

1 » **PROJECTE DE LLEI
D'AEROPORTS I HELIHORTS**

Té com a objectiu regular les infraestructures de transport aeri i les competències en matèria aeroportuària del Govern, que exercirà principalment a través de l'ens Aeroports Públics de Catalunya i que li atorga l'Estatut. Així, s'hi han de sumar els aeroports de Lleida-Alguaire, el de la Seu d'Urgell i el futur aeroport empresarial-corporatiu. D'aquesta manera, el Projecte de llei se suma i completa altres instruments que amb aquest objectiu ha impulsat recentment el Govern com el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya i la societat Aeroports Públics de Catalunya.

2 » **VALORACIÓ DE L'APUJADA
D'IMPOSTOS**

Bel considera que tant en política com en la vida és important ser consistent. Per tant, si un govern duu a terme una determinada actuació, n'ha d'assumir les conseqüències. Quan fas una expansió pressupostària, has d'apujar impostos. Una altra cosa és contenir la despesa i no apujar els impostos, ja que els impostos tenen efectes contractius en l'economia. La política d'ingressos ha de ser coherent amb la política de despesa. Apujar impostos és dolent pel creixement econòmic, per tant, el que no es pot fer és mantenir el nivell de dèficit públic de 2009, que és rècord. Vivim una bombolla de deute públic i s'ha de solucionar.

3 » **QUÈ SUPOSA SPANAIR PER A
L'AEROPORT DEL PRAT?**

És l'última oportunitat que li quedava a Barcelona a curt termini. Spanair és una companyia que opera en xarxa convencional amb Star Alliance, l'aliança més gran del món, i això comporta vols amb valor afegit. Des de Barcelona no podem estar connectats amb tot el món, per tant, és important que arribem a tot arreu on puguem arribar directament, però allà on no sigui possible, és rellevant que puguem fer les connexions amb la màxima eficàcia possible. Tot i que el sector és complicat, les expectatives són grans. Spanair s'està consolidant com a companyia amb base a Barcelona.

Germà Bel**Catedràtic d'Economia Aplicada a la UB****«Els aeroports
i les infraestructures
són indispensables
en el món global»****POL PAGÈS****Les infraestructures d'un país determinen la seva economia?**

Són un dels elements determinants del funcionament de la seva economia i un factor fonamental en la integració als mercats mundials. I com més ben integrat estàs millor funciona el teu sistema econòmic i més oportunitats tens de desenvolupar els teus avantatges comparatius, de créixer i cohesionar-te. Per tant, no és el factor determinant, però sí que és un dels factors dels determinants en el funcionament de l'economia.

Com poden condicionar la integració i l'articulació al món?

Per una banda, influint en el cost de fer la teva producció de béns i distribuir-la. Cada dia moltes persones van a treballar al lloc de treball, les mercaderies surten cap als mercats... Per tant, si el sistema d'infraestructures i transport permet que això es faci de manera flexible els costos seran raonables i millorarà la productivitat en temps i diners. Per estar ben situats als mercats internacionals, hem de tenir bones infraestructures de llarga distància que ens permetin fer aquest trànsit dels nostres productes i persones. També a nivell de benestar és important tenir bones comunicacions, no sempre estem treballant, per tant, a millors comunicacions més benestar.

«El problema dels aeroports és que els controli una administració, però amb el canvi de model la gestió millorarà»

Les infraestructures tenen més pes ara que fa vint anys?

Sí, per descomptat. Si alguna cosa caracteritza el món globalitzat (que continua globalitzant-se) és l'augment dels fluxos d'intercanvi: de persones, de mercaderies, d'idees... I aquests fluxos tenen el cost del transport, sigui en dades, veu, idees, mercaderies, etc. Per tant, si s'incrementen els fluxos d'intercanvi és molt important tenir un bon funcionament dels sistemes de transport. De fet, un dels requisits de l'avenç de la globalització és que es redueixin els costos i es millori la qualitat dels transports. Davant d'això els països s'han de posicionar: si progresses menys que la resta perds pistonada, si ho fas més que la resta, avances.

Un país petit en el món globalitzat pot articular més fàcilment l'economia per ser més adaptable al món canviant?

