

Programa de viatges

**Cursos breus i pràctics
per a descobrir el món.**

**Amb el rigor i la qualitat
que distingeix el model UOC**



Informació i matrícula

902 141 141

uoc.edu/programadeviatges

UOC

**Institut Internacional
de Postgrau**

www.uoc.edu

La política aeroportuària és una de les peces clau per a bastir unes estructures econòmiques i d'estat potents i de primer ordre. I això ho han vist clar tots els governs espanyols i tots han coincidit en la mateixa direcció política. Així, avui s'ha consolidat un model aeroportuari totalment concentrat en l'engreix comercial. I tots els esforços de l'estat ha anat adreçats des de sempre –i no van pas canviar amb la transició de la dictadura a la monarquia parlamentària– a convertir l'aeroport de Barajas en el gran i únic aeroport de referència internacional de l'estat espanyol. A imatge i semblança de la capital.

De manera que el sistema aeroportuari espanyol és gestionat per AENA (Aeroports Espanyols i Navegació Aèria), l'empresa pública que governa la navegació civil aèria i que decideix sobre els aeroports civils de tot l'estat. Precisament, ara es debat el canvi del model de gestió. De fet, Catalunya reclama de tenir capacitat de gestió de l'aeroport del Prat. Unes competències que van caure del nou text estatutari català, durant el procés de negociació a les Corts espanyoles. I encara continuen els recels de l'executiu espanyol a cedir aquest àmbit de gestió. De manera que, de moment, és des d'aquest organisme centralitzat estatal que es decideix la distribució dels slots (els drets d'enlairament i d'aterratge de les companyies aèries). És a dir, AENA té el poder absolut per a dissenyar l'oferta de vols de qualsevol aeroport de l'estat espanyol. I no és estrany d'observar que en totes les decisions l'aeroport que ha estat el centre de les estratègies comercials sempre ha estat el de Barajas.

Però no únicament AENA ha fet girar la gestió dels aeroports de l'estat espanyol al voltant de les necessitats de l'aeroport de Madrid. No fa gaire, un estudi presentat pel Cercle d'Estudis Sobiranistes (CES) i l'Associació Catalana de Professionals (ACP) denunciava que una trentena de convenis internacionals de l'estat espanyol sobre transport aeri imposen l'aeroport de Madrid com a únic punt d'arribada i de sortida dels



Entre el 1992 i el 2004 l'aeroport de Madrid va rebre el 57,8% de la inversió d'AENA, per bé que només hi circula el 22% del trànsit aeri de l'estat espanyol.

Madrid, la torre de control

vols que fan el trajecte entre els estats signants i l'espanyol (vegeu EL TEMPS, núm. 1.237). Són convenis que s'han signat en èpoques amb administracions de tots colors, des del 1954 al 1997.

El CES també ofereix una altra dada rellevant, en què novament el protagonisme se l'enduu l'interès d'AENA per impulsar Barajas. Entre el 1992 i el 2004, aquesta entitat gestora dels aeroports espanyols hi va destinar un 57,8% de la inversió total, per bé que el volum de trànsit aeri és un 22%. Aquesta desproporció correspon a la inversió estatal, a fons perdut, de la monumental T-4, amb una despesa de prop de 6.200 milions d'euros, tot i que inicialment havia estat pressupostada per poc més de 1.000.

Unes xifres que contrasten amb les inversions fetes a l'aeroport del Prat, amb la nova terminal, on AE-

NA ha destinat 1.500 milions d'euros, o amb l'absolut oblit al qual estan sotmesos aeroports com els d'Almussafes i d'Alacant, que podrien atreure, per exemple, part de l'oferta del turisme internacional. Segons les xifres que proporciona AENA, Madrid ha acaparat el 54,6% de les inversions. Els aeroports de Catalunya n'han rebut un 15,7%, els del País Valencià un 2,1% i els de les illes Balears un 6,3%. Uns percentatges que no tenen res a veure amb els del trànsit aeri de cada aeroport. Ni tampoc tenen res a veure amb suposats pretextos de *cohesió territorial* cap a les regions *més pobres*, ja que, en aquest cas, regions com l'andalusca reben una inversió en aquesta matèria del 5,4%

Quan el far és a Madrid. Les coses no van gaire millor en matèria

portuària. Que Madrid no tingui mar no ha impedit que les principals decisions en aquest àmbit es prenguin també des de la metròpoli. Així, els ports com Barcelona, Tarragona i València no poden establir lliurement polítiques de tarifes pròpies, ja que les determina l'estat.

Això impedeix la competitivitat entre si. Per tant, no afavoreix l'increment per a la millora i l'eficiència que podria proporcionar un espai de competència. Però, amb vista a l'exterior, la incapacitat de poder decidir les polítiques de preus pròpies també dificulta la col·laboració entre aquests ports. Una col·laboració indispensable per a configurar un front marítim capaç d'oferir propostes atractives i competitives amb les d'uns altres fronts marítims, com els de la Mediterrània occidental o de l'Atlàntic nord, amb l'objectiu de poder-se fer un espai en la disputa, per exemple, de l'entrada a Europa del gruix de les mercaderies asiàtiques.

Enric Rimbau