

RODA EL MÓN  
Germà Bel  
(Publicat a *La Vanguardia*, 25 d'octubre de 2011)

Fa molts mesos no parlàvem d'aeroports, des de febrer, on a l'article "Carpeta tancada" es donava per acabada la discussió sobre aeroports pel futur immediat, tot i que s'afegia que la carpeta segurament es tornaria a obrir en la campanya electoral...i així estem. El Partit Popular es proposa suspendre els concursos de concessió pels aeroports de Madrid i de Barcelona. Així mateix, en canviarà el disseny i continguts de la concessions. I si les eleccions van com sembla, suposarà un retorn a la casella de sortida. Vaja viatge més llarg per arribar tan prop.

La discussió sobre la reforma de la gestió dels aeroports s'accentuà des de 2005. A les peticions de gestió individual el govern central responia amb la promesa (no sincera) que les institucions territorials serien 'determinants' en la gestió, tot creient en realitat que les grans inversions en curs esmorteïrien la reivindicació. A la vegada, des del govern es feia circular amb maledicència que les propostes de gestió individual buscaven en realitat la privatització.....i aquesta realment ha (quasi) arribat, però per camins i motius molt diferents. L'enorme volum de deute acumulat per les exuberants inversions d'AENA impulsades des dels governs Aznar, va portar als governs Zapatero a anunciar a l'agost de 2008 la privatització parcial d'AENA, i més tard, a final de 2010, la concessió dels aeroports de Barajas i El Prat a privats. Tot massa compulsiu, alimentat per les urgències financeres del deute, i enmig d'una crisi intensa. Desapareguda (per ara) la privatització parcial d'AENA per manca d'interès d'inversors i temps, l'acte final de la tragicomèdia ha estat la pròrroga de tres mesos –fins el 31 de gener- del procés dels concursos de concessió. El motiu oficial és la dificultat d'articular el suport financer de les operacions amb el temps previst; el real ha estat que amb els canons demanats molt poques empreses farien oferta en ferm per El Prat (un parell) i potser cap ni una per Barajas. És la paradoxal conseqüència de la política feta: inversions que no es poden recuperar –deute que no es pot eixugar- sense augments de taxes substancials, més alts dels ja anunciats. I uns canons de concessió que, sense recuperar íntegrament les inversions efectuades, semblen massa elevats a les empreses interessades.

Després de les eleccions les coses tornaran a la casella de sortida. I tot indica que el probable nou govern es proposa fer concessions d'aeroports per lots, tot moderant les peticions de canons que permetrien recuperar la inversió, operació que beneficia a l'aeroport amb major grau -de llarg- d'endeutament. No cal assenyalar-lo; està prou clar. Ja veuen: tan marejar la perdiu els darrers anys per l'obsessió a retenir el control centralitzat dels aeroports pot acabar amb una privatització integrada de la gestió, que molts veuran com una conseqüència lògica de la privatització fracassada. La feina mal feta no té futur.