

RAMON TREMOSA, AUTOR D'“ESTATUTS, AEROPORTS I PORTS, DE PEIX AL COVE”

Un model aeroportuari espanyol atípic

"Cal estar atents a la reforma prevista, pensada perquè res no canviï"

JOAN OLIVA

joliva@editur.com

El professor de Teoria Econòmica de la Universitat de Barcelona, Ramon Tremosa, acaba de publicar un llibre sobre l'actual model aeroportuari i portuari a Espanya, i sobre la intermodalitat entre diferents transports. El llibre "Estatuts, aeroports i ports, de peix al cove", editat per l'editorial valenciana Tres i Quatre n'és el resultat. La publicació es presenta el proper dia 29 a Barcelona. "Alemanya -esmenta Tremosa- no té quaranta-set aeroports, com Espanya, on gairebé n'hi ha un per província. Això no té cap lògica econòmica. I menys ara, que s'està desenvolupant la xarxa d'alta velocitat, que es convertirà en un dels elements de competència entre aeroports més important."

Per tot això -reclama- caldrà estar atents a la reforma anunciada de la xarxa aeroportuària estatal perquè no passi el que ha succeït amb la reforma del finançament autonòmic, "que tot canviï, però res no canviï de debò".

Quin diagnòstic fa en aquest llibre sobre la situació aeroportuària espanyola?

Tenim un model aeroportuari que prové directament del franquisme, i que no ha patit modificacions en la seva estructura. S'ha modernitzat molt, però és un model atípic i únic en el món desenvolupat, donat que és centralitzat, no hi participa ni el sector

privat ni els governs regionals i locals. En molts països europeus, els governs regionals i locals disposen del percentatge majoritari en la gestió dels aeroports.

Degut al centralisme d'Estat, i que explica que la Comunitat de Madrid creix molt per sobre de les altres autonomies, el Govern només preveu una única porta intercontinental a Espanya, que és la de Madrid-Barajas. Les inversions així ho acrediten: del 1994 al 2003 Madrid va rebre el 58% de tota la inversió pública estatal (això sense comptar amb la T4!). Tots els altres aeroports espanyols són simples alimentadors del de Barajas, el qual concentra la majoria dels vols intercontinentals, que són els que més beneficis generen i més taxes paguen a l'aeroport i responen al perfil de turista que més gasta a les seves botigues.

Aena ha encarregat a Price Waterhouse Coopers la definició d'un sistema per establir quins ingressos i quines despeses s'han de computar a cada aeroport. Seria un gran pas deixar enrere el secretisme oficial vigent sobre els comptes desglossats d'Aena, no?

Això és una graciosa manera de perdre un any de temps. Òbviament, l'Estat té un dels millors sis-

temes informàtics del món (per exemple, l'agència tributària). Aena segur que té aquesta informació i controla en temps real tot el que hi entra i tot el que en surt.

Avui se sospita que 40 dels 47 aeroports espanyols tenen pèrdues. Així, tots els consorcis que es vulguin vendre seran paper mullat, especialment si el Govern reté el paper majoritari. L'aeroport del Prat, malgrat aquest model que limita força la seva expansió, és un aeroport molt dinàmic; s'ha situat entre els deu primers d'Europa, i té una vocació d'esdevenir un dels grans hubs intercontinentals europeus. Cedir la gestió i els beneficis del Prat a la Generalitat comportaria haver de tancar 10 aeroports espanyols que es mantenen gràcies als beneficis d'aquest.

A més a més, una tercera part del negoci d'Iberia prové del pont aeri Madrid-Barcelona-Madrid. Amb la qual cosa, si Barcelona té mai un aeroport intercontinental potent, una part d'aquest negoci s'acabaria, i Iberia no podria prestar molts dels seus vols deficitaris que avui manté en ciutats com Santander, Melilla, Badajoz... i d'altres que, en règim de mercat, mai

no tindrien justificada l'existència d'un aeroport.

La incidència del tràfic turístic i de mercaderies ha crescut força als ports en els darrers deu anys. Com afecta això al procés d'autonomia dels mateixos ports?

La cessió parcial d'autonomia dels ports és un cas d'èxit. Tot i que tenen una gestió parcialment descentralitzada, ha proporcionat notables creixements en molts d'ells. I ha comportat que algunes autoritats portuàries pengin els seus comptes i balanços a la web. No hi ha, però, llibertat per fixar taxes, per exemple, en desembarcament de mercaderies.

El llibre reflecteix, però, la incidència turística en aquests resultats?

Barcelona presenta uns augments grans, però aquí, sí que hi ha intermodalitat. No pot ser, com explica el president de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, Miquel Valls, que la major part dels creueristes nord-americans que fan servir Barcelona com a origen o destinació final del seu creuer passin abans per Barajas i es deixin allà molts diners comprant regals a les botigues de la T4: això ho està perdent el nostre aeroport. És absurd. Hauríem de tenir molts si tinguéssim molt més vols directes amb els Estats Units. Les xifres de creueristes serien encara millors i fariem molt més negoci. □



RAMON TREMOSA.

Agenda

4-12 novembre

El Saló Nàutic Internacional de Barcelona comptarà aquest any amb 110.000 m2 en els quals trobarem, entre d'altres, nous espais com el Young Designers Island o l'espai Fun Beach
www.salonnavtic.com

17-19 novembre

Considerada la fira més important de la seva especialitat a Espanya, Nivalia Ski Show, reunirà en aquesta edició un centenar d'expositors, marcant l'inici de la temporada d'esquí.
www.nivalia.com

17-21 febrer

El Fòrum Gastronòmic canvia la seva ubicació de Vic a Girona al nou Auditori i Palau de Congressos. Una altra novetat és l'obertura al públic general durant el cap de setmana.
www.forumgastronomic.com

2-5 març

La 2a edició de Barcelona Degusta comptarà amb àrees expositives com l'Àrea Mercat, Ambigués o àrees de degustació, Aules del gust, Àgores del gust, Quiosc i Llibreria gastronòmica i Basar.
www.barcelonadegusta.com