

Aeropuertos y poder

Dos economistas prueban con datos la marginación de El Prat

Eugeni Casanova

Freno al desarrollo de Catalunya", "presión de los políticos para condicionar el mercado", "sabotaje al tejido empresarial y social", "actuaciones contra el interés general y la cohesión territorial"... Los anodinos aeropuertos se han convertido en tema central en la política catalana y en una patata caliente en manos del Gobierno español. Apañados, favoritismos, conjuras, ocultación de datos, centralismo, manipulaciones... para supeditar todos los servicios aeroportuarios españoles a Madrid-Barajas. Es lo que constatan Germà Bel y Xavier Fageda en su libro *Aeropuertos i poder* (Edicions 62), que se presentará el próximo día 13, y Ramon Tremosa en *Catalunya será logística o no será* (3i4), que aparecerá el mes que viene. El primero es catedrático de Economía Política y el último, profesor de Teoría Económica en la Universitat de Barcelona, y ambos se han especializado en el estudio de la actuación del Estado en infraestructuras.

Ambos denuncian que la gestión aeroportuaria en España se basa en criterios políticos que no tienen relación con el interés general ni con el mercado. "Los aeropuertos de todos los países civilizados se gestionan de modo descentralizado e individual, España es la única excepción", dice Bel. Tremosa explica que un aeropuerto significa el 15 % de la independencia de un país. Todas las estrategias comerciales, industriales y financieras pasan por la gestión de una pista aeroportuaria, que es hoy la puerta

Españoles y Navegación Aérea), "en que todos los aeropuertos se supeditan a uno", lo instauraron dictaduras militares en los 50 y hoy sólo lo comparten Rumanía y Polonia, que han empezado ya a reformarlo. Sin embargo, el tráfico en estos países es insignificante, en tanto que España constituye el mayor mercado aéreo de Europa después del Reino Unido y tiene ocho de los 50 aeropuertos con mayor movimiento del continente, "cosa que no se dice". "La manipulación llega a la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos de la Universidad Politécnica de Madrid, donde se enseña que ése es un modelo normal de gestión", dice Bel, para quien "30 años de democracia debían haber dado para más".

De los grandes de Europa, El Prat es el aeropuerto con menos vuelos de larga distancia y el catedrático demuestra que su crecimiento ha sido abortado de raíz. Pero las autonomías más perjudicadas por las inversiones aeroportuarias son -además de Catalunya y Baleares- Andalucía, Galicia y Canarias. "Que no nos cuenten que todo se hace en aras del reequilibrio territorial", dice Bel. "También nos han hecho creer que Madrid capitaliza la mayoría del tráfico español, cuando sólo tiene el 22 %, en tanto que durante quince años ha recibido el 56 % de las inversiones". Bel revela que AENA, que depende por entero del Ministerio de Fomento, es copropietaria junto a Abertis del tercer aeropuerto de Suecia, Stockholm Skavsta, "cuando aquí la ministra de Fomento nos dice que el modelo estatista español es

"Muchas decisiones del monopolio aeronáutico las toman los funcionarios"

de un territorio al mundo. El modelo lo completa el sistema radial del AVE, que pone todas las capitales de provincia a dos horas y media de la capital, y de Madrid al cielo por Barajas.

Para bien o para mal, los aeropuertos están llamados a ser la estrella de la política catalana desde esta reanudación de curso hasta las próximas elecciones generales. La primera clase la impartió la ministra Álvarez el miércoles convocando a representantes catalanes para demostrar su interés por reconducir los graves problemas de infraestructuras que padece Catalunya, aunque en ella apenas se trató de aeropuertos. El conseller Joaquim Nadal no asistió porque el encuentro "no aportaba nada nuevo".

Bel, que fue diputado por el PSC-PSOE en la legislatura pasada y asesor en infraestructuras del Gobierno entre 1990 y 1993, explica que el modelo del monopolio AENA (Aeropuertos

el mejor del mundo".

