

Els paranys de la privatització d'AENA

Just al primer consell de ministres del govern de José Luis Rodríguez Zapatero després de les eleccions del Parlament de Catalunya, l'executiu espanyol va voler apuntar-se un gest cap al futur govern català. En un conjunt de mesures per a afrontar la crisi, aprovava un real decret que, entre més iniciatives, presentava la privatització parcial –fins a un 49%– de la gestió d'AENA, de manera que el 51% restant continuaria en mans de l'administració central.

El president espanyol feia la proposta com una concessió a les reivindicacions catalanes de descentralització de la gestió aeroportuària. Però el gest queda reduït pràcticament a una mesura recaptadora, perquè la privatització es refereix quasi exclusivament a la part dels serveis que s'ofereixen en aeroports, però no pas a la gestió del trànsit aeri.

I encara, la privatització del 41% d'AENA no garanteix tampoc una descentralització administrativa, tal com han denunciat diversos experts, com és ara Andreu Mas-Colell (vegeu l'entrevista a les pàgines següents) o Germà Bel. Amb la proposta de privatització feta pel govern espanyol no s'evitarà de caure de l'actual monopoli públic a un de privat que encara pot allunyar més la gestió local dels aeroports. De manera que pot acabar passant que el procés de privatització d'AENA, lluny d'acostar-se a les reivindicacions catalanes, acabi essent un escull encara més gran per a un model aeroportuari descentralitzat.

Benvist pel PSC. CiU, ERC i ICV-EUiA han rebutjat, doncs, la proposta de privatització d'AENA. El PSC, per contra, considera que és un primer pas, malgrat que cal restar atents al procés. El diputat socialista del Parlament de Catalunya Roberto Laborda, que a la legislatura anterior era membre de la comissió d'infraestructures de la cambra,

L'executiu de Zapatero va presentar la proposta com una concessió a les demandes de descentralitzar la gestió aeroportuària. Però la privatització parcial d'AENA no ha satisfet els partits catalans. CiU, ERC i ICV-EUiA ho consideren un engany i el PSC l'assumeix, tot i que considera que cal renegociar-ne uns quants aspectes.

considera la proposta fins i tot positiva. Reconeix que, certament, conté aspectes encara per a acabar d'arrodonir per tal de facilitar la presència de les administracions catalanes, locals i autonòmiques –juntament amb actors socio-econòmics catalans– en la gestió de les infraestructures aeroportuàries catalanes. I a fi de vetllar pels interessos catalans, Laborda considera que és una garantia la presència d'Isaías Táboas, com a secretari d'estat de Transports, al Ministeri de Foment, ja que és “company del PSC” i va ser fins a principi de novembre secretari general de la Presidència de la Generalitat. Per a Laborda, Táboas tindrà un paper destacat en la defensa de les propostes que es van fer des de Catalunya.

En tot cas, el diputat socialista considera que la proposta feta per l'executiu

de Zapatero “beneficia la millora de la gestió aeroportuària i hi dona la singularitat de fixar tarifes, per exemple”. Alhora recorda, respecte a algunes crítiques que ha rebut el decret, que “té una connexió directa amb la proposta de la Cambra de Comerç de Barcelona”. Val a dir, però, que la proposta de la cambra anava prou més enllà de l'actual del Ministeri de Foment, perquè també reivindicava la presència de les administracions catalanes i actors econòmics locals.

Laborda insisteix a dir que la proposta va en la línia de la demanda de la societat civil catalana. De tota manera, reconeix que, quant a la gestió política, “treballem per a negociar una gestió de caràcter consorciat, que inclogui la participació de les institucions catalanes”. Per al diputat socialista, s'ha treballat des del govern, ara en funcions, especialment des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques; i també des de la secretaria d'estat del Transport. Per als socialistes catalans, és important la presència de les administracions públiques catalanes en aquesta gestió, però també demanen la implicació de les forces econòmiques catalanes. “Si la cambra fa una proposta d'aquestes característiques, considerem que també han de tenir iniciativa per a impulsar-la”, afegeix Laborda. I aclareix que aquesta descentralització “no és qüestió de patriotisme, sinó d'un model de gestió amb més eficiència”.

