía en monopolio. Es conocido de todos que resulta más fácil retrasar una obra que acelerarla. La burocracia es experta en frenar, nunca supo de acelerar. Los beneficios a empresas y ciudadanos que una determinada obra de infraestructura comporta pueden ser muy grandes, pongamos de 100. El interés general es grande, pero está disperso. Los beneficios que el retraso de la misma obra comporta para una determinada empresa, supongamos que son 15. Resultan grandes para ella pero pequeños comparados con los 100 públicos. Sin embargo esos pequeños 15, generan unas presiones concentradas y persistentes que persiguen por las vías más perversas el retraso de la obra.

Cuando una obra no acaba nunca, como sucedió con los accesos ferroviarios a Barcelona y su aeropuerto, no es por casualidad, es porque hay personajes poderosos que la frenan. Una vez más puede decirse que esto ocurre en todas las partes del mundo. Ciertamente, pero una vez más se puede responder: si el Estado y sus políticos no están aislados y secuestrados en esta magnífica bola estatocrática, los demás actores tienen capacidad de influencia y el punto de equilibrio se sitúa mucho más cerca del interés general. Es cuestión de un simple análisis coste-beneficio. La bola estatocrática española no solo no escucha a los actores interesados, sino que los menosprecia descaradamente. **Los trata como el guerrero que aplasta a una cucaracha.** Vean sino lo acontecido en el acto del IESE y meses posteriores.

el acto de IESE

Marzo de 2007. Acto de IESE. Se trató de un acto sin precedentes que reunió las más destacadas personalidades de la sociedad civil catalana para reivindicar civilizada y académicamente que las administraciones autonómica, municipal y la sociedad civil tuvieran capacidad de decisión sobre las actuaciones estratégicas del aeropuerto de El Prat. Fue promovido por la Cámara de

Comercio de Barcelona, Fomento del Trabajo y el RACC, y contó con el apoyo de todos los grupos parlamentarios catalanes y de más de 130 entidades de todo tipo.

El acto no se organizó por sorpresa, de tal forma que días antes Zapatero hizo saber que escucharía la Generalitat para decidir el futuro del Prat pero recordó que AENA tenía «la última palabra». Advertencia insólita para ser hecha por un Presidente de Gobierno. Más aun cuando un par de años antes había prometido solemnemente que la Generalitat y el Ayuntamiento participarían en la gestión aeroportuaria. Advertencia que demuestra que a estas alturas la bola estatocrática ya le había desbordado totalmente y quien mandaba ya no era él.²

Septiembre de 2007. Xavier Fageda y Germà Bel³ presentan en el Círculo de Economía su libro *Aeropuertos y poder*, un análisis del modelo de gestión centralizada del sistema aeroportuario español que considera una «anacronía» en Europa. Los autores defienden un sistema de gestión específico para cada aeropuerto, independientemente de que esté formado por capital público o privado. Ni los autores ni la entidad que les acoge son ácratas antisistema con vocación de quebrarlo todo.

Octubre de 2007. La ministra socialista Madalena Álvarez viaja a Barcelona y es entrevistada. Cuando le preguntan sobre el libro de Bel y Fageda, recordándole que habían sido ponentes del acto de IESE, responde las siguientes lindezas: «*No voy a entrar en un libro que ha escrito un señor [...] hay miles de libros [...] este señor es un opinador como muchos otros y por otro lado tampoco sus opiniones no me parecen de mayor importancia, aunque sea de mi partido y sea catedrático...*» y finalmente, cuando la periodista insiste, comenta «*... ni siquiera lo he leído, ni creo que haya lugar a plantearlo.*» El menosprecio y la insolencia no pueden ser mayores. Personajes de esta calaña, famosa por su «*antes partía que doblá*» son muestras de la prepotencia de la «ética del guerrero». No es de extrañar que cuando en 2014 una juez la acusa de corrupción en el caso ERE y le impone una fianza civil de 29 millones de euros, mucha gente sienta una indisimulada alegría.

qué esperar del ninguneo

El acto de IESE no fue un acto de masas alborotadas, fue un acto de élites empresariales y muy educadas que no pedían la soberanía nacional (Maragall, que ya no era Presidente, dijo «nación o no nación, lo importante es el aeropuerto, con él nos jugamos las habichuelas»). Élites que pedían lo que cualquier ciudad de Europa tiene, la llave de casa. De hecho fue la versión del siglo XXI del «abajo las murallas» de 1841. El aeropuerto es espacio vital para muchas empresas medias que van para China, que salen al mundo para exportar. Para generar empleo en España. Los participantes del acto de IESE fueron ninguneados como gusanos. ¿Cómo puede la estatocracia española esperar que ahora que estas élites apaguen las ansias soberanistas de una parte importante de la ciudadanía? Siembra vientos...

