

AENA és l'ens públic propietari i a la vegada regulador dels aeroports de l'estat espanyol. Aquesta acumulació de poder converteix la seva gestió aeroportuària en una 'rara avis' a Europa i al món. Però aquesta singularitat s'ha traduït en un clar tracte de favor per a Barajas, la nineta dels ulls d'AENA. Madrid té el tretzè aeroport del món, i Barcelona va camí de tenir un aeroport regional europeu.

## AENA, jutge i part

**A**ENA (sigla d'Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) és també sinònim de monopoli centralitzat públic protegit. Sota el seu control hi ha 47 aeroports de l'estat espanyol, pels quals passen 181 milions de passatgers l'any. Uns aeroports que no són gaire cosa més que titelles dirigides per una "relíquia" que es va crear el 1991 sota el Govern socialista de Felipe González, que els populars van saber blindar i que ara, de nou, el PSOE ha protegit de les intencions de Catalunya de descentralitzar la gestió del sistema aeroportuari. AENA és ara per ara intocable, però, segons fonts que han estat properes a la negociació d'aquest punt en l'Estatut a Madrid, l'executiu de Zapatero està disposat a privatitzar la gestió abans que accedir a descentralitzar-la. De fet, els documents que el PSOE va posar sobre la taula fan sempre referència a "AENA o una altra entitat que gestioni el sistema aeroportuari". Però, per què els aeroports continuen sent de l'estat, mentre que a la resta del món s'han emancipat del poder públic o fins i tot mai no n'han depès? La idea d'una torre de control única remet a una estructura obsoleta de fa una quarantena d'anys, quan les infraestructures aeroportuàries eren un punt clau de l'estratègia militar. Aquesta etapa encara no s'ha superat, i el resultat és l'ofec del potencial econòmic dels territoris més dinàmics i la discriminació de les regions considerades perifèriques, que no encaixen en l'esquema radial de comunicacions.

Tot plegat ha fet que l'existència d'AENA hagi desencadenat una llarga llista de desgreuges per als aeroports

que, com el de Barcelona, tenen aspiracions internacionals.

**Qui talla el pastís...** L'element més objectiu per llistar els arguments pels quals cal un traspass de la gestió dels aeroports als territoris en què s'ubiquen són les xifres. Les inversions en infraestructures aeroportuàries i qualsevol decisió estratègica en aquest sentit es prenen als despatxos d'AENA, i les quantitats són imputables als pressupostos generals de l'estat. Entre el 1991 i el 2004, l'aeroport de Barajas ha estat la nineta dels ulls d'aquesta entitat pública empresarial adscrita al Ministeri de Foment. A Madrid s'han concentrat el 57% de les inversions ordenades per AENA en aquests catorze anys, a les quals cal afegir els 6.200 milions d'euros que ha costat la Terminal 4. Evidentment, és del tot impossible que l'aeroport madrileny pugui autofinçar aquesta inversió només amb el trànsit que genera, però el sistema de caixa única, una mena de fons solidari de tots els aeroports, probablement vetllarà perquè els excedents dels aeroports de Màlaga, Alacant, Son Sant Joan i les Canàries aterrin a Madrid. L'estratègia seguida per AENA per protegir la galli-

La T4 ha blindat la posició de lideratge i domini indiscutible de Barajas, que és el segon aeroport europeu

na dels ous és senzilla: la T4 ha blindat la posició de lideratge i domini indiscutible de Barajas, que és el segon aeroport europeu en capacitat, perquè amb una inversió d'aquesta magnitud, la resta d'aeroports estatals només arreblegaran engrunes, que en el millor dels casos els permetran ser aeroports regionals europeus. Per fer-se una idea de les magnituds, els pressupostos generals de l'estat del 2006 preveuen una inversió de 1.792 milions d'euros a tota la xarxa d'aeroports per atendre necessitats d'infraestructures, sistemes de seguretat, comunicacions, radars o sistemes informàtics, això és, un 28,9% del que s'ha destinat a la T4.

