

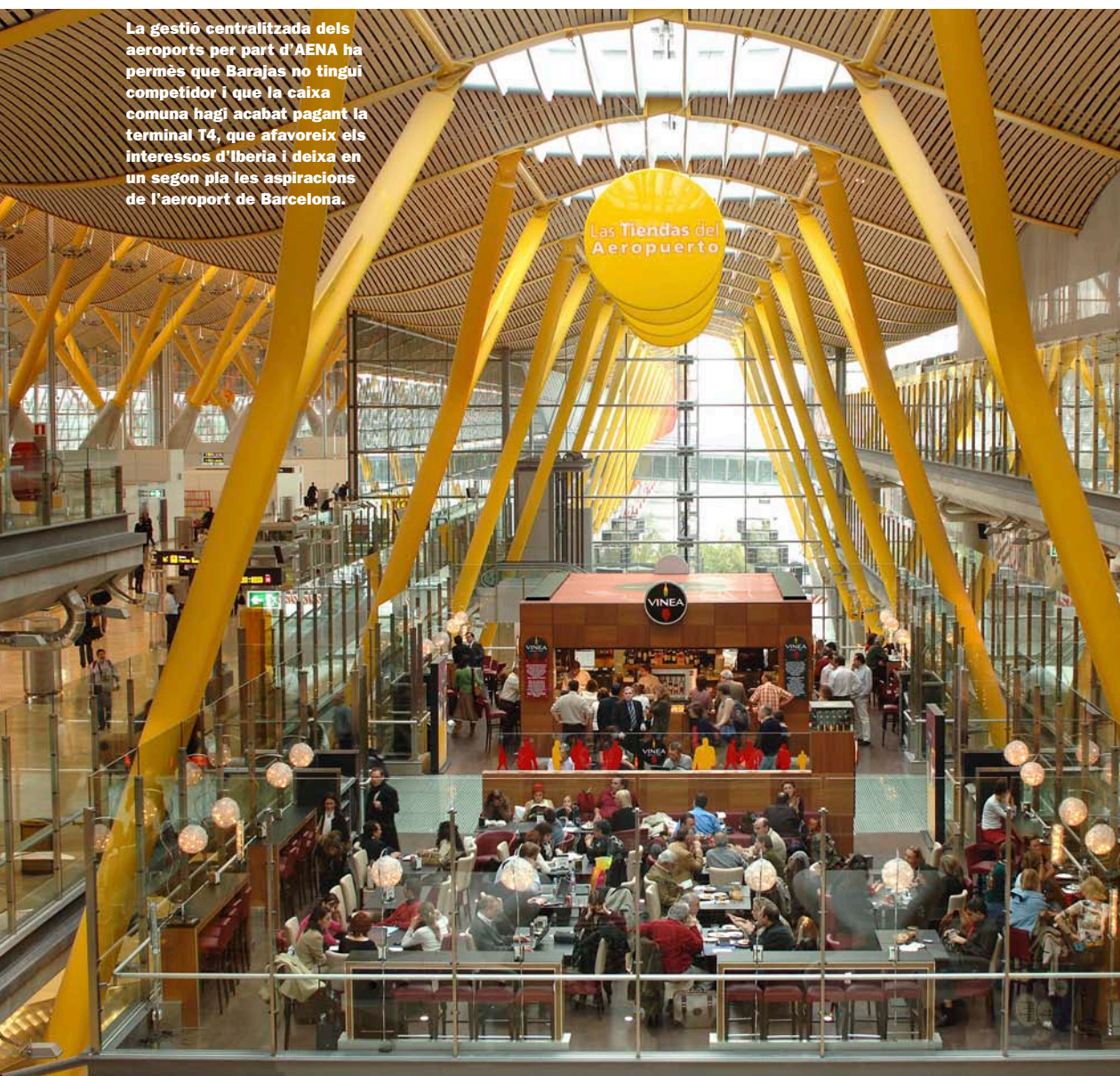
AENA, un vol sense pilot

El gestor públic aeroportuari espanyol surt a borsa, però l'Estat manté el 51% del capital i no modificarà la gestió centralitzada en xarxa i amb caixa de finançament única. El 2008 el PSOE va fer el primer intent de privatització parcial, i set anys després el PP fa un nyap que perjudica les aspiracions de l'aeroport del Prat de ser un 'hub' intercontinental.

El 8 de juliol de 2008, Magdalena Álvarez inaugurava l'aeroport de Burgos. Havia costat 45,6 milions d'euros, una mica més que els 40 que havia costat el d'Osca, inaugurat el 2007, i una misèria comparat amb els 1.000 milions que costaria l'aeroport de Ciudad Real, estrenat el desembre de 2008 i tancat l'abril de 2012. El ministeri de Foment seguia estrictament el pla per construir estacions d'AVE i aeroports en qualsevol província on el polític de torn encara no hagués tallat la cinta corresponent.