² Para la estatocracia, Zapatero siempre fue sospechoso. Recordemos que fue primer secretario del PSOE gracias al apoyo de los delegados catalanes.

³ Germà Bel es catedrático de economía y fue diputado socialista de 2004 a 2006.

Algunas cifras ilustrativas de la «solidaridad» territorial que se esgrime para justificar la gestión centralizada: el porcentaje de la deuda de AENA generada por las súper inversiones de los aeropuertos de Madrid (Barajas, Torrejón y Cuatro Vientos) es del 54%, siendo su cuota de tráfico de pasajeros el 25% de toda España. Mientras que la deuda causada por las inversiones en Cataluña (El Prat,⁴ Girona, Reus y Sabadell) es de casi el 18%, por cierto, muy equilibrada con su cuota de tráfico, también cercana al 18% (datos de 2009). De hecho, son los aeropuertos menores y turísticos del resto de España quienes financian al de Madrid.

2008 - Qui manarà a l'aeroport del Prat?

Saber qui manarà a l'aeroport del Prat es és una de els incògnites més importants per futur proper de Catalunya.

Disculpeu que comenci amb una metàfora militar, no us ho prengueu malament però crec que és vàlida: “l’estratègia és cosa de generals, no de sergents”. Abans l’estratègia era casi sinònim de “a llarg termini”, ara, que amb la globalització digital el temps s’ha encongit tant, sabem que l’estratègia més que llarg termini, és “visió global i lúcida” de la situació. Visió del què és realment important per la gent, no pel país en abstracte. Estratègia és saber distingir, com diuen els anglesos “*what really matters*”, allò que importa de veritat. Saber distingir aquelles coses amb les que no s’hi pot fer broma. Qui manarà a l’aeroport del Prat és molt important per a la nació catalana. És molt important per saber si som o no som. O, dit d’una altra manera, és molt important per saber “què som”.

En certa manera, tenir o no “les claus” de l’aeroport és com tenir o no les claus de casa. Ser l’amo o ser el llogater. Et poden fer creure que tens un gran palau. Aquesta és l’habilitat política de “Madrid” (que em perdoni la ciutadania de Madrid) que més d’una vegada va assenyalar en Pujol, “*anar a Madrid és enganyós, sempre en tornes content, ... sempre et diuen que sí ... però a l’hora de la veritat ...*” Et poden fer creure que posseeixes un gran palau, però ells es queden les claus. Ells es queden amb les decisions estratègiques, amb el que realment importa!

Avui en dia, atesa la posició de Catalunya respecte al món (som un 1 per mil de la població mundial, ni poc ni molt, però déu ni do), la nostra porta al món és l’aeroport. Si en tenim les claus, ho podem fer bé o malament, però si deixem les claus a Madrid ... haurem fet abandó de la nostra responsabilitat, i si no ens ho fan bé, cosa molt provable, serà culpa nostra. Haurem acceptat ser subordinats, haurem deixat de ser federals per a ser provincials. Haurem acceptat que no en som els amos. Que no som els amos del fruit nostre treball

⁴ Hay que hacer constar que el nuevo aeropuerto de El Prat es también una inversión totalmente decidida por AENA con nula participación de las instituciones catalanas.

... dels nostres esforços. Ningú ens ha regalat res, ho hem construït nosaltres. Per què hi han de decidir uns altres?

