

# Diàleg

**AVUI+**  
Des del 1976

 CORPORACIÓ CATALANA  
DE COMUNICACIÓ S.L.

 ANTONI CAMBREDÓ, president executiu  
JOAN ODINA, conseller delegat  
CARLES FLO, director general  
IVAN GRAU, director financer  
ORIOI GALLISSÀ, director comercial  
JOAN SERRA, director de producció  
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució  
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**GUANYAR NOUS USOS  
I ACTIVITATS**

 Ramon Tremosa  
i Balcells

 Professor de teoria econòmica a la UB  
www.ramontremosa.com

**EN SÍNTESI**

## La foto dels reis

# L'aeroport d'Òdena

L'aeròdrom d'Òdena, a tocar d'Igualada, té avui una pista de 900 metres de llargada i el seu pla director preveu allargar-la fins a 1.140 metres. Aquest aeròdrom, avui dedicat a l'aviació esportiva, ocupa una superfície de 34 hectàrees i el pla esmentat preveu ampliar-lo fins a 36 hectàrees. Amb una ampliació tan modesta, però, serà difícil aconseguir els objectius teòrics del nou pla director, que persegueix guanyar nous usos i algunes activitats d'aviació general per a la comarca.

**LA UNIÓ EMPRESARIAL DE L'ANOIA** va organitzar aquest juliol una jornada al voltant del futur de l'aeròdrom d'Òdena, per estudiar si aquest pot rellançar l'economia comarcal. Devastada per la crisi del sector tèxtil, l'Anoia no ha trobat un nou sector d'activitat per a créixer com altres comarques veïnes. En aquest context, disposar d'un aeroport ja construït amb un cert potencial per créixer és un gran actiu, atès que els aeroports determinaran la localització dels nous negocis i del desenvolupament urbà, en el segle XXI, en un grau superior a com les autopistes la van determinar en el segle XX, els trens en el segle XIX i els ports en el segle XVIII. En el cas d'Òdena s'hi podrien potenciar alguns usos logístics i comercials, de petita paqueteria i de productes de poc pes, però d'elevat valor afegit, així com també s'hi podria desenvolupar el creixent i lucratiu negoci de l'aviació corporativa i privada. De fet, aquests vols potser aviat seran expulsats del Prat perquè aquest ja s'acosta a la plena capacitat. El director general de Ports i Aeroports de la Generalitat, Oriol Balagué, aquest estiu ja ha parlat de la necessitat de construir un nou aeroport per a aquest tipus de vols a prop de Barcelona.

**MANEL NADAL, SECRETARI GENERAL** per a la Mobilitat, va declarar al *Diari d'Igualada* el passat 27 de juliol que la proposta de convertir l'aeròdrom d'Òdena en aeroport no tenia cap sentit: "amb una pista de 1.140 metres no es poden acollir vols, atès que la pista presenta problemes d'accés". Certament, qui s'ha envolat des de l'aeròdrom d'Òdena sap que l'avió ben aviat ha de remuntar el castell encimbellat de la Pobla de Claramunt en direcció sud. I en direcció nord la pista topa amb la autovia A-2 que enllaça Barcelona i Lleida, fet que sembla limitar-ne l'allargament. En molts aeroports d'arreu del món, però, les autopistes passen justament per sota d'una pista de vol: és més fàcil que una carretera s'adapti a un aeroport que no pas un aeroport a una carretera. Si això s'apliqués a l'aeròdrom d'Òdena, soterrant només 200 metres l'A-2 per fer-la passar per sota de la pista de vol, aquesta es podria allargar cap al nord fins a arribar a 2.000 metres de llargada: a l'altre costat de la A-2 hi ha camps i prats i l'Ajuntament d'Òdena hi té reservats terrenys per a futurs usos vinculats a l'aeròdrom. Amb una pista de 2.000 metres Òdena podria satisfer plenament les necessitats de l'aviació corporativa i privada, així com també algunes necessitats logístiques: avui hi ha empreses catalanes que han de descarregar mercaderies als aeroports de Vitòria i Saragossa i portar-les en camió a Catalunya. I atès que la A-2 és de titularitat del ministeri de Foment, ja tenim qui paga la missa: si més no, que no haguem de tornar a sentir el senyor



CARLOTA BOADA

**“Amb una pista de 2.000 metres Òdena podria satisfer plenament les necessitats de l'aviació corporativa i privada, així com també algunes necessitats logístiques”**

Víctor Morlán, secretari d'Infraestructures, que ara habita entre nosaltres, que "abans no s'invertia a Catalunya per manca de projectes d'inversió". Aquesta frase humiliant Solbes ja la va dir el setembre passat.

