

# Tremosa: 'Un país sense aeroport intercontinental no figura al mapa del món'

VilaWeb avança en exclusiva la introducció del llibre 'Estatut, aeroports i ports de peix al cove'

El nou llibre de l'economista [Ramon Tremosa](#) ([Edicions 3i4](#)), titulat 'Estatut, aeroports i ports de peix al cove' es presenta a Barcelona, a l'Hotel Avenida Palace, avui a les vuit del vespre, i d'aquí a uns pocs dies arribarà a les llibreries. A l'acte de presentació, d'accés lliure, hi parlaran [Salvador Cardús](#), Francesc Sanuy i [Eliseu Climent](#). VilaWeb us ofereix en exclusiva la [introducció](#) del llibre i, a continuació, una entrevista amb l'autor.

- **Quina importància estratègica tenen els ports i els aeroports per al nostre país?**
- - La mundialització representa un creixement molt gran dels intercanvis econòmics i comercials i, per tant, un augment espectacular dels desplaçaments entre països i entre continents. Els especialistes en mundialització estan d'acord en una cosa: avui, un territori, una regió o un país sense un aeroport intercontinental no figura al mapa del món. Així, per exemple, fer congressos mundials a Barcelona, com el 3GSM i el de cardiologia, o acollir la seu d'una multinacional a casa nostra, tenen els dies comptats, si l'aeroport del Prat no és capaç d'oferir vols directes a altres continents, com fan Barajas i totes les ciutats europees de característiques similars a les de Barcelona. Dels ports, se'n pot dir això mateix: si els ports de Barcelona o València no estan connectats per trens de mercaderies amb els mercats europeus, mai no deixaran de ser ports locals i no podran optar a captar una part del comerç que prové de l'Àsia, un 80% del qual entra pels ports del nord d'Europa: encara que hagin de fer tres dies més de viatge, la ràpida intermodalitat amb el tren els fa més competitius. Això també passa a Itàlia: el port de Milà no és Gènova, sinó Rotterdam.
- **- El model espanyol de ports i aeroports és especialment centralista?**
- - L'estat espanyol encara manté avui un model aeroportuari que prové directament del franquisme i que no ha tingut modificacions d'estructura. S'ha modernitzat molt, però és un model atípic i únic al món desenvolupat: és centralitzat i no hi participen ni el sector privat ni els governs regionals i locals. A molts països europeus, els governs regionals i locals disposen del percentatge majoritari de la gestió dels aeroports i el govern central no hi pinta res; després, els governs locals i regionals poden optar per privatitzar totalment o parcialment la gestió (Frankfurt) o bé mantenir-la íntegrament en mans del sector públic regional i local (Munic). Gràcies al centralisme d'estat, que

explica que la Comunitat de Madrid creixi molt per sobre de les altres autonomies, el govern central sols preveu una única porta intercontinental a Espanya: Madrid-Barajas. Les inversions així ho acrediten: de 1994 a 2003, Madrid va rebre el 58% de tota la inversió pública estatal (i això sense comptar la T4, que superarà els 7.000 milions d'euros). Tots els altres aeroports espanyols són simples alimentadors de Barajas, que concentra la majoria dels vols intercontinentals: aquests vols són els que més beneficis generen i més taxes paguen a l'aeroport i responen al perfil de turista que més gasta a les botigues.

- **- Fins a quin punt és realista de reclamar-ne el traspàs?**

- L'estatut va ser retallat a Madrid en aquest punt transcendent: es va retirar del text amb la promesa que, ben aviat, el govern central presentaria al Congrés dels Diputats una llei de descentralització dels aeroports. Recordem que ERC va dir durant dos mesos que, si es respectava l'estatut del Parlament en aquest punt, s'afegiria al 'sí' a l'estatut. Però després del referèndum el govern espanyol no té gens de pressa i la complicació del tema basc i la proximitat de les eleccions municipals i generals faran que aquesta llei s'ajorni per a la legislatura següent. El govern guanya així un temps preciós per a deixar lligada i ben lligada la futura concessió de la nova terminal de l'aeroport del Prat. En aquest context, la pregunta clau és saber a qui es concedirà la nova terminal de l'aeroport del Prat, que s'acabarà l'any vinent. Les concessions avui les fa AENA, que depèn al 100% del Ministeri de Foment, és a dir, del govern espanyol. Si s'assigna a Clickair, filial de baix cost d'Ibèria, no hi haurà espai perquè el Prat pugui acollir Lufthansa, que fa anys que demana instal·lar a casa nostra el seu hub de vols intercontinentals del sud d'Europa. Això, fins i tot Germà Bel, ex-diputat del PSC a Madrid i expert en aquest tema, ho considera un desastre per al futur de l'economia catalana. Tots els consorcis que es vulguin vendre seran paper mullat, especialment si el govern espanyol hi manté el paper majoritari. L'aeroport del Prat, malgrat aquest model que limita força la seva expansió, és un aeroport molt dinàmic, s'ha situat entre els vuit primers d'Europa en volum de tràfic aeri i podria esdevenir un dels grans 'hub' intercontinentals europeus. Però cedir la gestió i els beneficis del Prat a la Generalitat, obligaria a tancar bastants aeroports espanyols que es mantenen gràcies als beneficis d'aquest.

- **- Per què no se saben els resultats econòmics dels aeroports?**

- L'estat espanyol disposa d'un dels millors sistemes informàtics del món (el de l'Agència Tributària n'és un bon exemple). AENA segur que té aquesta informació i que controla en temps real tot allò que entra i surt de cada aeroport. Però aquestes dades no es difonen, com tampoc les balances fiscals. Avui se sospita que 33 dels 41 aeroports espanyols tenen pèrdues, tal com presentem al llibre a partir d'una filtració d'informació obtinguda recentment pel diputat Joan Puigcercós del Ministeri de Foment espanyol. A més, una tercera

part del negoci d'Ibèria prové del pont aeri Madrid-Barcelona-Madrid. Si Barcelona tingués un aeroport intercontinental potent, una part d'aquest negoci s'acabaria i Ibèria no podria prestar molts dels seus vols deficitaris que avui manté a ciutats com Santander, Melilla, Badajoz... i en algunes altres que en règim de mercat mai no tindrien justificada l'existència d'un aeroport. Per aquest motiu l'AVE entre Madrid i Barcelona, que no és casual que tingui vint anys de retard, mai no serà un tren d'alta velocitat en el sentit europeu del terme i no anirà a 350 quilòmetres l'hora: no es pot ensorrar el pont aeri més rendible del món! Entre París i Marsella hi ha 800 quilòmetres però el TGV avui ja capta el 70% dels desplaçaments, i cada any guanya més passatgers a l'avió. Això, Ibèria i AENA no s'ho poden permetre.

– Recursos:

- + Web de [Ramon Tremosa](#).
- + 'Estatut, aeroports i ports de peix al cove': [introducció del llibre \(pdf\)](#).
- + Diari Avui: [El model AENA causa pèrdues a 33 dels 41 aeroports espanyols \(22-11-06\)](#).
- + Ramon Tremosa: [articles a la premsa](#).
- + Bloc Saül Gordillo: [Llibre de Tremosa sobre l'Estatut, aeroports i ports \(23-11-06\)](#).
- + Di@ri Mataró: ['Les independències les fan els criolls'](#) (Albert Lladó entrevista Ramon Tremosa).