

AEROPUERTOS: PODER Y QUERER

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia*, 13 de enero de 2010)

¿Se acuerdan de aquello de “vamos a subir los impuestos a los más ricos”, y al final subió el IVA y el IRPF? La reforma de los aeropuertos va por igual camino: Lakoff en estado castizo. Quizás oigan referencias a “aeropuertos singulares con gestión individualizada”, pero la gestión centralizada e integrada seguirá incólume. ¿Por qué?

La realidad ha demolido la presunta eficiencia de la gestión en España. Nuestra navegación aérea es la más cara de Europa, con unos sueldos de los controladores que están por las nubes (no así su productividad). Este es uno de los motivos de que en 2008 AENA fuese el gestor europeo con más pérdidas, mientras casi todos los grandes gestores de aeropuertos europeos (públicos, mixtos o privados) mantenían resultados positivos. Otro motivo es su política de inversiones, mucho más imperial que funcional (no culpen, sin embargo, al subsidio a aeropuertos pequeños: su monto es una parte ínfima del déficit total). Hace bien el ministro de Fomento cuando pretende reducir los costes del control aéreo, pero no ha comprendido que la ineficiencia deriva de los malos incentivos que genera el modelo centralizado e integrado, con su caja única y sus subsidios cruzados. Y de la extrema politización de la gestión: todos los miembros del consejo de administración de AENA son altos cargos -de designación política- de los ministerios de Medio Ambiente, Defensa y, sobre todo, Fomento.

Los déficits de AENA han provocado tensiones financieras, y explican el propósito de privatizar el 30% de la empresa. Es particularmente patético que el mismo gobierno que tanto empeño puso en identificar las propuestas de individualización con ansias privatizadoras, sea quien vaya a privatizar el monopolio centralizado. Esta forma de privatización parcial hace muy probable en el futuro una privatización total del monopolio, el peor escenario para el bienestar social, y para la necesaria introducción de competencia. ¿No lo han tenido en cuenta? ¿O es que, en el fondo, se prefiere una ‘nación’ aeroportuaria privada antes que ‘rota’?

La entrada de intereses territoriales en algunos consorcios locales no va a alterar la naturaleza de la nación aeroportuaria. La sucesora de AENA conservará la capacidad decisoria a nivel local, y las cuestiones estratégicas seguirán decidiéndose a nivel central. Quizás las minorías territoriales tengan derecho a veto en asuntos no sustantivos, y puedan decir no, no, y no... Pero sobre vetos negativos no se edifican proyectos empresariales sólidos. El papel de ‘Nonoyno’ es muy desagradecido, y generará mucha frustración.

Claro que es decisión última de los poderes territoriales aceptar o no un papel simbólico. Ciertamente, muchas veces no se puede conseguir lo que se quiere, si no se tiene poder suficiente. Pero nunca se consigue más de lo que realmente se quiere. Y quizás nuestro gran problema no sea tanto el poder que tenemos, como el alcance de lo que queremos; es decir, la medida de nuestras ambiciones.