No som independents. Avui en dia els únics independents són les tribus encara no contactades de les jungles tropicals a Irian Java o a l'Amazonia, i sembla ser que n'hi ha varies. A la resta de la humanitat no hi ha ningú totalment independent (ni Cuba, que té l'aigua de l'Havana privatitzada), tots som interdependents. Del què es tracta és de controlar aquesta interdependència. La "clau" de l'aeroport, es pot argumentar, està com a mínim al mateix nivell d'importància que el sistema de finançament. Hi dediquem els mateixos esforços?

Hi ha un paquet d'interdependències molt notori que és el de les dependències amb el capital financer. Qualsevol analista i qualsevol polític lúcid reconeix avui la dependència de la política respecte de les grans corporacions lligades al capital financer multinacional. Ja no hi ha qui negui aquesta interdependència, oi més ara després de la crisi financera internacional. Dit sigui de pas, volem i necessitem polítics/ques que siguin conscients d'aquesta interdependència. No cal que la proclamïn i l'esmentin a cada moment, però sí cal que la coneguin i la sàpiguen analitzar.

Avui, l'aeroport de Catalunya depèn en molt bona part del capital privat en forma de companyies i aliances aèries. Dins d'aquest món, IBERIA (els grups financers que en són accionistes) n'és el més afectat i el més interessat. Tot apunta a que els interessos dels accionistes d'IBERIA no concorden en absolut amb els interessos de Catalunya. Cal no oblidar que en el món actual no tot està en mans dels estats. Tota gran companyia aèria cerca el monopoli (o el domini monopolístic) territorial. El somni de tota companyia aèria és una aliança "hub" amb un territori-mercat com més ampli millor. El Govern espanyol, en èpoques de l'Aznar, va decidir construir l'aeroport d'Espanya (no un gran aeroport, sinó l'aeroport!) a Madrid i hi va posar molts diners, tants com la meitat de tota la inversió d'AENA de 20 anys!⁵ Amb els diners de tots, també amb els dels catalans, va decidir fer una inversió megalomànica a la T-4. Això ho va fer amb plena sintonia amb els seus amics accionistes d'IBERIA que en resulten els més beneficiats. A IBERIA li interessa tot llevat de retallar territorialment el seu mercat "natural" que està centrat a Madrid i que vol abastar el màxim de territori i de clients potencials. Mitjançant operacions d'enginyeria societària i financera crearà companyies subsidiàries, semi-dependents i mantindrà aliances amb grups per controlar, com una lloca, tots els pollets perifèrics. Així és com inevitablement veuen Catalunya els accionistes d'IBERIA, com un *pollet perifèric* bastant important per la quota de mercat que té, però tenint clar que on "fan caixa" es quan es passa per Madrid.

Hauríem de ser capaços de fer entendre al Gobierno de España (sortosament en mans de Zapatero) que Espanya, no uns quants accionistes, sinó tota la ciutadania espanyola, anirà millor amb dos grans aeroports que no pas amb un de sol. Hauríem de saber convèncer al Govern d'Espanya que es diu d'esquerres, que a tot el món desenvolupat els mercats estan regulats per a

⁵ Veure "Aeroports i poder" de Germà Bel i Xavier Fageda (edicions 62, Barcelona 2007). Madrid concentra el 52% de tota la inversió d'AENA entre 1985-2005.

evitar els abusos monopolístics i per defensar als usuaris. Hauríem de saber explicar que aquesta és la diferència entre dretes i esquerres, estar al servei del gran capital o al servei de la ciutadania. Hauríem de saber explicar al Zapatero que el món s'articula avui en base a les grans ciutats (que al igual que les cases, tenen una porta per a relacionar-se amb el món, que es diu aeroport) i que és millor negoci per a Espanya tenir dues grans ciutats que no tenir-ne solament una. Hauríem, de saber explicar que Tolosa, Perpinyà, Marsella, etc. també poden formar part del territori d'influència de Barcelona. Que per això estem a l'Unió Europea. Que tot això no es basa en idees imperialistes, sinó en el reconeixement i control fins a on es pugui, de les interdependències del món actual. Hauríem de saber explicar tot això. Això és federalisme! Però està clar que per explicar bé una cosa el què primer cal fer és tenir-la clara.

