

Companyia o aeroport?

XAVIER ROIG | Actualitzada el 02/02/2012 22:00

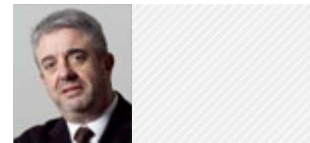
El fracàs de Spanair hauria de portar-nos a reflexionar sobre dos fets que alguns ara volen ignorar: el rol dels estats en la creació, el desenvolupament i, finalment, la privatització de les companyies aèries; i la impossibilitat d'aconseguir la gestió de l'aeroport del Prat.

La creació de les companyies *de bandera* (Iberia, Air France, Lufthansa...) era considerada, fa uns anys, un afer d'estat. Un estat nació havia de tenir una companyia d'aviació. De la mateixa manera que tenia himne i bandera. Aquestes companyies, amb la seva infraestructura, enllaços i serveis, són les que van consolidar el que ara denominem *hubs*. És a dir, grans aeroports d'enllaç on aquestes companyies tenien els seus centres d'operacions. En resum, els *hubs* han estat creats pel nacionalisme d'estat. El govern de torn posava la infraestructura (l'aeroport) i la companyia (que també era pública) el farcia de vols i serveis. Tot en un mercat protegit. Arribat un moment determinat, les companyies aèries públiques van haver de ser privatitzades i l'espai aeri liberalitzat. Però la xarxa de funcionament bàsic (els *hubs*) ja havia estat determinada: París, Madrid, Zúric... Tots els estats havien pres posicions. En aquest sentit cal reconèixer que Espanya va dur magistralment la privatització i internacionalització dels seus monopolis. Telefónica n'és un clar exemple. Iberia també. Però, esclar, abans havien estat construïdes amb els diners de tots.

Per això indigna que alguns elements locals manifestin el seu rebuig a l'operació Spanair perquè la consideraven una "operació nacionalista". Són els que defensen el darwinisme de determinats sistemes després que, sobre ells, s'hi hagi projectat l'intervencionisme més desvergonyat. Com ha succeït amb la nostra llengua. Durant segles es prohibeix, es persegueix, es desprestigia, es contamina amb immigració desproporcionada i, després, quan aquest idioma està lesionat i convalescent, es reclama llibertat d'elecció i lliure supervivència lingüística. D'aquests a Espanya n'hi ha molts. Però els pitjors són els d'aquí. Ara addueixen que practicar el nacionalisme aeri és un disbarat. Sí, però: no ho va ser, abans? I ells, on eren?

Molts ens ensumàvem que l'operació Spanair era equivocada. I vam callar per no perjudicar les mínimes possibilitats d'èxit. Era un projecte a què no només s'hi van arrambar mals companys de viatge del catalanisme que acostumen a apuntar-se èxits amb els diners d'altres (parlo dels cacics de Turisme de Barcelona), sinó que, donada la situació de l'aeroport del Prat, era com invertir a moblar un pis on el propietari és el teu enemic. Perquè estem davant del fracàs d'un experiment que s'ha volgut aplicar per solucionar un fracàs anterior: no haver aconseguit que Barcelona gestioni el seu aeroport. A Milà no li han calgut operacions d'aquest tipus. Si ha pogut sortir-se'n, malgrat l'enorme sotragada de cancel·lacions de vols que va dur a terme Alitalia fa un temps, és perquè sempre ha pogut gestionar els seus aeroports. Eslucar que els empresaris milanesos mai haurien ajudat a construir un *hub* a Roma mitjançant un pont aeri. Sense necessitat de ser nacionalistes, als empresaris milanesos els sobra la dignitat que a les nostres elits de la Transició els ha faltat.

Per això, no convé distreure l'atenció. Al capdavant, el cost públic en l'operació Spanair només equival a tres dies d'espoli fiscal. Un espoli que segur que no denunciem els que ara critiquen el fracàs de Spanair. I és que per Barcelona corren massa elements que tenen interessos particulars a la resta d'Espanya. I



Tots els articles de:
[Xavier Roig](#)