

AENA, un modelo agotado

ANTONINO MARTÍNEZ SARANDESES

EL PAÍS - Opinión - 14-02-2008

AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), se creó como ente público en 1991, dependiente del Ministerio de Transportes. Integró varios departamentos de la Administración del Estado para gestionar y mejorar las infraestructuras del transporte aéreo en España, utilizando sus propios ingresos y abandonando el corsé que suponía tener que depender de los Presupuestos del Estado.

Diecisiete años después de su creación, es posible analizar de forma significativa las distintas etapas vividas por AENA a través de los diferentes gobiernos. Así, de una primera etapa positiva se pasó a otras desafortunadas que han llevado a la situación actual que considero necesita un cambio.

De 1991 a 1996, siendo ministro de Transportes Josep Borrell, la directriz fue gestionar los aeropuertos con criterios empresariales y fue un periodo brillante de modernización de nuestros aeropuertos.

De 1996 a 2000, durante el primer gobierno del PP, fue ministro Rafael Arias-Salgado, con una gestión de AENA muy cuestionada, que tuvo cuatro presidentes en los cuatro años. El mensaje del ministro fue privatizar los aeropuertos, pero no lo consiguió.

En 2000, la visión de gestión de aeropuertos del segundo gobierno del PP, con Francisco Álvarez-Cascos como ministro, fue totalmente distinta, considerándolos un servicio público que convenía que estuviera

controlado por el ministerio y, por tanto, que no se privatizaran. En esta etapa de 2000-2004, el nivel de endeudamiento autorizado creció de forma espectacular, aunque era inevitable si se querían acometer las ampliaciones de los grandes aeropuertos, dado su grado de congestión. Sin embargo, las inversiones correspondientes a cada aeropuerto han estado afectadas, en cierta forma, por condicionantes políticos, lo que ha hecho que el endeudamiento fuera superior al que hubiera correspondido con una gestión más empresarial.

En 2004 ganó las elecciones el PSOE, que dio continuidad a la gestión anterior, y la ministra Magdalena Álvarez mantuvo a AENA como un departamento del ministerio, con mentalidad funcionarial. Se sigue aplicando la misma política de inversiones en la actualidad, por lo que si no se realiza un análisis detallado del modelo de gestión, el endeudamiento de AENA seguirá creciendo más de lo necesario.

El transporte aéreo es el único transporte autofinanciado. Es un transporte maduro que no necesita ayudas. Los aeropuertos españoles se han modernizado y están a un buen nivel europeo. AENA ingresa 3.000 millones de euros y gestiona más de 200 millones de pasajeros al año. Se estima que cada millón de pasajeros genera 1.000 empleos directos y 4.000 indirectos. Es un negocio importante y como tal debe considerarse; los aeropuertos deben manejarse como una empresa, con todos los controles necesarios por parte de la autoridad aeronáutica.

En una empresa, el cambiar con frecuencia la dirección no es bueno, pero el cambiar cada cuatro años la propiedad (cambia el Gobierno y los criterios de gestión), es insostenible. El modelo necesita cambiar, como

lo han hecho otros países de nuestro entorno. El Reino Unido privatizó en 1987 el ente público que gestionaba sus aeropuertos.

Además de gestionar los aeropuertos, AENA es responsable de la navegación aérea. Sin embargo, esta parte ha recibido menos atención, mientras no creara problemas en la gestión del tráfico aéreo. Esto ha originado una influencia excesiva en la gestión de la navegación aérea por parte del privilegiado colectivo de controladores aéreos.

Los servicios de control de tráfico aéreo a las aeronaves se prestan durante el vuelo en ruta, la aproximación y en la torre del aeropuerto. En Europa, el vuelo en ruta y aproximación se cobra a las compañías aéreas a través de Eurocontrol, que en su informe ACE de junio de 2007, indica que el precio horario de un controlador en España es el doble que el de la media europea. Considerando el precio total de la hora de control, incluyendo los gastos de equipos y mantenimiento, la media europea de la parte del coste de los controladores es del 28%, mientras que en España supone el 52%.

AENA es el cuarto operador europeo por tráfico controlado, sin embargo, es el segundo por coste. El pago por el servicio de las torres de control de los aeropuertos españoles lo hace directamente AENA a través de sus cuentas únicas. Aunque no hay datos comparativos, la diferencia de coste con el resto de Europa es aún mayor. En Gran Bretaña, con aeropuertos privatizados, cada aeropuerto contrata el servicio de control a la empresa especializada, homologada por Aviación Civil con la mejor oferta, logrando costes que pueden ser la tercera o cuarta parte de lo que se paga en España. Es necesario separar la navegación aérea de los aeropuertos, como ocurre en casi todos los países.

El modelo de AENA debe cambiar; primero, separando Navegación Aérea de Aeropuertos, y después, yendo a una fórmula de gestión más empresarial de los aeropuertos. La solución de cesión de los aeropuertos a las administraciones autonómicas, seguiría teniendo los mismos condicionantes que en la actualidad. Estas administraciones pueden participar, pero creo que se debe pensar en fórmulas de gestión público-privada.