Estic desanimat respecte a la capacitat nostra d'explicar aquestes idees a Espanya. És obvi que en Pasqual Maragall, que té molt clares totes aquestes idees, va fracassar en explicar-les (d'aquí la seva crisi amb Zapatero). Però també és obvi que el nomenament de nou de Magdalena Álvarez com a ministra de Foment significa que no hi ha hagut ningú del PSC capaç d'explicar a Zapatero aquestes coses. No es tracta d'agafar a la Ministra de cap d'esquila. La premsa i la política d'oposició se les va tenir contra ella pels problemes de les obres de l'AVE amb les Rodalies. En aquest tema, pobre senyora, no hi tenia cap culpa (ni mèrit) perquè es tractava de decisions preses molt temps enrere i a més preses en consens pels tres nivells governamentals, Govern Central, Generalitat i Ajuntament de Barcelona i els tres partits més notoris (PP, CiU i PSC). Com a màxim es tractava de problemes de l'execució de les obres, és a dir, de problemes merament tàctics. El tema és ben diferent quan es tracta de veure qui ha de tenir la "clau" estratègica de l'aeroport del Prat. El problema rau en com aquesta ministra entén el problema i com l'enfronta.

De moment els indicis que tenim no són gaire encisadors. El que coneixem de l'actitud d'aquesta ministra (que, recordem-ho, pren decisions que ens afecten a tots) és que a principis d'octubre del 2007 declarava d'iniciativa pròpia que no tant sols no s'havia llegit el llibre d'en Germà Bel suara citat, sinó que no tenia cap intenció de llegir-lo. Algunes frases textuais i insistents de l'entrevista al programa la Nit al Dia del 3 d'octubre del 2007 són prou simptomàtiques:

- *"... ni siquiera lo he leído, ni creo que haya lugar a plantearlo ..."*
- *este señor es un "opinador como muchos otros ... y por otro lado tampoco sus opiniones no me parecen de mayor importancia"*
- *"no voy a entrar en un libro que ha escrito un señor ... hay miles de libros ..."*
- *"su opinión no tiene la menor importancia ..."* però no l'ha llegit!!!

Suposem que els assessors de la ministra s'han llegit els "milers" de llibres que es publiquen cada mes a Europa sobre economia aeroportuària i han considerat que el del Germà Bel no val la pena, tot i que l'autor és un reputat catedràtic, ex-diputat del seu propi partit i ponent principal de la famosa trobada del IESE de la tardor del 2006. Ni que fos per a quedar bé hauria pogut dir que no compartia l'opinió del llibre, o que no l'havia llegit però que el llegirà *con mucho interés*, etc. Però aquest vanagloriar-se de la pròpia ignorància (que es pot qualificar ben bé

de prepotència) i el menyspreu que mostra per les opinions dels demés ... fan dubtós que estigui oberta a contemplar la possibilitat de que Espanya aniria millor amb dos grans aeroports que amb un de sol. Que els governs estan per a regular els mercats en benefici de tota la col·lectivitat i no deixar-los simplement al servei dels interessos dels grans accionistes. No sembla que aquesta mentalitat copsi massa bé el què és i pot ser Europa. Sembla més aviat una mentalitat decimonònica, de centralisme i del *¡Santiago y cierra España!* que deu compartir amb el President del Congrés.

Per no ser esclaus de la inèrcia del “peix al cove” del pujolisme hauríem de saber explicar aquestes coses. En serem capaços?

Josep Centelles i Portella
Setembre 2008

2007 - La ministra Álvarez, una vergonya!

Benvolgut Miquel Iceta,
en els darrers 2 anys t'he escrit 3 o 4 vegades i sempre has tingut l'amabilitat de respondrem. Gràcies!, ja sé que estàs molt ocupat.

La frivolitat i la “lloança a la ignorància” (per no dir “prepotència ignorant”) que la ministra va mostrar ahir a l'entrevista que li van fer a “La Nit al Dia” provoquen vergonya aliena si no ets del PSC. Però com a militant del PSC em provoquen una profunda vergonya pròpia ja que recolzo en tot el que puc al govern de J. L. R. Zapatero.

