

Opinió

JAVIER ASENSIO

Professor d'Economia Aplicada (UAB) i investigador de l'Institut d'Economia de Barcelona (IEB).



Muntatge amb imatges de les seus d'Adif i Aena. | 'actius'

¿Convertir Adif en Aena? Parem atenció a la regulació

El marc que s'aplica als aeroports és considerablement diferent del que regeix al ferrocarril, cosa que ajuda a entendre les diferències en els resultats de les dues empreses

Al seu article del 19 d'abril, **Martí Saballs** proposa transformar Adif seguint el model d'Aena. En essència, el canvi consistiria a privatitzar de manera parcial l'administrador de les infraestructures ferroviàries, tal com va passar amb Aena el 2014. Des d'aquesta data, el 49% de la propietat del gestor dels aeroports comercials espanyols es troba en mans privades.

En els mercats de transport, igual com passa en altres sectors com l'electricitat i el gas, l'existència de competència entre els operadors dels serveis requereix que tots utilitzin infraestructura comuna. En el cas del ferrocarril, la xarxa inclou vies i estacions. En el transport aeri es tracta dels aeroports. Donats els seus elevats costos fixos i els seus nivells de

capacitat, no tindria cap sentit que cada operador hagués de construir la seva pròpia infraestructura. Es tracta, per tant, del que en economia es coneix com un monopoli *natural*.

Però els monopolis són un problema, ja que si els gestiona una empresa privada, amb el legítim interès a maximitzar els seus beneficis, fixarà preus excessivament alts. Per evitar aquestes situacions, els poders públics intervenen en els monopolis naturals imposant límits, que és el que coneixem com a *regulació*. Els preus per l'ús de les infraestructures estan, per això, regulats. Un cas extrem de regulació consisteix a mantenir el monopoli sota la propietat pública, ja que d'aquesta manera els gestors no tindran interès a obte-

nir elevats beneficis a costa del consumidor final. En aquests casos, acaben apareixent altres problemes, en forma de gestió ineficient de les empreses de propietat pública, tal com mostren els exemples aportats per **Saballs** respecte a Adif.

La qüestió plantejada és si podem millorar la gestió de les infraestructures mitjançant la seva privatització. En el cas del ferrocarril, comptem amb un exemple del que pot passar quan això es fa sense un marc regulatori que sigui adequat. Als anys 90 del segle passat, el Regne Unit va portar a terme una liberalització del seu sistema ferroviari en la qual, a més de licitar els diferents serveis, va transferir la propietat de la xarxa a una nova empresa privada. Aquesta empresa, Railtrack,

va començar a cotitzar a la borsa el 1996 i durant els següents quatre anys el seu valor es va multiplicar per quatre. No obstant, la investigació subsegüent a l'accident que va tenir lloc a Hatfield l'any 2000 després de la ruptura d'un rail va revelar el lamentable estat de manteniment de tota la xarxa. Es van imposar limitacions de velocitat a tot el país, Railtrack va ser renacionalitzada i es va convertir en National Rail, i es

A terra, el gestor aeroportuari pot fixar les condicions comercials, per això les ampolles d'aigua costen 4 euros

van reforçar tant les competències com la plantilla de l'organisme regulador del ferrocarril.

Per això, si estiguéssim disposats a privatitzar Adif seguint el model d'Aena, hauríem d'analitzar amb molt detall el marc regulatori. El que s'aplica als aeroports és molt diferent del que s'aplica al ferrocarril, i pot ajudar a entendre les diferències en els resultats de les dues empreses. La regulació dels aeroports a Espanya segueix el model conegut com *de caixa doble*, pel qual el control dels preus s'aplica únicament a la part aeronàutica de la seva activitat. Això implica que, en l'activitat comercial *de terra* (concessions a les terminals, aparcaments, etcètera), Aena té llibertat per fixar les condicions econòmiques. Ho fa firmant contractes en els quals ingressa cànon del 30% sobre ingressos en la restauració. Donada la rigidesa de la demanda dels consumidors en terminals sense alternatives, el resultat són preus bastant elevats (ja es venen ampolles d'aigua a més de 4 euros) i uns impactes directes sobre els beneficis i el valor de l'empresa. Tal com recorda **Saballs**, el valor de l'acció d'Aena ha augmentat de 58 euros a 216 euros des que el 2015 va començar a cotitzar a la borsa.