

A LA TERCERA ¿SERÀ LA BONA?

Germà Bel

(Publicat a *La Vanguardia* –Diner-, 22 de juny de 2014)

Els últims anys s'han succeït les reformes en el sector aeroportuari. La més important ha estat la separació del control del trànsit aeri i de la gestió d'aeroports. A més, s'han fet grans inversions en expansió d'instal·lacions, no totes necessàries, i generalment a costos molt elevats. Però una de les reformes que porta anys a l'agenda, la privatització dels aeroports, ha fracassat fins al moment, i ara s'acaba d'anunciar un nou intent, el tercer.

Recapitem. La privatització va entrar a l'agenda en 2008, quan Magdalena Álvarez va anunciar la venda parcial d'AENA, amb el que el govern pretenia aconseguir finançament privat per continuar la seva política inversora. Els seus excessos -amb els consegüents costos financers- començaven a passar factura, agreujada per la retracció del trànsit iniciada el 2008, de la qual el sistema no s'ha recuperat. Si a 2007 s'havien assolit els 210,5 milions de passatgers, a 2013 aquesta xifra s'havia reduït a 184.4 milions, un descens del 12%. El projecte estava immadur, i va quedar aparcat durant gairebé dos anys, fins a la seva recuperació per José Blanco.

El segon intent va prendre cos al llarg de 2010, i la privatització prevista va passar del 30% al 49%. A més, es va afegir la idea de concedir a empreses privades la gestió dels aeroports de Barcelona i de Madrid. Però aquests plans mai van ser realistes. Primer, la valoració d'AENA en 30.000 milions € era absurda per a una empresa en pèrdues i amb gran deute. Segon, es pretenia obtenir una xifra desmesurada per la gestió de Madrid-Barajas, que registrava grans pèrdues -subsistents a 2012, últim any amb dades conegudes per aeroport- i un deute de més de 5.500 milions €, que supera el valor del seu actiu fix net, i representa més del 40% del deute total d'AENA. Cap empresa va mostrar interès per Barajas, a diferència del que va succeir amb el Prat.

L'arribada del PP al govern va liquidar el segon intent privatitzador. I ara el govern posa en marxa el tercer intent: privatitzar el 49% d'AENA Aeroports, venent el 21% a socis financers estables i el 28% a accionistes minoritaris, reservant el 51% a propietat pública, i preservant el model de gestió vigent. El govern espera obtenir 2.450 milions €. En aquesta ocasió, és més probable que la privatització tiri endavant. El govern ha preparat el terreny amb forts augments de taxes que, juntament amb la reducció de costos operatius, han fet tornar els beneficis al conjunt del sistema a 2013. A més, la valoració de l'empresa aeroportuària, d'uns 16.000 milions € (si es considera el seu deute i la previsió d'ingressos per la venda parcial), és més ajustada a la realitat. De fet, potser sigui inferior al valor real del sistema, perquè el govern ha de demanar un preu més baix si pretén mantenir el control de la gestió. Potser la tercera sigui la vençuda

En tot cas, el govern persisteix en una política dolenta per als aeroports en general, i per als de Catalunya en particular. El seu principal problema és el model monopolístic i centralitzat de gestió, una anomalia entre els models dels països comparables del nostre entorn. Aquest model, amb els seus subsidis creuats entre aeroports i la seva absència de política comercial, ha incentivat les pràctiques de sobreinversió, que han forçat els grans augments de taxes aeroportuàries. Si aquestes estan encara en nivells raonables en el context europeu és només perquè altres taxes com les de navegació aèria estan entre les més altes.

Els aeroports de Barcelona, Girona i Reus necessiten la individualització de la gestió. Això els oferiria l'oportunitat de desenvolupar estratègies comercials i tarifàries pròpies, i competir en un espai global cada vegada més obert i exigent. En el cas de Barcelona, seria l'ingredient adequat que complementaria les oportunitats que ofereixen unes instal·lacions que han obtingut per segona vegada el premi al millor aeroport d'Europa. I que el 2012 va aconseguir uns beneficis operatius (després de pagar costos financers) de 105 milions €. A més, el seu deute, de 1.700 milions €, era molt inferior al valor dels seus actius fixos nets. El 2013 aquestes xifres hauran estat encara millors.

La privatització parcial agreujarà les deficiències de gestió del Prat, i del conjunt del sistema, perquè introdueix una dinàmica que molt probablement acabarà en la privatització total d'un monopoli integrat. Aquest és el pitjor escenari per al benestar dels usuaris i per al benestar social. En qualsevol altre país europeu amb un mercat aeri comparable la gestió dels aeroports no estaria sotmesa a un monopoli que potser acabarà totalment privatitzat. I si això succeís, la Comissió de Competència del país obligaria a fragmentar el monopoli i reforçar la competència, com va passar al Regne Unit amb l'obligació de vendre aeroports imposada al major gestor, BAA. Però no és probable que això passi a Espanya, ja que la autoritat de competència no té voluntat ni poder per prendre aquestes decisions. No podem saber amb certesa que passaria si en el futur aquestes decisions passen a dependre de l'autoritat catalana de competència. Això sí, al pas que anem, i en la direcció que mai hem deixat de seguir, aquesta és l'única esperança perquè algun dia el sistema aeroportuari català pugui es equiparar als dels països del nostre entorn que porten temps aplicant millors polítiques.