

07.mar.11

Un sistema aeroportuario canario

SEBASTIÁN PÉREZ GONZÁLEZ

Tras un largo periodo de especulaciones sobre el futuro de los aeropuertos y de la navegación aérea, el pasado mes de diciembre se definieron las bases de un modelo de gestión, que conserva el centralismo que siempre tuvieron los aeropuertos desde su creación. Sean las que fueran las razones que impulsan el cambio, es obligado reconocer el papel extraordinario que AENA ha jugado durante sus primeros años en el desarrollo de los aeropuertos en España.

Sin embargo, en algún momento, algo ha empezado a no funcionar bien, para que se haya acabado convirtiendo en una organización anquilosada, poco productiva y zarandeada frecuentemente por intereses políticos, no siempre explicados en función de sus necesidades reales. La pregunta ahora es saber si esta solución facilita que los aeropuertos canarios puedan convertirse en el soporte real que necesita la industria turística y la base para el desarrollo comercial con África o, por el contrario, acabaremos enredados de nuevo en una situación parecida a la actual. Para intentar respondernos, habría que empezar por delimitar el origen de las dificultades.

Razones para la situación actual.

- Una excesiva burocratización en el aparato general administrativo con especial acento en unos servicios comunes no bien proporcionados y una estructura excesiva, que han cargado la cuenta de resultados de los centros de producción, los aeropuertos. Hoy día, no se justifica por la transmisión de conocimientos que podrían promover, cuando las asistencias técnicas dominan todas las áreas, ni por "economía de escala" que dan trabajo donde hay más y lo quitan donde casi no hay, favoreciendo a las empresas fuertes de ámbito nacional, en detrimento de las

pequeñas locales que hacen el trabajo y deben ajustar sus presupuestos.

- El mantenimiento de una red desequilibrada, donde se mezclan aeropuertos ineficaces, en su mayoría con comunicaciones terrestres de primer orden, y otros, que, siendo rentables, cubren las debilidades económicas de aquellos y contribuyen a la realización de las inversiones de la red. La comunidad canaria, que ha acabado la última década con la tasa media de crecimiento del PIB entre las más bajas de España y el índice de paro más alto (cerca del 30%), no debería participar en mantener operativos aeropuertos de comunidades autónomas más ricas, ni sustituir al Estado en sus políticas públicas, ya sea de inversión o de creación de empleo, salvo que se hiciera en un marco global de compensaciones interterritoriales.

- Por último, la conservación, bajo un mismo techo institucional, de dos unidades de gestión esencialmente diferentes como son los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea. Ambas cuentan con recursos humanos independientes y manejan recursos económicos disjuntos ¿o quizás, no? En todo caso, la situación de interdependencia sólo conduce a la opacidad económica y obstaculiza el conocimiento del estado real de la contabilidad de cada aeropuerto.

El nuevo modelo de gestión de los aeropuertos.

En una primera lectura de la real decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, los aeropuertos van a poder ser gestionados en régimen de concesión con aportación

de capital privado o mantenerse a través de sociedades filiales en una organización matriz, que participaría en su planificación, presupuestos e incluso financiación. En ese esquema, no se ha concretado el tratamiento que se aplicará a cada instalación, salvo Madrid y Barcelona, cuyos servicios aeroportuarios parece que serán explotados mediante concesión por la empresa privada.

No se aprecia que el nuevo sistema resuelva nada de lo apuntado, reducción de cargas improductivas o indicios de reconversión, sostenimiento de aeropuertos deficitarios, algunos más débiles por la competencia del tren de alta velocidad, ni tan siquiera cabe entender como separación de aeropuertos y navegación aérea la externalización de los servicios de tránsito aéreo.

Aplicando la teoría común, los aeropuertos cuya explotación pase a manos privadas mejorarán la eficiencia con algún interrogante sobre la calidad de servicio público, pero servirá para reducir deuda y, acaso, según las condiciones en las que se lleve a cabo la concesión, para cubrir los desajustes mencionados. Los otros, que podrían tener una minoritaria participación privada, constituirán sociedades filiales, ya sea por aeropuerto o en grupos organizados para su eficiencia conjunta, pero atendiendo, también, las debilidades que se van a seguir manteniendo con el nuevo modelo.

A modo de conclusión.

En cualquiera de los escenarios, nuestra región, que puede conformar un grupo muy eficiente, seguirá sin obtener rendimiento del dinamismo de sus aeropuertos, ni del activo que representa su espacio aéreo, si bien esto sería objeto de un análisis distinto. Continuará sin capacidad de decisión en el único modo de transporte

rápido que tiene, el aéreo, aun cuando sea un sector crítico para su desarrollo económico y social, puesto que participa en la industria turística (nuestra fábrica, hoy por hoy, de puestos de trabajo) y supone la forma eficaz de superar las limitaciones que impone la insularidad o la lejanía del continente europeo.

Tampoco el modelo hipotecado que tendremos servirá para preparar la expansión en nuestro entorno geoestratégico o para plantearnos ser la puerta de entrada de Europa en África. Objetivos que son viables, disponiendo de recursos económicos sobrantes y que resultan imprescindibles para desarrollar las comunicaciones aéreas entre nuestra región y la costa occidental africana, condición sine qua non para hacer crecer los intercambios comerciales que la sociedad canaria demanda, desde hace muchos años. Y, en particular, para abrir el horizonte de trabajo a titulados de ambas universidades y potenciar el *know how* de nuestros profesionales en el campo de la gestión, en el tecnológico y en el de la formación.

Los intereses canarios en aeropuertos tienen tal trascendencia que debieran superar el terreno partidario y convocar a un esfuerzo común. No vale seguir reclamando, año tras año, rebajas en las tarifas cuando hay capacidad para hacer frente a las que sean justas, ni caer en ingenuidades como pretender que los sobrevuelos hagan escala en las islas o que una subred canaria sea la solución, cuando lo único previsto es que sirva para informar y asesorar en materias que condicionan el desarrollo de los aeropuertos, no para decidir sobre ellos. El cambio que los aeropuertos canarios necesitan hacer es otro.

INGENIERO AERONÁUTICO. PROFESOR DEL CURSO DE GESTIÓN AERONÁUTICA Y AEROPORTUARIA (REAL SOCIEDAD ECONÓMICA/ULPGC)