



# Aeropuertos 2003



**Germà Bel**

Profesor de Economía de la Universitat de Barcelona

A partir de 2003 las Administraciones Territoriales y el sector privado podrán construir y explotar nuevos aeropuertos de interés general. Es una buena idea. La pregunta que plantea, no obstante, es por qué no pueden entonces participar en los aeropuertos que ya existen. En España los aeropuertos están sometidos a gestión pública y centralizada, a través de Aena. Las decisiones sobre proyectos futuros se toman centralizadamente y también así se gestionan los recursos económicos del sistema, mediante la caja única. Los ingresos de Aena proceden de tasas pagadas por los usuarios y de concesiones de actividades comerciales. Unos aeropuertos tienen superávit y otros déficit, y el sistema en su conjunto tiene superávit, que sirve para financiar el endeudamiento que Aena contrae para realizar sus inversiones. El Gobierno central se reserva la decisión sobre el papel de cada aeropuerto, y los proyectos de inversión se pueden financiar con independencia de la corriente de beneficios de explotación generada por cada aeropuerto. Además, el sistema de caja única limita la capacidad de la sociedad para evaluar las decisiones, por su opacidad inherente. Por otra parte, se resta

eficiencia al sistema en su conjunto: como el papel de cada aeropuerto responde a una decisión administrativa, disminuyen las posibilidades de competencia para captar vuelos de conexión. En este segmento de negocio se ha superado la visión tradicional del aeropuerto como monopolio estricto, pero nuestro modelo impide aprovechar los beneficios de la competencia. El modelo español es anticuado y singular entre los países comparables. En la UE sólo se da en algunos –no todos– países menos poblados y con sólo un aeropuerto relevante: Irlanda, Grecia, Portugal, Suecia y Finlandia. En cambio, todos los países de mayor dimensión de mercado y con una red de aeropuertos más compleja tienen gestión descentralizada: Francia, Italia, Reino Unido y Alemania. Igual sucede en otros países más pequeños como Holanda, Dinamarca, Austria y Bélgica. Y también en EEUU, Canadá y Australia. Los modelos de descentralización son variados: en Alemania y Holanda todas

las Administraciones participan conjuntamente en la gestión; en EEUU, Francia e Italia la gestión es básicamente local. Además, ha avanzado mucho la implicación del sector privado en la propiedad y en la gestión, generalmente en forma de coparticipación. Los modelos descentralizados tienen un resultado interesante: reflejan la estructura urbana de cada país. Así, el tráfico internacional en Francia y Reino Unido descansa en sus macrocapitales, París y Londres. En cambio, en los países con redes urbanas más equilibradas, como Alemania e Italia, existen diferentes *hubs* de tráfico internacional (Berlín, Fráncfort, Munich, Roma, Milán, etcétera). La estructura real de ciudades de España se asemeja mucho más a Alemania e Italia que a Gran Bretaña y Francia. Con una red aeroportuaria descentralizada, seguramente España seguiría pautas similares a Alemania e Italia. Sin embargo, nuestra gestión centralizada puede usarse para crear administrativamente una estructura de tráfico aéreo similar a la de Francia y Reino Unido. En suma, la gestión centralizada de los aeropuertos españoles es una excepción entre los países comparables, provoca errores de asignación de recursos y perjudica la eficiencia del sistema. Para ganar eficiencia y eficacia se podría descentralizar su gestión, y dar participación a otros agentes. Éste es el camino que ya tomaron los países que nos llevan la delantera.

