

La burgesia catalana remunta per fi el vol

ENRIC HERNÁNDEZ

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, 1.02.09

"Resulta molt difícil parlar de la burgesia catalana com en parlàvem fa dècades. Avui em seria molt complicat identificar aquelles persones, la societat civil que en un moment determinat va assumir el lideratge econòmic, social i cultural." (Josep Piqué, 2003)

Poc es podia imaginar fa sis anys l'aleshores ministre i flamant líder del PP de Catalunya que, malaurada la seva carrera política, acabaria presidint una aerolínia amb seu a Barcelona --Vueling, en fase de fusió amb Clickair--, i que competiria amb una companyia de capital majoritàriament català, l'acabada d'adquirir Spanair. I això que no estava mancat de raó l'expresident del Cercle d'Economia, crític --com després ho han estat l'exalcalde Joan Clos i tants altres-- amb una burgesia catalana que, en un altra època pròspera i emprenedora, s'havia acomodat al plàcid negoci familiar i només mirava més enllà de les fronteres de Catalunya per queixar-se de l'escàs suport que rebia de Madrid.

Sembla que el furibund centralisme d'Aznar i el progressiu desencant amb Zapatero, sumats a una greu crisi que és la font de problemes però també d'oportunitats, han despertat de la seva letargia la societat civil catalana, amb un aburgesament (en la pitjor accepció del terme) que en els últims lustres estava sumint Catalunya en un estat de depressió que no per injustificat és més senzill de sanar.

L'aliança de les institucions locals amb el capital privat per prendre el control de la debilitada Spanair comporta riscos, però en primer lloc revela un canvi d'actitud positiu: el nostre empresariat ha advertit finalment que l'autogovern no era suficient per crear riquesa. Que ni l'Estatut, ni la inversió pública, ni un bon sistema de finançament --si és que s'aconsegueix-- garanteixen per si mateixos el creixement. Que la renaixença econòmica de Catalunya requereix que el sector privat, de la mà dels poders públics, abandoni el victimisme i recobri la gallardia que un dia el va caracteritzar.

Reflotar la nova companyia de bandera catalana exigirà molts diners i enginy, però també la contribució de l'Estat per convertir l'aeroport del Prat en el motor econòmic que necessiten Barcelona i Catalunya en conjunt. Corre premsa que Zapatero i la ministra Álvarez desencallin sense més demora la promesa descentralització de la gestió aeroportuària, sense la qual el hub intercontinental amb què somia Barcelona seguirà sent una quimera. I que, si cal en el futur, reassignin una altra vegada la T-Sud primant les aerolínies més compromeses amb el Prat. Iberia, controlada pel Govern d'Aguirre a través de Caja Madrid, disfruta a plaer de la T-4 de Barajas, pagada per tots els espanyols. ¿Pot ser que les companyies catalanes siguin de pitjor condició?