



“Si Iberia rep tracte preferent al Prat, serà un greu perjudici per al futur de l'aeroport”

L 7 octubre del 2005 vostè publicà un estudi als EUA en què denunciava, de manera més o menys directa, la falsa solidaritat del sistema aeroportuari espanyol. En què es basa per afirmar-ho?

—L'argument que s'ha donat tradicionalment per justificar l'existència del sistema de gestió centralitzat a Espanya és que era necessari per garantir que els aeroports més petits i menys rendibles poguessin continuar operant gràcies als altres aeroports. En el cas d'AENA (Aeropuertos Espanoles y Navegación Aérea), les xifres d'inversió desmenteixen aquesta finalitat, i la sobreinversió se centra a Barajas. En el cas d'AENA, parlar de solidaritat és una metàfora, o una broma.

—Per què una metàfora?

—Perquè s'està utilitzant la retòrica de la solidaritat per justificar la repressió de la competència dels aeroports, i la política d'AENA s'orienta a sobrefinançar les inversions que s'han fet a l'aeroport de Madrid, que Barajas no pot finançar per si mateix.

—Què es fa a la resta d'Europa per ajudar els aeroports petits?

—D'entrada, el sistema de gestió aeroportuària centralitzada d'Espanya és una peça gairebé única, només la comparteix Romania. La resta de països relativament grans tenen gestions individualitzades, de titularitat pública, privada o mixta. I els aeroports més petits sobreviuen. Tots els països avançats tenen sistemes de subsidis per als aeroports petits i menys rendibles, i per posar-los en marxa no necessiten una caixa única, ho poden fer amb recursos nodrits pels aeroports rendibles, o amb pressupostos de l'administració.

—Sembla evident que a Barajas hi ha arguments polítics a més dels financers...

Germà Bel (les Cases d'Alcanar, Montsià, 1963) és catedràtic d'Economia de la UB. Ha publicat, amb Xavier Fageda, l'estudi 'Aeroports i globalització. Opcions de gestió aeroportuària i implicacions sobre el territori'. Entre els anys 1990 i 1992 va assessorar els ministres d'Obres Públiques i d'Administracions Públiques, i entre el 2000 i el 2004 va ser diputat i portaveu d'Economia del grup del PSOE al Congrés espanyol.

—El govern del PP va ser molt clar quan va explicitar la seva política d'infraestructures, que implicava connectar tot Espanya eficientment amb la capital, i connectar Espanya des de Madrid. Barajas representaria un paper fonamental com a eix de connexió a l'espai global, de manera que tots els espanyols es connectarien amb el món a través de Barajas. Tots els aeroports se subordinarien a aquest objectiu.

—Invertir 6.500 milions d'euros en una nova terminal a Barajas és solidaritat?

—És una inversió faraònica fruit del somni del PP de fer a Espanya una ciutat aeroportuària a l'estil de París i Londres, encara que Espanya no sigui com França o la Gran Bretanya. És una inversió realment desmesurada i inamortitzable, per a la qual s'usa en gran mesura el sistema de caixa única.

—Barcelona està pagant la T4?

—El Prat és un dels aeroports que menys paga la T4, perquè té una relació força equilibrada entre la seva participació en el trànsit total de passatges i la

participació en les inversions. Per contra, els aeroports d'Alacant, Màlaga, la major part de les Balears i les Canàries generen un volum d'ingressos molt més gran que el finançament que reben.

—El Ministeri de Foment es nega a donar dades desglossades de cada aeroport, adduint que AENA és una empresa integrada i que no disposen d'aquestes dades. Però fins al 1998, els ingressos dels aeroports eren públics. Què ha passat?

—El Govern del PP va deixar de donar dades l'any 2000 —les darreres que tenim són del 1998—, quan va veure que s'havien publicat estudis i articles en els quals es mostrava clarament la concentració de diners a Barajas, i es començaven a fer projeccions de què passaria si es canviés el model de gestió aeroportuària. Això coincideix en el temps amb una política d'inversions molt fortes a la capital espanyola.

—El Ministeri de Foment menteix?

—Segurament, és un problema d'interpretació. Les dades de despeses



JORDI PLAN

d'exploració i ingressos de cada aeroport han existit sempre. No hi ha cap empresa que no tingui dades de les seves filials. A més, AENA té molt poca despesa de serveis centrals, i hi pesa molt la despesa territorial, els aeroports. Només es publiquen, perquè són comptes aprovats per l'estat, les xifres d'inversió en cada aeroport.

—Potser no diu tota la veritat?

—Si Ford digués que no té dades de la seva planta d'Almussafes, tothom riuria...

—Des que el PSOE va arribar a la Moncloa, s'ha plantejat en algun moment publicar aquestes dades, com havia fet abans?

—No em consta.

—Quan es discutia la qüestió de la gestió de l'Aeroport del Prat, i arran d'una interpel·lació d'ERC al Congrés, Zapatero va fer callar Joan Puigercós recordant-li que si era d'esquerra, havia d'acceptar el sistema solidari d'AENA. El PP feia el mateix, i no és d'esquerra...

—Retòricament, la caixa única d'AENA serveix per ajudar els aeroports més petits, però a la pràctica serveix

per finançar l'aeroport de Barajas. Els que som d'esquerra estaríem més tranquils si estiguéssim segurs que la solidaritat anés on ha d'anar, és a dir, als aeroports més petits que per ells sols no podrien subsistir. Per això caldria, però, un sistema transparent que ens permetés saber qui paga, quant i cap a on es dirigeixen els diners.

—Així, ara deu estar una mica intranquil, vostè...

