

# El Prat: independencia estratégica

La capacidad de decisión sobre las rutas aéreas y compañías operativas es uno de los principales temas estratégicos en un mundo crecientemente globalizado e interconectado. Y para ello es imprescindible que las decisiones se tomen en el territorio. Para Catalunya, controlar los *caminos de aire* de sus comunicaciones internacionales e intercontinentales es una apuesta de futuro. ¿Cómo está el tema?

Como es sabido, la gestión aeroportuaria española está controlada por Aena, un régimen de monopolio dependiente del Ministerio de Fomento (fomento, ¿para quiénes?). El modelo Aena es el de la España radial. Ve el entramado español como un sistema con centro de gravedad en Barajas para las compañías de largo recorrido. La alianza tradicional con Iberia, una compañía *protegida* en términos prácticos, refuerza esta visión. Aena suele presentar Barajas como uno de los mayores ejes aéreos internacionales del mundo, mientras que El Prat se presenta como un aeropuerto de referencia en el sur de Europa y el Mediterráneo. Una actitud y visión que se comentan por sí solas.

Algunos datos (Gestió i Promoció Aeroportuària, Cambra de Comerç de Barcelona, informe trimestral, septiembre del 2010): Barcelona es el cuarto aeropuerto europeo “de tráfico origen y destino, mostrando la fortaleza de su área de influencia”, pero el número de sus conexiones es bajo (7% frente al 33% de Barajas). Excluida Europa, Barcelona supone el 28% de las conexiones entre España y el resto del mundo (muy centralizadas en Madrid), pero el 66% de estas conexiones es de carácter indirecto, es decir, pasan por un aeropuerto intermedio, al ser muy escasas las conexiones intercontinentales desde Barcelona (y si excluimos el Magreb, el porcentaje es aún mayor). En dichas conexiones, el mayor volumen es con América del Norte (30% del volumen español, que representa más de 800.000 pasajeros en el periodo enero-septiembre del 2010). A pesar de las restricciones objetivas, un 40% de todo el tráfico de España con Asia y Oceanía tiene Barcelona como punto de

origen o destino. En el informe del GPA se concluye: “Sigue existiendo una importante bolsa de pasaje intercontinental por cubrir en Barcelona debido a la falta de vuelos de largo alcance del aeropuerto”. Más claro, imposible.

Hasta hace poco, desde distintas instancias estatales y catalanas se defendía la conveniencia de crear un consorcio del aeropuerto con participación de las administraciones central, catalana y municipal, junto a actores privados –aunque se proponían composiciones distintas por parte de los diversos actores e instituciones–. Sin embargo, recientemente el poder cen-



MESEGUER

tral, dados sus problemas de liquidez económica, ha anunciado por sorpresa la privatización del 49% del aeropuerto de El Prat. Esto no tiene nada que ver con el consorcio. La privatización, por otra parte opaca, no supone ninguna descentralización de Aena (que además mantendrá el control con su 51%). Es un mero ardid recaudatorio desesperado por parte del Gobierno Zapatero.

Esta no es una cuestión de carácter técnico. Desde hace años, existe una clara voluntad en los gobiernos españoles para que la Generalitat y las instituciones locales ca-

talanas no desempeñen ningún papel decisivo en relación con la toma de decisiones estratégicas del aeropuerto de Barcelona. Es decir, la política del Gobierno central es que El Prat siga siendo subsidiario de Barajas. Desde Catalunya se quiere competir para captar compañías extranjeras, que en principio no discriminan entre aeropuertos internos españoles. También competir con Barajas, el gran beneficiado del monopolio Aena. El objetivo es poder captar aquellas compañías y rutas que más interesan a la economía catalana. Pero para competir ha de ser posible hacerlo, algo que el Gobierno central –tanto del PSOE como del PP– siempre ha impedido, en contra de cualquier racionalidad del conjunto, en contra de lo que ocurre en la mayoría de los países desarrollados, y a pesar del notorio exceso de la contribución de Catalunya a la caja impositiva española. En este campo, España es más jacobina incluso que Francia y que algunos países comunistas. Las regulaciones europeas sobre competencia interna deberían intervenir frente a este monopolio.

Por otra parte, si la privatización recientemente anunciada por el presidente del Gobierno central va a suponer un alivio económico sólo para el Estado y no para la Generalitat –a pesar de que el aeropuerto de El Prat vive en buena medida del esfuerzo y actividad de los catalanes–, ello significará que el Estado vuelve a expoliar dinero a estos últimos a través de Aena. Sería un nuevo atentado a la equidad. Ello se sumaría a la incendiaria cifra del déficit fiscal actual, cifrado en el 10% del PIB, así como al crónico déficit de infraestructuras en que vive Catalunya. Da vergüenza explicar el modelo aeroportuario español en ámbitos internacionales. La

situación política del aeropuerto de Barcelona incentiva la permanente indignación de las instituciones, empresas y ciudadanos catalanes –que no se olvide, son de los que más llenan las arcas recaudatorias de un Estado que les ha sido y sigue siendo tradicionalmente hostil–. Un Estado que ni siquiera reconoce su propio pluralismo nacional y lingüístico internos, y frente al que cada vez hay más voces insumisas en Catalunya. Lógico. El punto clave: la capacidad de decisión propia en temas de futuro. El aeropuerto es un tema de independencia estratégica.●