

CARPETA CERRADA
GERMÀ BEL
(Publicado en *La Vanguardia*, 10 de febrero de 2011)

Ha sido agotador; tanto tiempo con lo del cambio del modelo aeroportuario en España...y al final todos los diputados catalanes (excepto los del PP) han apoyado la misma moción en el Congreso. Un paso, se dice, histórico: los aeropuertos tendrán libertad tarifaria para competir; los territorios tendrán presencias 'determinantes' en casi todo. ¡Por fin! La carpeta de la discusión sobre los aeropuertos puede darse por cerrada. Pero, ¿Qué se ha aprobado en el Congreso?

Para los aeropuertos de gran tráfico y gestión compleja (sic), el gobierno preverá la participación determinante (es decir, no mayoritaria) de representantes territoriales en los consejo de sociedades de gestión individualizada, que serán en nombrados por Aeropuertos Españoles. A falta de concreción de las funciones de estas sociedades, puede afirmarse sin ningún género de dudas que esta propuesta reproduce fielmente la que el Ministro Blanco trasladó al Congreso de los hace ahora poco más de un año, en su comparecencia ante la Comisión de Fomento el 12 de enero de 2010.

Esto, que no se sabe aún a que aeropuertos se aplicará, no afectará a los de Barajas y El Prat, que serán concesionados a privados. En estos casos, dice la propuesta, se preverá la participación 'determinante' de autonomías y –en su caso- gobiernos locales- en “el Consejo de la sociedad filial responsable del seguimiento de la gestión de la concesión”. La literalidad de la frase indica que, una vez otorgada y funcionando la concesión, los territorios tendrán una participación minoritaria –eso sí, determinante- en el seguimiento de la concesión. Sin duda, supervisar las concesiones, en lo que es competencia de los concesionarios, es cosa importante, ¿no?

Respecto a tarifas, se dice que habrá libertad tarifaria, porque se “Adecuará el régimen de contraprestación de los servicios aeroportuarios a través de un sistema de precios *privados* respecto a todos los servicios que no tengan la consideración de prestaciones patrimoniales públicas (tales como la prestación pública por Salida de Pasajeros, por Carga, por Servicios de Estacionamiento o por Suministro de Combustibles).” Pequeño mordisco de la realidad: los servicios entre paréntesis, financiados por tasas pagadas por las aerolíneas, suponen –de largo- la mayor parte de los ingresos generados en los aeropuertos. Las tasas relativas a estos servicios seguirán fijadas por las Cortes Generales a propuesta de AENA, y una autoridad supervisora designada directa y personalmente por el Ministro de Fomento podrá decidir algún descuento o recargo, si se pide. Sentado esto, los concesionarios tendrán libertad para fijar precios de parking, de handling, de licencias comerciales, etc., (de parking a puerta de embarque, vamos) en el marco de la regulación y de la supervisión de la autoridad Estatal de supervisión.

En suma, tasas pagadas por aerolíneas, inversiones derivadas, y gestión de slots seguirán bajo estrecho control central. ¿Competencia entre aeropuertos? Quizás la carpeta vuelva a abrirse en la próxima campaña electoral.