

VALORACIÓ I PROPOSTES SOBRE EL NOU MODEL AEROPORTUARI I EL SEU IMPACTE SOBRE L'AEROPORT DE BARCELONA-EL PRAT

1. ANTECEDENTS

El programa de govern de l'Entesa Nacional pel Progrés per la Generalitat de Catalunya (2006-2010) incorpora l'impuls d'una norma singular per part de l'Estat que atorgui la gestió de l'aeroport de Barcelona-el Prat a un consorci integrat per la Generalitat, l'administració de l'Estat i l'administració local, així com amb la participació de la iniciativa privada.

Sabem que la Llei orgànica 6/2006, de 19 de juliol, de reforma de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, atribueix igualment a la Generalitat la competència exclusiva sobre ports, aeroports, heliports i altra infraestructura de transport a Catalunya que no tingui la qualificació legal d'interès general. Però, a més, respecte d'aquells aeroports que, com el del Prat, sí tinguin la qualificació legal d'interès general, el nou Estatut preveu:

- La participació de la Generalitat als organismes d'àmbit supraautonòmic que exerceixen funcions sobre les infraestructures de transport situades a Catalunya que són de titularitat estatal, com per exemple AENA (art. 140.4).
- Que la qualificació d'interès general d'un port, aeroport o altra infraestructura de transport situada a Catalunya requereix un informe previ de la generalitat, que podrà participar en la seva gestió o assumir-la, d'acord amb el que preveuen les lleis (art. 140.3). Tanmateix, la segona part del precepte esmenta que podrà participar en la seva gestió o assumir-la d'acord amb el que preveuen les lleis, per la qual cosa no necessàriament s'ha d'entendre aplicable per a aquells aeroports nous o qualificats en el futur com d'interès general sinó que, a parer nostre, també serà d'aplicació, en el seu cas, als que ja existeixen.
- A més a més, correspon a la Generalitat la participació en la planificació i la programació de ports i aeroports d'interès general en els termes que determini la normativa estatal.

Aquestes disposicions insisteixen en la necessària participació de la Generalitat en la gestió de ports i aeroports que, encara que qualificats d'interès general i per tant, competència exclusiva de l'Estat, estan situats en territori català i afecten a la seva activitat econòmica i turística sencera.

2. RECLAMACIÓ HISTÒRICA SOBRE L'AUTONOMIA AEROPORTUÀRIA DE L'AEROPORT DE BARCELONA

La reclamació que l'aeroport de Barcelona tingui una personalitat jurídica pròpia i estigui gestionat amb autonomia no respon a una reclamació capritxosa, és una condició necessària per poder complir el seu paper d'infraestructura territorial. Com a conseqüència d'aquesta condició, els aeroports individualitzats són lògicament la forma de gestió internacionalment més implantada.

Un aeroport ha de poder intensificar totes les seves potencialitats i sinergies al territori: en relació al turisme, a la internacionalització de l'economia i al dinamisme econòmic, la diversificació de serveis, la localització d'actes, esdeveniments i presència internacionals, i ser node de connexió internacional i intermodal; també ha de poder maximitzar els beneficis que proporciona l'activitat aeroportuària en si mateixa: a nivell comercial, restauració, hoteler, desenvolupament de tecnologies especialitzades, béns d'equip aeronàutics o de captació de coneixements especialitzat, per exemple; i, evidentment, ha de suposar una peça essencial en la planificació de la mobilitat sota criteris de sostenibilitat. Funcions, totes aquestes, que són objecte de competència del sector públic local i regional.

Entre les opcions que tenia l'Estat amb la finalitat de fer efectiva la participació o assumpció autonòmica de la gestió de l'aeroport de Barcelona-el Prat estava, i seguint la tendència descentralitzada de la gestió del sector a Europa, mantenir el Ministeri de Foment a través d'Aviació Civil com a organisme regulador i atorgar personalitat jurídica a cada aeroport d'interès general, o als més significatius, perquè es decidís de comú acord amb les administracions implicades (la comunitat autònoma i l'administració local) la forma de gestió pública (amb la constitució d'un consorci administratiu) o privada (amb la creació d'una societat mercantil) de l'aeroport.

