

# EL CAPITAL PRIVADO VUELA AL AEROPUERTO

PP y PSOE hablan ya de abrir los aeropuertos al dinero privado - El modelo dependerá de las elecciones, pero el aterrizaje de las empresas está asegurado - España se sumará así a una tendencia que también tiene enemigos

CLAUDI PÉREZ / AMANDA MARS

EL PAÍS - Sociedad - 19-11-2007

Largas caminatas. Mareas de pasajeros. Tiempos de espera agravados cada vez más por razones de seguridad. Dicen los expertos que los aeropuertos se han convertido en grandes centros comerciales entre dos aparcamientos: el del coche y el de los aviones. Les ha ido muy bien. El fuerte crecimiento del tráfico aéreo amenaza con dejarlos pequeños de inmediato. Son objeto de fenomenales inversiones, de desarrollos arquitectónicos colosales, de cambios constantes. Un enorme y complejo negocio que en España gestiona -razonablemente bien- la Administración central. La irresistible tendencia en todo el mundo hacia la descentralización y la entrada de capital privado no ha llegado aún a los aeropuertos españoles. Pero eso va a cambiar.

España es prácticamente una isla en gestión aeroportuaria dentro de Europa. Un modelo en red en el que el paraguas del ente público AENA dirige de forma centralizada 47 aeropuertos, con dos grandes estrellas - los inevitables Madrid y Barcelona- y cinco infraestructuras de primera división (Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Tenerife Sur y Gran Canaria) que permiten mantener un buen puñado de aeropuertos deficitarios, algunos de ellos de difícil justificación en términos de

racionalidad económica. A cambio, se puede aterrizar en casi todas las provincias.

Portugal, Suecia, Irlanda y Grecia son los casos más parecidos. Pero en Europa y en todo el mundo ganan peso las privatizaciones -caso del Reino Unido, entre muchos otros que se extienden hasta Europa del Este- o la gestión mixta, mediante compañías participadas por el Estado y por gobiernos regionales y locales, además del sector privado. Alemania, Francia e Italia comparten esa tendencia.

Algo de eso va a suceder también a partir de las próximas elecciones generales. Gane quien gane. El PSOE va a incluir su propuesta de nuevo modelo en el programa electoral. Y el Partido Popular (PP) ha abierto el melón del futuro modelo aeroportuario español.

Mariano Rajoy eligió Cataluña para avanzar un proyecto que pasa por una palabra totémica: privatización. Hace unas semanas, Rajoy les regaló los oídos a los empresarios con la promesa de que si llega a La Moncloa "el sector privado tendrá un papel importante en la gestión de servicios públicos, empezando por los aeropuertos".

Andrés José Ayala, portavoz del PP en la comisión de Fomento del Congreso, asegura que el modelo del PP "no está aún plenamente definido". Pero avanza las líneas maestras: "AENA funciona bien y tiene reconocimiento internacional. Se impone una evolución de ese modelo con una gestión profesionalizada que responda a criterios de eficiencia y eficacia. Eso pasa sin lugar a dudas por dar entrada al sector privado. Y por la intervención de autonomías y corporaciones locales en las

decisiones estratégicas que atañen a sus aeropuertos". "No creo que eso esté demasiado lejos de lo que planea el PSOE", remacha.

En efecto, no lo está. Y sí lo está: el Ministerio de Fomento y el PSOE no quieren oír hablar de privatización ni en pintura.

Los socialistas ya incluyeron la descentralización aeroportuaria en el programa electoral de 2004. Con escasos avances en esta legislatura, por cierto. Esta vez, el PSOE quiere ir más lejos. "Los aeropuertos seguirán bajo el control del Estado. Pero se abrirá la gestión a los gobiernos regionales y locales, a los agentes económicos y también al sector privado. Siempre subrayando el control mayoritario del Estado", describe Salvador de la Encina, portavoz del PSOE en la comisión de Fomento.

