



Economia | Aeroports

“Catalunya ha de participar dels ingressos per la venda d'AENA”

L'executiu espanyol ha anunciat una privatització parcial dels aeroports. Té res a veure amb allò que reclamaven acadèmics, empresaris i societat civil a l'acte del IESE el 2007?

—El concepte *aeroport* no és unívoc, és un concepte difús i ambigu. I amb aquestes ambigüitats s'hi juga des de Catalunya quan diem que volem la gestió individualitzada —perquè, de fet, volem dir el control individualitzat— i s'hi juga des de Madrid quan diuen: “Doncs si voleu gestió individualitzada, teniu la gestió dels equipatges.” Un aeroport són terrenys i terminals pertanyents a la xarxa internacional d'aeronavegació, i també són multitud de serveis interns molt importants per al bon funcionament. Però, sobretot, un aeroport és capacitat estratègica de prendre grans decisions d'inversió, de tarifes, de torns de vol (o *slots*). En definitiva, capacitat de tenir objectius que signifiquin competència amb més aeroports.

—I això justament s'ho queda l'estat, que mantindrà el 51% d'AENA.

—Madrid ha posat dues menes de mesures diferents al mateix sac. Una és avançar en la política d'integració de les concessions de serveis interns, perquè no sigui com ara, una concessió de gestió de maletes, per una banda, i la dels pàrquings per una altra. Com més eficients siguin els serveis interns d'un aeroport, millor. I la segona mesura, que és molt important i que va a l'essència de l'assumpte, és la venda del 49% d'AENA sense separar abans els diversos aeroports. En aquest cas, això va en la direcció contrària que ha d'anar. I no dic que no s'hagin de privatitzar els aeroports, sinó que privatitzar-los —perquè aquest 49% és el primer pas— sense individualitzar prèviament el control de cada aeroport és fer un pas enrere.

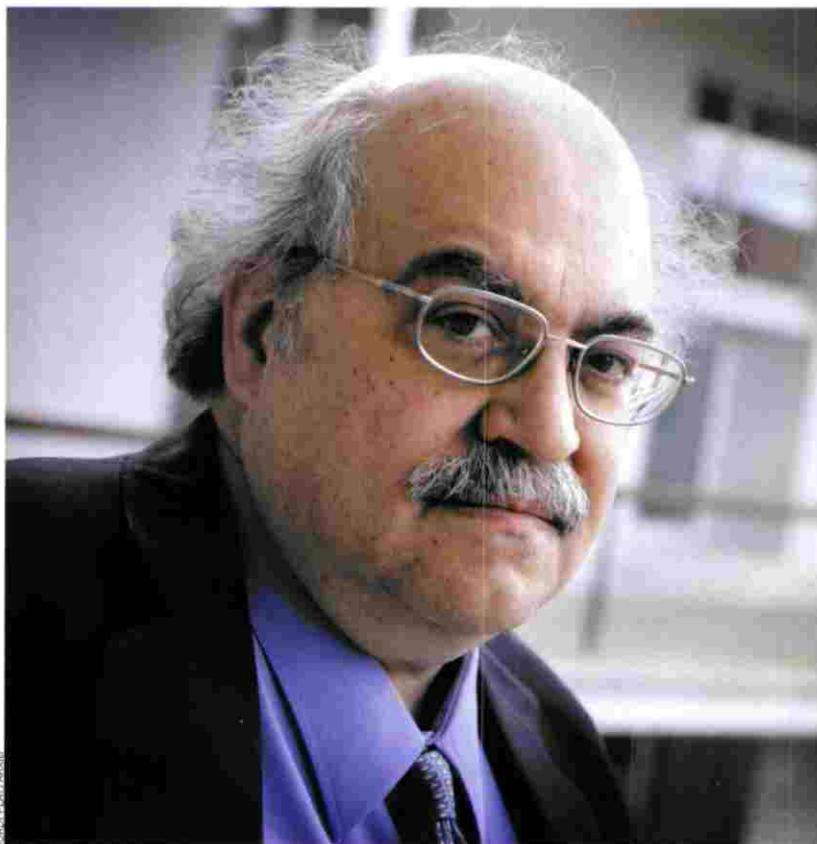
—Per què?

Andreu Mas-Colell (Barcelona, 1944) és president de la Barcelona Graduate School of Economics i catedràtic d'economia de la Universitat Pompeu Fabra.

—Amb el model actual, el futur de l'aeroport de Barcelona resta obert, tot i que tothom sap que hi ha d'haver canvis. Però si anem pel camí que ara marca l'estat, se'ns separa del futur que interessa des de Catalunya: un aeroport que tingui capacitat de competir amb Barajas. Perquè si es privatitza de la manera com pretén l'estat, sim-

plement se substitueix un monopoli públic per un de privat. Ens diran que de moment només és el 49%, però és molt possible que s'acabin venent més actius.

