

AENA i el Govern espanyol han ofert noves inconcrecions sobre el futur de l'Aeroport del Prat, com a resposta a la demanda de la societat catalana: que aquesta infraestructura es gestioni al territori que l'acull per garantir-ne la projecció intercontinental. Per la seva banda, el president de la Generalitat de Catalunya, José Montilla, formulà un tímid compromís: "negociar el model de gestió abans de les properes eleccions al Parlament de Catalunya". José Luis Rodríguez Zapatero assegurava al Congrés, en resposta a una pregunta d'ICV-IU: "escollaré la societat catalana per abordar el futur de l'Aeroport del Prat", en referència a l'acte acadèmic que el passat 22 de març es va celebrar a l'IESE de Barcelona, i que l'endemà mateix va ser titllat de simple "soroll" pel secretari d'Estat de Transports, Fernando Palao.

Però va deixar clar que no renunciaria a "la visió de conjunt del sistema aeroportuari espanyol i al que representa AENA", ja que, segons el president espanyol, és perfectament compatible l'actual model de gestió aeroportuària de l'estat amb les aspiracions de Catalunya. Com ja va confirmar en la seva visita a les obres de la T-Sud fa unes setmanes, Zapatero no té intenció d'obrir el debat sobre la descentralització de la gestió fins després de les eleccions espanyoles, previstes per al març de 2008, quan AENA ja haurà concedit a un o més operadors l'explotació de la nova terminal del Prat. Es per això que davant dels diputats va evitar donar terminis sobre quan pensa "escollar" les demandes catalanes.

Una de les solucions que podria arribar a plantejar l'executiu del PSOE, si es decidís a negociar canvis en la gestió, i que permetria mantenir la unitat del sistema aeroportuari espanyol, passaria perquè la gestió del Prat fos d'autonomia i lideratge de la Generalitat, però que els beneficis revertissin en el sistema aeroportuari estatal. Aquest camí, evidentment, implicaria mantenir el sistema de caixa única, i per tant, l'escassa transparència en la distribució de les inversions entre els 47 aeroports que gestiona AENA.

La segona promesa de la setmana es va fer al Senat, per boca del director general d'aquest ens gestor, Manuel Azuaga, que va comparèixer davant

El Govern espanyol està disposat a escoltar-se les demandes de Catalunya pel que fa a l'Aeroport del Prat, però sense renunciar a la visió de conjunt del sistema aeroportuari espanyol i al que representa AENA, és a dir, un cafè per a tots en versió infraestructures. Amb aquesta nova promesa, que no té data de compliment, Zapatero espera arraconar la qüestió durant un temps.

Zapatero manté AENA dins de la seva bombolla

la Comissió de Foment i Habitatge a petició del grup Entesa Catalana de Progrés. Va assegurar que l'organisme responsable dels aeroports "no farà res" sobre la terminal sud del Prat "sense consensuar-ho amb la Generalitat, que estarà present en la presa de decisions". Azuaga també ha dit que AENA no assignarà la terminal sud en un concurs públic, sinó que adjudicarà metres quadrats en un sistema "dinàmic" que varia segons el creixement de les companyies. A principi de març, AENA va enviar un qüestionari a totes les companyies aèries i a les tres aliances que hi ha al Prat per analitzar els seus plans estratègics en cinc o sis anys per a aquest aeroport i les seves necessitats en metres quadrats. Segons Azuaga, AENA està "igual d'interessada que la Generalitat i els empresaris catalans a aconseguir que l'aeroport del Prat sigui un referent en el sistema aeroportuari europeu i mundial". Però també va deixar clar que fins al setembre no es prendrà cap decisió concreta sobre la terminal. La decisió, que s'havia de prendre a l'abril, va ser endarrerida per ordre de la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, "per no interferir en les eleccions municipals". Entre els aspirants a la T-Sud hi ha Iberia, ara en venda. Els responsables d'AENA assenyalen que no es pot culpar aquest ens de la decisió de la companyia espanyola de



