

# Volant en la direcció contrària



Mentre els aeroports de tot el món competeixen pels seus clients i per atreure les millors línies aèries amb una oferta individualitzada, les infraestructures de l'estat espanyol resten exclusivament a la mercè de l'ens estatal AENA. Si arreu es construeix un mapa aeri global, a l'estat s'alimenta la carcassa per blindar el centralisme, també dels aeroports.

**C**om en moltes més qüestions, en matèria aeroportuària l'estat espanyol també vola en la direcció oposada a la d'Europa i la gran majoria de països del món. És l'únic estat de la UE d'una certa dimensió i població on els aeroports es gestionen de manera totalment centralitzada i integrada i on la gestió i la propietat recau exclusivament en l'estat central. Els pocs països on els aeroports són gestionats de manera centralitzada i integrada mitjançant una única entitat pública, com és el cas de Portugal,



*gestió aeroportuària i implicacions sobre el territori* (2006). Fageda explica que “aquestes entitats es troben participades generalment per diversos nivells de govern, i sovint les entitats territorials en tenen la potestat de gestió”. Així doncs, afegeix, “es produeix un procés intens d’obertura a la participació del sector privat, tant si és en la propietat com, més sovint, en la gestió de la política comercial i d’atracció de companyies dels aeroports”.

Per als països amb més d’una ciutat de gran dimensió pot esperar-se una correspondència entre la jerarquia d’àrees urbanes i la jerarquia d’aeroports. És a dir, que el volum i l’abast geogràfic del trànsit d’un aeroport hauria de reflectir el pes econòmic i demogràfic de la corresponent àrea urbana del país.

### **Més bona gestió, més benefici.**

Aquest sistema de gestió aporta competitivitat i transparència en l’assignació de recursos, de manera que si un aeroport té unes pèrdues determinades, això no serà una informació oculta a la resta de competidors, i les administracions també tindran eines transparents per a mirar de sufragar el dèficit. A més, explica Xavier Fageda, “també ajuda a definir els objectius de cada aeroport. Si l’aeroport d’una destinació turística té molt d’interès a presentar-se davant d’un determinat públic, pot intentar atreure les aerolínees que més li convinguin. I els recursos que té assignats cada aeroport es relacionen més amb el volum d’activitat que generen. En el cas dels aeroports regionals, normalment han de recórrer als subsidis per finançar les seves operacions corrents”.

Sigui com sigui, destaca el professor Xavier Fageda, “no hem de pensar que l’aeroport persegueix el màxim benefici; els objectius finals són més complexos. A banda de l’explotació comercial pura, ha d’atendre les necessitats del territori on es troba”. Analitzant els models de gestió europeus, es fa palès que la gestió individualitzada es tradueix en una política proactiva envers el mercat, que a la llarga minimitza costos.

La justificació que històricament ha donat l’estat espanyol per tenir lligats tots els aeroports és que algunes in-

fraestructures mai no seran rendibles, i han d’alimentar-se de la caixa comuna que engreixen els grans aeroports. Però aquest argument queda desmuntat mirant al món. Els aeroports, més tard o més d’hora, “tendeixen a ser una activitat força rendible, i no cal tenir un volum de passatgers gaire gran per a generar beneficis”, sentència Fageda. Pel que fa a AENA, mai fins ara no havia recorregut als pressupostos generals de l’estat, perquè podia finançar-se amb els ingressos dels usuaris i les taxes que paguen les companyies per la seva activitat.

Tanmateix, des del 2004 va entrar en una dinàmica de pèrdues perquè les inversions tan potents que ha fet els darrers anys, de vegades desproporcionades –la T-4 de Barajas va costar 6.500 milions d’euro–, han dut l’ens públic a un deute que no pot sostenir.

### **El peatge centralista.**

Però si el món funciona en una determinada direcció, el sistema aeroportuari espanyol confirma l’excepció. La gestió integral d’AENA, que prioritza clarament Madrid com a centre neuràlgic de les comunicacions, ha creat un desequilibri històric entre el volum de trànsit de Barajas i el seu abast geogràfic.