El debat al Congrés. Menys positiva és la interpretació de la resta de forces catalanes presents al Congrés de Diputats de Madrid, CiU, ERC i ICV-EUiA.

Per a CiU, la proposta de privatització parcial d'AENA “no és acceptable des de cap punt de vista”, explica el diputat de la federació al Congrés, Pere Macias. CiU considera que aquesta proposta no respecta els acords subscrits al Parlament de Catalunya, en els quals es parlava d'una presència en la gestió d'una majoria determinant” de la part catalana. La proposta, explica Macias, no preveu en cap moment la presència de les administracions catalanes en la gestió.

Una crítica compartida per ERC i ICV. El portaveu republicà al Congrés espanyol, Joan Ridaó, recorda que la proposta aprovada al Parlament preve-



La proposta de privatització parcial d'AENA que impulsa el govern espanyol ha estat rebutjada per la majoria de les formacions polítiques catalanes del Congrés, que consideren que queda molt allunyada dels criteris defensats des del Parlament de Catalunya.

ia que Catalunya tindria “una posició majoritària” i que les decisions sobre la gestió del Prat no serien centralitzades a Madrid, sinó que es prendrien des de l'aeroport.

Per a CiU, ERC i ICV-EUiA, el projecte presentat no respon a les necessitats d'impulsar un model descentralitzat i autònom, sinó a l'emergència de reduir el forat de la despesa del model caduc d'AENA.

Núria Buenaventura, diputada ecosocialista al Congrés espanyol, hi afegeix encara una crítica: “Un procés de privatització no vol dir en si mateix un model més ben gestionat.” Per a la diputada d'Iniciativa, la proposta és només recaptadora i s'allunya de “l'aposta d'una gestió de proximitat com la que reclamem des de Catalunya”.

Una proposta inevitable. Vist el calendari, tot fa pensar que la proposta prosperarà aquesta setmana, al pleneri del Congrés de Diputats de dimarts, malgrat els recels de les formacions catalanes.

Tramitant la proposta a través d'un reial decret, el govern espanyol impedeix que durant la tramitació parla-

mentària les formacions de l'oposició hi puguin incorporar esmenes.

Així i tot, CiU ha demanat al PSOE de poder tramitar la reforma per mitjà d'un projecte de llei que, en aquest cas, sí que permetria d'introduir-hi esmenes, si s'assoleix una majoria suficient.

Per això, CiU ja ha anunciat que, malgrat compartir algunes de les mesures econòmiques del reial decret, no hi donarà suport, sinó que s'abstindrà. Faltarà veure si el PSOE vol tenir un gest envers la federació nacionalista, ara que torna a ser al govern de Catalunya, i accepta la tramitació d'un projecte de llei per a desenvolupar el procés de privatització d'AENA. Si fos el cas, s'obriria el procés de debat parlamentari de la proposta que permetria a les formacions catalanes de presentar-hi esmenes.

Si finalment s'acompleix aquesta possibilitat, malgrat que l'executiu de Zapatero no ho necessita, seria difícil novament de veure una acció coordinada entre els diputats catalans en aquest punt estratègic. Perquè, tot i compartir algunes crítiques de fons, com la defensa d'un model que inclogui la presència

de les administracions catalanes, algunes diferències ideològiques fan difícil de preveure un acord global. La diputada d'Iniciativa Núria Buenaventura reconeix que potser es podria “intentar un front comú entre les formacions catalanes que sí que compartim la defensa d'un model de proximitat”, però reconeix que uns altres acords són més difícils, començant per l'oposició frontal de la seva formació a la privatització. Al seu torn, CiU i ERC recorden que mai no s'ha aconseguit que els socialistes catalans es desmarquessin del PSOE, malgrat el suport a la resolució del Parlament català.

Sigui com sigui, la via d'introduir esmenes a través d'un hipotètic projecte de llei serien complicades, perquè, ara com ara, ni PP ni PSOE no han estat mai disposats a assumir un model aeroportuari descentralitzat i autònom de veritat.

De manera que només queda la via de la pressió institucional. Una via que —adverteix el diputat de CiU, Pere Macias— assumirà el nou govern de la Generalitat com a via estratègica.

Enric Rimbau