El passat 22 de març, l'IESE va acollir un acte acadèmic multitudinari en defensa d'un aeroport català intercontinental, gestionat al territori que l'acull.

reduir de manera dràstica els vols que surten de l'aeroport del Prat, perquè es tracta d'una companyia privada. El director general d'AENA va recordar que l'ens de gestió aeroportuària tan sols s'encarrega de facilitar les infraestructures i serveis als operadors: "Nosaltres no tenim capacitat legal per exigir a una companyia que es quedi o que se'n vagi", i va remarcar que en l'actual entorn competitiu les aerolínies "prenen les decisions lliurement" i "adeqüen la seva oferta de vol tant en freqüència com en destinacions". Segons Azuaga, els gestors aeroportuaris no intervenen ni en la definició de les polítiques comercials de les companyies aèries ni en la decisió de les estratègies de negoci".

AENA, però, continua defensant que el model de gestió que practica no és pas una anomalia en el mapa europeu, com han demostrat diversos estudis, i que és

tan fàcil de comprovar com entrar als webs dels diferents aeroports. Azuaga va explicar una visita a Londres, en què va "comprovar" que el britànic BBA no influeix en British Airways ni en cap altra companyia, com a prova de la independència que mantenen els ens gestors. Oblidava, però, que BBA és privat i propietat de la companyia espanyola Ferrovial, res a veure amb el model endèmic d'AENA, que només s'aplica en països tan allunyats del desenvolupament d'infraestructures d'economies competitives com Polònia i Bulgària. Mentrestant, el Prat ja és el vuitè aeroport d'Europa en tràfic de passatgers, però poca rendibilitat en treu d'aquest *top ten*, i del fet que, a la UE, només Barajas i el Prat tinguin capacitat de créixer en els propers quinze anys, perquè si es comptabilitza el nombre de vols intercontinentals que

ofereix, Barcelona cau a la trentena posició a Europa, i per un gran nombre de passatgers cada any que deixen de venir a la capital catalana o volen primer a Barajas per canviar de continent.

El primer any ja està perdut. Sigui com sigui, el president de la Generalitat de Catalunya i el president espanyol no coincideixen ben bé en el calendari en què s'hauria de posar sobre la taula el futur de l'aeroport català. Per una banda, Zapatero ja ha repetit per activa i per passiva que en aquesta legislatura no es mourà fitxa pel que fa a la gestió d'aquesta infraestructura, i per l'altra, José Montilla, que es va trobar amb els empresaris que van organitzar l'acte de l'IESE, confia poder negociar amb Madrid el model de gestió abans de les properes eleccions al Parlament de Catalunya. Així, d'entrada, el president català ja ha de restar un any a les seves aspiracions, i comptar a partir del març de 2008 i fins al novembre de 2010, data en què s'haurien de celebrar les eleccions catalanes. Durant la trobada amb els representants empresarials, Montilla els va demanar unitat d'acció amb el Govern a l'hora de potenciar el desenvolupament de l'aeroport, tot i que l'executiu no se sumará al Grup de Treball d'Infraestructures (GT4), integrat per Foment del Treball, el RACC, la Cambra de Comerç i el Cercle d'Economia. L'objectiu és que aquest GT4 treballi amb independència respecte al poder polític. José Montilla va agrair a la societat civil l'acte del 22 de març, "perquè reforçarà la posició del Govern i farà que la societat catalana, l'estat i AENA vegin que anem junts". Les dues reivindicacions d'aquest grup són la descentralització del gestor dels aeroports espanyols i el foment dels vols intercontinentals en l'adjudicació de la T-Sud. En aquest sentit, el cap de l'executiu català els ha garantit que la decisió sobre la nova terminal es prendrà tenint en compte la solvència de les propostes i, sobretot, que afavorirà que el Prat aconsegueixi tenir més vols intercontinentals. El GT4 va llançar un missatge clar als polítics catalans: que tinguin "sentit d'estat" i que "abandonin el partidisme davant d'un assumpte de país".

Gemma Aguilera

