

Discurs de A. Mas-Colell a l'Acte Cívic sobre l'Aeroport de Barcelona, IESE, març 2007.

La ciutat de Barcelona, cap i casal de Catalunya, no és ni vol ser una ciutat de sostre baix. Entre les moltes implicacions d'aquesta afirmació n'hi ha una que avui és molt rellevant: cal treballar de valent per aconseguir que la nostra ciutat disposi d'un aeroport de sostre alt.

És potser paradoxal que a l'economia del coneixement que ens envolta i ens impulsa, els aeroports siguin infraestructures d'importància singular i creixent. Certament, les tecnologies de la informació ens permeten a tots, inclosos els qui resideixen a llocs molt remots, sentir-nos molt propers. En aquest sentit, són tecnologies que fomenten la igualtat entre territoris. Però el creixement espectacular de l'accessibilitat virtual no ha fet desaparèixer del món econòmic i social la demanda de contacte real i, per tant, la inclinació i la necessitat de viatjar. Més aviat sembla que l'ha augmentada, i amb ella, també ha augmentat la demanda de serveis aeroportuaris. I aquí ja no tenim un factor tendencial cap a la igualtat territorial. Els aeroports, és tècnicament inevitable, creen jerarquies i creen centres. I malauradament ho fan entorn a una necessitat, la d'accessibilitat aèria, que, com hem dit, és al centre mateix de les economies modernes. Es pot ser una gran ciutat sense port, però no es pot ser una gran ciutat sense un gran aeroport. Les idees que no entren per mitjans electrònics, les idees per tant que van amb les persones que viatgen, entren per l'aeroport. I amb les idees hi entren les seues d'empreses i d'organismes internacionals, els centres de recerca, les escoles, els grans congressos,.... Els aeroports connecten directament amb el sistema nerviós d'un territori i d'un país.

Concloem doncs que Barcelona, si ha de ser gran, ha de disposar d'un gran aeroport. I el missatge que vull reblar a les paraules que segueixen es el següent: un aeroport només pot ser gran si a més de terrenys, de pistes, d'edificis, etc, disposa d'una estructura de

gestió que controli aquests actius i que es mogui, exclusivament, per als interessos del territori.

En aquest respecte, però, ens trobem en una situació patològica. L'aeroport del Prat, com els aeroports de tots els territoris del món, hauria de ser, entre d'altres coses, una eina al servei de la competitivitat del seu territori. Però avui, i això deu passar a molts pocs territoris del món, l'aeroport del Prat no està dirigit des de la prioritat als interessos i a la competitivitat del seu, del nostre territori.

Siguem clars i explícits: en el tema de l'aeroport un aspecte decisiu és la necessitat de disposar d'una institució, diguem-ne consorci, que tingui un control complet sobre els seus actius i passius, i que compti amb una majoria del territori en els seus òrgans de govern. Establir que els representants del territori disposin del control de la institució hauria de ser previ a les grans decisions estratègiques: sobre el grau de privatització (que, al meu entendre, hauria de ser considerable), sobre la forma que aquesta ha d'adoptar, sobre els acords contractuals amb operadors aeris, o sobre les característiques de les inversions futures.

Control complet vol dir la propietat, o equivalent en termes de drets d'ús, dels actius i l'accés no subordinat a l'estructura de coordinació mundial del transport aeri. Lògicament, assumir els passius és, també, part del paquet del control: en el nostre cas, el deute generat per la construcció de la nova terminal no serà petit. Afegiria el mateix pel que fa a obligacions com la de facilitar l'accessibilitat d'altres territoris. Ara bé, em sembla que si l'aeroport no disposa del control dels actius, la capacitat de condicionar el seu desenvolupament per part dels qui siguin propietaris d'aquests serà molt elevada.

La majoria territorial també és necessària. Tinguem en compte que l'expertesa, l'experiència i la informació són a mans del propietari actual. Aquests tres factors són fonts enormes de poder. Un procés de decisió portat per aquest i on les nostres institucions només "participen", o "són escoltades", o "tenen una influència

important”, o “pesen molt”, no ofereix garanties. Pot ser un procés “transparent”, però ai!, quan un mur opac s’aclareix i es fa transparent, veiem el que hi ha a l’altra banda del mur alhora que deixem de veure el mur. Però el mur segueix allí.

