


**LA CRÓNICA** | NÚRIA RIÚ

Aeropuertos faraónicos, difíciles de amortizar y otros que pasarán al olvido sin haberles dado la oportunidad de estrenarse. El sistema aeroportuario español es un auténtico fracaso que necesita un cambio de rumbo.

# Una gestión con turbulencias

Un ciudadano español tiene una hora, máximo una hora y diez minutos, de viaje por carretera para poder coger un avión en un aeropuerto gestionado por Aena. Y es que el mapa aeroportuario estatal presenta muchas similitudes con la red de alta velocidad que se ha ido tejiendo en los últimos años, y que responde a la voluntad de que ninguna capital de provincia quede aislada de esta 'hiperconectividad' sin criterio ni sentido.

Cuando se están cerrando servicios de hospital y la gente tiene que desplazarse a los principales centros de referencia para recibir determinados tratamientos médicos, las estaciones de tren y los aeropuertos a los que se ha renunciado pueden contarse con los dedos de la mano. Una de las voces más autorizadas en materia de aeropuertos en el país es Ofelia Betancor, profesora titular de la Universidad de Las Palmas, y una de las asistentes a la mesa redonda que se celebró en la Facultat d'Economia i Empresa. Betancor lo tiene muy claro. Debería evaluarse uno por uno los 47 aeropuertos que gestiona Aena y si el análisis coste-beneficio-tanto económico como social-es negativo hay que empezar a cerrarlos.

Los expertos abogan por acabar y a mismo con el modelo de gestión actual, que responde a una estructura «muy asentada», «muy centralizada» y «muy ineficiente». Y esto implica romper el monopolio que desde 1990 mantiene Aena y que ha generado un déficit de más de 14.600 millones de euros. Lo intentó el anterior Gobierno, y cuando vio que le quedaban cuatro días lo congeló.

«Cuando llegó el PP nos planteó otro modelo en el que puede pasarse de un monopolio público a otro privado», manifiesta la responsable de Ensenyament del CESDA, Cristina Casamitjana. Una opción que «seguiría sin respetar la legislación europea y la española en cuanto a la libre competencia», considera Casamitjana.

El nuevo modelo requiere la aplicación de la lógica de los costes-beneficios, que utilizan los empresarios. Y que estas infraestructuras sean privatizadas para entrar en el mercado de la necesaria competencia.

**Más de 4 millones de pasajeros** En Europa, un aeropuerto es rentable a partir del millón y medio de pasajeros, aproximadamente. En España, el umbral es de entre 4 y 5 millones, y aún así, El Prat y Barajas cierran todos los



De izquierda a derecha: Jordi Candela, Ricardo Flores y Cristina Casamitjana. FOTO: ALFREDO GONZÁLEZ

**Ofelia Betancor** Profesora Titular de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

## *Un aeropuerto debe gestionarse como una empresa'*

**NÚRIA RIÚ**

Ofelia Betancor Cruz es profesora titular del Departamento de Análisis Económico Aplicado en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Especialista en infraestructuras aeroportuarias participó el pasado jueves en el coloquio organizado por el Centre de Recerca en Economia Industrial i Economia Aplicada de la Universitat Rovira i Virgili.

**-El mapa de aeropuertos tiene muchas semejanzas con el de las líneas del AVE y, sin embargo, aquí tampoco existe un modelo.**

-Hace falta que se haga una evaluación de las infraestructuras de forma sistemática. Plantearnos qué gana y qué pierde la sociedad cuando se hace un proyecto de transporte y lo previo a todo esto es pensar si se resuelve un problema de congestión, de conectividad... y cómo lo resuelvo. Es necesaria una evaluación socioeconómica de las infraestructuras con parámetros objetivos como puede ser el valor actual neto de la inversión que me determina si esta es positiva o no. Este tipo de análisis determina si se ahorra tiempo, si se salvan vidas y

si la sociedad gana más con el proyecto o no.

**-¿Deberían cerrarse aeropuertos?**

-Hay que analizar caso por caso. A lo mejor un aeropuerto ahora tiene pérdidas pero tiene unas previsiones futuras y pasa a tener beneficios. Incluso si estos están contruidos es necesario evaluar la opción de cerrar.

**-¿Cómo puede ser que Barajas o El Prat con miles de pasajeros anuales tengan pérdidas?**

-Porque han hecho una inversión muy importante y pueden tener un problema de gestión y de optimización de costes. Hay un peso importante de las amortizaciones.

**-¿La gestión debe ser 100% privada?**

-Soy partidaria de privatización con competencias. Que los aeropuertos sean gestionados por entidades privadas y que además compitan entre ellos. Es necesario que entre ellos puedan competir.

**-¿El modelo que propone la Generalitat con una gestión mixta le parece válido?**



**Ofelia Betancor en la Facultat d'Economia.** FOTO: ALFREDO GONZÁLEZ

-Una cosa es la propiedad y otra la gestión. La propiedad podría mantenerse pública, aunque no necesariamente, pero lo importante es que se gestionen de forma privada.

**-¿Sólo compitiendo serán infraestructuras competitivas?**

-Es necesario que se gestionen como cualquier otra empresa. Hay unos ingresos y unos costes que hay que minimizar. Casi todos los aeropuertos en el mundo funcionan de manera privada.

**-¿Qué espera del plan de reordenación que está preparando el Gobierno?**

-De momento sabemos que los aeropuertos más pequeños limitarán las horas de operación. Imagino que esto está encaminado en el cierre de algunos de estos. Si limitamos las horas de operación hay que plantearse si el país, con una prima de riesgo que supera los 500 puntos, puede darse el lujo de mantener unas infraestructuras con pérdidas. Y no sólo esto, sino que no están teniendo en rendimiento para la sociedad que deberían.

**-El caso de Castellón ya es el despilfarro llevado al extremo.**

-... Esto ya...

**-Cataluña tiene cuatro provincias y cinco aeropuertos. ¿Tiene sentido?**

-Los aeropuertos grandes y pequeños pueden coexistir, pero en un marco de competencia y necesariamente también como un regulador.

**-¿Por qué no interesa que El Prat sea un 'hub' aeroportuario?**

-Por intereses políticos no será. El mercado no se crea. Si una compañía identifica un nicho de mercado y quiere tener una ruta desde Barcelona, la habrá.

ejercicios en números rojos, fruto de la amortización de unos proyectos faraónicos. Y no ayuda nada que ambos están cobrando unas tasas un 50% más económicas que cualquier otro aeropuerto internacional europeo.

«Estamos ofreciendo un hotel de cinco estrellas a precio de pensión», denuncia el director de Aeroports de Catalunya, Jordi Candela.

De momento, el Gobierno ya ha decidido 'corregir' esta dife-

rencia que, por otro lado, debe permitir que las compañías 'low cost' busquen pagar unas tasas más económicas, y por tanto ocupen de nuevo los aeropuertos secundarios, como pueden ser Reus y Girona. Barcelona subió a la pri-

mera división de los aeropuertos cuando inauguró la T-1 en 2009. Obra de Ricardo Bofill, supuso una inversión de 1.285 millones. Un equipamiento de lujo para un aeropuerto que en 2011 tuvo un 61,7% de los pasajeros 'low cost'.