L’ens públic espanyol ha sobreprotegit una companyia, Iberia, que continua rebent un tracte de favor com si encara fos una pública, i, amb la potestat de concedir o no permisos d’operacions (*slots*), ha imposat un peatge nefast que arracona el segon aeroport de l’estat espanyol per trànsit, Barcelona. Les grans companyies que efectuen vols internacionals són instal·lades a Barajas, i qualsevol que vulgui fer un vol de llarg recorregut més enllà de les destinacions bàsiques, resta obligat a pagar el peatge madrileny i a fer-hi escala procedent de l’aeroport català.

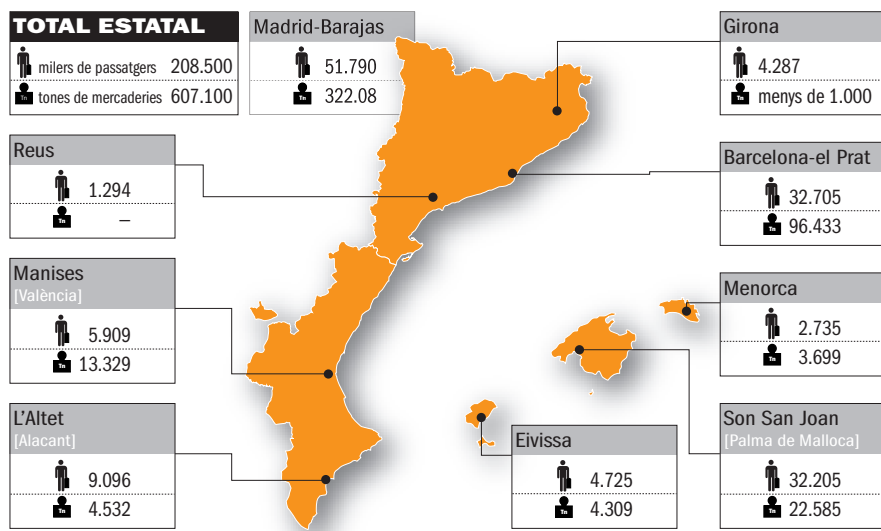
AENA ha utilitzat la política d’infraestructures governamental per introduir distorsions arbitràries en aquesta lògica jerarquia d’àrees urbanes i aeroports. Tot plegat ha fet que l’oferta en aeroports com el Prat o Manises, amb un trànsit entre els primers d’Europa, sigui inferior a la d’algunes altres àrees urbanes europees amb un pes econòmic i demogràfic similar.

Luxemburg, la República Txeca, Suècia, Polònia, Xipre, Letònia, Estònia i Lituània, tenen només un aeroport de grans dimensions i un mercat de vols domèstics força reduït.

La majoria de grans aeroports, doncs, són gestionats individualitzadament, amb una forta participació del sector privat, si bé la titularitat de la infraestructura pot continuar essent pública.

Xavier Fageda és professor d’economia de la UB i autor –juntament amb el catedràtic Germà Bel– de l’estudi *Aeroports i globalització. Opcions de*

## Trànsit als aeroports comercials el 2007



Font: Ministeri de Foment

I la situació no fa cara de millorar. Si res no canvia, cosa previsible perquè els dos partits estatals estan d'acord que per cap concepte no es pot permetre la descentralització de res, l'executiu de Zapatero aplicarà a final del 2010 el seu projecte de blindar el control estatal dins la nova estructura d'AENA. Aquest agost el consell de ministres va aprovar la separació de la navegació aèria (torres i centres de control del trànsit), i ara el pla és crear una nova societat per a gestionar els aeroports —de moment només Barajas i el Prat—, oberta al capital privat en un 30%. L'estat espanyol, però, es reserva la majoria en cada societat i filial del nou model aeroportuari i posa en qüestió la promesa que la Generalitat hi tindrà un paper *determinant*. De fet, la participació de les comunitats es redueix al 19%, en un consorci que només decidirà sobre aspectes secundaris que no tenen a veure ni amb la política comercial ni amb la gestió de la infraestructura.