Es pot veure el vídeo a <http://www.tv3.cat/ptvcatalunya/tvcServei.jsp?seccio=tvcat&servei=multimedies>

1.- És vergonyós que sobre el llibre del Germà Bel, no solament el menystingui varies vegades, sinó que s'ufani de no haver-lo llegit declarant que no té la intenció de llegir-lo. Algunes frases textuais són prou simptomàtiques (veure el vídeo minut 11:46 a minut 14:00) :

- “... *ni siquiera lo he leído, ni creo que haya lugar a plantearlo ...* “ (parla amb cultismes apresos i sense concordància com una folklòrica barata)
- este señor es un “*opinador como muchos otros ... y por otro lado tampoco sus opiniones no me parecen de mayor importancia*” aunque sea de mi partido y sea catedrático ...
- “*no voy a entrar en un libro que ha escrito un señor ... hay miles de libros ...*”
- “*su opinión no tiene la menor importancia ...*” però no l'ha llegit!!!

Del llibre d'en Germà Bel en pot dir que no comparteix l'opinió, que no l'ha llegit però que el llegirà *con mucho interés...* (ni que sigui per quedar bé). Però aquest

vanagloriar-se de la pròpia ignorància (el que òbviament es pot entendre com a prepotència) i el menyspreu que mostra per les “opiniones” després d’haver parlat de l’acte de IESE i de saber el paper que en Germà hi va tenir, ... són realment vergonyoses! perquè no solament menystenen al Germà sinó a molta més gent.

2.- És impresentable que aquesta Sra. parli en aquest programa (no en una revista de mitja tarda) usant arguments i estil de folklòrica barata. No pot parlar d’infraestructures amb **mers** arguments sentimentalistes (hi ha moments de l’entrevista que semblava que es posava a plorar del “sacrificio” *que hacia ella y muchos otros más para que las cosas vayan bien*). Aquest estil potser guanya molts vots a Andalusia, no ho sé, això diuen, però aquí ... i en aquest programa, segur que ens en fa perdre i molts!!!

Sisplau, que no s’acosti per la campanya electoral!!!! (ni que l’AVE arribi a temps)

Ho sento,
Cordialment,
Pep.

Barcelona, 3 d’octubre 2007.

2007 - Aeroport, territori i competència.

Josep Centelles i Portella
Setembre 2007

Comencem a tenir una pluja fina notícies, declaracions, etc. que ens preparen per a col·locar IBERIA a la T-Sud del Prat, i això, permetin-me explicar, és molt greu.

Hi ha coses que poden ser més o menys clares, però aquesta és meridiana, si a IBERIA se li adjudica la T-Sud, l’aeroport de Barcelona no serà mai un *hub* ni internacional ni intercontinental.

Un aeroport *hub* és la suma de dues coses, una, el territori-mercat que pot abastar, i l’altra, una gran companyia aèria amb voluntat de capturar el màxim de mercat d’aquest territori. Són dues condicions necessàries. A més cal tenir present que avui les companyies aèries no van soles, s’ajunten en grans aliances. De moment només hi ha tres grans aliances mundials: One World, Star Alliance i Sky Team⁶.

Les companyies aèries, al igual que llurs aliances, són animals territorials que tendeixen al monopoli. IBERIA, per ella mateixa i com a element de One World, ja té el seu aeroport, Madrid, i mai li resultarà rendible fer servir de base *hub*

⁶ Veure annex al final.

Barcelona. Poden fer promeses, fins i tot, per tal d'evitar que la competència es col·loqui al Prat poden fer veure que les compleixen durant un temps, podran obrir unes quantes línies transoceàniques, però al final de la jornada pesaran més les lleis naturals del mercat i la naturalesa intrínseca del negoci (els costos d'operació i sobretot les sinèrgies degudes a les càrregues radials –*spokes*- dels grans avions) que els exigirà concentrar-se en un sol aeroport. Creure's la promesa de que una sola companyia farà rutil·lar dos *hubs* fóra una d'una ingenuïtat dolosa⁷.

L'única possibilitat de que Barcelona pugui ser *hub* és que l'adjudicatària de la T-Sud sigui una companyia diferent d'IBERIA i no pertanyent a One World. Només en aquestes circumstàncies hi ha possibilitat d'anar guanyant mercat i eixamplar territori, cosa que no serà fàcil, però que és possible. Al Sud d'Europa hi cap perfectament un altre *hub*, ara cal guanyar-se'l.