De la Encina añade una reflexión: "Álvarez Cascos frenó la privatización de AENA, que se había diseñado en la primera legislatura del PP en el Gobierno. Por algo lo haría". "Sería un fracaso que los cambios llevaran a tener aeropuertos que funcionen tan mal como los británicos o los italianos. Nadie discute que hay que dar una vuelta de tuerca al modelo a través de la gestión participada o la cogestión, porque la iniciativa privada puede aportar eficiencia y rentabilidad, pero sin desvirtuar un modelo en red que va bien. Eso ni tocarlo".

El Ministerio de Fomento participa de esa idea. El propio José Luis Rodríguez Zapatero la enunció por primera vez en la inauguración de la fastuosa T-4 de Barajas, poniendo el énfasis en la descentralización. El Ejecutivo negocia con AENA, las comunidades y los operadores privados varios cambios. El menú definitivo no está listo, pero sí hay un esbozo

que puede servir como aperitivo: "Lo primero es separar la gestión de la navegación aérea", señalan fuentes de Fomento. "Y a partir de ahí dar entrada en la gestión a otros niveles de gobierno, a los agentes sociales y también al capital privado". No hay porcentajes definidos para la participación de las empresas. Pero su presencia, más o menos destacada, es hoy indiscutible en el diseño del nuevo modelo aeroportuario.

La fórmula aún no se ha decidido, pero se baraja la puesta en marcha de consorcios en los que el Estado tenga un porcentaje mayoritario. Y se descarta trocear la red de 47 aeropuertos: "Barajas y El Prat son una perita en dulce, pero ¿qué sucede con los menos rentables si se rompe la caja única? Hay aeropuertos que nunca darán dinero, y desvincularlos de la red supondría condenarlos a muerte", sostiene Fomento.

El hecho es que el tráfico aéreo internacional se ha disparado y los aeropuertos necesitan más recursos que nunca para crecer -algunos expertos llegan a cifrar en 500.000 millones de euros la inversión requerida en toda Europa hasta 2020- y la colaboración del sector privado se hace cada vez más necesaria. Sin embargo, España sigue prácticamente virgen en ese terreno. El PP privatizó la actividad comercial de los aeropuertos -las tiendas-, pero no se atrevió con la joya de la corona: AENA.

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) es el primer operador mundial de aeropuertos, según los datos del Consorcio Internacional de Aeropuertos. Participa junto a Abertis en aeropuertos británicos, pero también en EE UU, América Latina y varios países europeos. "Es una paradoja: la empresa pública española puede invertir

en el extranjero, pero nadie puede participar en la gestión de los aeropuertos españoles", señala Roberto Rendeiro, de la Universidad de Las Palmas.

Con unos ingresos de 2.641 millones de euros en 2006, AENA es un bocado muy apetecible para las operadoras privadas. No hay que irse muy lejos para encontrar a dos de las más potentes del ramo: Abertis y Ferrovial. Fuentes empresariales admiten que el ente público español "es un buen gestor para este modelo en concreto". Pero al mismo tiempo sostienen que un modelo descentralizado como el que pretenden PSOE y PP sí requeriría participación privada, con músculo financiero para pagar nuevas inversiones.

Ferrovial, por ejemplo, se ha encontrado en el aeropuerto londinense de Heathrow con unas instalaciones obsoletas -que perjudican en buena parte la operativa- y su filial BAA tendrá que invertir más de 10.000 millones de euros en el próximo quinquenio para los tres aeropuertos de Londres (Heathrow, Gatwick y Stansted). Lo que demuestra que las privatizaciones no son fáciles: ni para el sector público -insatisfecho en el Reino Unido con el funcionamiento de sus aeropuertos-, ni para las empresas, que deben realizar un esfuerzo que puede poner en peligro la cuenta de resultados.

Al margen de la llegada del capital privado, el otro gran caballo de batalla es la descentralización. Es decir, todo lo que no tiene cabida en el actual modelo: la participación de comunidades autónomas y ayuntamientos en la toma de decisiones. Un modelo descentralizado de gestión supone que cada aeropuerto opere como una unidad de negocio en competencia con los demás. Y permite una política comercial más agresiva para captar

aerolíneas, pasajeros y, con ellos, convertir el aeropuerto en un atractivo polo económico.