La mediatización del caso amenaza con arrastrar a los políticos locales, que hasta ahora se han amparado en un cómodo "depende de Madrid". Germà Bel se muestra "chocado" por la afirmación del alcalde Jordi Hereu de que "es normal que Barcelona deba pasar por Madrid para ir al mundo". "El sistema político catalán está roto y no existe ninguna fuerza capaz de impulsar nada", asegura. Los aeropuertos se cayeron del nuevo Estatut con el acuerdo de La Moncloa entre Mas y Zapatero. En palabras de Bel, no hay una propuesta de la Generalitat para El Prat. "Aún no han explicado cuál es su modelo ni qué quieren". El economista se muestra también extrañado porque ni un solo alcalde del área metropolitana ha dicho una palabra sobre el tema cuando "muchos aeropuertos, incluso en Francia, que es el paraíso del centralismo, dependen



Apoyo ciudadano

La sociedad civil ha empezado a suplir las carencias de la política y una marea ciudadana ha tomado partido por el aeropuerto. La Comisión Europea ha aceptado una queja presentada por el colectivo Dignitat Nacional en relación a los tratados internacionales firmados por España por "discriminación al aeropuerto de El Prat en materia de aviación civil". Estos tratados obligan, contraviniendo las leyes europeas, a unos sesenta países a utilizar Barajas en sus vuelos a España en detrimento del resto de aeropuertos. También, el día 18 la Associació Catalana de Professionals presentará un análisis sobre las 112.000 adhesiones a su 'Manifiesto para un aeropuerto intercontinental con una gestión individualizada'. "Queremos expresar que también los profesionales y la pequeña economía está a favor del aeropuerto", explica su portavoz Jordi Plana. La iniciativa nació a rebufo de la gran movilización del empresariado catalán que tuvo su escenificación en el acto del IESE. Josep Ritort, otro de los promotores, opina que "esta generación de profesionales ha entendido que ningún territorio puede ser competitivo en el mundo de hoy sin un aeropuerto que lo represente". Apenas colgaron el manifiesto en internet, las adhesiones empezaron a llegar a miles, "nos quedamos sorprendidos, y es que existe un enfado generalizado que nadie canaliza", asegura.

de entes municipales". Bel cree que los políticos catalanes "sólo asumen lo que no tiene ningún riesgo, y eso es la decadencia".

Tremosa opina por su parte que el Gobierno ni tan siquiera va a ceder los aeropuertos secundarios, tal como prometió la ministra tras la masiva movilización de IESE del 22 de marzo. "Si Girona se pone en diez millones de pasajeros, Reus, en cinco y Lleida, en tres, como está previsto, ello puede liberar mucho tráfico a El Prat y dejar espacio para vuelos intercontinentales, y no es fácil que lo permitan". Según este economista, el turismo ha abierto una brecha en el forzado monopolio de Barajas, porque la mayoría no necesita ese aeropuerto.

Bel dice que la adjudicación de la nueva Terminal Sur -prometida por la ministra para este otoño- marcará el desarrollo de El Prat. "El plan de negocios de Iberia sateliza todos los aeropuertos españoles a Barajas, pero priorizar a esta compañía implica ir contra del mercado, puesto que la conexión con Madrid está hiperservida, y en diciembre habrá AVE; lo que nos falta son conexiones con las dos Américas y Asia", asegura.

El catedrático denuncia que AENA produjo un *apagón estadístico* en el año 2000 y no ofrece datos ni cifras de explotación de los aeropuertos "para ocultar los balances de la discriminación". La ministra ha negado que esos datos existan, a pesar de que fueron públicos hasta 1998. Para Tremosa, "la composición del consejo de administración de la compañía lo dice todo": nueve de sus quince miembros son de Madrid y todos ellos viven en esa ciudad. El actual director general de Aeropuertos de AENA, Javier Marín, fue director de Barajas, "de manera que es juez y parte". Diversos directores generales del Gobierno forman parte del consejo de administración, entre ellos el de la Guardia Civil. "Spain is different también en eso", ironiza el economista, que califica al director de El Prat como "un hombre de AENA".

Ambos autores coinciden en que muchas de las decisiones del monopolio aeronáutico las toman los funcionarios, "que en una buena medida son políticos jubilados con sueldos estratosféricos". El ente se creó en 1990 y ahora tiene casi cuatro mil altos funcionarios que ven su poder y su cargo amenazados si empiezan a ceder aeropuertos, "y a ellos les da igual quién mande, sólo quieren perpetuarse". Para Tremosa, "todo indica que no van a conceder ni las migajas". "Ahora se trata de llegar a las elecciones sin que los catalanes molesten mucho y el próximo ministro no tendrá ya ningún compromiso", vaticina. Bel aboga irónicamente por "rezar para que Madrid sea generoso, porque todo depende de su buena voluntad".

Las quejas recibidas en El Prat por averías o retrasos fueron un clásico del verano. En la

foto, pasajeros en plena protesta por el retraso de un vuelo a Estambul

ARCHIVO