En relació amb les dues possibilitats esmentades, Esquerra s'inclinava per la primera opció formulada, és a dir, atorgar personalitat jurídica a cada aeroport que, constituït com a entitat gestora, integrés a representants de les diferents administracions públiques amb interessos concurrents en el territori on fos ubicat l'aeroport d'interès general. Resulta més d'acord amb la tendència a països del nostre entorn com Alemanya, entre molts d'altres. A més, la normativa europea en aquesta matèria defineix entitat gestora com a "aquella que té per missió l'administració i la gestió de les infraestructures dels diversos operadors presents a l'aeroport o en el sistema aeroportuari de què es tracti". El Dret comunitari considera, per tant, la regla general que cada aeroport sigui una entitat gestora amb personalitat jurídica pròpia, llevat que es tracti d'aeroports que no tinguin capacitat necessària per assumir totes les funcions. L'excepció a aquesta regla general la constitueix el cas espanyol amb una gestió centralitzada en una única gestora (AENA) per a tots els aeroports d'interès general.

La primera opció formulada, que a parer nostre és la més respectuosa amb les competències autonòmiques, implica la descentralització de la gestió en entitats gestores constituïdes per a cada aeroport d'interès general, sempre que aquests tinguessin la capacitat necessària per assumir les responsabilitats que se'n derivin. Aquestes entitats gestores que substituirien AENA estarien integrades per representants de totes les administracions públiques implicades i adoptarien la forma jurídica pública de consorci administratiu, tal com proposa el programa de Govern d'Entesa.

Ja que aquesta possibilitat ha estat desestimada, i encara que sense deixar de fer explícit que la seva formulació hagués estat molt més apropiada i justa per a la societat catalana, el present document es centra en valorar el model proposat i en reorientar el disseny de la futura Societat Mercantil Estatal de l'Aeroport de Barcelona de forma que no es posin en perill, com ha ocorregut fins al moment, els futurs interessos de Catalunya.

3. VALORACIONS

1. Absència de detall en la relació entre la societat estatal i la filial.

Una de les claus del futur model estarà en l'establiment —mitjançant la nova llei que regularà la relació entre la "Societat Mercantil Estatal Aeroports (SMEA)" i la "Societat Mercantil Estatal Aeroport X (SMEB)"— del règim d'utilització i explotació dels béns que integren el recinte aeroportuari i les contraprestacions que s'hauran de satisfer. En altres paraules, quina autonomia hi haurà i què s'haurà de donar a canvi. La definició d'aquests dos àmbits és bàsica.

Segons indica el MFOM la "Societat Mercantil Estatal Aeroport X" assumirà genèricament totes les competències de gestió: prestació de tots els serveis aeroportuaris, la gestió de béns de domini públic o patrimonial, la gestió de tots els serveis comercials, l'atorgament de concessions, autoritzacions, gestió del personal i planificació estratègica, comercial i de promoció. Tanmateix, és clar que el detall d'aquestes facultats genèriques i el context de relació contractual on s'inscriguin —especialment les contraprestacions i les limitacions en cadascuna— resultaran bàsics.

En aquest sentit, encara que es desenvolupi una òptima gestió de la infraestructura a través de les competències delegades, dependrà de les condicions de l'esmentat contracte i relació entre SMEA i SMEB perquè la bona gestió impliqui un increment de la rendibilitat, es pugui revertir en nova inversió i suposi efectivament una desitjable expansió comercial.

D'altra banda, caldrà veure si s'habilita que les noves actuacions en matèria comercial o de patrimonialització poden quedar totalment en mans de l'empresa SMEB, apart del contracte de gestió que se subscriu amb SMEA.

2. Pronòstic de dificultats per competir amb Barajas

Un dels grans arguments entorn a les potencialitats d'un sistema basat en aeroports amb personalitat jurídica pròpia i amb autonomia d'administració i gestió és que es fomentarà un escenari de competència interaeroportuària, en què els aeroports tractaran de maximitzar la seva oferta i optimitzar la seva gestió. En aquest argument rau un dels aspectes crucials per al futur de l'aeroport de BCN-el Prat —MAD-Barajas ha estat clarament beneficiat per la gestió feta per AENA— davant de l'objectiu de singularitzar-se com a l'aeroport internacional de referència, sobretot en relació a l'establiment de rutes i connexions intercontinentals.