Però la imatge de diners infinits per al totxo de les infraestructures contrastava amb un anunci de pocs dies després. L'executiu privatitzaria el 30%

La gestió centralitzada dels aeroports per part d'AENA ha permès que Barajas no tingui competidor i que la caixa comuna hagi acabat pagant la terminal T4, que afavoreix els interessos d'Iberia i deixa en un segon pla les aspiracions de l'aeroport de Barcelona.



del capital del gestor aeroportuari públic que Madrid valorava en 30.000 milions d'euros. Foment tenia previst crear una nova societat per a la gestió dels aeroports, en la qual entrarien els nous accionistes, i als aeroports amb més de 30 milions de passatgers –aleshores Barajas i El Prat– les comunitats autònomes hi tindrien una cadira. Per a la gestió de la navegació aèria es crearia una nova entitat pública blindada de la privatització. L'objectiu no era pas donar més autonomia i marge per competir als aeroports més rendibles, sinó aconseguir ingressos per continuar sostenint aquella política inversora desenfrenada. Va fracassar. Els aeroports espanyols perdien passatgers i eren poc

atractius per a l'inversor, coneixedor de les limitacions d'una xarxa pública centralitzada.

Dos anys després, el 2010 José Blanco recuperava la idea, aquesta vegada posant a la venda fins al 49% del capital d'AENA, i amb la possibilitat que l'empresa privada pogués gestionar la gallina dels ous de l'ens, Madrid i Barcelona. Però ni així. La valoració real d'AENA no era de 30.000 milions, era una empresa en pèrdues i endeutada, que incloïa Barajas, amb un deute net de 5.500 milions. Les empreses només es van interessar per Barcelona. Operació novament avortada, i les expectatives que tenien els empresaris i societat civil que el 2007 s'havien aplegat a l'IESE per reclamar una gestió individualitzada per a l'aeroport català quedaven novament esmicolades. El 2011, amb l'arribada del PP al poder, el projecte quedava al calaix.

Capital sí, gestió no. I aquests dies, gairebé set anys després que la ministra del PSOE fes el primer intent d'aprofitar AENA per captar capital sense perdre el control, el gestor aeroportuari ha sortit a borsa a un preu de 70 euros per acció, i amb aquesta operació, la primera privatització a l'Estat des de la d'Endesa l'any 1998, l'Estat espera ingressar a les arques públiques 4.263 milions. Per què ara sí que aquesta empresa pública és atractiva per als grans inversors? Perquè l'executiu ja va prendre algunes mesures respecte a això, com l'increment de les taxes aeroportuàries que paga el passatger i la reducció dels costos operatius, que han permès que AENA surti de pèrdues i el 2013 tingués per primera vegada un benefici net de 597 milions –sense tenir en compte el deute–. I per altra banda, la seva valoració segons Foment és d'uns 16.000 milions, una xifra força més dimensionada que els engreixats 30.000 milions que posava sobre la taula el PSOE. Ara bé, el ministeri no ha fet públic cap dictamen jurídic, estudi tècnic o econòmic que avalí l'encert de privatitzar parcialment la companyia sense que això acabi repercutint negativament en els comptes públics si AENA no funciona i cal subvencionar encara més els aeroports deficitaris. Una manera de funcionar, l'opacitat, que no és pas nova. Les grans infraestructures de trans-

port, especialment les d'AVE, no tenen al darrere informes d'impacte econòmic o social que n'avalin la construcció que s'hagin fet públics.

Sigui com sigui, l'entrada de capital privat a AENA no canvia en absolut les regles del joc. L'Estat manté la majoria absoluta al consell d'administració de l'ens. El sistema aeroportuari espanyol continua essent una anomalia a Europa i una soga al coll per als aeroports que, com Barcelona, tenen pretensions, característiques i ofertes reals de grans companyies per esdevenir un *hub* intercontinental del sud d'Europa. Espanya és com Romania, els dos únics Estats que s'entesten a mantenir el control absolut sobre una xarxa d'aeroports ineficient, sobredimensionada i impedita per a competir entre els seus membres. El 51% que conserva AENA li permet perpetuar el sistema de caixa única pel qual els recursos generats pels grans aeroports serveixen per tapar les vergonyes d'aeroports fantasma que tot just han servit per fer campanyes electorals regionals. La realitat és que AENA cotitza a la borsa, però el decorat en què opera és exactament el mateix: 52 aeroports (47 gestionats directament per l'ens estatal) per a una població de 47 milions de persones. Això és una xarxa molt superior a la francesa, que abasteix 65 milions d'habitants amb 24 aeroports, i encara més desproporcionada si es compara amb Alemanya, en què 28 aeroports donen servei a una població de 81 milions d'habitants.

