

L'estat espanyol és l'únic de la Unió Europea que té un model aeroportuari completament públic i centralitzat. En un moment en què tots els sectors estratègics aposten per l'entrada de capital privat, l'estat es resisteix a adoptar un model més europeu per a la gestió d'aquestes instal·lacions; un model que, com també passa arreu del món, es caracteritza per l'elevat grau d'autonomia que tenen els aeroports i, sobretot, per la normalitat que representa el fet que, fins i tot dins d'un mateix país, competeixin entre si.

Mentre el Govern espanyol manté una xarxa estatal d'aeroports, centralitzats i gestionats per un organisme públic com és AENA, Europa ha optat, des de fa anys, per models més oberts. El sistema aeroportuari europeu, doncs, tot i ser divers, es caracteritza fonamentalment per l'elevat grau d'autonomia de gestió de què disposen els diferents aeroports, cosa que permet, fins i tot, que els aeroports competeixin entre si per captar passatgers, companyies d'aviació o per formar part de les principals rutes aèries mundials.

D'entrada, es distingeixen dos grans eixos a l'entorn dels quals s'articulen els diferents models d'aeroport a Europa: l'eix que es conforma en relació amb la gestió pública o privada i l'eix que depèn del grau de centralització o de participació regional i local en el funcionament de les instal·lacions aeroportuàries.

En aquest sentit, val a dir que la tendència a Europa és donar cada vegada més entrada al capital privat en la gestió dels aeroports, ja sigui de forma absoluta o combinada amb la participació pública. En cas de privatització, les fórmules més utilitzades són la gestió en règim de concessió o bé la formació de societats mercantils, amb capital públic o no, que considerin la possibilitat de sortir a borsa.

El model aeroportuari privat més paradigmàtic és el que funciona al Regne Unit, on els aeroports principals de Londres (Heathrow, Gatwick i Stansted), a més dels de Glasgow i Edimburg, són de titularitat privada i gestionats per l'anomenada Autoritat Aeroportuària Britànica (BAA), que, com a contrapartida als drets d'explo-

Europa: un model amb competència



Vista aèria de l'aeroport de Frankfurt, un dels més importants d'Europa, gestionat per una empresa amb capital públic i privat, amb la participació del govern federal i de les administracions locals i regionals.

tació, paga un cànon a l'estat. Aquest model completament privat també es dóna a l'aeroport de Roma.

El cas més freqüent. El model aeroportuari més estès a Europa, utilitzat per la majoria de grans aeroports inter-

Models de gestió aeroportuària a Europa i exemples principals

■ ESTAT ESPANYOL

Públic centralitzat (AENA)
Tota la xarxa aeroportuària

■ ALEMANYA

Públic descentralitzat
Colònia, Berlín i Munic

Públic-privat descentralitzat
Frankfurt i Düsseldorf

■ REGNE UNIT

Titularitat i gestió privades
(BAA) Heathrow, Gatwick,
Stansted, Glasgow i Edinburg

Públic descentralitzat
Manchester

Públic-privat descentralitzat
Birmingham

Titularitat pública regional i gestió privada per concessió
Luton

■ ITALIA

Públic descentralitzat
Bolonya, Milà i Palerm

Públic-privat descentralitzat
Nàpols, Venècia i Torí

Titularitat i gestió privada
Roma

■ GRECIA

Públic centralitzat
Tota la xarxa aeroportuària
excepte Atenes

Public-privat descentralitzat
Atenes

■ HOLLANDA

Públic descentralitzat
Amsterdam i Rotterdam

■ FRANÇA

Públic centralitzat
Aeroports de París

Públic descentralitzat
Gestió de les cambres
comerç regionals a la
d'aeroports

Font: Ajuntament de Barce

nacionals, és el que cedeix la gestió a societats mercantils de règim privat però que mantenen una important presència de capital públic en el seu accionariat i, a més a més, incorporen la participació en els òrgans de gestió als governs regionals o locals. Entre els aeroports que utilitzen aquest model públic-privat descentralitzat trobem els de Frankfurt i Düsseldorf a Alemanya, el de Birmingham a Anglaterra o els de Nàpols, Venècia i Torí a Itàlia. Entre aquests aeroports amb participació regional o local hi ha, a més, els que són completament públics, com per exemple, els de Manchester, Berlín, Munic o Milà.

D'altra banda, un cas excepcional el constitueix el model aeroportuari francès, que, tot i comptar amb un organisme públic estatal centralitzat que controla els aeroports principals de París (Orly, Charles de Gaulle i Le Bourget), permet la gestió descentralitzada a tra-

El model europeu més estès és el que combina el capital públic i el privat amb la participació dels governs regionals

vés de les cambres de comerç de les diferents regions franceses.

Al llarg dels darrers anys, nombrosos experts han exposat el perjudici que significa per al sistema aeroportuari espanyol el fet que AENA impedeixi als aeroports de l'estat tenir un sistema propi de gestió i que, fins i tot, com passa arreu d'Europa, puguin competir entre si. Per això, els experts reclamen

un gestió aeroportuària que s'apli la lògica administrativa i s'enfoc cap a un model empresarial i professionalitzat semblant al que han adoptat des de fa anys els principals aeroports europeus.

Un model adequat per a l'Aeroport de Barcelona, com assenyala un informe fet per l'Ajuntament en el marc de l'Estratègia Metropolità l'any 2002, seria el que, a grans trets, preveu la creació d'una entitat autònoma que ja fos consorci o societat mercantil formada per l'estat, la Generalitat i administracions locals, i dirigit per un consell d'administració sense participació política. Aquesta entitat disposaria del patrimoni i compte d'exploració dels terrenys i capacitat per desenvolupar una política comercial pròpia.

Xevi Cam

Breus

El Govern espanyol vol més temps per explicar-se a la CE

El Govern espanyol ha demanat més temps per donar les explicacions que li ha exigida la Comissió Europea en relació amb el reial decret que amplia les funcions de la Comissió de l'Energia i que li permetria vetar l'opa d'E.ON sobre Endesa. El ministre d'Indústria, José Montilla, en el consell de ministres de competitivitat a Brussel·les, assegura que l'executiu espanyol no té cap problema per respondre tot el que l'executiu comunitari necessiti saber, però recorda que el canvi de la normativa encara no ha estat aprovat pel



Congrés, i que, per tant, no hi ha cap decisió aprovada. La CE, molt reticent amb les mesures aprovades pel Govern del PSOE, aposta per crear un organisme europeu que controli i gestioni les operacions energètiques.

La inflació catalana retalla distàncies amb l'espanyol

L'IPC català s'ha situat només tres punts per damunt de l'espanyol a la proximitat que no es registrava a finals de desembre del 2002. La retallada de la inflació s'ha produït fonamentalment a causa de la baixada dels preus del tabac, l'oli i l'alimentació. Malgrat tot, Catalunya encara supera en dos punts la mitjana de la zona euro, que és de 2,3%. Així, al febrer Catalunya registrà una inflació del 4,3%, i el País Valencià, del 3,8%, igual que les Illes Balears, mentre que l'estat espanyol manté en el 4%.