

La UE marca el vol dels aeroports



La UE estudia la legalitat de les ajudes de la Generalitat a Ryanair a Girona i Reus.

La Comissió Europea ha aprovat un reglament per limitar les ajudes públiques dels estats membres als aeroports no rendibles i les subvencions operatives a aerolínies com a mesura per evitar la construcció de noves infraestructures innecessàries. Els aeroports de Girona-Costa Brava, Reus i Lleida-Alguaire en resultaran afectats.

Aeroports no rendibles, companyies aèries que depenen d'ajudes públiques per sufragar les seves pèrdues operatives, infraestructures duplicades en el territori amb nul·la rendibilitat econòmica i social... Brussel·les ha decidit posar ordre al caos del sector aeri i "evitar el mal ús dels diners dels contribuents en diferents estats". En una clara referència a l'Estat espanyol, "ja hi ha hagut exemples ben coneguts d'aquest mal ús", deia el vice-president de la Comissió Europea i responsable de Competència, Joaquín Almunia, la UE ha aprovat un reglament que eliminarà en el termini d'una dècada les subvencions públiques a aeroports no rendibles i innecessaris per connectar determinades regions. Durant aquests deu anys de

transició, estableix un límit del 75% del cost de les obres per construir nous aeroports en funció del volum de passatgers previst. Així, els aeroports de nova construcció en què s'estimi un trànsit de fins a un milió de passatgers anuals, podran obtenir el 75% de subvenció pública, un percentatge que es reduirà al 50% en el cas de trànsits d'entre un i tres milions. Finalment, per a les infraestructures que absorbeixin entre tres i cinc milions de passatgers, la subvenció no podrà ser superior al 25% del cost de construcció. Per contra, els nous aeroports amb una previsió de més de cinc milions de passatgers anuals no podran accedir al diner públic, per considerar que poden aconseguir finançament privat. Segons la CE, aquesta restricció concentrarà

les ajudes en els aeroports de caràcter regional que siguin imprescindibles per garantir la seva connectivitat amb les grans àrees urbanes dels estats, i alhora evitarà construir nous aeroports per criteris estrictament polítics.

L'executiu comunitari també limitarà la capacitat dels governs estatals i regionals per donar ajudes públiques a les aerolínies que obrin noves rutes, una qüestió que afecta directament Catalunya. Des del 2007, el govern català ha signat acords comercials amb aerolínies, fonamentalment per a promoció turística de l'aeroport de Girona-Costa Brava i Reus amb Ryanair. Però la CE manté oberta una investigació per determinar si aquests acords han afavorit l'aerolínia davant els seus competidors, i si les ajudes públiques a Ryanair fossin il·legals, Brussel·les podria obligar a suspendre-les, cosa que comprometria la continuïtat de l'aerolínia de baix cost a Girona i Reus.

En aquest supòsit, l'impacte negatiu sobre l'economia de les comarques gironines, però també de Barcelona, seria desastrós, com avancen els agents econòmics de la zona, perquè la companyia irlandesa aporta el 95% del trànsit de l'aeroport gironí –2.800.000 passatgers l'any passat–, i a Reus la seva presència és del tot determinant per mantenir operatiu un aeroport que el 2013 va sumar un trànsit de 971.000 passatgers.

En qualsevol cas, amb la nova normativa europea les ajudes a aerolínies que vulguin obrir noves rutes només podran arribar al 50% dels costos totals i no podran ser discriminatòries, és a dir, que s'hauran de concedir a totes les companyies que compleixin els requisits. Per la seva banda, les aerolínies hauran de presentar a les administracions subvencionadores un pla de negocis que demostrï la rendibilitat del trajecte en un termini màxim de dos anys.

El nou reglament comunitari mira d'introduir racionalitat en un mapa aeroportuari europeu que a hores d'ara presenta uns desajustos extrems en la dimensió segons l'Estat. A tall d'exemple, Alemanya, amb 81 milions de ciutadans, té només 28 aeroports, França disposa de 24 aeroports per donar servei a 61

Per cinquena vegada ha tornat a fallar

En diuen la “Cinquena llibertat”. Els més tècnics saben que es tracta del que disposa el Reial Decret 1678/2011, de 18 de novembre, que regula la informació sobre els drets de tràfic aeri. És una d'aquelles qüestions que se sol escapar de la capacitat de comprensió de la majoria de persones que no som juristes.

Per fer-ho entenedor, podríem dir que el que es coneix com la “Cinquena llibertat” no és altra cosa que el dret d'una companyia aèria d'un tercer país per volar fins a un aeroport de l'Estat espanyol i desembarcar i embarcar passatgers i càrrega per, després, seguir el seu camí cap a una altra destinació, i és en aquest punt quan molts comencem a entendre per què el nostre aeroport de referència, el de Barcelona-El Prat, topa amb tantes dificultats en la seva intenció d'esdevenir un *hub* internacional.