En la proposta del MFOM, l'Estat sempre mantindrà també la majoria en qualsevol dels consells d'administració dels "aeroports singulars" (de la Societat Mercantil Estatal de l'aeroport de Barcelona, per exemple —SMEB—), per tant, tenim dubtes raonables sobre la solució d'aquesta qüestió. En altres paraules, no es donaran les condicions perquè BCN incideixi en el mercat que MAD ja té consolidat ni es podrà competir per uns objectius coincidents amb els que tingui MAD.

Necessàriament caldrà ser complementari i no competitiu. I més si —com ja s'ha dit en algun moment— aquesta empresa matriu —SMEA— es reserva, entre altres, la competència de "mantenir la visió estratègica i global del trànsit aeri" així com la "ratificació de qualsevol planificació estratègica". Aquest escenari de cooperació i no de competència no seria inconvenient si no fos per la clara posició avançada que MAD té (actualment) respecte de BCN, el fort potencial de creixement que encara té MAD, i l'evidència que l'efecte de capitalitat de Madrid exerceix una clara influència en la planificació.

3. Es fomenta un capital privat financer i no especialista

L'entrada de la iniciativa privada es promociona com una qüestió d'oportunitat financera per aportar nous recursos i liquiditat. Està previst que l'entrada de capital privat sigui a la societat matriu i també que els interessats siguin empreses d'un perfil financer, que més que consolidar un sistema robust puguin tenir tan sols a l'obtenció de beneficis especulatius sense un compromís definit a llarg termini. Altres veus no oficials expressen que clarament l'operació és per eixugar el deute d'AENA. Determinades opinions expertes també pronostiquen que aquesta privatització parcial en un nivell central monopolístic obrirà la porta i, de forma irreversible, a una futura privatització total del sistema, especialment amb futurs governs més afins a privatitzar serveis d'interès general.

Aquesta opció tendirà lògicament a obtenir beneficis a través de la gestió de la xarxa. Hi ha qui opina que si l'entrada de capital privat s'hagués fet amb l'objectiu de buscar empreses expertes en el sector de la gestió aeroportuària amb la voluntat que tinguessin un paper instrumental i de gestió per a l'obtenció de benefici, els resultats globals per a la xarxa, i pels aeroports en particular, serien molt millors en termes d'increment d'oferta i d'activitat aeroportuària. I sota aquesta opinió la lògica hagués portat a facilitar l'entrada de capital privat en el nivell de gestió individual dels aeroports.

A més, si s'exerceix aquesta possibilitat d'obrir un monopoli a capital privat caldria qüestionar-se perquè es fa a " convidats especials " i no es treu a borsa (i per tant a la societat en conjunt) aquesta proporció.

Però segons el model que no presenta MFOM ni tan sols s'habilita l'entrada de capital privat en la SMEB (filial de Barcelona).

L'entrada de capital privat serà lògicament amb la condició que aquesta inversió sigui rendible. Si aquesta injecció és a l'empresa matriu els beneficis s'hauran de donar en aquest estadi. Si l'entrada de capital privat fos en les unitats empresarials diferenciades (BCN-el Prat) és més probable que la participació privada esperonés a obtenir un benefici més concentrat a Barcelona.

Fins i tot en el cas de Barcelona podria resultar convenient que, més enllà de la participació en el futur Consell d'Administració, s'habilités la possibilitat de fer TSA (Technical Services Agreements) amb la finalitat de gestionar un determinat paquet de la gestió aeroportuària. Una prestació de serveis retribuïda que pot estar vinculada als nivells de resultats.

4. Tarifes sense maniobra comercial

Les tarifes mereixen consideració apart, ja que suposen un 10% del cost de les companyies aèries i constitueixen un factor de maniobra comercial clau per a una infraestructura que vulgui posicionar-se internacionalment. Segons el MFOM la SMEB podrà fer una " Proposta de tarifes i taxes (l'aprovació de les quals correspon a les Corts generals) ".

En aquest sentit ens trobarem davant del mateix escenari de restriccions comercials que pateixen actualment els ports autònoms. Sobre aquest assumpte caldria fer un acurat estudi amb la finalitat de proposar una modificació en la titularitat i règim de prestació dels serveis que són objecte de taxa per tal de poder habilitar altres fórmules d'establiment de despeses i recaptació que efectivament permetin una desitjable autonomia comercial, a través de tarifes.

Mentre les taxes estiguin fixades per les Corts generals la gestió comercial individual serà més que qüestionable.