La garantia de què les decisions estratègiques entorn a l’aeroport serveixin els interessos territorials catalans és que la decisió la prenguin els representants d’aquests interessos. Transferir-los la capacitat de decidir des d’aquí seria la conclusió lògica si s’acceptés el principi que l’aeroport del Prat no ha d’estar limitat en la seva capacitat de servir al seu territori.

La constitució d’un consorci amb control complet i direcció des del territori és, com he dit, necessària. Però no he dit, ni dic, que sigui suficient per a l’objectiu de disposar d’un aeroport de primer nivell, indispensable per a un país de sostre alt. Jo no sé si arribarem a tenir un aeroport intercontinental, o quan el tindrem, o, fins i tot, si aquest ha de ser l’objectiu. Tampoc sé si, de moment, ens convé que el nostre aeroport de connexió sigui Madrid, o Frankfurt, o Londres. Em falta coneixement tècnic per fer afirmacions d’aquesta mena. Però sí que sé que, a igualtat de condicions a l’entorn econòmic i regulatori, o sigui en els “mercats”, acabarem més ben situats si disposem de la possibilitat de rendibilitzar els nostres actius i de negociar acords i paquets contractuals des d’una posició de control del nostre aeroport. Els mercats evolucionaran com ens tenen acostumats: a gran velocitat. A deu anys vista l’única certesa és que hi haurà sorpreses. En aquest marc ens convé portar el timó de la navegació. Només així Barcelona podrà assolir el millor aeroport que li sigui estructuralment possible. Per a aquesta fi, no ens ajuda que un altre negociï en el nostre nom, sobretot si, a més, tenim raons serioses per creure que aquest altre no és realment el nostre agent.

En definitiva, doncs, no reivindicuem més que el dret de l’aeroport del Prat a competir en igualtat de condicions. I ho fem, afegeixo, tot fent notar que l’exercici d’aquest dret, per part nostra i per part d’altri, seria també molt saludable per a l’eficiència i la

productivitat de l'economia espanyola globalment considerada. En qualsevol cas, sabem que competir no és fàcil, que implica prendre riscos i decisions difícils. I que no dona resultats immediats. Per cert: en aquests moments, plantejar el tema en termes de resultats immediats –de l'estil de dir que anirem amb els operadors que ara ens ofereixin uns compromisos espectaculars–, és una variant del “tot o res” a la que no ens hauríem de deixar portar. No n'hi haurà, de grans resultats immediats. La tasca de fer de l'aeroport del Prat un aeroport de primera no serà curta i no serà senzilla. I podem fracassar.

Però no sóc pessimista: el fracàs no està predeterminat. Aquest és un país amb vitalitat i força, un país que històricament ha acceptat reptes difícils, i ha reeixit. Ara en tenim un de doble: hem d'aconseguir el dret a competir i, una vegada aconseguit, hem de saber competir. Però és segur que fracassarem en el segon si no ens en sortim en el primer: no podrem competir si no tenim la possibilitat de fer-ho.

Vull acabar amb una crida per mantenir l'esperit que avui ens aplega. La batalla, complexa, per a aconseguir el dret a competir en igualtat de condicions amb l'aeroport, l'hem de guanyar. Que els qui ens succeeixin no puguin dir de nosaltres que ens mancava la fermesa que els nostres besavis desplegaren ara fa un segle. Que no puguin dir que en un moment crucial ens va faltar ambició, que no vàrem lluitar prou, que ens vàrem acontentar amb compensacions secundàries o amb una foguerada emocional momentània. Que no puguin dir que ens vàrem desunir o que, en definitiva, ens vàrem resignar a ser un país de segona fila. L'objectiu que avui ens convoca és noble i és just: fer que l'aeroport de casa nostra torni a casa nostra. Ho aconseguirem si treballem, com ens deia Vicenç Vives tot citant Maragall, “amb la fe dels qui no temen ni defallences ni incomprendions; dels qui, veient l'obra llarga, es disposen a realitzar-la amb una contribució personal i irrecompensable, hora a hora, dia a dia”.

Moltes gràcies.