

# Idees

## Aeroports i universitats



Andreu Mas-Colell

No fa gaire el *Times* de Londres donava compte d'un estudi sobre l'evolució de les ciutats britàniques en els darrers vint anys. Una conclusió ben notable assenyala, com a factors explicatius clau de l'èxit relatiu d'aquestes ciutats, els aeroports i les universitats.

Amb aquesta excusa dedico aquest article a aeroports i universitats en el context de Barcelona. És molt possible que em repeteixi. Però el tema s'ho mereix.

Pel que fa a aeroports, tenim un problema seriós, i que no explicaré de nou, amb el Prat. Afortunadament, sembla cosa acceptada (almenys entre nosaltres) que anem cap a alguna forma de cogestió del mateix. El terme cogestió és, però, molt imprecís i convé dedicar algun esforç a aclarir-lo. Ens acostem a l'etapa on la partida es decidirà en els detalls.

En primer lloc, hem de disposar d'una entitat jurídica ("Aeroport del Prat"), amb capacitat de contractació, comptabilitat pròpia, etc. S'ha suggerit que sigui un Consorci entre entitats públiques o semipúbliques (com les Cambres de Comerç). És una opció raonable. Ens convindria molt que la majoria del seu Consell el constituïssin institucions catalanes. El Consorci viurà, evidentment, en un entorn regulat. Però és important que el marc legal no sigui més restrictiu a Espanya que a altres països europeus.

En segon lloc, el Consorci haurà de disposar d'actius. Quins? N'hi ha d'intangibles, però els tangibles són decisius: terrenys i equipaments (incloses les terminals). La següent no és una qüestió menor: quan es constitueixi el Consorci, de qui serà la propietat (o el dret d'ús per a molts anys, que ve a ser el mateix) de terrenys i equipament? Si la resposta és d'Aena, no anem bé. Que el Consorci rebi la transferència del capital tangible de l'aeroport és més important que la participació de capital privat. De fet, la presència d'aquest en el Consell del Consorci podria fer difícil justificar la transferència.

Respecte al capital privat, un aclariment: el funcionament

**"La tradició universitària catalana ha reclamat la via contractual des de fa més d'un segle. Ara que ja la tenim, per què no fem un cop de cap i la fem triomfar?"**

d'un aeroport implica la realització d'una multitud de serveis. Aquests es poden proveir per empreses privades i és més que probable que aquesta fos la manera adequada de fer-ho.

I què podem dir sobre universitats? Fer de Barcelona una capital de l'educació superior europea és a l'abast. En alguns àmbits (el de la formació empresarial n'és un) ja hi som. En d'altres caldrà esforçar-se. De quina manera?

En primer lloc caldria abocar-se cap a la formació postgraduada. És molt possible que l'anomenat procés de Bolonya generi una dinàmica important de mobilitat i competitivitat en aquest àmbit. Els grans referents universitaris del futur seran sens dubte els que hagin sabut treure partit d'aquesta nova si-

Sembla cosa acceptada (almenys entre nosaltres) que, pel que fa als aeroports, anem cap a alguna forma de cogestió.



tuació.

En segon lloc, seria d'interès que les nostres universitats s'inclinessin decididament en el tema de la contractació permanent de professorat cap a un model de base laboral per sobre del model vigent de base funcional. Un efecte seria, per exemple, una situació on la contractació des de fora d'Espanya esdevindria comuna. La via laboral ja està oberta. No hi ha impediments legals. Crec que una vegada una proporció important del professorat universitari permanent sigui laboral (potser el 20%), el procés s'accelerarà i els residus de restriccions legals (no poder ser rector, per exemple) desapareixeran. L'únic problema en tot això és que el *tiping* també pot funcionar en direcció contrària. Però vull ser optimista. Els propers set o vuit anys (en què encara serà vigent el Pla Serra Hunter d'estímul a la via contractual) seran claus. La tradició universitària catalana ha reclamat la via contractual des de fa més d'un segle. Ara que ja la tenim, per què no fem un cop de cap i la fem triomfar?