**Lligats de mans i peus.** En aquest context, si s'aprova el pla de l'executiu espanyol el 2010, AENA continuarà gestionant els aeroports que canalitzen tràfic comercial al territori espanyol i continuarà essent la propietària de totes les instal·lacions associades a aquests aeroports. Tots els aspectes centrals de l'activitat dels aeroports, com les inversions o les negociacions

que puguin establir-se amb les companyies aèries, seran encara responsabilitat d'AENA.

Un dels principals arguments de l'estat per a frenar el canvi lògic a una gestió individualitzada és que caldria establir algun mecanisme que prestés suport financer a aquells aeroports regionals que no poden generar prou trànsit per a ser rendibles. També s'adueix que, a curt termini, la progressiva extensió del tren de gran velocitat com a element competidor de l'avió en distàncies mitjanes intensificarà els problemes financers dels aeroports.

De moment, sembla que l'estat no té cap intenció de descentralitzar la gestió dels aeroports, i ofereix un petit succedani només per a Madrid i Catalunya. Oblida aeroports tan potents com els de Manises i Son Sant Joan que, si bé no arriben a la xifra arbitrària fixada de 30 milions de passatgers, són una peça clau per al sosteniment del sector turístic.

El futur dels nostres aeroports comença el compte enrere, perquè si ara ja no es canvia el model de gestió, quedaran atrapats per AENA durant molts anys més. Segui amb titularitat autonòmica, local o amb cotitularitat consorciada de diferents administracions, la superació del model de titularitat i control central i de caixa única és imprescindible per a avançar en la modernització de la gestió aeroportuària.

*Gemma Aguilera*

**E**l març de l'any passat, 136 entitats de la societat civil i empresarial i una llarga llista d'acadèmics es reuneixen al IESE per reclamar un aeroport intercontinental per a Barcelona. Què se n'ha fet, d'aquell moviment i de la força que semblava que tenia?

—Doncs que només va semblar-ho, i aquell moviment s'ha diluït.

—Madrid té massa força per a enfrontar-s'hi?

—No hem de buscar a fora responsables de la dilució d'aquell esperit, perquè la realitat és que s'ha gestionat molt malament des de Catalunya.

—Els darrers anys, el trànsit de passatgers a l'aeroport de Barcelona havia crescut molt. Però les darreres dades registren una caiguda del 5%. Aquesta reducció és atribuïble a una mala gestió per part d'AENA o a la lògica de la crisi global?

—La gestió d'AENA no va tenir cap mèrit en el creixement del trànsit al Prat, ni tampoc no ha tingut cap culpa de la caiguda, perquè la gestió d'AENA als aeroports és passiva, és a dir, concep la gestió com la instal·lació física de pistes, passarel·les i accessos a terminals. En cap cas no és una gestió proactiva i comercial que pugui donar cap resultat.

—Per què s'hi ha reduït el trànsit, doncs?

—La reducció va relacionada, per una banda, amb les companyies de baix cost, que no tenen estratègies amb visió intercontinental; per una altra banda, amb la retirada d'Iberia, i també és efecte de l'AVE.

—Qui ha dissenyat el TGV i ha posat els terminis és l'estat, que controla AENA. No hi té res a veure, doncs?

—És un error de pensar que es planifiquen de forma coordinada els aeroports i més infraestructures, perquè no s'ha fet mai. No és infreqüent a la història d'Espanya que hi hagi augments simultanis de serveis en modes o trajectes que es fan la competència. Va passar a final dels 80 i principi dels 90 amb les autovies i el ferrocarril, i passa ara amb l'AVE i els aeroports, i no hi ha una planificació coordinada. Per tant, no hi ha cap intenció, ni bona ni dolenta.

—Doncs fa la sensació que hi ha