A Catalunya ens interessa molt ser *hub*, i siguem clars, a ciutadania de la resta d'Espanya i d'Europa també. Es tracta d'augmentar la competència, i això serà bo per als usuaris, tant els d'aquí com els d'allà. Les úniques que no estan interessades en la competència són les empreses que somien en mantenir i eixamplar cap al monopoli les seves àrees de predomini. Els accionistes d'IBERIA, és natural, no volen competència, i aquests accionistes tenen molt poder, són els que a través dels mitjans ja comencen a suggerir que IBERIA ho farà molt bé. Parlem de les accions d'IBERIA.

Els catalans ja vàrem pagar cara al 2001 la privatització d'IBERIA. IBERIA s'havia de privatitzar (ara no venen al cas disquisicions del perquè o si fou correcte fer-ho o no) però ningú la comprava, o el que és el mateix, la pagaven molt poc. Van estar casi tres anys marejant la perdiu. Per a pujar el preu de les accions d'IBERIA el govern d'Espanya va emprendre la magna i desproporcionada inversió de l'aeroport de Madrid i va retardar tant com va poder la de Barcelona (fins i tot allunyant-li l'AVE) que era l'únic que li podia fer ombra. Aquesta era la millor manera de fer pujar el preu de les accions d'IBERIA, garantint-li un ampli territori-mercat en règim sinó de monopoli, sí amb una clara predominança. El mutis del govern català de llavors, s'entén i s'explica per a no bloquejar la venda d'IBERIA de la que, al cap i la fi, els catalans n'èrem també copropietaris.

Ara tornem a estar en una situació similar, IBERIA està en crisi, ... rumors i especulacions sobre la seva compra, auditories, etc.. Bé, però ara és una empresa privada, i per tant no tenim cap obligació de salvar-la a costa de renunciar a ser *hub* i a tot el que això representa per a l'economia de Catalunya. No es tracta de desitjar la crisi a ningú, es tracta de beneficiar als usuaris (a tots, als d'aquí i als de més enllà) fomentant la competència. I la competència en aquest negoci és territorial, el que vol dir senzillament adjudicar la T-Sud a una empresa-aliança diferent de la de Madrid⁸.

Clar i català, es tracta d'estar a favor dels usuaris (persones i empreses, heus aquí la lògica del acte d'IESE) i no dels accionistes. Però, mentre els usuaris

⁷ Dolós/a: Dit de l'acció o omisió punibles fetes amb voluntat conscient i lliure (Diccionari GREC).

⁸ Veure article de Xavier Vives http://www.iese.edu/cat/files/9_31773.pdf

estem dispersos i cadascun hi guanyen molt poc, els accionistes ho tenen molt clar, són pocs, estan concentrats, amb interessos evidents i tenen molt poder. L'únic que ens pot defensar és el govern, oi més si és un govern d'esquerres. Els governs, tant el de Catalunya com sobretot el d'Espanya, ens poden defensar fomentant la competència, és dir, evitant el monopoli peninsular. Si fa això el Govern d'Espanya no perjudica a Madrid, sinó que beneficia a tots els espanyols. Només li caldrà resistir les pressions dels accionistes d'IBERIA i fer servir les regles del joc que afavoreixen la competència.

Que ningú s'enganyi, defensar la competència lluitant contra els monopolis privats, no és sacralitzar el "lliure mercat", sinó entendre que el mercat s'ha de regular en benefici de tots els consumidors i, en aquest cas, també en benefici dels diferents territoris. Tots els mercats que funcionen bé estan regulats, sinó mireu la *Antitrust Act* americana que és de 1890. Un mercat sense regulació no dura quatre dies, esdevé un monopoli. La gràcia està en que la regulació sigui intel·ligent i eficaç i les bases de d'una regulació intel·ligent i eficaç del mercat aeri ibèric han de afavorir la creació d'un segon *hub* a Barcelona, el que vol dir facilitar la entrada de companyies i aliances diferents de les dominants a Madrid. Això aniria a favor de tots els consumidors, els d'aquí, els d'allà i els de més enllà. Això és fer que Espanya vagi millor, el demés és donar negoci als amics.

