



Aena no ve posible la gestión autónoma de El Prat

El presidente de Aena, José Manuel Vargas, dejó claro ayer que "no ve posible" una gestión autónoma del Aeropuerto del Prat, que seguirá dentro de la red de aeropuertos públicos. "No parece razonable destruir lo que hay para construir no se sabe qué", aseguró Vargas, que prevé reducir tarifas en unos cinco años. **P6**



El presidente de Aena, José Manuel Vargas, y la directora de El Prat, Sonia Corrochano.
/ E. Ramón



José Manuel Vargas, presidente de Aena, ayer, en el foro Barcelona Tribuna. / E. Ramón

Aena descarta más autonomía en El Prat

AEROPUERTOS/ “No parece razonable destruir lo que hay para construir no se sabe qué”, dice el presidente de la compañía.

A. Zanón. Barcelona

Aena diluyó ayer cualquier esperanza de conseguir una gestión individualizada para el Aeropuerto del Prat. Su presidente, José Manuel Vargas, aseguró que dotar de mayor autonomía al principal aeropuerto catalán “no es posible” por la estructura financiera del grupo estatal.

Según explicó Vargas, Aena tiene una deuda de 12.000 millones de euros. La sociedad firmó el acuerdo con los acreedores en tanto que un grupo que integra a 46 aeropuertos en España (además de El Prat, también Girona, Reus y Sabadell) y a 15 instalaciones fuera del país. Por tanto, no se puede desgajar el grupo porque “quebraría la seguridad jurídica”.

En un coloquio celebrado en Barcelona Tribuna –presentado por el consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés–, Vargas defendió el modelo de gestión de Aena en El Prat en su calidad de “operador global” y porque es “el que más sabe en el mundo”.

Vargas atribuye el éxito del Aeropuerto de Barcelona al trabajo de sus directivos y a Vueling

El directivo aseguró que el crecimiento de El Prat en los últimos meses –que le llevó a superar a Madrid por primera vez en número de usuarios el pasado agosto– se explica por la apuesta de Vueling por la capital catalana y por el “sistema de trabajo modélico”. A pesar de ello, Vargas rechazó cambios: “No parece razonable destruir lo que hay para construir no se sabe qué”.

El Aeropuerto del Prat registró hasta octubre 30,5 millones de usuarios, un 0,5% menos que el año pasado en iguales fechas. En el mismo tiempo, Barajas perdió un 13,5% de sus usuarios y registró 33,7 millones de pasajeros.

Vargas justificó la dispar evolución en el éxito de Vueling –en el grupo de IAG, matriz de Iberia–, que permite

augurar un futuro “muy, muy halagüeño” en El Prat para el próximo ejercicio, mientras que la aerolínea llamada a impulsar Madrid, Iberia, sigue con problemas laborales y Barajas sufre de la competencia del AVE por sus bajas tarifas.

Tres son los retos que ayer planteó Vargas: la internacionalización de la compañía, la mejora del ebitda y la privatización del capital.

Consolidar o vender

Según Vargas, Aena debe “poner en valor” su experiencia para consolidar participaciones, como por ejemplo en Luton (Londres), y “desinvertirá” en infraestructuras que no pueda gestionar.

Aena, que este año prevé cerrar con un ebitda de 1.600 millones de euros, espera continuar con la política de reducción de gastos e incrementar los ingresos, ya que los aeropuertos tienen mucha capacidad de crecimiento.

Sobre la privatización, Vargas pidió que haya un núcleo que dé estabilidad a Aena.

Reducción de tarifas en un plazo de cinco ejercicios

José Manuel Vargas aseguró ayer que, a medio plazo, esto es, en unos cinco años, la compañía reducirá las tarifas que cobra a las aerolíneas que operan en sus instalaciones en España. El presidente de Aena matizó que este abaratamiento dependerá de varios factores, entre los que destacó el aumento del tráfico y la capacidad de disminuir los gastos de la compañía pública. Vargas

también vinculó esta medida con la reducción del déficit de tarifa generado porque la sociedad ha invertido unos 18.000 millones de euros en los últimos años –6.000 millones en Barajas y otros 3.000 millones en El Prat, por ejemplo– para modernizar sus instalaciones. El directivo descartó cerrar las infraestructuras no rentables. Primero, porque la mitad de los aeropuertos suman un

pequeño ebitda negativo (pérdidas acumuladas de 40 millones para este ejercicio), que se compensa con el beneficio bruto de 1.640 millones de la otra mitad de las instalaciones. Y segundo porque ofrecen un potencial de crecimiento a la red cuando los aeropuertos más importantes lleguen al máximo. Los diez principales aeropuertos funcionan al 70% o 75% de su capacidad.



INFRAESTRUCTURES

Aena diu que “no té sentit” privatitzar el Prat en solitari

El president de l'ens afirma que Barcelona està en mans del “millor gestor del món”

Crònica

XAVIER ALEGRET
BARCELONA

Empresaris i representants d'institucions públiques i privades, l'anomenada *societat civil catalana*, van poder debatre ahir amb el president d'Aena, José Manuel Vargas, sobre el present i el futur dels aeroports espanyols i sobre la privatització d'Aena, que es durà a terme en els pròxims mesos. Van poder-li preguntar directament què se n'ha fet de la proposta catalana de gestionar l'aeroport de Barcelona des del territori, amb una privatització individualitzada al marge de la venda d'Aena. I la resposta de Vargas no hauria pogut ser més contundent: ni es pot “trencar” Aena ni té sentit que el Prat vagi en solitari si el pot gestionar “el millor gestor del món”.

