

AH! CÓMO HEMOS CAMBIADO
Germà Bel
(Publicado en *La Vanguardia*, 9 de abril de 2013)

Creía yo que lo de los aeropuertos en España no daba más de sí, pero olvidaba que la realidad siempre acaba superando a la ficción. Y la realidad nos acaba de regalar una muestra de reducción al absurdo que haría las delicias de Woody Allen para un guión, si el tema no fuese tan poco glamuroso. El 4 de abril la Ministra de Fomento, doña Ana Pastor, reflexionando sobre la deuda de AENA, declaraba: “Cuando llego me encuentro 14.000 millones de deuda, no se podía pagar prácticamente la nómina porque se han hecho todas esas infraestructuras faraónicas” (sic). A las pocas horas, Don Rafael Simancas, portavoz socialista de Infraestructuras en el Congreso emitía un twitt diciendo: “La mayor parte de la deuda de AENA responde a las obras de Barajas y El Prat que planificó el Gobierno Aznar” (sic). Admito que no conseguía salir de mi asombro.

Y es que todos tienen su parte de razón. Porque obras faraónicas en aeropuertos se han hecho, y no pocas. Y es cierto que las obras de Barajas y El Prat se planificaron y comenzaron bajo gobiernos de Aznar. De pronto, imaginé cuán notable hubiese sido que en los fastos inaugurales de la ampliación de Barajas (2006) y El Prat (2009), la oposición del PP hubiese criticado las obras por faraónicas, y el gobierno entonces socialista hubiese acusado al anterior gobierno de haberlas puesto en marcha. ¿Qué es realidad? ¿Qué es ficción?

Primero, unos mordiscos de la realidad: No todas las obras son igual de faraónicas. Esto se refleja muy bien en la distribución de la deuda por aeropuerto. Según los últimos datos conocidos, de 2011. Barajas absorbía el 45% de la deuda, aunque su tráfico en 2012 fue el 23% del total en España. Barajas pesa el doble en deuda que en tráfico. En cambio, Barcelona absorbía el 14% de la deuda y el 18% del tráfico. Quizás por eso (y por los acertados aumentados de tasas en estos aeropuertos) Barcelona habrá tenido beneficios (costes de capital incluidos) en 2012. Por cierto, si quieren ver otros desequilibrios notorios entre deuda y tráfico visiten los aeropuertos de las cunas territoriales de los presidentes del gobierno y de los responsables del ramo. ¡No falla!

Con todo, lo más absurdo es que ni la ministra popular ni el portavoz socialista dedican un minuto a reflexionar sobre la causa del problema: el sistema integrado y monopolístico de gestión en España, que permite separar las decisiones de inversión de las necesidades reales de tráfico de cada aeropuerto. Seguramente porque ambos están de acuerdo en mantener el monopolio integrado, en lugar de individualizar la gestión de cada aeropuerto, y asistir sólo a aquellos que evitan el aislamiento de islas pequeñas y no turísticas (nota para puntillosos: el modelo individual también habría disciplinado en el caso de los aeropuertos promovidos por autoridades territoriales). O sea, que bien mirado, quizás no hemos cambiado. A pesar de las reconvenciones partidistas de turno, siempre regresamos a la casilla de salida.