

AEROPUERTOS: EL DIAGNÓSTICO
(El País, miércoles 20 de febrero de 2002)
GERMÀ BEL

El Ministro de Fomento rechaza la privatización del organismo Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) porque en los próximos años se han de efectuar inversiones muy importantes, como las ampliaciones de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, y argumenta que “no podrían ser asumidas por el sector privado”. El Ministro tiene razón en parte: el sector privado no podría asumir sus previsiones de inversión en Madrid. Pero sí las de Barcelona. Y una fórmula práctica para realizar inversiones que la iniciativa privada no haría es mantener un sistema de caja única entre todos los aeropuertos: así las inversiones en unos se puedan financiar también con ingresos de otros.

En España los aeropuertos están sometidos a gestión pública y centralizada. Las decisiones sobre proyectos futuros se toman de forma centralizada, y también así se gestionan los recursos económicos del sistema, mediante la caja única. Los ingresos de AENA proceden de las tasas pagadas por los usuarios (por servicios de control de tráfico aéreo y por servicio de infraestructura) y de las actividades comerciales. Algunos aeropuertos tienen beneficios y otros pérdidas, y el sistema en su conjunto tiene superávit, que sirve para financiar el endeudamiento que AENA contrae para realizar las inversiones.

¿Cuál es la realidad de esta inversión? Ahora los aeropuertos de Barajas y El Prat son los que reciben mayor inversión, pero las cifras son muy dispares. Entre 2000 i 2002 AENA ha previsto invertir 721,1 millones de euros en Barcelona y 2.469 millones en Madrid. Así, la inversión en Madrid es 3,4 veces la de Barcelona. Si tomamos el período 1997-2002 la inversión en Madrid es 4 veces la de Barcelona. ¿Se corresponde esta diferencia con la diferencia de beneficios generados en cada aeropuerto? Esta cuestión es importante, pues los beneficios son el factor básico para afrontar el endeudamiento en un modelo de financiación sin subvenciones relevantes del Presupuesto del Estado.

El gobierno es reticente a dar datos de ingresos y gastos de cada aeropuerto. A finales de 2000 un diputado de la oposición preguntó por ello y el gobierno contestó que no existe información aeropuerto por aeropuerto [sic], porque AENA funciona con caja única. Afortunadamente, un par de años antes un profesor universitario había obtenido esta información de AENA para 1997 y la publicó en la revista *Papeles de Economía Española* (núm. 82). Así podemos saber que los beneficios de Barajas eran 2,2 veces mayores que los de El Prat. Un ratio de beneficios Barajas/Prat de 2,2 parece insuficiente para compensar un ratio de inversiones Madrid/Barcelona de 3,4 en 2000-02, y aún menos para compensar un ratio de 4,0 en 1997-2002.

Parece claro que los resultados generados por El Prat permiten financiar mejor sus inversiones que los de Barajas. Esto alcanza su dimensión más plástica al recordar el propósito del gobierno de construir un nuevo macroaeropuerto en Madrid, en Campo Real, que reemplazará a Barajas como gran aeropuerto español. Teniendo en cuenta las inversiones en curso en Barajas y las futuras en Campo Real, es lógico que el sector privado no sea capaz de comprometerse a ellas. Sencillamente, porque sus probabilidades de rentabilidad financiera son mínimas.

Para alivio de quienes se sienten incómodos al comparar Madrid y Barcelona, destaquemos que el problema afecta a todos los aeropuertos relevantes de España. Xavier Fageda ha recogido de la página web del Ministerio de Fomento la información sobre inversión y tráfico de pasajeros entre 1994 y 1999. En este período Madrid concentra el 45% de la inversión media, mientras que su cuota en el tráfico de pasajeros es el 25%. En el resto de

las provincias con tráfico significativo (Balears, Las Palmas, Barcelona, Sta. Cruz de Tenerife, Málaga y Alicante) pasa lo contrario: la cuota de tráfico es mayor que la de inversiones. Igual sucede con la mayoría de aeropuertos de menor dimensión, en los que, por cierto, se dan las situaciones de insuficiencia financiera.

Aquí reside una explicación plausible de la insistencia en mantener una gestión centralizada y pública de los aeropuertos españoles. Por un lado, el gobierno se reserva la decisión sobre el papel que ha de desempeñar cada aeropuerto. Por otro, los proyectos de inversión se pueden financiar mediante el sistema de caja única, independientemente de la corriente de beneficios de explotación generada por cada aeropuerto.

Esto no es bueno para la posición futura del aeropuerto de Barcelona, y tampoco para el conjunto del sistema aeroportuario español. Primero, porque permite decidir administrativamente que un único aeropuerto sirva de central de distribución (*hub*) de tráficos internacionales. Segundo, porque resta posibilidades al desarrollo de aeropuertos regionales que puedan ofrecer capacidad alternativa a los grandes aeropuertos. Tercero, porque resta eficiencia al sistema aeroportuario al disminuir las posibilidades de competencia entre grandes aeropuertos para la captación de tráficos de conexión. En este segmento de negocio se ha superado la visión del aeropuerto como un monopolio sin espacio para la competencia, pero el diseño de nuestro sistema impide aprovechar los beneficios de la competencia. Sin embargo, se puede pensar en un modelo alternativo, mejor y viable. A ello iremos en un próximo artículo.