

¿GESTIÓN CENTRAL? COLAPSO GLOBAL
Germà Bel
(Publicado en *La Vanguardia*, 5 de diciembre de 2010)

Los aeropuertos más lujosos y caros del mundo occidental abarrotados de pasajeros extraviados por la gestión del control del tráfico aéreo. ¡Qué terrible para usuarios y aerolíneas! ¡Qué gran daño para la imagen de España! Sabemos quién es el causante inmediato: un cuerpo, el de los controladores, que se resiste a la pérdida de sus increíbles privilegios salariales, de auto-organización laboral,...acumulados durante décadas de gestión de AENA, a cuya plantilla pertenecen los controladores. De hecho, España es el único país significativo en la UE en que se gestiona conjuntamente aeropuertos y control aéreo. En Europa Continental todos los países comunistas más España, Grecia y Portugal, sometieron el sector aéreo a control militar. De ahí procede la consideración de los aeropuertos como infraestructuras de ‘interés del general’ (más recientemente traspuesto a ‘interés general’). Los países democráticos, por el contrario, optaron por gestión individual de los aeropuertos y separada del control del tráfico.... y los que dejaron de ser dictaduras también han ido haciendo lo mismo. Pero España no.

El modelo español ha sido el nicho ecológico perfecto para el anidamiento de los cuerpos centrales de altos funcionarios y directivos estatales, como controladores o directivos de AENA. En general, los cuerpos centrales en la Justicia (¿recuerdan la sentencia del Estatut?) y en el transporte han sido los transmisores intergeneracionales del ADN programático del modelo nacional: hacer de España un país como Francia, con una capital como París. Modelo resistente a cambios de regímenes y de gobiernos. Su acumulación de poder sólo tiene cierto parangón en Francia, aunque, como toda persona, tienden a interpretar el ‘interés general’ según sus intereses particulares.

En el sector aéreo, esta situación ya no da más de sí con la crisis económica, el casi colapso fiscal del Estado, y la acumulación de pérdidas de AENA. Por ese motivo, el gobierno intenta separar la gestión de aeropuertos del control del tráfico, y reducir los costes de este servicio. Bien hecho. También quiere vender parte (49%) del monopolio centralizado de gestión sin introducir antes competencia. Muy mal hecho. Y además marea la perdiz para aparentar que reforma la gestión de aeropuertos... pero sin perder el control centralizado de los elementos cruciales: tasas a aerolíneas, inversiones y asignación de slots. Sin palabras.

La fortaleza de los cuerpos centrales, “los que realmente saben de aeropuertos” según se esgrimió en la negociación del Estatut, ha llevado al punto al que hemos llegado: gestión central, colapso global. No busquen nada igual en Reino Unido, Alemania o Italia. No lo encontrarán.

La situación es esperpéntica: el mismo país que anduvo hasta ayer mismo dando lecciones de modernidad aparece como ejemplo de gestión deficiente. Es hora de que las instituciones españolas adopten con decisión una agenda de reformas serias para mejorar la gestión de España. En el sector que nos ocupa, dejándose de trampas al solitario como iniciar la privatización financiera del monopolio central, y aparentar que se privatiza la gestión de los servicios de acceso y terminal en Barajas y El Prat: parking, servicios de tierra, establecimientos comerciales y limpieza de lavabos. ¡Si ya son prestados por empresas privadas! O sea, que se privatiza la concesión de las concesiones, para que el nuevo mega-concesionario privado adelante dinero a un

gobierno necesitado de caja. Pues el resto del mundo desarrollado nos da pautas claras sobre qué hacer: abandonar la gestión centralizada –y los cuerpos centrales- en los servicios públicos en que carece de sentido.

El momento es grave: como en otros momentos de su Historia, las rigideces del aparato estatal y la bulimia de poder de sus cuerpos centrales mantiene a España anclada en la categoría de país de segunda. Es hora de tener menos apego al poder propio y más aprecio a los intereses y bienestar de los españoles.