—L'argument oficial de l'estat és que es ven una part d'AENA perquè ha de reduir el dèficit públic. No és doncs, cap concessió política?





—No, perquè la concessió política la podrien haver fet fa quatre anys. Això es fa ara per la crisi econòmica i en el context de prendre mesures que exhibeixin davant Europa i els mercats financers mundials una voluntat de disciplina fiscal (i això inclou fer diners venent actius). Evidentment, els aeroports, sobretot el Prat i Barajas, són bons actius, tot i que no valen tant com valien ara fa tres anys. Fent els càlculs, saben que Madrid i Barcelona es poden vendre per una quantitat significativa de diners, sumada a l'atracció del poder de monopoli.

—I les concessions de serveis interns, que no són rellevants per al futur d'un aeroport, poden ser una concessió política per a fer callar algunes veus?

—És una mesura oportunista per a fer veure que s'atenen les reivindicacions catalanes. Com que els catalans volen gestionar, doncs gestionaran les maletes des del territori. Em sembla oportunista perquè per a l'objectiu

d'aixecar diners, que és el que busca l'estat, aquesta mesura no els serveix: el preu d'AENA és un paquet interdependent del preu de les concessions. Per tant, per lògica econòmica financera, no hauriem de barrejar els dos àmbits, com tampoc privatitzar un 49% d'AENA sense dividir abans les àrees de negoci, fiant tots dos aeroports en el mateix sac.

—Una de les reivindicacions catalanes era la participació decisiva de la Generalitat, els ajuntaments i més ens en la gestió del Prat. Aquesta possibilitat queda totalment morta a partir d'ara?

—Segons el pla de Zapatero, les empreses catalanes poden optar a la compra d'actius d'AENA i a les concessions, però Madrid pretén que les institucions catalanes no hi tinguin cap paper. Fins i tot s'ha deixat de parlar del consorci. El famós consorci ja era vaporós, perquè mai no s'havia concretat a càrrec de qui seria, i sempre havia quedat clar que la majoria fôra d'AENA. No era una solució satisfactòria, però si més no podia arribar a reconèixer que hi havia una institució pública catalana amb funcions de gestió. Segons el meu parer, seria ideal que hi hagués una institució pública catalana que tingués el control de l'aeroport, incloent-hi edificis, deute i estratègia, i que fos la que desenvolupés processos de concessions i de participació de la iniciativa privada, però a partir d'un trencament de la instància pública centralitzada cap a una instància pública ja descentralitzada.

—Madrid vola en la direcció contrària.

—Si tots aquests processos s'acaben concretant, jo voldria reivindicar que el valor del Prat, que és una part important del valor que pugui tenir AENA, és producte de la vitalitat econòmica i social de Catalunya, són actius catalans. Per tant, si es venen, una part important dels ingressos que causi aquesta venda no haurien d'anar només a disminuir el deute públic de l'estat, sinó també el deute públic de la Generalitat. Seria paradoxal que es fes aquesta venda, per una banda, sense que Catalunya hi hagués pogut dir res, i per una altra banda, sense participar d'aquests ingressos.

—El Prat tindrà possibilitats reals de ser un aeroport de connexió intercontinental?

—Primer caldrà veure si finalment s'aplica o no, perquè amb els aeroports s'han vist moltes giragonses. La qüestió de les concessions sí que s'acomplirà, i no em sembla malament, tot i que si la política de concessions va endavant, la Generalitat també hauria de participar dels ingressos. Però, quant a la privatització del 49%, ja ho veurem, perquè la privatització d'empreses públiques on no es privatitza el control és problemàtica. Diuen que serà una inversió purament financera. Potser sí, però serà molt complicada. I, a més a més, serà políticament complex, perquè des del punt de vista de Catalunya és totalment problemàtic que es vengui l'actiu d'AENA sense abans disgregar-lo en parts perquè el Prat i Barajas no estiguin a les mateixes mans.

—També caldrà trobar compradors per al 49% d'AENA.

—La idea és que amb aquest 49% no gestionen res, i això no té gaire interès. Amb quina base els inversors posaran aquests diners? O reben el control —i, doncs, ja sabran com gestionar els actius—, cosa que de moment no passa, o bé se'ls han de garantir uns ingressos. Això vol dir que hi haurà d'haver un compromís d'AENA per a dur a terme una política de tarifes que garanteixi els beneficis als inversors. En tot cas, les emissions de deute de l'estat seran més segures que les emissions d'AENA, que seran accions molt indirectament garantides per l'estat. Per tant, jo diria que en la situació actual d'agitació dels mercats financers internacionals, no serà fàcil de col·locar els actius.

