

INFORME

Aeroport SA

- **Les autoritats territorials participen en la gestió de la majoria dels grans aeròdroms de la**
- **UE Els centres, dirigits per societats, competeixen entre si i fan de motor econòmic regional**

AGUSTÍ SALA

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA. BARCELONA

¿Organització en xarxa o en règim de competència? Aquesta és la pregunta del milió en el món de la gestió aeroportuària i la que ha de respondre qualsevol responsable polític, com els que discuteixen en el marc del projecte d'Estatut el paper d'AENA i la gestió aeroportuària. Es tracta de fomentar un sistema eficient i que atorgui a cada aeròdrom capacitat suficient per operar en funció de les necessitats del seu territori.

A >> Un conglomerat amb un únic cap

La competència entre aerolínies, que va començar fa 10 anys amb la liberalització del sector a Europa, no s'ha traduït a Espanya en una obertura aeroportuària. Les companyies han marcat la pauta i han atrapat amb el pas canviat AENA, l'organisme que gestiona els aeroports; a Girona o Reus, on opera la irlandesa Ryanair, ha desbordat les instal·lacions.

AENA, amb ingressos anuals superiors als 2.000 milions d'euros --una part dels quals correspon a la gestió a l'estranger-- és una xarxa centralitzada. Els establiments amb excedent financen els que tenen dèficit. Només Portugal i Grècia o els països escandinaus funcionen així. En el model espanyol, es potencia Madrid com a únic gran hub, centre distribuïdor de primer ordre, en detriment de Barcelona, que supera els 27 milions de passatgers, però que amb prou feines compta amb oferta de llarga distància, que estimula l'activitat i la implantació de multinacionals.

Últimament, almenys s'ha arribat a un punt en què el Ministeri de Foment i AENA "s'han adonat que no es pot seguir gestionant a distància", explica Salvador Curcoll, de la Cambra de Comerç de Barcelona. El règim de competència entre aeroports, amb intervenció de les administracions territorials, prima a Europa.

B >> Un model amb centres autònoms i rivals

L'experiència internacional apunta cap a un pes més important de les Administracions territorials. A Europa hi ha moltes fórmules. Fins i tot operadors privats com BAA, que gestiona Londres-Heathrow o Gatwick i aeròdroms en altres països. També hi ha organismes públics que operen activament a l'exterior, com la mateixa AENA o la pública Aeroports de París (ADP).

Hi ha empreses espanyoles que s'han introduït en el sector però en altres països. Aquest és el cas d'Abertis, titular de la britànica TBI, a través d'una societat en què participa AENA. Gestiona 13 aeroports a set països. També Ferrovial, que opta a comprar BAA, i ja explota aeròdroms a Austràlia, el Regne Unit i Xile. S'estima que el sector requerirà més de 300.000 milions d'euros a nivell mundial els pròxims 15 anys, que no seran assumibles pel sector públic.

A Espanya han sorgit dues iniciatives privades, com l'aeroport Don Quijote, que compta amb la Cambra de Comerç de Ciudad Real i la Caja de Castilla-La Mancha entre els seus accionistes. Vienna Airport explotarà les instal·lacions. A Castelló, la Diputació i la Generalitat valenciana promouen un establiment que serà explotat en concessió per una societat en què hi ha FCC. Al seu torn, a Europa hi ha previstes diverses privatitzacions parcials (ADP, Schiphol o Flughafen München).

C >> Un negoci i un pol per atraure activitat

Els aeroports no poden ser mers prestadors de serveis --com els hospitals públics, que no han d'anar a captar clients--. Ni tampoc un negoci que només es preocupa que per les terminals hi passi el màxim nombre d'usuaris. També han de ser "un motor de dinamització econòmica que, a més d'atraure passatge, tingui en compte els seus efectes en l'activitat", destaca Salvador Curcoll. Han d'operar com una empresa, amb la seva pròpia política comercial per buscar les rutes que més s'adeqüen al turisme i les activitats de negoci que es pretenen fomentar. A França, les cambres de comerç intervenen en la gestió d'aeroports regionals com els de Tolosa o Niça.

El primer tímid assaig en aquest sentit, amb un comitè de rutes aèries format per la Generalitat de Catalunya, la Cambra de Comerç, AENA i l'Ajuntament de Barcelona,

ha donat fruits a Barcelona, amb una oferta més important de vols transoceànics. En aquest context, la nord-americana Continental iniciarà el 18 de maig un vol diari directe Barcelona-Nova York. Si Barcelona vol un aeroport de pes i que sigui motor econòmic, ha de seguir creixent en nombre de passatgers, com ja ho fa especialment gràcies als vols barats, però, sobretot, "en oferta transcontinental", com els aeroports rivals Munic o Milà.

LA GESTIÓ DELS AEROPORTS AMB MÉS PASSATGERS D'EUROPA EL 2005

LONDRES-HEATHROW	Empresa privada	67,9 M
PARIS-CHARLES DE GAULLE	Empresa pública	53,5 M
FRANKFURT	Empresa público-privada (Estat, land de Hesse, ciutat de Frankfurt)	52,5 M
AMSTERDAM-SCHIPHOL	Empresa pública (Estat i ciutats d'Amsterdam i Rotterdam)	52,2 M
MADRID	Organisme públic centralitzat	41,7 M
LONDRES-GATWICK	Empresa privada	32,7 M
ROMA-FIUMICINO	Empresa privada (amb participació 3% autoritats locals)	28,7 M
MUNIC	Empresa pública (Estat, land de Baviera, ciutat de Munic)	28,6 M
BARCELONA	Organisme públic centralitzat	27,1 M
PARIS-ORLY	Empresa pública	24,9 M