

## Dos de tres

GERMÀ BEL

LA VANGUARDIA, 4.02.09

Buena noticia la compra del 80% de Spanair por inversores catalanes, sobre todo privados. De hecho, la propiedad pública en Spanair se reduce del 50% de los gobiernos de Noruega, Suecia y Dinamarca - propietarios del 50% de SAS-a menos de un tercio, si se suma su participación remanente y la de las instituciones semi-públicas catalanas. Qué despiste el de las voces que se han precipitado al cuestionar la entrada de capital público en Spanair, en una operación que, de hecho, lo reduce.

Hay que celebrar el acuerdo para mantener una gestión profesionalizada y ajena al proceso político, como debe ser. Y como es en muchas aerolíneas europeas de referencia, como la propia SAS, Air France-KLM (19% pública), Austrian Airlines (40%), Finnair (58%) y Air Lingus (25%). También en la compañía Iberia, pues el 23% es de instituciones públicas de la Comunidad de Madrid, a través de Caja Madrid. Nada nuevo bajo el Sol, vaya.

La operación de Spanair hace que El Prat tenga dos factores de los tres necesarios para aprovechar al máximo sus potencialidades: 1) El Prat sirve a un territorio de economía y demografía potentes; y 2) Spanair es una aerolínea que puede operar conexiones dentro de la mayor alianza aérea, Star Alliance. Desde que Iberia concentró su valor añadido en Madrid y renunció a Barcelona como base, El Prat carecía de aerolínea convencional de referencia. La presencia de Vueling-Clickair, si bien positiva, no puede jugar ese papel, dado su modelo de negocio.

¿Y el tres de tres? El otro factor necesario para que El Prat (como todo aeropuerto) pueda aprovechar al máximo todas sus potencialidades es tener un gestor cuyo objetivo sea, precisamente, ese: aprovecharlas al máximo. Con la mayor naturalidad, en Munich y Frankfurt se da preferencia a Lufthansa; en Roma a Alitalia; en Milán a Lufthansa y AirOne; en París y Amsterdam a Air France-KLM; en Londres-Heathrow a British Airways; y en Madrid a Iberia. Es decir, se da preferencia a las compañías que más apuestan por el aeropuerto. El gestor del aeropuerto de Barcelona, que es el de Madrid, ¿a quién dará preferencia? ¿O tratará en Barcelona a todos por igual, como ya ha hecho, por cierto, con la nueva Terminal 1, colapsándola a futuro al situar allí el 80% del tráfico?

Ahora se hace más urgente cambiar el modelo de gestión. Pero no será nada fácil. En este sentido, es preciso agradecer a la Sra. Ministra de Fomento la claridad de sus posiciones (que nunca han engañado, ni inducido a engaño), como muestra su respuesta al Sr. Ayala, portavoz de Fomento del Grupo del Partido Popular, en una sesión parlamentaria en comisión, celebrada el pasado día 16 de diciembre: "Termino contestando al señor Ayala y diciéndole que - y esto es historia-como por primera vez en el Parlamento estamos tan cerca en las posiciones, ni siquiera voy a discutir con usted.... Señor Ayala, prácticamente coincido con usted en todo lo que ha planteado, en el fondo y en la forma". (Diario de Sesiones del Congreso, Comisión de Fomento, 16/ 12/ 2008, página 25). Aunque ya saben: no hay dos sin tres.