Los expertos consultados no tienen dudas al respecto. "El cambio de gestión permitiría competir a El Prat y Barajas, mejorar su eficiencia y tal vez bajar tarifas", opina Rendeiro, que se declara "firme partidario de descentralizar".

No es tan sencillo, claro. La política cobra un papel fundamental en ese terreno, con la sempiterna batalla autonómica como decorado. Y con Cataluña como protagonista. La sociedad civil catalana ha ido de la mano de los políticos con un objetivo: El Prat. Germà Bel, catedrático de la Universidad de Barcelona, es una de las voces que más se han significado en defensa de un modelo descentralizado. "No hay diferencias significativas entre la eficiencia de la gestión pública y la privada", dispara. "Heathrow es privado y funciona mal; Ámsterdam y Munich son públicos y de los mejores. Milán es público y un desastre. Pero ése es un tema secundario porque lo fundamental es que la gestión esté descentralizada, y a partir de ahí que cada aeropuerto decida su modelo". "El peor escenario sería una AENA centralizada y privada", apostilla.

Frente a las propuestas aún algo verdes de PP y PSOE, la Generalitat defiende un consorcio con mayoría de capital público que sea titular de los aeropuertos y asuma la gestión directamente, o bien la adjudique mediante concurso a una empresa privada o mixta, explica Manel Nadal, secretario de Movilidad. En los aeropuertos secundarios (Girona, Reus y Sabadell), el Gobierno catalán "aspira a controlar el 51%", aunque es consciente de que el Ejecutivo central no aflojará la mano en El Prat.

La solución no es fácil; como todo en política. "El modelo español tiene claros objetivos económicos, pero no hay que obviar los equilibrios políticos", apunta el socialista De la Encina. "Hay una clave política en todo lo relacionado con Cataluña y el modelo aeroportuario", abunda Ayala, del PP. "Lo mismo ocurre con la situación de los aeropuertos menos rentables. Forman parte del juego", añade.

Los expertos -y el PSOE y el PP, y hasta las empresas- aluden a los aeropuertos secundarios con ambivalencia. Tienen ante sí oportunidades -el bajo coste, por ejemplo- y a la vez son una fuente de problemas: el superávit que generan los grandes se destina a financiar las pérdidas y a las inversiones que requieren los aeropuertos regionales deficitarios, incapaces de sobrevivir sin esas ayudas.

"No tiene sentido que en algunas regiones pequeñas haya tres aeropuertos. O que haya dos infraestructuras separadas por escasos kilómetros [como en el País Vasco]. Pero a ver quién se atreve a cerrar uno", destacan fuentes del Gobierno, que aluden a "una situación histórica heredada" para dar a entender que va a haber pocos cierres. O más bien ninguno.

Además, el sector está en permanente cambio. Las compañías de tarifas baratas están dando vida a aeropuertos que hasta hace poco no eran rentables, como Girona. "¿Quién puede asegurar que no vaya a pasar lo mismo con Bilbao?", dicen fuentes del Ministerio que dirige Magdalena Álvarez. Junto a esa posibilidad van surgiendo negocios, como los de los jets privados, que abren nuevas vías. "Con ese panorama no se puede cerrar ni una pista de aterrizaje", señalan las mismas fuentes. La guinda

son las peticiones de nuevos aeródromos en los que el Estado no tiene necesidad de invertir: la iniciativa privada tiene planes para construir aeropuertos en Castellón, Ciudad Real, Málaga y Murcia, y hay varias solicitudes más en marcha.

Alrededor del ferrocarril se desarrollaron las ciudades y los grandes polos económicos hace 200 años. El siglo pasado, las carreteras jugaron ese papel. Pero en los últimos 20 años los aeropuertos se han convertido en un imán para el crecimiento económico. Eso lo sabe el Gobierno y la oposición, las comunidades autónomas y, en realidad, medio mundo, cada vez más pendiente del modelo aeroportuario español y de las soluciones que van calando: una gestión mixta (público-privada) y más descentralizada con férreos controles por parte de la Administración, o un sistema de concesión similar al de las autopistas. Eso sí, el cambio de modelo llegará sin revoluciones. Con suavidad. No caben aterrizajes forzosos en los aeropuertos.