

L'AEROPORT DEL PRAT COM A METÀFORA

Antón Costas Comesaña

Catedràtic de Política Econòmica. Universitat de Barcelona

De vegades, tinc la impressió que a Catalunya ens comportem amb la conducta pròpia del barrufet empenyat de la historieta belga que narra les aventures i desaventures d'una espècie de petites criatures blaves que viuen en un bosc d'algun lloc d'Europa. Si poguéssim triar la conducta més adequada entre el cens de personatges de les historietes del belga Peyo, la que ens aniria millor és la de la saviesa del gran barrufet.

Perquè viure en estat de permanent irritació no és bo, ni per al cos ni per als resultats que volem assolir. Fins i tot en els casos en què tenim raó d'exigir que les coses canviïn, aquest estat anímic ens posa al cos un malestar tal que ens fa confondre les estratègies per a aconseguir el canvi. Sobretot, si el canvi busca la manera de permetre'ns més marge d'acció per a decidir com fer les coses, per a autogovernar-nos.

Però hi ha una cosa que encara és pitjor. Aquesta equivocació a la qual ens porta l'estat d'irritació permanent acaba provocant, quan no s'aconsegueix l'objectiu buscat, una frustració que incrementa el malestar vers nosaltres mateixos i tot allò que ens envolta.

Una cosa així ens va passar amb l'Estatut. I si no actuem amb saviesa, això mateix ens pot tornar a passar si intentem convertir de la nit al dia l'aeroport del Prat en un aeroport internacional, és a dir, en un aeroport central o hub, des del qual poder volar directament a qualsevol punt del globus sense passar per connexions intermèdies amb altres aeroports.

L'aeroport del Prat ha esdevingut una metàfora de moltes altres coses que ens passen i que ens confonen. Som una economia i un país que es deriva del lideratge que té a Espanya, però es tracta d'un lideratge que actualment es posa en qüestió a causa de tres transformacions tremendes que s'esdevenen al nostre entorn mateix. D'una banda, l'intens i profund canvi tecnològic ha impactat de manera molt especial sobre les economies industrials com ara la

nostra. En segon lloc, la globalització de l'economia i l'aparició de nous competidors asiàtics en matèria de manufactures en les quals fins ara teníem avantatges de costos i preus. I, en tercer lloc, una revolució pel que fa a les formes de propietat, a la mida i a la gestió de les empreses, davant les quals el reeixit esperit empresarial i les empreses familiars es mostren ara impotents per aprofitar-la.

Aquest qüestionament del nostre lideratge econòmic i empresarial ens fa estar inquiets, sentir un malestar difús que no som capaços de concretar. Ambicionem un lloc propi en el món global que s'ha obert al nostre davant, però no sabem encara quina és l'estratègia més adequada. Les nostres ambicions volen, però les nostres polítiques continuen lligades per comportaments polítics i per ciutadans contradictoris. Volem avançar de pressa cap a aquest món global, però ens oposem a infraestructures que fan possible assolir el moviment endavant.

En aquest estat de coses, que tenen a veure amb l'esperit i amb la matèria, el debat sobre el Prat és com una metàfora de tot això que ens passa, però que encara no sabem què és, ni encara menys com aconseguir-ho.

Mentrestant, però, convindria no cometre els mateixos errors que amb l'Estatut. No ambicionar primer els cels més alts, per caure després en picat cap a una nova frustració col·lectiva. Cal actuar amb prudència, sabent quins són els factors econòmics que ens afavoreixen i els factors polítics que condicionen l'estratègia que s'ha de seguir.

Disposem d'una bona anàlisi de la inadequada situació aeroportuària espanyola actual, i també de les possibilitats futures del Prat com a aeroport internacional. Els treballs del professor Germà Bel constitueixen una de les contribucions més brillants que recordo feta al nostre país en matèria de formació de polítiques públiques. Deixeu-me esmentar només

tres de les seves conclusions. Entre els països grans (per població) i desenvolupats, Espanya és l'únic país en el qual els aeroports es continuen gestionant de manera centralitzada per un organisme estatal (AENA). Segon, que el Prat és l'únic aeroport d'un país europeu en el qual hi ha vols intercontinentals que no són operats per la companyia de bandera del propi país (Iberia). I, tercer, que encara que es pugui objectar amb raó que en aquest moment no hi ha prou demanda de vols internacionals per a fer del Prat un aeroport internacional com, per exemple, el de Milà, el professor Bel assenyala que a mitjà termini l'aparició d'aquesta demanda no és independent de l'oferta, és a dir, del fet que hi hagi unes instal·lacions aeroportuàries i una gestió pròpia d'aquestes instal·lacions que de mica en mica preparin el brou de cultiu perquè hi pugui créixer la demanda.

Sabem el rumb que hem de seguir. Ara cal aprofitar els vents favorables. En aquest sentit, cal recordar que les polítiques públiques no són només, ni fonamentalment, el reflex d'una bona anàlisi tècnica. També hi compten, i molt, la política -és a dir, el joc del poder- i les velles institucions, com ara AENA.

Siguem ambiciosos, però deixem de banda les paraules importants. Allò del hub ja arribarà.

Fixem primer la missió que ha de complir l'aeroport de Barcelona en el conjunt del sistema aeroportuari català i espanyol. Busquem la manera de participar, juntament amb AENA, en la gestió de les noves instal·lacions de la T-Sud. Demostrem que sabem ser bons gestors. Introduïm participació privada en aquesta gestió, a fi, entre altres coses, de suavitzar les tensions entre institucions. El model de la Fira de Barcelona n'és un bon exemple. Busquem acords per a noves línies internacionals amb origen i destinació a Barcelona. I, en tant que necessitem fer servir altres aeroports intermedis per a viatjar a la resta del globus, siguem savis per comprendre que el que ens interessa és que les rutes amb origen i destinació a Barcelona utilitzin aeroports concentradors l'idioma dels quals sigui conegut pel nostre usuari mitjà, i amb els quals puguem arribar més fàcilment a acords de reciprocitat en la negociació amb les companyies aèries.

Evitem començar la casa per la teulada. Això només produiria noves frustracions, que contribuirien a ofendre encara més el nostre ja de per si irritat estat d'ànim.

Article publicat al diari El País el 20 de març de 2007