

Idees

L'aeroport, una altra vegada



Andreu Mas-Colell

L'article d'avui havia de ser sobre clústers i xarxes, però haurà d'esperar al mes que ve. Acabo d'arribar d'Alemanya, de l'aeroport de Frankfurt, amb Lufthansa. En el nostre aeroport del Prat, he ajudat uns homes de negocis japonesos a decidir si recollien els equipatges a la terminal A o a la terminal B, una decisió a la qual no estan acostumats. Els he enviat a la B i em queda el dubte de si no m'hauré equivocat i potser encara estan allí, perduts pels passadissos tot cercant on recollir les seves maletes. En arribar a casa llegeixo els diaris dels darrers dies. Veig que s'anuncien decisions importants sobre l'aeroport per a les properes setmanes i no em puc estar de repetir-me. Als que som de professió acadèmica això ens fa una mica d'angúnia. Però els que hem passat per la política sabem que cal fer-ho.

Treballs recents de Bel i Fageda, i de Tremosa, ens han deixat ben clar que en el tema del control de l'aeroport ens hi va molt. Un aeroport subordinat a una política que en privilegia un altre arrossegarà inevitablement el seu territori cap a un nivell inferior de qualitat. La Graduate School of Business de la Universitat de Chicago va instal·lar uns anys la seva seu europea a Barcelona. Imagineu-vos una de les raons importants per la qual se'n va anar, i penseu en els que ja no han vingut, i en els que ja no vindran.

Totes les forces vives catalanes diuen que el nostre gran projecte nacional és fer de Catalunya un país de primera. Doncs bé, que ningú s'enganyi: Catalunya no serà un país de primera si no controla el seu aeroport i si no pot prendre, per tant, les decisions clau sobre el seu posicionament internacional (vols intercontinentals, etc).

En la negociació sobre l'Aeroport del Prat ens calen dues coses.

La primera és no negociar amb moral de derrota. Per començar, el tema de l'aeroport no s'ha de barrejar amb cap altre, perquè és més important que cap altre. Quan barregem estem creant, nosaltres mateixos, les excuses perquè ens concedeixin una altra cosa i no l'Aeroport del Prat.

Quan el barregem amb el port aconseguim (d'aquella manera) el port. Port i aeroport són d'importància molt diferent. El port és una estructura fonamental per a la logística del país. Però per l'aeroport és per on ens connectem amb les estructures cerebrals del món.

Quan el barregem amb l'aeroport de Girona i de Reus, estem preparant el terreny per el proper desencís: ens donaran aquests aeroports, però no el del Prat.



JORDI PLAY

El tema del control de l'aeroport l'hem de negociar obertament i sense cap estratègia de compromís a sobre la taula. Qui té a les seves mans transferir-ne el control ha de saber que no fent-ho l'interlocutor català queda despul·lat i humiliat, i, és clar, el negociador català també ho ha de saber. El negociador català que aconseguixi l'aeroport guanyarà molt crèdit, i si no l'aconsegueix, però negocia amb la cara ben alta, no el perdrà.

I en segon lloc cal que la negociació no es postergui més. Fer les coses bé vol dir, en bona part, fer-les ara, abans que, d'aquí unes setmanes, ens hagin venut les joies de l'àvia.

Sobre el contingut precís de la negociació no tinc cap proposta concreta a fer –no conec els detalls prou bé–, però, donades totes les consideracions anteriors i veient on som, sí que puc reclamar que qualsevol decisió, incloses les que es faran les properes setmanes, les prengui, amb publicitat i transparència, una comissió presidida per la Generalitat. Si no és així el resultat està cantat: consolidació d'un aeroport de segona per un país que, ai!, diu que vol ser de primera.