No es pot dir que l'actual govern del PP no hagi avisat que el seu projecte per als aeroports és centralista. La ministra de Foment, Ana Pastor, va enterrar el projecte de l'anterior govern, del PSOE, de privatitzar aïlladament la gestió de l'aeroport del Prat, i per una altra banda fer-ho amb Barajas. A més, va decidir reiniciar la venda d'Aena en bloc. Però ahir, al Barcelona Tribuna, una audiència que havia reclamat la descentralització va voler saber si hi havia algun marge per a l'esperança, si la porta a possibles canvis seguia oberta. Vargas va deixar clar que no, va tancar aquesta porta amb clau i va dir que el millor per a l'aeroport que la societat civil vol gestionar és que ho faci Aena, un ens amb un deute de 12.000 milions i que l'any passat va perdre 68,9 milions d'euros, gairebé el triple que el 2011.

“Bona” relació amb Abertis

L'encarregat de presentar Vargas va ser Francisco Reynés, conseller delegat d'Abertis. Precisament, la companyia catalana d'infraestructures va ser una de les perjudicades pel pas enrere del PP en la descentralització dels aeroports. Abertis estava desenvolupant la seva divisió d'aeroports de cara a optar a la privatització del Prat, però el canvi de rumb del govern espanyol va frustrar aquestes opcions i va obligar a variar l'estratègia de la companyia, que ara s'està venent tots els seus aeroports. Tot i així, Reynés va explicar que les relacions d'Abertis amb Aena i amb Vargas eren “bones” i “intenses”. De fet, encara són socis

en alguns gestors, com al Grupo Aeroportuario del Pacífico –a Mèxic–, i a més Aena s'ha quedat amb l'aeroport de Luton, a Londres, que fins fa poc compartia amb Abertis.

Reynés va afirmar que “ara Abertis està sortint del negoci aeroportuari”, però no va fer menció dels canvis d'estratègia d'Aena, que han perjudicat l'empresa catalana. I això malgrat que Vargas va defensar que la gestió d'Aena és millor que qualsevol de les alternatives. “Quan es disposa d'un operador global, amb el potencial d'Aena, la companyia que més en sap d'aeroports del món, no sembla gaire raonable que s'hagi de destruir el que hi ha per construir no se sap què”, va etzibar. Una duresa argumental que no va trobar resposta.

Vargas no es va quedar aquí i va insinuar que sense Aena al Prat, les empreses catalanes que obren botigues als seus aeroports ho tindrien més difícil: “El que s'ha de fer és participar tots en el desenvolupament d'una companyia que té un potencial enorme, amb tot el que significa per a companyies de Catalunya, com Àreas i Pansfood, que gestionen restaurants, o Mango, que és a moltes de les terminals d'aeroports, de Madrid i internacionals. Hi ha moltes empreses que van darrere del potencial d'Aena. Des d'una perspectiva estrictament empresarial, no tindria gaire sentit el trencament d'Aena”.

Rendibilitzar la T1

La voluntat del govern espanyol i d'Aena de separar el Prat és, per tant, nul·la, però el president de l'ens va assegurar que tampoc és possible per qüestions legals, per compromisos adquirits amb els creditors: “El Prat està dins del balanç d'una companyia que està finançada per una sèrie de creditors, i des de la perspectiva legal no és possible pensar en un fraccionament de la companyia. Si es fes, s'estaria trencant la seguretat jurídica dels acords amb els creditors”, entre els quals hi ha “bancs de nacionalitat i procedència molt diverses”.

És evident que Aena val més amb el Prat que sense, i per tant el necessita per maximitzar els ingressos en la privatització. Però Vargas va deixar entreveure un altre motiu, relacionat amb el fet que Aena va construir la Terminal 1 i la vol rendibilitzar: “La gestió de l'aeroport del Prat està encarregada a una companyia que és la que va trobar al mercat el finançament per a la construcció d'aquestes grans infraestructures”, va concloure. ■



DURESA D'ARGUMENTS

El president d'Aena, José Manuel Vargas, va explicar desacomplexadament a la societat civil catalana que el model de descentralització aeroportuària que reclama “no té sentit”. Una duresa argumental que no va tenir resposta. PERE TORDERA

Missatge
“No és raonable destruir el que hi ha per construir no se sap què”, diu Vargas

Vargas obre la porta a abaixar tarifes d'aquí 5 anys

Tot i que el govern espanyol va apujar les tarifes aeroportuàries el 2012 i el 2013 i va dissenyar un pla per continuar encarint-les per sobre de la inflació fins al 2018, el president d'Aena va anunciar ahir la intenció d'abaixar-les a mitjà termini, en cinc anys. José Manuel Vargas va assegurar ahir que “mantenint els nivells d'eficiència en la gestió i de racionalització de les inversions, és previsible una congelació i baixada de taxes a Espanya a mitjà termini”. El president de l'ens gestor aeroportuari va admetre que primer s'ha d'“absorbir el dèficit de tarifa” aeroportuari. “El mateix efecte de com es calcula la tarifa, d'acord amb la legislació comunitària, portarà a la reducció del dèficit de tarifa i, com a conseqüèn-

cia, farà que les taxes es mantinguin estables i fins i tot puguin disminuir”, va afegir. No obstant, va aclarir que la futura rebaixa de taxes “depèn de més d'una variable”, com l'evolució del trànsit.

Vargas va defensar que les bonificacions anunciades fa un mes per a les aerolínies que obren noves rutes, creixin i facin créixer els aeroports d'Aena “beneficien exactament igual tots els aeroports”. Aquest pla ha aixecat suspicàcies a Madrid, on el trànsit ha caigut molt els últims anys, i consideren que les bonificacions són insuficients. Des de la capital espanyola fins i tot han insinuat que beneficien el Prat, ja que l'aeroport barceloní té creixement previst i algunes aerolínies se'n podran beneficiar.