Com a conclusió pràctica immediata apuntem que **val més que l'adjudicació de la T-Sud s'esperï a després de les properes eleccions espanyoles i es faci conjuntament amb el debat del nou ens de gestió**. Traspasar la gestió dels aeroports catalans a un consorci, per molt que en aquest hi tingués majoria la part catalana, després d'haver adjudicat la T-Sud a IBERIA, seria ben bé tractar-nos de babaus.

2006 - Aeroport + Als polítics del PSC

A més, en els meus anys de treballar al Pla Delta a El Prat del Llobregat (quan es va fer Pla Director de l'Aeroport, de penosa història, si te'n recordes), vaig tenir oportunitat de conèixer a fons què és i què implica un aeroport i la importància del Aeroport del Prat (eix del sistema aeroportuari català) per a l'economia de Catalunya.

Donava per fet que amb el nou Estatut l'aeroport passaria a ser controlat des de Catalunya. Sens dubte en forma consorciada (l'Estat hi té lògicament quelcom a dir), però amb una majoria de control inequívocament catalana. Ara veig que això trontolla. És molt greu!

Opino que el tema de l'aeroport pot ser, fins i tot, més important que el finançament. Això és així en el sentit que el finançament té una escala gradual, per simplificar, pot ser un % més o menys gran i es pot anar esgarrapant, però

no té una línia precisa. Però l'aeroport no!, ve a ser o el 51% o res. Ve a ser un blanc o negre.

Crec que en el món globalitzat l'aeroport és "la" joia de la corona. És la porta d'entrada de l'economia regional. És un factor clau!

El símil és el següent, imagina't que tens una magnífica casa, però no controles la porta. Si tens molts diners hi pots posar mobles i coses meravelloses, però si no controles la porta o tens una porta estreta, no et serveix de res, fas l'ase!

Si et tanquen la porta et quedes sense aire per respirar!

Sóc pragmàtic i penso que es poden negociar moltes coses, però realment, l'aeroport NO! Tal com va el món avui, no sé com anirà demà, per situar-se al món cal tenir i controlar políticament un aeroport. Sense control de l'aeroport ets una mera "província" econòmica!

A més a més, penso que a Madrid (aquí és Madrid, no Espanya) ho saben molt be, i per això el volen controlar ells!

No hi ha d'haver lliure competència? doncs que ens deixin competir. És obvi que dinamitzar l'aeroport de Barcelona farà pessigolles al Madrid econòmic com a ciutat global, però, quines són les regles del joc?

No hem de ser el motor econòmic d'Espanya?, doncs un motor sense aire, s'ofega.

Ens hi juguem molt!

L'aeroport ha d'estar controlat inequívocament per Catalunya!

Gràcies per l'atenció donada.

Cordialment,

Pep. Barcelona, 25 Feb 2006

2001 - Trens, aeroports i companyies aèries.

En el debat sobre el futur de l'aeroport del Prat s'hi troba a faltar el prendre en consideració els interessos de les línies aèries, que, segons l'autor, són de pes considerable.

El sector de la tecnologia de la informació i l'aviació són, per aquest ordre, els grups de negocis que més han crescut en la darrera dècada. El volum de viatges aeris en el món s'ha doblat en menys de 9 anys, el que representa un creixement espectacular sobretot si tenim en compte que, diferència del sector de la informació, l'aviació comporta elevats consums d'energia no renovable, una pesada producció industrial d'aeronaus i notables inversions en infraestructures aeroportuàries.

Ja ningú dubta de la decisiva importància econòmica que té un aeroport (o sistema aeroportuari) per a una regió i per la ciutat que la encapçala. En un món globalitzat, l'aeroport és la porta física a l'exterior. Però hom es pregunta, qui

mana de fet en l'estratègia de desenvolupament d'un gran aeroport? Permetin una breu digressió a Quito per il·lustrar la pregunta.

