



**E**l proceso de privatización de la gestión de los aeropuertos, que en España está en manos del Estado desde los orígenes de la aviación comercial, dio el pasado viernes un paso de gigante hacia el futuro. El Consejo de Ministros aprobó crear AENA Aeropuertos, una sociedad mercantil con la que despegará la privatización del 49% de la sociedad Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA). A la vez, se pondrán en marcha los concursos para adjudicar la gestión privada de los dos grandes aeródromos españoles: Barajas, en Madrid, y El Prat, de Barcelona. La creación de esta nueva empresa es el primer paso de un ambicioso plan reformista del sistema del transporte aéreo español que tiene como objetivo fundamental dar un salto hacia la modernización y la eficacia.

AENA Aeropuertos, aun así, tendrá que esperar para ejercer sus funciones y obligaciones a que las determine una orden ministerial, una vez se haya delimitado el personal y los activos y derechos que asumirá la nueva sociedad. Pero estos son nada más que pasos administrativos hacia un camino que supone el bienvenido pistoletazo de salida de la privatización parcial de la gestión del sistema aeroportuario público de España. Sin embargo, y como era previsible, habrá un paso más difícil: la negociación laboral con los sindicatos y su alergia a las privatizaciones. Tras la manifestación de este fin de semana convocada por CC OO, UGT y USO contra el nuevo modelo, los sindicatos de AENA han amenazado al Gobierno con huelgas en todos los aeropuertos en Semana Santa y verano si no rectifica sus planes. Una medida de presión en términos que reviven el inadmisiblemente

## Despega el futuro de los aeropuertos

fantasma del chantaje, de nuevo con los ciudadanos como rehenes, que tan mal resultado ha dado a los controladores. Es de esperar que prime la moderación, pero ante tales amenazas el Ejecutivo está en la obligación de ser más previsor de lo que fue en el conflicto del puente de la Constitución, que requirió hasta la declaración del estado de alerta para evitar conflictos en Navidad.

**L**a reforma aeroportuaria se ha diseñado en hitos básicos que abren la puerta a la deseada gestión privada. El primer paso se centra en esa venta del 49% de AENA Aeropuertos, mientras que la mayoría del capital seguirá en manos públicas. A la nueva empresa se le atribuirá el conjunto de funciones y obligaciones que hoy ejerce la entidad pública en la gestión y la explotación de los servicios aeroportuarios en los 47 aeródromos de la red española. Además, según el nuevo modelo que tiene en marcha Fomento, el paquete de las primeras 13 torres de control se podrá comenzar a liberalizar desde mayo. Y, a partir de ahí, el resto, salvo los que tengan servicio AFIS o control militar. El control del tráfico aéreo pasará así a ser un servicio aeroportuario prestado por una empresa certificada en

territorial en todo el proceso. Otra cosa será la forma en que se desarrolle esa presencia del sector público, que solo tiene sentido sin eliminar cualquier carácter intervencionista.

**U**n nutrido grupo de compañías españolas han confirmado su intención de participar en el proceso, y será bueno que así sea. Entre otras cosas porque algunas ya han demostrado su capacidad para gestionar aeropuertos de los más importantes del mundo. La gestión privada de Barajas y El Prat están entre sus objetivos y estos concursos se deben agilizar. Sin embargo, el procedimiento para la privatización de AENA Aeropuertos lleva incluida una losa que conviene remover. Porque la vocación de las empresas en este tipo de operaciones es tomar participaciones de control y, con ellas, la capacidad de decisión ante una inversión generalmente cuantiosa. Los casi 9.000 millones de euros en que se cuantifica el valor de mercado del 49% de AENA son un capital que, cuando menos, exige la vara de mando en manos del comprador. Salvo que el objetivo sea simple y llanamente captar fondos para mejorar las anémicas cuentas públicas. Pero en ese caso, todo este largo viaje sería en balde.