**Promoció prohibida.** Mentre que a la resta d'Europa i en altres països del món els aeroports són gestionats amb criteris de competitivitat, de manera que cada ens gestor se les enginya com pot i com vol per atraure clients i companyies operadores de vols, en el cas espanyol AENA torna a ser jutge i part de qualsevol decisió relativa a tarifes i taxes aeroportuàries. Com que els aeroports no tenen autonomia en fixació de taxes ni tampoc en la gestió de tots els serveis relacionats amb l'explotació comercial, com els restaurants, l'empaquetatge de maletes, el càtering dels avions, etc., aquests no poden aplicar una política comercial pròpia. El 50% dels ingressos dels aeroports són en concepte d'aquests serveis associats, que també van a mans d'AENA mitjançant lleis de pressupostos estatals.

El resultat d'aquest centralisme són aeroports no optimitzats per a les seves funcions. El cas de l'aeroport del Prat n'és exemplar. Ni l'Ajuntament de Barcelona ni el Govern català no tenen capacitat per dissenyar un pla que, conjuntament amb les polítiques de promoció turística de la ciutat i del país,



**L'aeroport del Prat seguirà sotmès a criteris externs en la seva gestió. La manca d'autonomia de gestió i financera aboca aquest i altres aeroports a mirar-se de lluny la internacionalització.**

potenciés la destinació barcelonina com a centre de negocis i de turisme, o com allò que aquestes institucions decidissin autònomament. De moment, però, la promoció turística de Barcelona per als passatgers que aterren al Prat és força lamentable: dos trens de rodalia espanyols cada hora, amb unes instal·lacions mediocres i a un preu de 2,70 euros. A Barajas, el metro transporta còmodament els visitants fins al centre de la ciutat per 1 euro.

#### **Els 'slots', escombrar cap a casa.**

AENA és el contacte directe amb les companyies internacionals que desitgen operar a l'estat espanyol, i qui decideix quants torns de vol (*slots*, drets d'aterratge i enlairament) concedeix, a qui i en quin aeroport. Així, si per exemple Air México vol ofertar vols des de l'estat, AENA li oferirà amablement que triï Barajas, amb les màximes facilitats i fent-li notar els avantatges de l'aeroport més important de l'estat, el més ben dotat d'infraestructures i el més ben valorat

arreu. Com que els aeroports no poden tenir relacions amb les companyies per a la concessió dels torns de vol, AENA, sense intermediaris, fa i desfà, i així converteix Barajas en el coll d'ampolla pel qual han de passar totes les grans companyies. I casualment, els grans operadors mai no arriben a Barcelona...

Però aquesta entitat pública incompleix la normativa europea, que estableix que els aeroports han de designar un responsable per a l'assignació de *slots*. Ha de ser un ens independent, regit per criteris de justícia i transparència que eliminin les posicions d'abús i domini, qui concedeixi la capacitat d'aterratge i enlairament, així com les hores en què es pot fer.

Relacionat amb això, l'operativa de pistes, les instal·lacions i la seguretat, així com la capacitat operativa de cada aeroport, és a dir, el nombre màxim de vols que pot acollir, també és una decisió única d'AENA. Aquesta incapacitat de decidir de les administracions autonòmiques i locals sobre quins vols i en

quin aeroport operen impossibilita la internacionalització d'un front aeroportuari internacionalitzador que qüestionés el monopoli de Madrid en aquest àmbit. Catalunya tingués competència en aquest àmbit, podria dissenyar una estructura pròpia, on, per exemple, els aeroports de Reus i Girona concentren els vols regionals i amb destinacions properes de curt recorregut, descomptant el Prat per encabir-hi vols intercontinentals. Abans, però, caldria connectar Tarragona i Girona amb els seus aeroports mitjançant una llançadora, ja que actualment l'accés a aquests aeroports és francament complicat.

Però mentre l'autonomia de gestió financera no arriba, si és que algun dia arriba, l'aeroport de Barcelona ofegades les seves pretensions no podrà competir al món com una pista d'aterratge intercontinental. Perquè és difícil fer visibles les teves virtuts quan un dels teus germans és el rei de l'.

*Gemma Ag*