

Arrenca el pla d'aeroports

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, Editorial, 13.01.10

El ministre de Foment, José Blanco, va presentar ahir al Congrés el nou model de gestió dels aeroports espanyols. En síntesi, es crea una filial d'Aena, amb participació de capital privat fins a un 30%. A més a més, els anomenats «aeroports singulars», entre els quals hi ha el Prat, els gestionaran filials d'Aena amb la participació de les comunitats autònomes, els ajuntaments i les cambres de comerç. La participació de l'Estat en aquestes societats serà del 51%, però es necessitarà una majoria qualificada per a les decisions importants (noves rutes, part del pla director, pressupostos, captació de nous clients, contractació, preus i taxes, entre altres), de manera que es pot dir que l'opinió de la Generalitat serà decisiva en gairebé totes les mesures d'importància.

L'Estat renuncia al control total que mantenia fins ara al considerar que els aeroports eren instal·lacions estatals i hi permet l'entrada del capital privat i la participació destacada de les autonomies. Accepta, així mateix, la gestió individualitzada dels aeroports. És un pas important en el sentit que el Govern, els partits polítics i la societat civil catalans havien reclamat, encara que no satisfà del tot les seves aspiracions, ja que la presència catalana en els òrgans de gestió no és majoritària.

Per això la Generalitat va saludar l'anunci com «un bon punt de partida» per continuar negociant, possibilitat que el ministre no va rebutjar i va manifestar que «farà tot el que sigui possible» perquè el Prat es converteixi en un *hub* (aeroport d'enllaç), com ja ho és Barajas. Precisament en la negativa a perdre la majoria estatal al consell

d'administració de les noves societats filials hi deu haver pesat, sens dubte, que l'aeroport de Madrid no pogués passar a ser gestionat des de la comunitat autònoma. CiU es va afanyar ahir a desqualificar el pla per «insuficient i inacceptable» i a proclamar que el canviarà si guanya les eleccions a Catalunya i és decisiva a Madrid.

Que el model es pot millorar és evident i aquesta millora hauria d'anar encaminada al fet que la gestió sigui més autònoma i més eficient. Però el model no es perfeccionarà si es rebutja de ple. Aquesta gestió més eficient és obligada, entre altres raons, perquè el model actual és deficitari en 432,97 milions d'euros (300 imputables a Barajas i 42 al Prat). Dels 47 aeroports, només nou, entre els quals hi ha Girona, van guanyar diners l'any passat.