

AEROPUERTO Y PODER

GERMÀ BEL

(PUBLICADO EN *EL PERIÓDICO*, 18 DE MARZO DE 2006)

El traspaso de la gestión comercial y financiera del aeropuerto de Barcelona es el escollo final más importante en la reforma del Estatut. Seguro que la reforma aprobada en septiembre por el Parlament estaba por encima de lo políticamente viable. Pero es muy probable que el recorte efectuado en las Cortes acabe dejando la reforma bastante por debajo de lo que conviene a Cataluña y es viable para España.

Los avatares de El Prat constituyen el mejor ejemplo de esta situación. Primero, porque este traspaso es funcionalmente adecuado y políticamente viable, para Cataluña y para España. Segundo, porque las infraestructuras tienen un componente ‘físico’, que las hacen muy visibles. Para la gran mayoría de los ciudadanos es más fácil entender “qué pasa” con el aeropuerto que con la financiación, cuestión esta última, por ejemplo, que tiene interpretaciones para todos los gustos.

Aquí se abordan dos cuestiones: ¿Por qué es importante –además de natural- la gestión territorial de los aeropuertos? ¿Por qué es tan difícil que se reforme el anómalo –por único- sistema de España? Una cosa ha de quedar clara de entrada: lo que se discute es la gestión financiera y comercial. En cambio, el control y ordenación del tráfico aéreo suele estar centralizado, y de hecho aún debería centralizarse más en el ámbito de la UE, pues nuestro espacio aéreo común está tres veces más fragmentado que el de EEUU.

¿Por qué es tan importante la gestión de los aeropuertos? Porqué la gestión de las grandes infraestructuras es un factor básico para el desarrollo territorial y para el encaje de un territorio en el sistema mundial de ciudades. La oferta de vuelos intercontinentales directos es un factor importante cuando las empresas multinacionales deciden sobre la localización de sus sedes. Como saben muchos directivos empresariales, sin vuelos directos con la Costa Este de EEUU se está fuera del mapa mundial del poder económico. Y en esta cuestión la situación de Barcelona es muy mala, y la de España muy anormal. Un par de hechos pueden ilustrarlo:

- El aeropuerto de El Prat tuvo un tráfico algo superior a 24 millones de viajeros en 2004. Es el noveno por tráfico de toda la UE. Esto está bien.
- Entre las 30 ciudades de la UE con más tráfico Barcelona es la que tiene un porcentaje más bajo de tráfico con destinos fuera de la UE, el 8%.

Esto refleja varios hechos, de los que uno es destacable: en 2005 había 30 ciudades europeas con vuelos intercontinentales directos en todo el año. Barcelona no está entre ellas; es la ciudad europea más importante que no tiene oferta continuada de este tipo de vuelos. En los países grandes o muy poblados hay diferentes ciudades con vuelos intercontinentales: Gran Bretaña (4), Alemania (3), Italia (2) e incluso Suiza (2). Además de España, Francia es el único país de gran población y superficie en el que sólo una ciudad –París- tiene vuelos intercontinentales. Aunque es bueno precisar que mientras París casi dobla en población a Madrid, la población de Lyon, segunda área metropolitana de Francia, no llega al 40% de la de Barcelona. En conclusión, el caso de El Prat es único, y no se puede explicar ni por la falta de población (demanda propia) ni por la falta de potencial económico (viajes de negocios). En cambio, si tiene una relación directa con las formas de financiar y de gestionar los aeropuertos españoles.

El sistema de gestión y financiación de aeropuertos en España es único entre los países comparables de la UE y otros como EEUU, Canadá o Australia. España es el único país con más de un gran aeropuerto en que la gestión es centralizada y a cargo del Estado. Esto es un hecho. En los países grandes los aeropuertos de las capitales políticas y/o económicas no son gestionados por el Estado: en Londres, Milán, Roma, Ámsterdam, Washington DC, Nueva York, Los Angeles, Ottawa y Toronto la gestión es

de tipo metropolitano (sea pública o privada). En alguna (no todas) las grandes ciudades alemanas el gobierno federal participa en la titularidad, aunque siempre en posiciones minoritarias. Sólo los aeropuertos de París son gestionados por el Estado, pero no los del resto de Francia, de gestión local.

Aunque a mucha gente se le haya hecho “natural” el sistema español, en el contexto de países desarrollados es anormal. Por tanto, vamos a la segunda cuestión ¿Por qué es tan difícil su reforma?

No dediquemos más espacio al argumento de que la gestión integrada permite la “coordinación estatal” del sistema. Sonrojaria a quien lo aduzca en una reunión de expertos. El otro gran motivo aducido es la conveniencia de tener una caja única para pagar los aeropuertos deficitarios. No es cierto: en todos los países existen ayudas a los aeropuertos pequeños y deficitarios, aunque no haya caja única. Y, en el caso de España, los excedentes de la caja única se dedican sobre todo a pagar la monumental inversión en Barajas. Esta ha supuesto casi el 60% de la inversión total acumulada en los últimos catorce (14) años. Cualquier experto sabe que Barajas no se puede autofinanciar con sus ingresos; le ayudarán, y mucho, el resto de aeropuertos con beneficios, y sobre todo Málaga, Alicante, Baleares y Canarias.

La política practicada con los gobiernos del PP era explícita: la comunicación internacional de España debía centrarse en la capital política, tal y como sucede en Francia. La política aeroportuaria, y de infraestructuras en general, era coherente con esta orientación. Era una cuestión de Poder. En estos momentos se está escribiendo la política de los próximos años. Esperemos que acabe bien. Pues, ¿Por qué le llaman interés general cuándo es sólo Poder?