**SI CONSIDEREM FLANDES COM UN REFERENT** logístic de Catalunya, atès que són dos territoris amb poblacions semblants, quan es comparen els tràfics de mercaderies en tren o en avió les proporcions són de 10 a 1: cada dia del port d'Anvers surten 220 trens, per només 18 del de Barcelona; l'aeroport de Brussel·les l'any 2004 va moure 660.000 tones i el petit aeroport flamenc d'Ostende en va moure 108.000, mentre que l'aeroport del Prat en va

moure només 80.000. Per a desenvolupar la logística a Catalunya cal molt d'espai i no sobra cap comarca ni cap conca al voltant de Barcelona, ni temps ni diners per a aeroports nous de trinca. Igualada és potencialment molt atractiva per a l'aviació corporativa i privada: per la A-2 en vint minuts s'arriba a l'avinguda Diagonal de Barcelona. Igualada també disposa d'un enllaç per tren amb Barcelona, que avui cobreix 60 km en 95 minuts: si algun dia en aquest país els trens s'han de moure com a Europa, ja hi tenen la via feta.

**UN PRESIDENT D'UNA CAMBRA DE COMERÇ** m'explica que les inversions de la Generalitat dels propers anys a la seva comarca dependran del nombre de diputats de la comarca al Parlament català; més ben dit, dels diputats que integren la majoria al govern. Potser aquesta és la dissort actual de la comarca d'Anoia. Catalunya en això no és gaire diferent d'Espanya, per a la qual el mateix conseller Castells ja hi va determinar, com a variable significativa per explicar la inversió pública de l'Estat per territoris, la "productivitat electoral". Tot i això, la ubicació de l'aeròdrom d'Òdena és immillorable: propera als ports de Barcelona i Tarragona; nus d'intersecció de la A-2 amb el futur eix de Manresa a Vilafranca, que passarà a tocar de l'aeròdrom; via de tren a Barcelona i a vint minuts del centre financer de Barcelona i del Vallès. Si els germans Nadal fossin d'Igualada la resposta negativa seria la mateixa?

 Marçal  
Sintes


**No m'agrada la violència. Ni la física ni la simbòlica. Ho dic al fil del episodi de la crema fa una setmana a Girona d'una fotografia dels reis d'Espanya. Espero que cremar imatges no es converteixi en una moda i no haguem de veure com, a més de fotos dels reis, se'n cremen del president de la Generalitat o de Ronaldinho, posem per cas. Igualment, estic a favor de la llibertat d'expressió i, per tant, em sembla malament que algú pugui ser condemnat a dos anys de presó per haver calat foc a una fotografia. L'amor a la llibertat d'expressió es demostra, només, quan es tracta d'expressions que no ens agraden. La llibertat d'expressió no és tal si l'apliquem tan sols a allò que ens plau o no ens incomoda. Per tant, igual que als Estats Units no li passa res a qui crema una bandera nord-americana, a Girona o on sigui no hauria de passar-li res a qui crema una fotografia dels reis. Una tercera consideració, encara: el senyor o senyors que van cremar públicament la fotografia dels reis sabien, o havien de saber, que estaven cometent un delicte segons la legislació espanyola. I la llei és per a tothom, hi estiguem d'acord o no. Per tant, ni els implicats ni ningú no es pot estranyar que se'ls exigeixin responsabilitats, com ha anunciat ja que farà la fiscalia. Una fiscalia que, val a dir, últimament s'està esforçant molt a defensar la família real davant possibles calúmnies o injúries —com deuen recordar, no fa ni dos mesos va demanar el segrest de la revista *El Jueves* per la caricatura dels prínceps d'Astúries—, un afany que, la veritat, no crec que a la corona l'ajudi gaire.**

m.sintes@hotmail.com