—Si ens refiem d'allò que va començar a dir el PP l'any 2000, que no tenia dades aeroport per aeroport, l'executiu espanyol actual no pot saber si és efectivament solidari.

—Fa de mal pensar creure que Iberia, que té part de Barajas sense ocupar, ha portat una companyia de baix cost a Barcelona perquè quan estigui enllestida la nova terminal pugui ocupar-la amb el vistiplau d'AENA, i impedir, per exemple, que Lufthansa hi tingui un *hub*, un aeroport d'interconnexió, intercontinental?

—Aparentment, la política d'AENA és donar sempre un tracte preferencial a Iberia, apel·lant a la necessitat

d'Espanya una companyia nacional de bandera. No tinc cap dubte que l'adjudicació de la nova terminal del Prat, si la fa AENA, serà per a Iberia. I això serà un greu perjudici a l'hora de desplegar les potencialitats de l'Aeroport de Barcelona, és a dir, per al seu futur.

—Iberia no té el Prat com a prioritat. La terminal sud a mans d'aquesta companyia ofega la possibilitat de tenir un aeroport intercontinental?

—La disminuiria molt. Donar prioritat a Barcelona a un grup com Iberia, que ha dit clarament que el Prat no és estratègic per a la companyia, és barrar el pas a altres aerolínies que vulguin apostar per Barcelona, és posar-los-ho molt difícil. Pot acabar donant-se la paradoxa que es premii un grup que no té l'aeroport català en els seus plans.

—Suposem que AENA continua sent la gestora d'aeroports quan d'aquí a un any estigui enllestida la nova terminal, i que l'adjudica a Iberia. Com se'n ressentirà l'economia de Catalunya?

—Les decisions favorables a Iberia a Barcelona van en detriment de les possibilitats de situar-nos estratègicament



JORDI PLAN

en el mapa d'aeroports mundials. Reforçar les companyies que estan en contra dels vols intercontinentals a Barcelona és un error per al territori afectat, i potenciar el tracte amb les que sí que ho vulguin és un encert. I si AENA assigna les noves instal·lacions a Iberia, no només es perjudicarà Barcelona i Catalunya sinó també la resta d'aeroports perifèrics, que perdran l'oportunitat de desenvolupar els seus potencials.

—Manises, a València, i Son Sant Joan, a Palma, també estan oblidats.

—No té sentit que d'aquí a uns anys l'aeroport de València no tingui almenys un vol intercontinental. I ja no parlem de Palma, que amb el trànsit que té rep unes inversions ridícules.

—Quin seria el model de gestió més adient per a l'aeroport de Barcelona?

—De remeis universals no n'hi ha. Hem d'abandonar la gestió centralitzada i anar a un model de gestió individualitzada que fixi objectius aeroport per aeroport, competir amb els altres aeroports i garantir que els menys rendibles tinguin prou recursos per operar. De fet, la competència entre aeroports també afavoriria Madrid, perquè en general tot funcionaria millor. Que la gestió es faci amb una fórmula purament pública, mixta o privada és una qüestió secundària.

—En aquesta legislatura espanyola s'avançarà en la línia que vostè proposa?

—Em sembla més prudent esperar a

escoltar la proposta que formuli el nou Govern espanyol al respecte. En qualsevol cas, la reforma hauria de ser un objectiu estratègic, perquè no es tracta d'un problema d'identitat —a l'aeroport es parla català, castellà i anglès amb absoluta normalitat—, sinó de gestió de futur.

—Vostè ha treballat per a un govern del PSOE com a assessor econòmic, i en l'anterior legislatura va ser portaveu d'Economia del grup socialista al Congrés. Aleshores ja defensava aquesta posició, o alguna cosa l'ha fet canviar?

—El que he escrit sobre la solidaritat del sistema i la gestió dels aeroports no és diferent d'allò que defensava al Congrés espanyol, ni dels articles que escrivia a la premsa.

—Les seves tesis tenien ressò entre els companys del PSOE?

—No es va arribar a fer mai un debat intern que fixés fins al detall les posicions en aquest sentit. Però en qualsevol cas, les meves posicions no eren en absolut excèntriques.

—Per què aleshores el PSOE no va apostar per avançar en la gestió descentralitzada, pressionant des de l'oposició?

—La noció de reformar el sistema i d'avançar en l'individualisme de la gestió estava relativament ben instal·lada en el nostre debat polític, però des de l'oposició sempre és molt difícil detallar projectes d'aquesta magnitud.

Gemma Aguilera

Tot el Prat és



EFE

Un dels consensos més generalitzats entre els diversos actors econòmics i socials de Catalunya és que la gestió aeroportuària de l'estat espanyol és negativa per a les necessitats d'aquest territori. De fet, és negativa per a tot aeroport que no estigui a Madrid.

El model centralista, que supedita les estratègies i les necessitats de tots els aeroports de l'estat a l'engreix del de Barajas, comença a posar en guàrdia amplis sectors socioeconòmics del Principat, que veuen que aquesta situació ofega cada cop més el desenvolupament econòmic català.

Així doncs, un ampli sector dels agents econòmics i socials de Catalunya defensen la necessitat de descentralitzar la gestió dels aeroports i acostar els centres de decisió al territori. Les patronals principals, cambres de comerç o sindicats coincideixen en aquest objectiu que, precisament, és un dels que va saltar de l'articulat de la proposta de nou Estatut de Catalunya durant el procés de negociació a Madrid.

La titularitat dels aeroports. En aquest debat podem situar tres nivells diferents. D'una banda, el de la demanda del traspass de la competència en matèria d'aeroports i ports. En aquest ni-