

## TRÁFICO, AEROPUERTOS Y PRIVATIZACIÓN

GERMÀ BEL

(Publicado en *El Mundo* (sección Mercados), 12 de diciembre de 2010)

El gobierno anunció el 1 de agosto de 2008 su propósito de separar el control del tráfico aéreo de la gestión de aeropuertos. Una buena idea, pues España es el único país desarrollado y grande en que la misma empresa gestiona ambos servicios, control de tráfico y aeropuertos. Lástima que haya tardado tanto tiempo en ser puesta en práctica. En el camino, ha ido germinando el malestar de colectivos como el de los controladores aéreos, que habían conseguido ganar durante las últimas décadas unas condiciones tanto salariales como de autoregulación del desempeño de su trabajo que se han constituido en verdaderos privilegios por comparación con sus colegas del resto de la Unión Europea.

La entrada en pérdidas de AENA (monopolio público centralizado que depende del Ministerio de Fomento) desde 2008 ha hecho insostenibles algunos de los rasgos de la gestión del sector en España. Las pérdidas, de 480 millones de euros en 2009, se deben sobre todo al déficit generado por el control de tráfico, al coste financiero de las desmesuradas inversiones, sobre todo en Barajas y El Prat, y –en mucha menor medida– al déficit de los aeropuertos menores con poco tráfico. La urgencia financiera llevó al gobierno a recortar la remuneración de los controladores a principios de 2010 (aunque todavía está bien por encima de la media europea), y desde entonces se han acumulado las tensiones entre controladores y AENA, lo que han culminado con la desabrida revuelta reciente. Ésta, y su resolución, suponen un punto de no retorno en el conflicto. Previsiblemente, el gobierno acelerará ahora la reforma del control del tráfico. Abrir el paso a nuevos profesionales, españoles y de otros países de la UE, y liberalizar las tareas de control del tráfico propiciarán –esperemos– unos cambios beneficiosos.

Dicho esto, es importante no olvidar el fondo del asunto. Este no es otro que la pervivencia en España de una organización de los aeropuertos como monopolio centralizado, que impide la competencia. AENA gestiona todos los aeropuertos (excepto Ciudad Real y Lleida), y sus pérdidas hacen que sea el gestor mundial con resultados operativos más negativos. Como aprietan mucho las cuentas públicas, el gobierno persigue vender el 49% del monopolio. Un paso que llevará a la privatización total, quizás en la próxima legislatura. Con ello, AENA (o su sustituta) pasará a ser un monopolio centralizado y privado: el peor escenario para usuarios y aerolíneas. Esto tiene una lógica financiera clara: vender un monopolio genera más ingresos públicos que vender empresas en competencia, pues el gobierno puede recibir parte de las futuras rentas de monopolio. Lo bordaron Menem en Argentina y Fujimori en Perú, al vender sus telefónicas en los 1990s. Luego, pagan los usuarios durante muchos años.

Hay gran consenso técnico en considerar que la competencia es más importante que la propiedad del gestor del aeropuerto. Esta es la pauta de política pública seguida en los países comparables a España, pero no en España. Por tanto, ¿qué hacer? La respuesta es de manual: Primero introducir competencia, reformando el modelo desde el monopolio a la gestión individual, aeropuerto por aeropuerto. Y ya hecho esto, la propiedad de la empresa que al final gestione cada aeropuerto en competencia sería casi irrelevante.