En aquest sentit també serà necessària, de forma complementària, una regulació tarifària amb la finalitat de protegir els drets dels/de les usuaris/àries. A Alemanya, per exemple, aquesta regulació està en mans de les administracions regionals.

5. Ambigua presa de decisions per majories qualificades

Per tal d'evitar decisions unilaterals per part de la SU matriu en la gestió dels aeroports singulars sembla haver-se consolidat la idea d'unes majories qualificades per a determinats temes "d'especial transcendència".

Tanmateix, les decisions que entren en aquesta categoria —en les informacions prèvies a la compareixença— no deixen de ser propositives, ja que en darrer terme serà la Societat Estatal Mercantil d'Aeroports la que decidirà. Com a exemples ens indica: Proposta del Pla Director, Proposta de Pressupostos d'Explotació i Capital i programes d'inversions i actuació plurianual, Proposta de Taxes i Tarifes, Proposta de Designació de l'aeroport com a "coordinat" o "facilitat", Proposta de Designació de facilitador o coordinador de l'Aeroport i Proposta de Designació de representants de l'aeroport en el Comitè de Coordinació d'Horaris.

Com a decisió executiva només ens consta la definició de "Plans estratègics, comercials i de promoció".

A part de la "virtualitat" d'aquesta posició determinant, hem d'apuntar que les eventuais divergències en la presa d'aquestes decisions poden desembocar en una decisió unilateral per necessitat de la gestió o bé portar a un bloqueig inoperatiu.

6. Es desconeixen detalls sobre separació entre navegació aèria i gestió aeroportuària

En tot cas aquesta frontera no és evident perquè fàcilment el control aeri pot envair serveis aeroportuaris, uns serveis que amb certa autonomia podrien constituir elements de singularitat i valor afegit en un futur (relacions amb el Servei Meteorològic de Catalunya, gestió-innovació en radioajudes GPS o Galileu, gestió del CECOPS, altres comunicacions terra-terra, informació ATIS, etc.).

En aquest sentit s'hauria de poder comparar amb altres sistemes com la DFS alemanya, la NATOS britànica o la NAV del Canadà.

4. PROPOSTES

1. Elaborar de forma consensuada la nova llei i futurs contractes

Atenent a allò exposat en l'apartat sobre "Absència de detall en la relació entre la Societat Estatal i la filial" es proposa que els continguts estiguin pactats i profundament consensuats amb les administracions autonòmiques i locals de forma que el marge de maniobra operativa de les filials sigui important, es permeti la patrimonialització pròpia de noves inversions i acords comercials, i que els marges de rendibilitat permetin creixement i reinversió, entre altres variables.

La negociació d'aquests continguts no hauria de ser en la mateixa línia en què s'ha desenvolupat la confecció del nou model. Hauria de ser una negociació equilibrada, en cas contrari el Govern de la Generalitat de Catalunya hauria de mostrar el seu rebuig i influir en la desestimació de la futura norma.

2. Majoria de les administracions catalanes i millora del concepte de "posició determinant"

Hauria de ser possible que les administracions autonòmiques i els governs locals puguin incrementar la seva majoria en l'accionariat i no és acceptable que s'hagin de resignar a una presència no majoritària. En tot cas sí podria condicionar-se a què un 51% fos necessàriament públic, però no exclusivament de la Societat Estatal (SMEA). La Generalitat de Catalunya i els governs locals territorialment afectats haurien de poder tenir la majoria de la societat filial, tenint en compte que una futura llei emmarcarà la seva relació amb la societat estatal, que les qüestions de regulació bàsica ja estaran degudament harmonitzades per al conjunt dels aeroports i que la SMEA ja mantindrà una presència en una posició significativa.

D'altra banda el concepte no es pot restringir a "proposicions" sinó a decisions directament vinculants i, evidentment, que no tinguin una posterior fiscalització o ratificació, perquè es perdria el sentit de la "condició determinant".

3. Habilitar aliances amb capital privat en el si de les filials

Hauria de ser possible permetre l'entrada de capital privat en les societats filials (sense renunciar a la majoria pública) per poder implicar a socis especialistes en la gestió aeroportuària i, en tot cas, habilitar la possibilitat de realitzar (Technical Services Agreements) per gestionar un determinat paquet de la gestió aeroportuària. Una prestació de serveis retribuïda que pot estar vinculada als nivells de resultats.