Un país petit té un problema d'escala en



GERMÀ BEL

Les Cases d'Alcanar, 1963

Llicenciat en Economia per la UB, Màster en Economia per The University of Chicago i Doctor en Economia per la UB. Catedràtic d'Universitat. Professor visitant a la Cornell University l'any acadèmic 2004-05. Investigador visitant a Harvard University (KSG) durant el curs 2005-06. Professor invitat a la Barcelona Graduate School of Economics des de 2007. Investigador visitant a l'European University Institute (Florence School of Regulation) durant maig-juliol 2009.

ESQUERRA

molts béns i serveis, però li desapareix quan està integrat dins una unió econòmica (com la UE). Quan s'hi està integrat, en termes econòmics, desapareix substancialment la diferència entre país petit i gran.

En què consisteix aquest problema d'escala?

Al llarg de la història hi ha hagut processos d'unió política, d'eixamplament de mercats, de suprimir duanes per poder produir escales més grans i ser més competitiu. Quan estàs en un mercat integrat per 500 milions de persones la teva singularitat política de tenir 5 o 50 milions de persones desapareix. La rellevància la té des del punt de vista econòmic, perquè pots aprofitar un mercat de 500 milions que et permet treballar a escala, que et permet produir qualsevol producte produint més, poder tenir més trànsit, sense passar per barreres.

Vostè ha sigut molt clar a l'hora de parlar en matèria d'aeroports. Quin és el model que vostè proposa?

M'agrada el model alemany amb condiment italià. M'agrada un model on no hi ha la dualitat govern

«Els governs locals han estat els més sensats de tota la democràcia i han de tenir més pes en la gestió dels aeroports»

central-govern regional. Per a mi el problema no és quina administració els controla. Precisament el problema dels aeroports és que els controla alguna administració. A Alemanya cada aeroport es gestiona individualment. En el cas de l'aeroport de Munic (que és l'aeroport amb més control públic) el 51% el controla el govern regional, un 26% la ciutat i el 23% restant, el govern federal. Però la gràcia és que aquest aeroport no controla els altres aeroports de Baviera perquè cadascun es gestiona independentment dels altres. Però en d'altres aeroports l'administració predominant és el *länder* o la ciutat, i en alguns fins i tot hi ha una participació moderada del sector privat.

I pel que fa al condiment italià?
M'agrada el matis italià perquè posa

molt d'èmfasi en les administracions locals, que no són municipals, són locals, vinculades a un territori petit. Perquè crec que han de ser aquestes administracions les prevalents en els aeroports, no forçosament com a gestores directes, sinó com a administracions preferents a l'hora de prendre decisions.

Per què?

Una administració regional pot tenir la temptació de controlar tots els aeroports, com és el cas a Catalunya. Més políticament correcte que AENA, però seguint un patró molt similar. Com a govern regional tens una temptació a voler-ho controlar tot. En canvi, com que a nivell local un aeroport no pot controlar un aeroport veí, això implica cooperació. Els acords han de ser des de la voluntat de cada cas. Al final, un aeroport és una infraestructura territorial, ni és regional, ni és nacional... només serveix interessos territorials, ni a competències polítiques, ni a governs.

Hi ha el risc que el localisme comporti cert camp qui pugui?

No, els governs locals han estat els més sensats de tota la democràcia,

els fets ho demostren: són els que més han crescut en serveis sense créixer en diners; els que més han practicat la contractació externa, que és una bona mostra de reforma. La societat s'ha de posar d'acord on un aeroport fa més falta. Això és una decisió política i social. Aleshores des de l'Administració tens un catàleg d'aeroports que has de subvencionar sigui rendible o no. Per exemple, a La Gomera hi ha aeroport tot i no ser rendible, però és que si no, no hi ha gaire alternatives de transport que garanteixin una mínima qualitat de vida als seus habitants.

Com valora la Llei d'aeroports i heliports de Catalunya?

La llei és políticament més correcta perquè presenta algunes millores respecte el model espanyol, com ara els consorcis locals. Però pel que fa a preus o inversions continuaran depenent d'una empresa pública que es diu Aeroports de Catalunya. La llei és un bon resum del nivell màxim de reforma d'AENA a què el govern espanyol està disposat. Tot i les millores, la Generalitat se situa en la mateixa lògica que AENA, en la gestió integral dels aeroports en comptes de la gestió individualitzada.