

En **Germà Bel**, professor d'economia de la UAB i ponent a la JornadaGE2 reflexiona sobre l'impacte del dèficit en infraestructures a l'Arc Mediterrani. Bel, incideix sobretot en l'anàlisi de la gestió aeroportuària actual i proposa alternatives per millorar-la.



Com es financien i gestionen els aeroports a la UE i als EUA?

Tan als EUA com a la UE els aeroports es financen generalment amb taxes pagades pels usuaris, tan per l'ús de les instal·lacions com per navegació aèria. A més, obtenen ingressos a partir de les activitats comercials que es realitzen a les instal·lacions aeroportuàries. En general, les taxes que paguen els usuaris es fixen aeroport per aeroport per part dels gestors aeroportuaris, que acostumen a ser individuals per cada aeroport. Aquesta és la pràctica comú en tots els països relativament grans amb mercats aeroportuaris de dimensió important (i també en molts dels països més petits). Així mateix, les decisions relatives a l'assignació d'ús d'instal·lacions i la política comercial es prenen a nivell de cada aeroport, per part

del gestor del propi aeroport. Val a dir que hi ha regulació supranacional o nacional sobre l'assignació dels drets d'enlairament i aterratge, i també sovint sobre les taxes fixades.

Com es fa això mateix a Espanya? Com s'explica que Barajas rebi gairebé un 60% de les inversions quan només té el 22% del trànsit aeri?

El cas d'Espanya és únic entre els països comparables, doncs és l'únic en què la gestió dels aeroports és centralitzada i integrada. Això implica que la fixació de taxes es fa de forma centralitzada (són aprovades per les Corts Generals), i dins de cadascuna de les tres categories d'aeroport establertes les taxes són idèntiques per cada aeroport. Així, per exemple, els 12 aeroports espanyols amb més tràfic –els de la categoria 1- cobren les mateixes taxes, tot i tenir estructures de costos molt diferents entre ells. Això és insòlit quan un mira a la resta de països. Les decisions sobre l'assignació d'ús d'instal·lacions i la política comercial també es prenen a Espanya de forma centralitzada, el que facilita al gestor central subordinar arbitràriament les estratègies d'uns aeroports als interessos d'altres. Com s'ha dit abans, és un cas únic entre els països de dimensió i mercat aeri rellevants. I és precisament aquest sistema de gestió centralitzada el que explica els resultats de la distribució de les inversions a Espanya (amb unes concentracions relatives anormals a l'aeroport de la capital), així com altres resultats anòmals del sistema.

Qui en surt perjudicat d'aquesta concentració de les inversions a Barajas? Quin impacte té en els principals aeroports de l'arc mediterrani?

En els darrers 20 anys l'aeroport de Barajas ha estat el principal beneficiat de la gestió centralitzada de les inversions, i també ho han estat els aeroports del País Basc i de Navarra, entre altres. La noció que el sistema segueix el principi de solidaritat és contradictòria amb els resultats reals. Per l'altre cantó, els aeroports de regions relativament menys desenvolupades com Andalusia, Canàries i –en menor mesura- Galícia han sortit perjudicats. Pel que fa als aeroports de l'arc mediterrani, els de Balears, el País Valencià i, en menor mesura, els de Catalunya han sortit perjudicats.

Quin impacte té pels aeroports de l'arc mediterrani la baixa oferta de vols intercontinentals?

L'oferta de vols intercontinentals directes és un factor de gran importància pel que fa a decisions econòmiques de gran rellevància com la implantació de seus de grans empreses multinacionals o el desenvolupament d'activitats de molt valor afegit que requereixen molta coordinació de coneixements. El fet que l'oferta de vols intercontinentals –tot i que ha millorat una mica recentment- sigui molt inferior a la que seria d'esperar a Barcelona (atesa la seva magnitud demogràfica i econòmica) i no hi hagi aquest tipus d'oferta a la resta d'aeroports mediterranis és un factor que no ajuda gens ni mica a una correcta posició de les ciutats de la mediterrània en el mapa de ciutats globals.

