

La concessió de l'aeroport de Barcelona – el Prat sense un marc regulador definit és un risc per al territori

- **Els terminis anunciats per la licitació de la concessió s'estan acomplint escrupolosament, però el marc regulador continua sense concretar-se.**
- **És fonamental definir les funcions de la societat de vigilància i control de la concessió abans de la seva adjudicació, així com la seva composició.**

Tot i que les etapes del procés de concessió han anat acomplint escrupolosament els terminis anunciats, a dia d'avui ni Aena Aeropuertos ni el Ministeri de Foment han explicat encara quines seran les funcions de l'òrgan responsable de l'execució del contracte de la concessió. Només han detallat que aquesta societat de vigilància i control es crearà al darrer trimestre d'enguany, que s'hi integraran "representants d'Aena Aeropuertos, de les Comunitats Autònomes, en el seu cas d'Ajuntaments i d'altres agents econòmics i socials" i que aquest òrgan haurà d'acordar amb el concessionari, el posicionament estratègic de l'aeroport.

Més enllà d'aquesta declaració d'intencions, la darrera comissió bilateral Estat – Generalitat de traspasos va acordar que l'òrgan de govern d'aquesta societat de vigilància estaria format per 9 membres: 4 nomenats per Aena, 2 per la Generalitat, 1 per l'Ajuntament de Barcelona, 1 pels Ajuntaments del Prat, Sant Boi i Viladecans, i 1 que sortirà de la "societat civil i món empresarial".

En aquest context, la Cambra de Comerç de Barcelona demana la completa definició per part del Ministeri de Foment de les funcions de l'òrgan responsable de l'execució de la concessió de l'aeroport de Barcelona – el Prat.

De fet, en tot moment el Ministeri de Foment ha defensat que Aena Aeropuertos assumís en solitari la responsabilitat de la selecció del soci privat per a la gestió de l'aeroport de Barcelona, des de la convocatòria de la licitació fins a l'adjudicació final. I només ha contemplat la possibilitat que, un cop adjudicada la concessió, es constituís l'esmentat òrgan de vigilància, amb la participació de representants d'institucions del territori.

Però mentre el procés de concessió progressa inexorablement, la concreció del marc regulador per a la supervisió i control de les actuacions de la societat concessionària continua sense definir-se, posant en risc innecessàriament les polítiques de promoció econòmica i desenvolupament territorial impulsades localment.

A més, **la Cambra de Comerç de Barcelona considera que li correspon la representació de "la societat civil i món empresarial" en aquest òrgan**, atesa la seva naturalesa de corporació de dret públic que té com a funció principal defensar els interessos generals de les empreses i el foment del comerç i la indústria i **atès el lideratge i el compromís actius mostrats amb el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de Barcelona (CDRA – www.bcnair-route.com)**.

Així, el CDRA va ser constituït a principis de l'any 2005 per Aena, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i la Cambra de Comerç de Barcelona, amb l'objectiu de promoure el desenvolupament de noves rutes intercontinentals des de l'aeroport de Barcelona. Des de la seva creació, el CDRA respon a la voluntat de la comunitat empresarial i civil, de les autoritats locals i del mateix aeroport de desenvolupar una xarxa de vols internacionals més adient a les seves necessitats, i al potencial real de Barcelona.

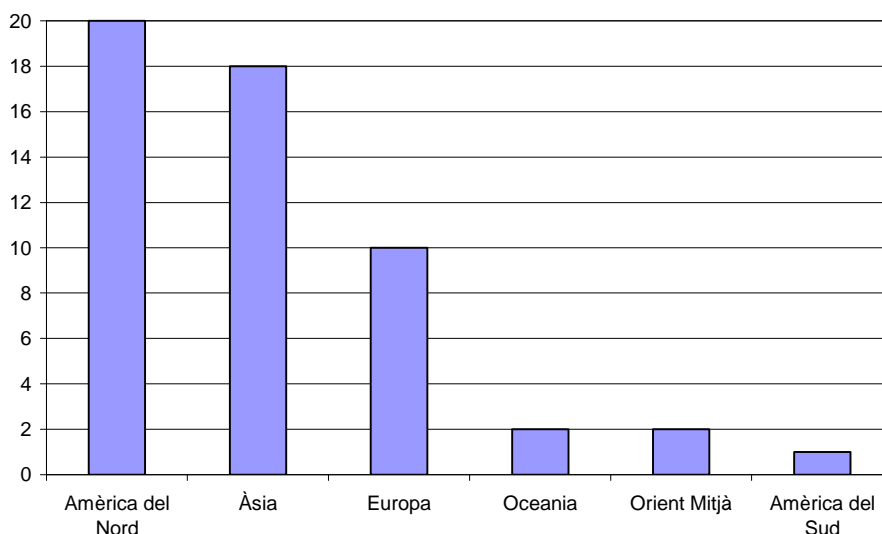
En aquest sentit, el CDRA esdevé un instrument de coordinació de les institucions catalanes i és un punt de contacte per a les companyies aèries nacionals i internacionals que tenen interès en operar a l'Aeroport de Barcelona. L'objectiu principal del CDRA és treballar per captar nous enllaços aeris intercontinentals des de l'aeroport de Barcelona, així com mantenir els que ja existeixen.

La selecció del soci privat, un procés molt restringit

D'altra banda i pel que fa al procés de concessió, els terminis (del 30 de juliol al 5 de setembre) i **els requisits per acreditar l'aptitud tècnica i econòmico-financera establerts en aquesta primera fase són molt exigents, i fan preveure la participació d'un número molt reduït de candidats en el procés.** Pel que fa a l'aptitud tècnica, es demana experiència en gestió d'aeroports o terminals d'aeroports, amb un tràfic total superior a 25 milions de passatgers amb dades de 2010. Pel que fa a l'aptitud econòmico-financera, els candidats hauran d'acreditar uns actius totals en balanç per import igual o superior a 3.000 milions d'euros.

Només com a referència indicativa, val la pena recordar que l'any 2010 hi va haver 53 aeroports a tot el món amb un tràfic superior a 25 milions de passatgers, dels quals només 10 van ser europeus, inclosos Madrid i Barcelona (vegeu el gràfic 1).

Gràfic 1. Aeroports amb tràfic superior a 25 milions de passatgers, 2010
(Per continents)



Font: ATI.

D'aquest *top 10* d'aeroports europeus, actualment 3 estan a càrrec de gestors privats (Heathrow, Fiumicino i Gatwick, amb participacions superiors al 90% en tots els casos) i 7 estan en mans de gestors participats majoritàriament pel sector públic (Charles de Gaulle, Frankfurt, Madrid, Amsterdam, Munic, Barcelona i Orly, amb participacions clarament superiors al 50%). Una vegada completat el procés de concessió de Madrid – Barajas i Barcelona – el Prat, aquest repartiment s'igualarà, amb 5 aeroports amb gestors privats i 5 amb gestors controlats pel sector públic.

Més informació:



www.prensa.cambrabcn.org

