

A LA TERCERA, ¿VA LA VENCIDA?

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia* –Dinero-, 22 de junio de 2014)

Los últimos años se han sucedido las reformas en el sector aeroportuario. La más importante ha sido la separación del control del tráfico aéreo y de la gestión de aeropuertos. Además, se han hecho grandes inversiones en expansión de instalaciones, no todas necesarias, y generalmente a costes muy elevados. Pero una de las reformas que lleva años en la agenda, la privatización de los aeropuertos, ha fracasado hasta el momento, y ahora acaba de anunciarse un nuevo intento, el tercero.

Recapitulemos. La privatización entró en la agenda en 2008, cuando Magdalena Álvarez anunció la venta parcial de AENA, con lo que el gobierno pretendía lograr financiación privada para continuar su política inversora. Sus excesos –con los consiguientes costes financieros- comenzaban a pasar factura, agravada por la retracción del tráfico iniciada en 2008, de la que el sistema no se ha recuperado. Si en 2007 se habían alcanzado los 210,5 millones de pasajeros, en 2013 esta cifra se había reducido a 184,4 millones, un descenso del 12%. El proyecto estaba inmaduro, y quedó aparcado durante casi dos años, hasta su recuperación por José Blanco.

El segundo intento tomó cuerpo a lo largo de 2010, y la privatización prevista pasó del 30% al 49%. Además, se añadió la idea de concesionar a empresas privadas la gestión de los aeropuertos de Barcelona y de Madrid. Pero estos planes nunca fueron realistas. Primero, la valoración de AENA en 30.000 millones € era absurda para una empresa en pérdidas y con gran deuda. Segundo, se pretendía obtener una cifra desmesurada por la gestión de Madrid-Barajas, que registraba grandes pérdidas –subsistentes en 2012, último año con datos conocidos por aeropuerto- y una deuda de más de 5.500 millones €, que supera el valor de su activo fijo neto, y representa más del 40% de la deuda total de AENA. Ninguna empresa mostró interés por Barajas, a diferencia de lo que sucedió con El Prat.

La llegada del PP al gobierno liquidó el segundo intento privatizador. Y ahora el gobierno pone en marcha el tercer intento: privatizar el 49% de AENA Aeropuertos, vendiendo el 21% a socios financieros estables y el 28% a accionistas minoritarios, reservando el 51% en propiedad pública, y preservando el modelo de gestión vigente. El gobierno espera obtener 2.450 millones €. En esta ocasión, es más probable que la privatización salga adelante. El gobierno ha preparado el terreno con fuertes aumentos de tasas que, junto a la reducción de costes operativos, han hecho regresar los beneficios al conjunto del sistema en 2013. Además, la valoración de la empresa aeroportuaria, de unos 16.000 millones € (si se considera su deuda y la previsión de ingresos por la venta parcial), es más ajustada a la realidad. De hecho, quizás sea inferior al valor real del sistema, porque el gobierno debe pedir un precio más bajo si pretende mantener el control de la gestión. Quizás la tercera sea la vencida

En todo caso, el gobierno persiste en una política mala para los aeropuertos en general, y para los de Cataluña en particular. Su principal problema es el modelo monopolístico y

centralizado de gestión, una anomalía entre los modelos de los países comparables de nuestro entorno. Este modelo, con sus subsidios cruzados entre aeropuertos y su ausencia de política comercial, ha incentivado las prácticas de sobreinversión, que han forzado los grandes aumentos de tasas aeroportuarias. Si éstas están aún en niveles razonables en el contexto europeo es sólo porque otras tasas como las de navegación aérea están entre las más altas.

Los aeropuertos de Barcelona, Girona y Reus necesitan la individualización de su gestión. Esto les ofrecería la oportunidad de desarrollar estrategias comerciales y tarifarias propias, y competir en un espacio global cada vez más abierto y exigente. En el caso de Barcelona, sería el ingrediente adecuado que complementaría las oportunidades que ofrecen unas instalaciones que han obtenido por segunda vez el premio al mejor aeropuerto de Europa. Y que en 2012 logró unos beneficios operativos (después de pagar costes financieros) de 105 millones €. Además, su deuda, de 1.700 millones €, era muy inferior al valor de sus activos fijos netos. En 2013 estas cifras habrán sido aún mejores.

La privatización parcial agravará las deficiencias de gestión de El Prat, y del conjunto del sistema, porque introduce una dinámica que muy probablemente acabará en la privatización total de un monopolio integrado. Este es el peor escenario para el bienestar de los usuarios y para el bienestar social. En cualquier otro país europeo con un mercado aéreo comparable la gestión de los aeropuertos no estaría sometida a un monopolio que quizás acabará totalmente privatizado. Y si eso sucediese, la Comisión de Competencia del país obligaría a fragmentar el monopolio y reforzar la competencia, como sucedió en el Reino Unido con la obligación de vender aeropuertos impuesta al mayor gestor, BAA. Pero no es probable que esto suceda en España, pues la autoridad de competencia carece de voluntad y poder para tomar estas decisiones. No podemos saber con certeza que sucedería si en el futuro estas decisiones pasan a depender de la autoridad catalana de competencia. Eso sí, al paso que vamos, y en la dirección que nunca hemos dejado de seguir, esta es la única esperanza para que algún día el sistema aeroportuario catalán pueda equipararse a los de los países de nuestro entorno que llevan tiempo aplicando mejores políticas.