4. Permetre sistemes de recaptació flexibles i propis de cada infraestructura

Proposar una modificació en la titularitat i règim de prestació dels serveis que són objecte de taxa amb la finalitat de poder habilitar altres fórmules d'establiment de despeses i recaptació que efectivament permetin una desitjable autonomia comercial, a través de tarifes.

5. Identificar amb claredat els serveis de navegació aèria

Perquè els serveis restringits a l'Estat no siguin interpretats de forma expansiva i impedeixin una autonomia que pugui ser fonamental per establir elements de singularitat i valor afegit en un futur.

6. Modificar la interpretació de “posició determinant”

El concepte no pot restringir-se a “proposicions” sinó a decisions directament vinculants. Evidentment que no tinguin una posterior fiscalització o ratificació, perquè es perdria el sentit de la “condició determinant”.

Creació immediata d'unes comissions de seguiment i direcció

Per tal de facilitar la cooperació, agilitar la transició del model i compensar l'accés a la informació disponible, s proposa que, de forma immediata, s creïn unes comissions de seguiment i direcció —als aeroports que està previst que siguin futures societats filials— en els següents àmbits estratègics, en les quals participaran executivament professionals designats per la Generalitat de Catalunya:

- Operacions
- Manteniment
- Comercial –aerolínies-
- Comercial –equipaments-
- Obres i infraestructures
- Accessibilitat
- Càrrega
- Desenvolupament de rutes
- Medi Ambient

7. Calendari a la desclassificació de la resta d'aeroports catalans

Reclamem que s'estableixi un calendari i una metodologia per transferir els aeroports d'interès general que actualment gestiona AENA de Reus, Girona i Sabadell, ja sigui a través de seva desclassificació com per la fórmula que es consideri apropiada entre els dos governs.

5. ANNEX DE COMPETÈNCIES

Al marge del detall proporcionat fins al moment, es proposa que la societat filial tingui atribuïdes les següents competències:

En matèria de planificació i programació:

Elaboració i aprovació de:

- Els Plans Estratègics o Instruments comparables de planificació
- Els Plans Directors
- La Programació anual i plurianual d'inversions
- Els Plans i accions de promoció de l'activitat aeroportuària.

En matèria pressupostària:

- Redactar i aprovar els seus plans d'actuació i pressupostos anuals d'explotació i capital.

En matèria de gestió aeroportuària:

- Establiment de tarifes aeroportuàries.
- Els estudis d'impacte mediambiental i propostes operatives derivades (empremtes de soroll, operacions, etc.). La Generalitat de Catalunya serà l'òrgan ambiental competent en aquesta activitat.
- Negociació i resolució dels problemes de soroll i mediambientals.
- La prestació dels serveis aeronàutics com la gestió de les operacions aeroportuàries, el sistema operatiu de les configuracions de les pistes de vol, gestió i manteniment de les instal·lacions que utilitzen les companyies aèries i els sistemes de la seguretat operacional.
- Les estadístiques mensuals de trànsit.
- Establiment de les condicions i el règim de prestació dels serveis, per millorar el seu funcionament o resoldre problemes plantejats.
- Controls de qualitat sobre la prestació dels serveis o la satisfacció dels usuaris.
- Pla de qualitat basat en estàndards internacionalment reconeguts.

En matèria d'activitat comercial i altres serveis *landside*:

- Gestionar, administrar, controlar i definir el règim de prestació dels serveis aeroportuaris, tant els prestats en règim de gestió indirecta a través d'empreses privades com els prestats directament.
- Gestionar, administrar, controlar i definir el règim de prestació dels serveis comercials.
- Redactar i aprovar els plecs de prescripcions tècniques i administratives particulars dels serveis comercials.

En matèria d'infraestructures:

- Projectar, contractar, executar i explotar les obres necessàries en el marc dels plans i programes aprovats.
- Conservar i mantenir la infraestructura aeroportuària.
- Promocionar i desenvolupar l'activitat *landside* d'acord amb els plans aprovats.