La ciutat de Quito (Ecuador), es planteja la construcció d'un nou aeroport ja que l'existent té unes limitacions tècniques evidents i no es pot ampliar. En una sessió tècnica on s'avaluava l'avenç dels diferents aspectes de la incipient planificació d'aquest nou aeroport s'analitzaren temes de suma importància estratègica com ara la competitivitat amb Bogotà i en menys grau Panamá, o encara més decisiu, quina seria la porta (aeroport *hub*) d'entrada als Estats Units, si Miami o Houston, que és notori que estan en competència. Però la reunió entrà en la fase realment productiva de cara a treure conclusions, a partir del moment en que un expert feu palès a la concurrència de que la clau del futur passava per quina companyia de les pertanyents a una de les grans aliances mundials de línies aèries, podia estar interessada en agafar Quito com a opció. Si era possible fer quadrar la geo-estratègia de Quito amb els interessos d'una de les grans aliances no mancarien recursos financers i recolzaments indirectes per a la construcció de l'aeroport. Aquest era l'eix de treball més eficaç per impulsar l'aeroport.

Un aeroport (especialment un aeroport *hub*) esdevé un èxit quan s'assoleix la sinèrgia entre els interessos dels seus dos components principals: d'una banda els interessos i potencialitats geoestratègiques, bastant rígids i molt lligats al territori, i de l'altra els interessos de les companyies aèries que hi operaran. A la pràctica, tractar amb una companyia és tractar amb un dels membres de l'oligopoli que són les aliances mundials (One World, Star Alliance, **Sky Team** etc.). Aquestes aliances/companyies són, com els hipermercats, "animals territorials". Quan tenen ocupat un territori, és molt difícil desplaçar-los. Estem lluny de la lliure competència.

L'aeroport serveix a tota la comunitat regional servint a les empreses i a la clientela particular, però els clients directes de l'aeroport no són els passatgers ni les seves empreses, són les companyies aèries. Son elles les que paguen per usar la seva infraestructura, per tant són les clientes directes, i ja se sap, el client sempre té la raó. Pràcticament tot l'immens volum del negoci aeronàutic passa per la facturació de les companyies.

El Pla Director de l'Aeroport de Barcelona (fàcilment complementable a mig termini amb Girona i Reus com a "quarta i cinquena pistes" el que conduiria a parlar de sistema aeroportuari regional) és prou lúcida en aquest tema. Així, i mercès a la destacada qualitat dels professionals que el redactaren en la segona fase, el nostre aeroport ha sigut dels primers d'Europa en organitzar les terminals, no al servei de la policia de fronteres (molt respectable, però no directament productiva), sinó al servei aliances de companyies, és a dir al servei dels clients directes.

Si a l'anàlisi s'hi inclou als potencials operadors s'entén millor el que està passant amb l'aeroport del Prat. Al final de la jornada el problema rau en que un desenvolupament realment *hub* del Prat afecta de forma substancial al preu de venda d'Iberia que està pendent de ser privatitzada. A part d'altres consideracions, reforçar Madrid (un *hub* ja consolidat i ocupat) va en benefici de

One World en general. Es comprensible per tant que la possibilitat de que una altra aliança "ocupi" el potencial *hub* de Barcelona no els fa cap gràcia.

Deixant a part si s'ha de privatitzar o no, que ara no fa al cas, als catalans, com a copropietaris del 54% d'Iberia, ens interessa que si es ven, es vengui per al màxim preu possible. Això pot explicar en part les escasses reaccions i la conllevància catalana amb els desafortats plans d'inversions aeroportuaris a la regió de Madrid i l'acceptació resignada de quatre engrunes que momentàniament arriben per a Barcelona. Fins aquí potser tocava fer-se l'orni per no ser acusats d'esguerrar el negoci. Ara bé, treure el TAV de l'aeroport per minvar la seva àrea d'influència i per destorbar el mínim el negoci del Pont Aeri, sembla excessiu atès el caràcter estructural i irreversible de la mesura.

Potser Barcelona, com Quito, el que necessita és una bona companyia amb qui fer tractes. La diferència rau en que Quito, amb un sostre 5 milions de passatgers/any, és interlocutor vàlid per fer tractes amb qui calgui, mentre que Barcelona, amb un horitzó molt plausible de 30 milions per als propers anys no té veu pròpia.

Josep Centelles i Portella.

Màster en planificació regional per la LSE
i assessor tècnic del CIDEU (Centro Iberoamericano
de Desarrollo Estratégico Urbano).
Febrer 2001.