—Potser als inversors, que tindran un monopoli, tant els fa si els ingressos arriben per a Barajas i no per al Prat.

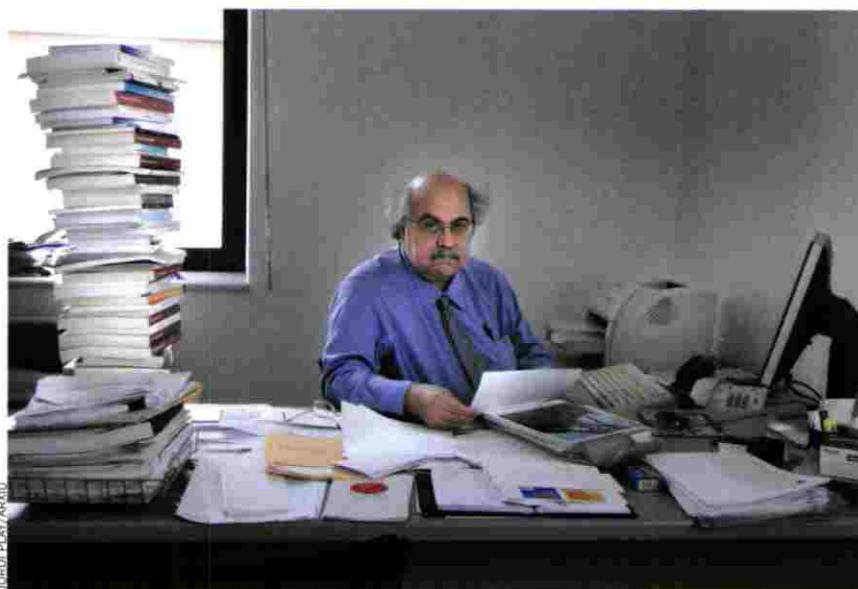
—Si AENA és una unitat de negoci com a tal, Barajas i el Prat no competiran. El monopoli busca els beneficis màxims, i com que serà regulat pel Ministeri de Foment, aquest ministeri hi intervindrà com li convingui. Les dues possibilitats poden portar-los a la mateixa conclusió: que cal potenciar Barajas. A una AENA unificada li surt més a compte Barajas, i fer servir Barcelona com a alimentador de passatgers a Madrid. Això no perjudica





Economia

Aeroports



“Un monopoli és pernicios, i un monopoli privat aeroportuari, com podem tenir aviat, molt probablement seria incompatible amb la normativa de competència”

solament els catalans, sinó que no garanteix la competència i, per tant, els preus no baixaran per a ningú, tant se val des de quin aeroport es voli.

—La normativa de competència dona el vist-i-plau a una operació d'aquestes característiques?

—Un monopoli és pernicios, i un monopoli privat aeroportuari, com podem tenir aviat, molt probablement seria incompatible amb la normativa de competència. Em sembla obvi que no és compatible amb les lleis de competència el fet que els dos aeroports més

importants d'un país siguin del mateix propietari privat.

—Igualment, el 51% continua a mans de l'estat, que controlarà tarifes, slots i estratègies, de manera que la competència entre tots dos aeroports serà impossible.

—Exactament. Jo no sóc enginyer aeronàutic, no sé quines són les tendències de futur de la navegació aèria, però sí que sé que la connectivitat internacional és absolutament vital. No sé si el Prat té futur o no, però si l'aeroport és gestionat com un monopoli

que també controla Barajas, i a més a més és un monopoli regulat pel Ministeri de Foment, doncs ja es veu a venir que els interessos territorials catalans restaran subordinats als interessos comercials de l'aeroport de Barajas. I això sense parlar de possibles interessos polítics. En cada moment aquests dos vectors representaran coses diferents, però des de Catalunya no podem permetre'ns de no arribar al màxim de les possibilitats del Prat. Si l'aeroport no és estratègicament dirigit amb independència del de Barajas, de segur que no arribarà al màxim potencial.

—I per a reblar-ho, els controladors desfermen el caos i uns altres treballadors amenacen de fer vaga per Nadal.

—Ens passa que amb la darrera crisi ens distraiem d'allò que és important, que és el control de l'aeroport. Quan hi va haver la vaga a Barcelona, el 2006, amb Iberia, el problema de l'aeroport era com gestionar les maletes. Ara són els controladors i, per tant, ara hem de resoldre el seu problema. Sempre estem igual. L'error de tot això està en una estructura burocràtica d'AENA, sens dubte. I aquest pecat original s'hauria de resoldre separant aeroports. No hem de perdre temps parlant de les darreres demandes dels controladors aeris.

Gemma Aguilera