

## AEROPUERTOS: LA ALTERNATIVA GERMÀ BEL

(PUBLICADO EN EL PAÍS, 1 DE MARZO DE 2002)

Decía en estas páginas ("Aeropuertos: el diagnóstico", 21 de febrero) que el actual modelo de gestión y financiación centralizada no es bueno para el conjunto del sistema aeroportuario español. Porque permite decidir administrativamente que un único aeropuerto sirva de *hub* de tráficos internacionales, porque limita el desarrollo de aeropuertos regionales y porque resta eficiencia al sistema al disminuir las posibilidades de competencia entre grandes aeropuertos para captar tráficos de conexión. Una buena alternativa es descentralizar la gestión de los aeropuertos (no del control del tránsito aéreo, que tenderá a centralizarse al nivel europeo) y dar participación al sector privado en la propiedad y en la gestión de los servicios. Esto nos acercaría más a los países con los que nos tenemos que comparar, y es viable sin reducir las posibilidades de servicio de los aeropuertos más pequeños y menos rentables.

¿Cuáles son las características de la gestión aeroportuaria en la UE? Entre los Estados de gran dimensión y población, España es el único en que la red es centralizada y de titularidad exclusiva del gobierno central. Esto sólo se da en algunos de los países menos poblados (no en todos) y con un solo aeropuerto relevante: Irlanda, Grecia, Portugal, Suecia y Finlandia. En cambio, todos los países de mayor dimensión y con una red de aeropuertos más compleja tienen gestión descentralizada: Francia, Italia, Reino Unido y Alemania. Igual sucede en otros países más pequeños de la UE como Holanda, Dinamarca, Austria y Bélgica. Y también, por supuesto, en otros países desarrollados y con gran tráfico aéreo como EEUU y Canadá.

Las redes descentralizadas presentan modelos de gestión diversos: unos combinan la presencia de la administración central y las territoriales (Alemania y Holanda); en el resto la titularidad es territorial, aunque en el Reino Unido es generalmente privada. En muchos casos, la titularidad territorial se combina con la participación privada en la gestión y, a veces, en la propiedad: Berlín, Roma, Nápoles, Copenhague, Bruselas, Viena, Amsterdam, etc. De hecho, esta fórmula está ganando posiciones.

Los modelos descentralizados tienen un resultado interesante: reflejan la estructura urbana de cada país. Así, en Francia y el Reino Unido, países con una gran macrocapital, el tráfico internacional descansa sobre París y Londres. En cambio, en los países con redes urbanas más compensadas, como Alemania e Italia, existen diferentes *hubs* de tráfico internacional (Berlín, Frankfurt, Munich, Roma, Milán, etc.). La estructura real de ciudades de España se asemeja mucho más a las de Alemania e Italia que a las del Reino Unido y Francia. Con una red aeroportuaria descentralizada, seguramente España seguiría pautas similares a Alemania e Italia. Sin embargo, nuestra gestión centralizada puede usarse para buscar artificialmente una estructura de tráfico aéreo similar a la francesa y británica. Y no sería bueno que la España aeroportuaria fuera tan diferente de la España real.

Una preocupación central de los partidarios de la red centralizada es que hay aeropuertos que no pueden autofinanciarse y, aun así, es de interés general mantenerlos en servicio. Por tanto, se dice, con un sistema de caja única los ingresos de los aeropuertos rentables pueden subvencionar los déficits de los deficitarios. Pero este sistema presenta un problema muy grave: con las subvenciones cruzadas nunca se sabe bien qué, por qué y cómo se subvenciona. Por esto el análisis económico prefiere la subvención directa (del

presupuesto público) a la cruzada (en este caso, entre unos aeropuertos y otros). Las subvenciones directas son más transparentes y evaluables.

Además, una descentralización al nivel regional de los aeropuertos podría realizarse sin generar problemas relevantes de incapacidad financiera. Es fácil articular sistemas de agregación regional o territorial de los aeropuertos que reduzcan los problemas de falta de suficiencia. Por ejemplo, el superávit del aeropuerto de Málaga es muy superior al déficit total de los aeropuertos no rentables de Andalucía. Igual sucede con Alicante en el Levante, Barcelona en Cataluña, Madrid en la meseta, y también en las Baleares y las Canarias. Los problemas que subsistan de aeropuertos deficitarios se pueden gestionar bien con programas de compensación acordados entre las diferentes administraciones. También mediante un fondo de compensación financiado por los aeropuertos españoles con superávit si se desea mantener un sistema de subvención cruzada (aunque esto es menos eficiente). Todo ello sin considerar aún que una gestión más descentralizada y abierta al sector privado podría mejorar la eficiencia y, por tanto los resultados de los aeropuertos menos rentables.

En suma, la gestión centralizada de los aeropuertos españoles es una excepción entre los países comparables, y puede provocar errores graves de asignación de recursos y falta de aprovechamiento de los beneficios de la competencia. Si el objetivo de la política aeroportuaria es una red más eficiente y eficaz de aeropuertos, sería oportuno incorporar elementos de descentralización y de participación privada. Este es el camino que ya han tomado los países que nos van por delante, y nosotros no deberíamos tardar demasiado en emprenderlo.

**Propuesta de frase destacada:**

- A)** Una buena alternativa es incorporar descentralización y participación privada en los aeropuertos