

LA PRIVATITZACIÓ DELS SERVEIS AEROPORTUARIS NO SATISFÀ LES ASPIRACIONS DE LA SOCIETAT CATALANA SI NO HI HA UNA VERITABLE DESCENTRALITZACIÓ

- **La descentralització de les funcions públiques aeroportuàries és tan necessària com la participació del sector privat en la gestió.**
- **El model aprovat no garanteix que els aeroports puguin dur a terme una política comercial pròpia ni puguin assignar autònomament els seus slots.**
- **Els enllaços intercontinentals de l'Aeroport de Barcelona continuaran supeditats a uns acords bilaterals de transport aeri, sobre els quals el Ministeri de Foment manté una situació d'opacitat i que van ser establerts en una època de companyies de bandera i aeroports centralitzats.**
- **Les raons que té el Govern de l'Estat de mantenir centralitzades totes les funcions públiques en matèria de gestió aeroportuària són de caràcter polític i no econòmic.**
- **Reclamem la tramitació d'una nova Llei d'Aeroports, segons el que preveu el Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport 2005 – 2020, del Ministeri de Foment.**

La Cambra de Comerç de Barcelona considera que, tal i com estableix el *Reial Decret – Llei 13/2010, de 3 de desembre, d'actuacions en l'àmbit fiscal, laboral i liberalitzadores per fomentar la inversió i la creació d'ocupació*, es modernitza el sistema aeroportuari, parcialment en línia amb les propostes d'aquesta corporació. Tot i així, hi ha alguns aspectes preocupants, que fan dubtar de l'abast real que acabin tenint els canvis aprovats.

La separació de les competències en matèria de navegació aèria, de les corresponents a la gestió i explotació dels serveis aeroportuaris era una necessitat sentida des de fa molt temps.

La desafectació com a béns de domini públic estatal de tots aquells que no estiguin dedicats als serveis de navegació aèria faria possible que per la gestió aeroportuària s'establissin preus de dret privat i no taxes de naturalesa pública, com llargament ha reclamat la Cambra.

Però no queda determinat ni qui ni com es fixaran aquests preus. És més, podria estar en l'ànim del govern continuar mantenint taxes de caràcter públic per als serveis aeroportuaris del "cantó aire".

El reial decret parla de gestió individualitzada dels aeroports que es decideixi i preveu que es pugui fer utilitzant el model concessional que ha proposat la Cambra.

Però segons com es porti a la pràctica, els nous gestors privats poden ser simples instruments d'aplicació d'una gestió aeroportuària centralitzada, que de cap manera pot satisfer les aspiracions de la societat catalana.

Per tot això, i malgrat l'avenç que suposen aquests canvis, la Cambra fa públic el seu descontent pel fet que les competències públiques en matèria de gestió aeroportuària continuaran exercint-se de forma centralitzada i als gestors privats molt probablement no se'ls

donarà el marge de llibertat empresarial que sí que tenen els aeroports d'altres països europeus amb els que hauran de competir.

La Cambra vol fer un gran èmfasi en que són raons de caràcter econòmic i no polític les que li fan expressar aquest posicionament amb tota rotunditat, ja que mentre un sol organisme estatal continuï prenent decisions per a tots els aeroports espanyols, condicionant en excés la gestió de les empreses concessionàries de la gestió aeroportuària, la competència entre aeroports a Espanya serà una entelèquia.

Al revés, la Cambra té el convenciment fonamentat que l'Estat només té raons polítiques i no econòmiques per procedir d'aquesta manera, mantenint centralitzades totes les funcions públiques en matèria de gestió aeroportuària i posant límits a una veritable gestió individualitzada dels aeroports.

Pel que fa a l'Aeroport de Barcelona, la Cambra reitera que les institucions catalanes, amb al Generalitat de Catalunya al capdavant, l'Administració Local i la Cambra de Comerç de Barcelona, com a corporació de dret públic que representa els interessos del comerç i de la indústria de la seva demarcació, han de tenir un caràcter decisiu en determinades decisions de caràcter públic.

Per a que això sigui possible són del tot insuficients les disposicions de l'esmentat Reial Decret – Llei, ja que només fa possible la creació d'un "òrgan d'impuls i seguiment de l'activitat de l'aeroport" o la constitució en l'àmbit de la Comunitat Autònoma d'un "Comitè de Coordinació Aeroportuària" entre l'Estat i la Comunitat Autònoma, que tindrà només funcions d'informe i assessorament.

Hi ha decisions que per a la seva transcendència en diferents nivells s'han de prendre amb la participació de totes les Administracions interessades.

Per a aquesta presa conjunta de decisions, la Cambra ja va proposar, i reitera com idònia, la figura jurídica de consorci públic.

La Cambra considera que la Generalitat de Catalunya, l'Administració Local i la mateixa Cambra no han de tenir menys capacitat de decisió que la que tenen els seus homòlegs en altres indrets d'Europa, per citar-ne alguns, Lyon, Marsella, Toulouse, Bordeus, Frankfurt i Amsterdam.

La Cambra proposa que per prendre les decisions que veritablement són necessàries i per fer-ho donant totes les possibilitats de participació democràtica que han de tenir totes les forces polítiques representades al Congrés dels Diputats i al Senat, es posi en marxa la tramitació de la Llei d'Aeroports i Navegació Aèria, complint d'aquesta manera la planificació establerta pel propi Govern de l'Estat.

El **Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport 2005 – 2020** del Ministeri de Foment, en el seu apartat de directrius d'actuació inclou l'obertura de la gestió dels aeroports a la participació de les autoritats autonòmiques i locals i d'altres institucions i el mateix Pla recull la necessitat de revisar en profunditat la normativa aeroportuària.

En el seu apartat de desenvolupament, aquest Pla preveu la necessitat de promulgar, entre d'altres, una **Llei d'Aeroports i Navegació Aèria**. **La Cambra reclama al Govern de l'Estat que porti a la pràctica aquesta iniciativa legislativa.**