En matèria de gestió del domini públic:

- Al patrimoni de la societat, s'han de poder adscriure, pel compliment de les seves funcions, la totalitat dels béns de domini públic fins a la data adscrits a l'ens públic Aeroports Espanyols i Navegació Aèria pel que fa als recintes aeroportuaris i infraestructures de navegació aèria, conservant la seva citada naturalesa de domini públic.
- Atorgar les concessions i autoritzacions.
- Exercir les facultats de tutela i policia sobre el domini públic (recuperació possessòria, investigació, vigilància del compliment de les clàusules i condicions imposades en l'acte d'atorgament, potestat sancionadora, etc.).
- Declarar la innecessarietat dels béns de domini públic en els quals es donin les circumstàncies per fer-ho i proposar al titular de la competència la desafectació d'aquests.

En matèria de gestió de béns patrimonials:

- Gestionar i rendibilitzar els béns patrimonials de la Societat filial que gestioni l'aeroport.
- Permutar o alienar els béns patrimonials amb l'autorització que escaigui, a partir d'un cert nivell econòmic.

Funcions associades al règim econòmic:

- Establir i recaptar les tarifes per utilització dels serveis aeroportuaris. Aquestes taxes i tarifes constitueixen ingressos de l'ens societari filial que, d'acord a les necessitats reals d'inversió determinaran les aportacions que s'estableixin a l'administració de l'Estat, a través d'AENA (per serveis comuns i incloent el cànon per al manteniment de la xarxa estatal).

En matèria de personal:

- Designació de l'equip director de l'aeroport.
- Definir les necessitats de personal de l'aeroport que gestiona i contractar-lo, de conformitat amb les previsions pressupostàries.

L'Administració de l'Estat mantindrà competències en les següents matèries, relacionades amb la Societat filial:

- Seguretat aeronàutica i aeroportuària, d'acord amb la legislació de l'Estat.
- Xarxa d'ajudes a la navegació i serveis de navegació aèria.
- Policia i duana.

Assignació de franges horàries:

- La Societat filial que gestioni l'aeroport de Barcelona-el Prat cuidarà que l'Estat nomeni una persona física o jurídica qualificada com a coordinadora de l'aeroport, separant funcionalment a aquesta de qualsevol part individual interessada, de manera que, a efectes de l'assignació i supervisió de les franges horàries utilitzades per les companyies aèries, exerceixi les funcions previstes en la reglamentació europea. L'aeroport de BCN-el Prat tindrà el seu propi Comitè e Coordinació. El coordinador participarà en les conferències de les organitzacions, associacions i institucions públiques nacionals i internacionals relacionades amb les seves activitats.

Principals discrepàncies	Observacions
S'ha de poder avaluar esborranys de la llei i del futur contracte de gestió (SMEA-SMEB).	<p>Caldria conèixer determinats extrems amb detall per tal d'avaluar la suficiència del grau d'autonomia i les possibilitats de futur:</p> <ul style="list-style-type: none"> Abast material de cada una de les competències Contraprestacions i limitacions en cada Contraprestacions per retorn de la inversió Contraprestacions per serveis comuns Contraprestacions per serveis navegació Contraprestacions i metodologia en favor de la xarxa Possibilitats de patrimonialització Titularitat de les noves inversions Terminis de concessió Etcètera ...
Cal una posició majoritària de les institucions catalanes en la societat gestora de l'aeroport.	<p>Perquè SMEA que pot exercir el seu paper fiscalitzador i defensor de la xarxa i els serveis comuns tant a través de la futura llei com del futur contracte de gestió.</p> <p>Perquè és necessària una majoria preocupada essencialment per la dinamització territorial i local, sense més restriccions.</p> <p>Perquè la forma i els aspectes on s'han previst les majories qualificades no resultarà satisfactòria.</p>
Es proposa substituir l'entrada de capital privat amb perfil financer per un perfil expert	Es considera que una exclusiva participació de capital privat en l'empresa matriu no és la proposta més afavoridora. Es proposa valorar la possibilitat de la introducció i capital privat en l'empresa gestora individual sense perjudici que es mantingui una majoria de les institucions catalanes.
És necessari dotar de competències estratègiques a les societats gestores	No és acceptable la limitació a una condició propositiva dels aspectes més estratègics.
Es necessiten modificacions per poder dotar d'autonomia tarifària dels aeroports.	Cal estudiar modificacions en la titularitat i règim de prestació dels serveis que són objecte de taxa per poder habilitar altres fórmules d'establiment de costos i recaptació que efectivament permetin una desitjable autonomia i maniobra comercial.