Quins avantatges té la gestió descentralitzada i individualitzada dels aeroports? Quins aeroports de l'arc mediterrani hi tenen més a guanyar?

La gestió individualitzada dels aeroports permet que cada aeroport desplegui al màxim les seves potencialitats reals. Sobre tot, si el paper preminent com a nivell de govern de referència el tenen les administracions locals. Els gestors aeroportuaris segueixen com a objectiu primordial impulsar els interessos del territori al que serveix l'aeroport, el que exclou la subordinació als interessos d'aeroports tercers. La gestió individual permet competir

per aprofitar al màxim les possibilitats que sorgeixen a un sector tan flexible i dinàmic com el del transport aeri. Finalment, les polítiques de compensació i solidaritat dirigides a ajudar el funcionament dels aeroports molt petits, que no tenen tràfic suficient per ser rendibles, són molt més transparents i tenen un efecte molt més directe sobre els aeroports que necessiten ajut. La implantació d'un model de gestió individualitzada fomentaria millores en tots els aeroports de l'arc mediterrani, i en el conjunt del sistema aeroportuari espanyol.

Quins rols caldria assignar al sector públic i al sector privat en la gestió dels aeroports?

És molt important distingir entre el model de gestió (com es gestionen els aeroports) i la fórmula concreta de gestió (qui gestiona cada aeroport). En la pregunta anterior, que feia referència al model de gestió, he emfatitzat la conveniència de la gestió individualitzada i amb paper preeminent de les administracions locals. Pel que fa a les fórmules concretes de gestió per cada aeroport, les solucions són múltiples, i s'han de prendre a mida de cada aeroport. La gestió totalment privada és molt poc comú en l'Europa Continental i a Amèrica del Nord, pel que sembla que hi ha un espai clar pel paper del sector públic. Així mateix, en aquest terreny es poden obtenir beneficis importants de la cooperació públic-privada. En qualsevol cas, cal reiterar que la fórmula concreta de gestió més convenient per l'aeroport de Barcelona pot ser diferent a la millor per l'aeroport de Girona, i aquesta pot ser diferent a la de València. A països com Alemanya, Itàlia i Gran Bretanya ens trobem una gran multiplicitat de fórmules de gestió.

Quins requisits caldria exigir a les companyies aèrees concessionàries?

Totes les línies aèries que actuen als aeroports han de complir uns estàndards de qualitat i de servei de caràcter general, respecte dels quals han d'estar exigides i tractades de forma igualitària. En aquest marc, els gestors aeroportuaris, més que exigir, han de buscar una cooperació especial amb aquelles companyies i aliances que poden tenir més interès i més incentius a desenvolupar les línies d'oferta que són més importants o de les que hi ha més manca a un aeroport. Això, en el cas de Barcelona, vol dir encoratjar l'activitat de les línies aèries i aliances que tenen més interès i estímuls per desplegar les potencialitats de El Prat en l'oferta de vols intercontinentals, segment de servei en que hi ha un gran retard i que és decisiu per situar com correspon Barcelona al mapa de ciutats globals. Lògicament, en el cas d'altres aeroports amb espais d'oportunitat diferents, poden ser diferents les línies aèries i aliances especialment interessades en desenvolupar-les a fons.

Quins són els mínims indispensables que cal aconseguir per tenir un canvi de model real en la gestió d'aeroports? És acceptable que el Govern central tingui més del 50% de pes?

Un canvi real de model de gestió implica la gestió individual (financera i comercial) de cada aeroport, amb una independència de qui sigui el titular-propietari efectiu de les instal·lacions. A la OCDE només hi ha un cas de model de gestió individual amb entitats gestores dominades pel govern central, que és el d'Irlanda. Aquest cas és totalment incomparable amb el d'Espanya, per dimensió de país, per estructura de ciutats i per tamany del mercat aeri. No em sembla possible fer una reforma real del model si es manté un pes dominant del govern central. Pel que fa a les diferents administracions, lo preferible seria que el nivell preeminent sigués el de les administracions locals (municipals i supramunicipals).

