

La privatización de Aena y la carga aérea en el aeropuerto de Madrid-Barajas

El proceso de concesiones de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona, que se encuentra formalmente en proceso de prórroga en la recepción de ofertas hasta el 31 de enero, debe ser anulado.

El esquema concesional planteado, y el esfuerzo económico que resulta para los concesionarios, llevaría sin lugar a dudas a un incremento notable de las tarifas aeroportuarias, que afectaría de forma muy negativa al sector de la carga aérea.

Las consecuencias para el transporte de mercancías por modo aéreo de este modelo pasan inevitablemente por un incremento de costes, que especialmente en la difícil situación actual, resultaría en la búsqueda de encaminamientos alternativos para la carga con destino Madrid a través de otros aeropuertos, y dañaría gravemente la estrategia de convertir la plataforma del aeropuerto en el espacio para los tránsitos de mercancías entre Latinoamérica y Asia.

El esquema concesional plantea adicionalmente el problema de la eventual entrada en la gestión del aeropuerto de Madrid de grupos aeroportuarios europeos con base en aeropuertos competidores, lo que podría ocasionar estrategias tarifarias cruzadas, en las que se primará la captación de tráficos en aeropuertos europeos en detrimento de Madrid

Las necesidades del transporte aéreo de mercancías pasan, entre otras actuaciones, por una política de tarifas diferenciales que favorezcan a aquellas compañías aéreas que apuesten por el incremento o inicio de operaciones en el aeropuerto de Madrid, y no por incrementos de costes que ahonden el diferencial ya existente con los aeropuertos europeos competidores.

Las tarifas aeroportuarias sobre la carga aérea deben responder a una política transparente, y exclusivamente relacionada con la actividad, es decir las inversiones en infraestructuras con estándares razonables de calidad.

La coyuntura económica actual en la que el Estado busca ingresos adicionales vía privatizaciones, y en la que Aena es una de las pocas opciones encima de la mesa del ejecutivo, debe ser gestionada, en nuestra opinión, a través de un proceso de entrada de capital privado en Aena mediante una OPV que atiende a las condiciones de mercado, en el momento propicio que no parece el actual. Es deseable que la posición pública se mantenga en mayoría en el capital de Aena, al menos en una primera fase, para velar por las condiciones esenciales del servicio aeroportuario.

La presencia de organismos públicos, ya sean autonómicos o municipales, en órganos de gestión de los aeropuertos, no es incompatible con el modelo de intervención privado planteado, y su presencia se considera necesaria en la medida que defienden intereses económicos, empresariales y sociales locales.

FORO MADRID CARGA AÉREA- MAD CARGO

El énfasis en el incremento de los ingresos, en el nuevo modelo aeroportuario, debería estar focalizado en el incremento de los ingresos comerciales, hasta alcanzar los ratios de los mejores aeropuertos competidores, en los que a partir de esta situación, permite disminuir la presión sobre los ingresos aeronáuticos, con políticas tarifarias competitivas y compatibles con el pago de dividendos a los accionistas.

La opinión pública, a la luz de las experiencias negativas de los aeropuertos fuera de la red de Aena que han surgido en los últimos años, entendemos que esta sensibilizada positivamente para el cierre de aeropuertos deficitarios de la red de Aena. El único límite a considerar deberían ser situaciones especiales como la insularidad, en la que debe primar el derecho ciudadano al transporte.

El mantenimiento de la red de Aena es justificable, en la medida de las evidentes sinergias entre la red de aeropuertos, incluso con la política de subvenciones cruzadas entre aeropuertos. Sin embargo la razonable coexistencia en el sistema de aeropuertos con resultados positivos, y otros deficitarios, no debería ser excusa para mantener en actividad aeropuertos que no respondan a criterios objetivos de rentabilidad a medio plazo, salvo situaciones ya mencionadas de insularidad, y en la medida que existan medios de transportes alternativos y una distancia razonables a otros aeropuertos.