Com us podeu imaginar, és el govern de l'Estat espanyol, a través del Ministeri de Foment d'Ana Pastor, qui ha d'autoritzar que una companyia aèria internacional pugui utilitzar l'aeroport de Barcelona com a punt d'escala en vols de llarga distància després d'haver sol·licitat i presentat prèviament al Ministeri un pla de viabilitat tècnica i econòmica de la ruta en la qual vol exercir aquest dret. És d'un d'aquells procediments implantats via *decretazo* que, a la pràctica, suposa que una empresa es *despulli* literalment davant del govern espanyol, i faci pública la seva estratègia empresarial. Un exemple clar d'intervencionisme per part de l'estat. I, és clar, vist així no ens ha d'estranyar que, segons la ministra mateixa, siguin molt poques les companyies aèries internacionals que han sol·licitat poder *aturar-se* a Barcelona.

El potencial de l'aeroport del Prat queda palès amb la creació, els darrers anys, de diversos enllaços intercontinentals directes, amb destinacions com Dubai, Doha, Miami, São Paulo o –properament– Beijing, a la Xina, i Charlotte, als Estats Units.

La reivindicació d'un aeroport de Barcelona-El Prat capaç d'esdevenir un *hub* internacional de referència al sud d'Europa ni és nova ni es casual. No és nova perquè històricament, els catalans hem estat i hem volgut ser una de

les locomotores de l'economia de l'Europa mediterrània, la qual cosa fa imprescindible disposar de bones infraestructures. I no és casual, perquè les dades justifiquen, cada cop més, aquesta reivindicació.

L'any 2013, l'aeroport de Barcelona ha tornat a batre el seu rècord històric –per segon any consecutiu– tancant l'any amb 35,2 milions de passatgers dels quals només un 6% va trepitjar El Prat per connectar amb un altre vol. Aeroports com els de Londres, Frankfurt, París, Amsterdam o Madrid, acrediten un percentatge de passatgers en connexió gairebé sempre per sobre del 30% del total. Aquesta combinació de xifres resulten especialment doloroses per a aquells que tenim clar que empreses i emprenedors necessiten, ara més que mai, totes les facilitats possibles per internacionalitzar les seves accions. La situació econòmica així ho exigeix.

Permetre a l'aeroport de Barcelona augmentar la seva competitivitat, malgrat que això suposi competir amb Madrid-Barajas, és tant com permetre que Barcelona pugui gestionar enllaços aeris directes amb les economies emergents del continent asiàtic com l'Índia o la Xina, amb gegants tecnològics com el Japó o Corea, i amb països d'Hispanoamèrica com el Brasil, l'Argentina, Xile o Colòmbia, amb els quals Catalunya està establint lligams econòmics. L'aeroport de referència de Catalunya no pot renunciar a relacionar-se, sense intermediaris, amb companyies com Singapur Airlines, Air China, Japan Airlines, Air India o Emirates, al continent asiàtic, o Aerolíneas Argentinas, LATAM o Avianca, a Hispanoamèrica.

Les limitacions a què la “Cinquena llibertat” sotmet l'aeroport de Barcelona és, a la pràctica, un intent desesperat per preservar un model aeroportuari basat en l'existència d'un únic *hub*, ubicat a Madrid-Barajas. Una mostra més que Catalunya lluita contra la crisi amb una mà lligada a l'esquena.

Montserrat Candini
Senadora de CiU

milions d'habitants, i l'Estat espanyol té una xarxa de 52 aeroports per a només 46 milions de persones. D'altra banda, Brussel·les també es va pronunciar en contra del model de gestió centralitzat de la xarxa d'aeroports que encara mantenen l'Estat espanyol i Romania, considerant que impedeix la necessària competència de les infraestructures. De fet, en diverses ocasions s'ha alertat que AENA, l'ens públic que gestiona 47 dels 52 aeroports de l'Estat, entre els quals també Girona i Reus, funciona al marge dels criteris de lliure competència

i eficiència que han de regir les inversions en infraestructures.

En el cas dels aeroports que ja estan construïts, Brussel·les també vol eliminar les subvencions públiques que avui serveixen per cobrir els costos operatius. Ras i curt, la UE vol que els aeroports cerquin maneres d'incrementar els seus ingressos sense fer pagar als contribuents les conseqüències d'una gestió no prou òptima. I proposa que “els operadors s'ajustin a la nova situació de mercat augmentant les taxes aeroportuàries –que paga

el passatger quan compra un bitllet–, introduint mesures de racionalització o desenvolupant polítiques comercials per atraure noves aerolínies”.

Tot plegat, una mesura lògica de Brussel·les en un context en què el diner públic abocat en infraestructures no rendibles ha passat factura, però impossible d'aplicar a l'Estat espanyol, amb un sistema de caixa única d'AENA i un impediment exprés per als aeroports de tenir una política comercial pròpia.

G.A