Amb les inversions gegantines a Barajas, la proliferació de petits aeroports i l'extensió de l'AVE per tot Espanya, està AENA condemnada a ser deficitària a mig termini? Com es finançarà aquest dèficit? Podria aquest fet abocar a la privatització d'AENA?

És molt difícil per previsions financeres de futur atesa la manca de transparència pel que fa a la informació financera desagregada d'AENA. El que sabem és que la rendibilitat per passatger del conjunt del sistema s'ha deteriorat els darrers anys (tot i l'espectacular increment de passatgers, que hauria d'haver augmentat la rendibilitat relativa). Hi ha probabilitats no gens menyspreables que AENA sigui deficitària en pocs anys, el que – de produir-se – faria necessària una subvenció dels pressupostos generals, pràctica abandonada fa quasi 20 anys. Això podria adreçar-se també mitjançant l'augment de les taxes. En qualsevol cas, no sembla que aquest sigui un factor rellevant pel que fa a una eventual privatització d'AENA, que no sembla estar en l'agenda. Val a dir que una privatització d'AENA –és a dir– una privatització integrada dels aeroports seria, en qualsevol cas, un desastre pels interessos dels seus usuaris, doncs instituiria un monopoli privat amb una capacitat desproporcionada d'explotar als usuaris.

Quines altres infraestructures necessita l'arc mediterrani amb més urgència?

Una relació exhaustiva seria massa llarga. Si s'han de mencionar les més rellevants, i a part dels problemes de la mobilitat a les àrees metropolitanes, em semblen especialment importants la necessitat d'una xarxa moderna de transport de mercaderies per ferrocarril, una millor connexió de ferrocarril i ports pel transport de mercaderies, i una millora dels greus problemes de mobilitat interurbana per carretera al corredor de la Mediterrània.

Els ports de València i Barcelona han de competir o han de col·laborar?

La conveniència d'introduir la gestió individual també es pot aplicar als ports. Aquest tenen un cert nivell –molt modest- d'autonomia, però les decisions rellevants en matèria de tarifes i inversions encara estan sotmeses a control central. A partir de la institució del model de gestió individualitzada dels ports, cadascun hauria de desenvolupar amb plenitud les seves pròpies estratègies. Això portaria en alguns casos i camps a la competència i en altres a la cooperació.

Quina és la importància dels lideratges en la consecució d'objectius com el canvi de gestió aeroportuària i el desencallament d'infraestructures pendents de fa anys?

En l'àmbit de Catalunya hi ha consensos molt amplis a nivell social sobre la necessitat d'avançar decididament en aquestes qüestions. Els diferents governs, autonòmic i locals, han de liderar l'impuls d'aquest procés de reforma. Per això, em sembla imprescindible fugir de postures conservadores, que poden portar a la inacció o manca d'iniciativa per la por a no aconseguir els resultats desitjables (i que, per tan, sembli que no es té 'poder'). De vegades els polítics conservadors intenten esbrinar que és allò que és 'possible' i plantejar a la societat que lo 'necessari' és precisament allò que és 'possible'. Al meu judici, en aquest terreny està molt clar que és lo 'necessari', i el que es tracta es d'aconseguir que allò que és necessari sigui també possible.

Quin és el rol de la societat civil en aquest procés de canvi? Està fent prou?

La societat civil, tot i que amb un cert retard i timidesa inicial, ha fet contribucions importants al procés de canvi en els darrers temps. Cal prosseguir en aquesta direcció. Per un cantó, això deixa clar que allò que necessitem s'ha de fer possible. Per un altre, és un element de suport i estímul als governs territorials, que tenen el repte i la responsabilitat última d'aconseguir que el canvi sigui real.

Pàgina original: http://jornadage.cat/index.php?option=com_content&task=view&id=57&Itemid=52