

VIAJE AL INICIO
Germà Bel
(Publicado en *La Vanguardia*, 25 de octubre de 2011)

Hace muchos meses que no tratábamos de aeropuertos; desde febrero, cuando el artículo "Carpeta cerrada" daba por terminada la discusión sobre aeropuertos para el futuro inmediato, aunque añadía que la carpeta se volvería a abrir en la campaña electoral...y así estamos. El Partido Popular se propone suspender los concursos de concesión de los aeropuertos de Madrid y de Barcelona. Asimismo, cambiará el diseño y contenidos de la concesiones. Si las elecciones van como parece, tendremos un regreso a la casilla de salida. Vaya viaje más largo para llegar tan cerca.

La discusión sobre la reforma de la gestión aeroportuaria se acentuó desde 2005. A las peticiones de gestión individual el gobierno central respondía con la promesa (insincera) de que las instituciones territoriales serían 'determinantes' en la gestión, creyendo en realidad que las grandes inversiones en curso amortiguarían la reivindicación. A la vez, desde el gobierno se hacía circular con maledicencia que las propuestas de gestión individual buscaban en realidad la privatización...y esta ha (casi) llegado, pero por caminos y motivos muy diferentes. El enorme volumen de deuda acumulada por las exuberantes inversiones de AENA desde los gobiernos Aznar, llevó a los gobiernos Zapatero a anunciar en agosto de 2008 la privatización parcial de AENA, y más tarde, a finales de 2010, la concesión a privados de los aeropuertos de Barajas y El Prat. Todo demasiado compulsivo, alimentado por las urgencias financieras de la deuda, y en medio de una crisis intensa. Desaparecida (por ahora) la privatización parcial de AENA por falta de interés de inversores y tiempo, el acto final de la tragicomedia ha sido la prórroga de tres meses -hasta el 31 de enero- del proceso de los concursos de concesión. El motivo oficial es la dificultad de articular apoyo financiero de las operaciones en el tiempo previsto; el real ha sido que con los cánones demandados muy pocas empresas harían oferta en firme por El Prat (un par) y quizá ninguna por Barajas. Es la paradójica consecuencia de la política hecha: inversiones que no se pueden recuperar -deuda que no se puede enjuagar- sin aumentos de tasas sustanciales, más altos de los ya anunciados. Y cánones de concesión que, sin recuperar íntegramente las inversiones efectuadas, parecen demasiado elevados a las empresas interesadas.

Después de las elecciones las cosas volverán a la casilla de salida. Y todo indica que el probable nuevo gobierno se propone concesionar los aeropuertos por lotes, moderando las peticiones de cañones que permitirían recuperar la inversión, operación que beneficia al aeropuerto con mayor grado -de largo- de endeudamiento. No es necesario señalarlo; está bastante claro. Ya ven: tanto marear la perdiz los últimos años por la obsesión en retener el control centralizado de los aeropuertos acabará con una privatización integrada de la gestión, que muchos verán como una consecuencia lógica de la privatización fracasada. El trabajo mal hecho no tiene futuro.