Quan la ministra Ana Pastor argumentava la decisió de privatitzar –al tercer intent– AENA, va assegurar que la presència d'inversors privats “enfortirà la gestió de la companyia, garantint la sostenibilitat futura del sistema aeroportuari espanyol en xarxa. La major eficàcia d'AENA serà un estímul per al sector del transport aeri a Espanya i per als sectors estratègics vinculats, com el turisme i el comerç, i sobretot, una cosa molt important en el desenvolupament internacional de la companyia, que és la tendència en aquest moment en tots els mercats”. De tot plegat, Foment no té dades reals que sustentin les seves previsions. El que sí que se sap d'AENA és que es regeix per un model de subsidis creuats entre aeroports que perjudica els aeroports competitiu i adorm les infraestructures menys rendibles, que





El juliol de 2008, la ministra de Foment Magdalena Álvarez inaugurava l'aeroport de Burgos, un més en l'onada de nous aeroports provincials.

no han de competir –ni poden fer-ho perquè AENA impedeix la promoció comercial respecte d'altres destinacions– perquè tenen assegurat el sosteniment de la infraestructura, tinguin milions de passatgers o menys d'un centenar al dia, com passa en alguns aeroports sobredimensionats i construïts durant la dècada prodigiosa del 2000 al 2010. La sobreinversió en aquests aeroports tan dubtosos ha obligat AENA a disparar les taxes aeroportuàries, que malgrat tot es mantenen en la mitjana europea perquè per altra banda les taxes de navegació aèria sí que es troben en la franja alta de la UE i aporten més ingressos a l'ens públic del que pertocaria amb unes taxes més ajustades a la tendència europea.

Aïllats del món. La gestió centralitzada de tots els aeroports espanyols s'inscriu en una estratègia política global que han alimentat tant el PP com el PSOE, però que s'inspira en la construcció del ferrocarril espanyol a mitjan segle XIX, quan els diputats del Congrés que impulsaven la primera llei del ferrocarril van coincidir a assenyalar que les vies de tren eren la clau per vertebrar la unitat nacional de la pàtria. Si anem a l'hemeroteca, és fàcil entendre aquesta relació entre nació i transport. El diputat a Corts Andrés

Borrego assegurava l'any 1850 davant la comissió de ferrocarrils que “hem de concentrar totes les energies en una gran creu de ferrocarrils que travessi el nostre país. No xarxa, sinó creu, és el que nosaltres necessitem, i aquesta creu la considero destinada a operar ni més ni menys que la nostra salvació econòmica, de la mateixa manera que la creu mística del Calvari ha operat la regeneració de l'espècie humana”, i un segle i mig després, la ministra de Foment Magdalena Álvarez assegurava en seu parlamentària que “cal tenir visió de país. L'alta velocitat és cosir amb cables d'acer el nostre país, unir-lo, connectar-lo i fer-nos sentir més espanyols a través de l'alta velocitat”.

Per aquesta mateixa concepció, aplicada en aquest cas als aeroports, a cap dirigent polític espanyol li importa gens que un aeroport es guanyi les garrofes i s'internacionalitzi amb una gestió individualitzada i oberta al món, que pugui aplicar estratègies comercials i tarifàries tan agressives com consideri oportú. No té sentit si l'objectiu últim de tot plegat és tenir tots els aeroports connectats amb la joia de la corona, Barajas, que ja és la porta de sortida al món. Amb la nova AENA res d'això canvia.

L'aeroport del Prat, guardonat en dues ocasions amb el premi al millor aeroport d'Europa, va aconseguir uns beneficis

operatius el 2012 de 105 milions d'euros –després de pagar els costos financers–, i tenia un deute de 1.700 milions, prou inferior al valor dels seus actius fixos nets. Però no li servirà de massa. Com avisen experts com Germà Bel, “la privatització parcial agreujarà les deficiències de gestió del Prat i del conjunt del sistema, perquè introdueix una dinàmica que molt probablement acabarà en la privatització total d'un monopoli integrat”. Aquest escenari seria “el pitjor per al benestar dels usuaris i per al benestar social”, avisa Bel.

En qualsevol altre país europeu amb un mercat aeri comparable la gestió dels aeroports no estaria sotmesa a un monopoli privatitzat, i si així fos, la Comissió de Competència del país hauria d'obligar a la fragmentació del monopoli. Al Regne Unit va succeir, i el principal gestor d'aeroports, BBA, va haver de vendre's algunes instal·lacions. A Espanya, malauradament, l'organisme de la Competència no té ni el poder, ni la voluntat, de prendre una decisió així si arribés el cas a AENA. Espanya no canviarà i, mentrestant, Barcelona, Reus i Girona, però també Palma, Alacant i València, no poden volar alt perquè Madrid els ha lligat les ales i no té intenció de deslligarlos mai.

Gemma Aguilera