

AH! COM HEM CANVIAT
Germà Bel
(Publicat a *La Vanguardia*, 9 d'abril de 2013)

Creia jo que això dels aeroports a Espanya no donava més de sí, però oblidava que la realitat sempre acaba superant la ficció. I la realitat ens acaba de regalar una mostra de reducció a l'absurd que faria les delícies de Woody Allen per a un guió, si el tema no tingues tan poc glamour. El 4 d'abril la ministra de Foment, Ana Pastor, reflexionant sobre el deute d'AENA, declarava: "Quan arribo em trobo 14.000 milions de deute, no es podia pagar pràcticament la nòmina perquè s'han fet totes aquestes infraestructures faraòniques" (sic). A les poques hores, Rafael Simancas, portaveu socialista d'Infraestructures al Congrés emetia un twitt dient: "La major part del deute d'AENA respon a les obres de Barajas i el Prat que va planificar el Govern Aznar" (sic) . Admeto que no aconseguia sortir de la meva sorpresa.

I és que tots tenen la seva part de raó. Perquè obres faraòniques en aeroports se n'han fet, i no poques. I és cert que les obres de Barajas i el Prat es van planificar i van començar sota governs d'Aznar. Tot d'una, vaig imaginar com de notable hagués estat que en els fastos inaugurals de l'ampliació de Barajas (2006) i El Prat (2009), l'oposició del PP hagués criticat les obres per faraòniques, i el govern llavors socialista hagués acusat l'anterior govern de haver-les posat en marxa. Què és realitat? Què és ficció?

Primer, uns mossegades de la realitat: No totes les obres són igual de faraòniques. Això es reflecteix molt bé en la distribució del deute per aeroport. D'acord amb les últimes dades conegudes, de 2011, Madrid-Barajas absorbia el 45% del deute, encara que la seva quota en el trànsit a 2012 va ser el 23% del total a Espanya. Barajas pesa el doble en deute que en trànsit. En canvi, Barcelona absorbia el 14% del deute i el 18% del trànsit. Potser per això (i pels encertats augmentats de taxes en aquests aeroports) Barcelona haurà tingut beneficis (costos de capital inclosos) el 2012. Per cert, si volen veure altres desequilibris notoris entre deute i trànsit visitin els aeroports dels bressols territorials dels presidents del govern i dels responsables del ram. No falla!

Amb tot, el més absurd és que ni la ministra popular ni el portaveu socialista dediquen un minut a reflexionar sobre la causa del problema: el sistema integrat i monopolístic de gestió a Espanya, que permet separar les decisions d'inversió de les necessitats reals de trànsit de cada aeroport. Segurament perquè ambdós estan d'acord a mantenir el monopoli integrat, en lloc d'individualitzar la gestió de cada aeroport, i assistir només a aquells que eviten l'aïllament d'illes petites i no turístiques (nota per primmirats: el model individual també hauria disciplinat el cas dels aeroports promoguts per autoritats territorials). És a dir, que ben mirat, potser no hem canviat. Tot i les reconvençions partidistes de torn, sempre tornem a la casella de sortida.