

AEROPORT: LES CLAUS

Germà Bel

Catedràtic del Departament de Política Econòmica de la Universitat de Barcelona

1) *El que importa: La reforma del model de gestió dels aeroports espanyols. Tots sabem plenament que el model espanyol –centralitzat– és únic entre els països comparables, en els quals la normalitat és la gestió individual dels aeroports. La gestió individual permet que aquestes infraestructures desenvolupin les pròpies estratègies financeres i comercials, la qual cosa els facilita aprofitar al màxim les pròpies potencialitats. Al contrari, el model espanyol permet que el gestor centralitzat apliqui estratègies que poden subordinar els interessos d'uns aeroports als d'altres; també permet fer servir els recursos globals del sistema –la caixa única– per a subsidis que no es corresponen amb els criteris de solidaritat de recurs retòric habitual.*

2) *El que és urgent: Les decisions sobre l'accés preferent a les noves instal·lacions del Prat. La discussió sobre la reforma de la gestió no és nova, però ha estat la imminència de decisions importants sobre el Prat allò que ha posat de llarg el debat. No en va, doncs, les decisions que es prenguin ara condicionaran el futur gestor, sigui qui sigui. Fins i tot els més propensos a divagar pensant per què es diu el que es diu –en lloc de fixar-se en què es diu– ja han entès quina és la raó de l'actual procés de debat públic: la desconfiança dominant envers un model que fa possible que les decisions sobre el Prat no tinguin com a prioritat bàsica aprofitar-ne al màxim les potencialitats com a aeroport internacional, sinó dissenyar un paper que estigui subordinat al de l'aeroport de Barajas. En aquest sentit, és una bona notícia que les institucions catalanes participin en el procés polític de decisió.*

3) *El que és immediat: L'objectiu principal ha de ser aprofitar al màxim el potencial del Prat com a plataforma de vols intercontinentals. Hi ha demanda? Que això es qüestioni fa que ens ruboritzem, per bé que les companyies que ho*

neguen fan el seu paper, tant si són de low cost com companyies convencionals que maximitzen la taxa de rendibilitat concentrant operacions en la seva base principal. L'any 2004, l'única destinació que se servia era Nova York (JFK); el 2007 se'n serveixen vuit, entre les quals SkyTeam té un protagonisme especial. El Prat té demanda intercontinental, encara que no en sabem la dimensió. Segurament, és menor que els grans hubs europeus ja consolidats. Encara que segur que està per sobre de la situació actual, assolida malgrat l'absència de polítiques d'oferta del gestor aeroportuari (i gràcies al meritori esforç del Comitè de Rutes). Amb decisions adequades de gestió de l'oferta, si deixem que el mercat treballi, estarem molt més segurs que la realitat s'acosta al potencial.

4) *Sense risc no hi ha progrés: El procés d'adjudicació en curs serà transparent i discrecional. Transparent perquè el procés ha esdevingut públic. Discrecional perquè s'exigeixen compromisos per a cinc anys quan els plans de negoci de les aerolínies (el seu compromís amb els socis) rarament superen els tres anys. Els qui han establert els requisits de compromisos a llarg termini deuen saber que és impossible obtenir-los, per la qual cosa la conclusió lògica és que es busca mantenir molta discrecionalitat en la decisió. Que hi hagi discrecionalitat (que no vol dir arbitrarietat) és normal; són les regles d'aquest joc. Es tracta d'avaluar quines propostes estratègiques són més consistents amb el model d'aeroport preferit (de low cost o d'ambició global), i arriscar juntament amb el(els) qui s'agafi(in) com a soci(s) estratègic(s). Perquè sense risc no hi ha guany. Al cap i a la fi, el pitjor que pot passar és que ens quedem com estem.*

Article publicat al diari La Vanguardia el 14 de març de 2007