

Diàleg

AVUI+
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBREDÓ, president executiu
JOAN ODINA, conseller delegat
CARLES FLO, director general
BERTA CASTELLET, directora de màrqueting i subscripcions
IVAN GRAU, director financer
ORIOI GALLISSÀ, director comercial
JOAN SERRA, director de producció
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

UN SISTEMA DE GESTIÓ
MANCAT DE TRANSPARÈNCIA

Ramon Tremosa
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB
ramontremosa.com

EN SÍNTESI

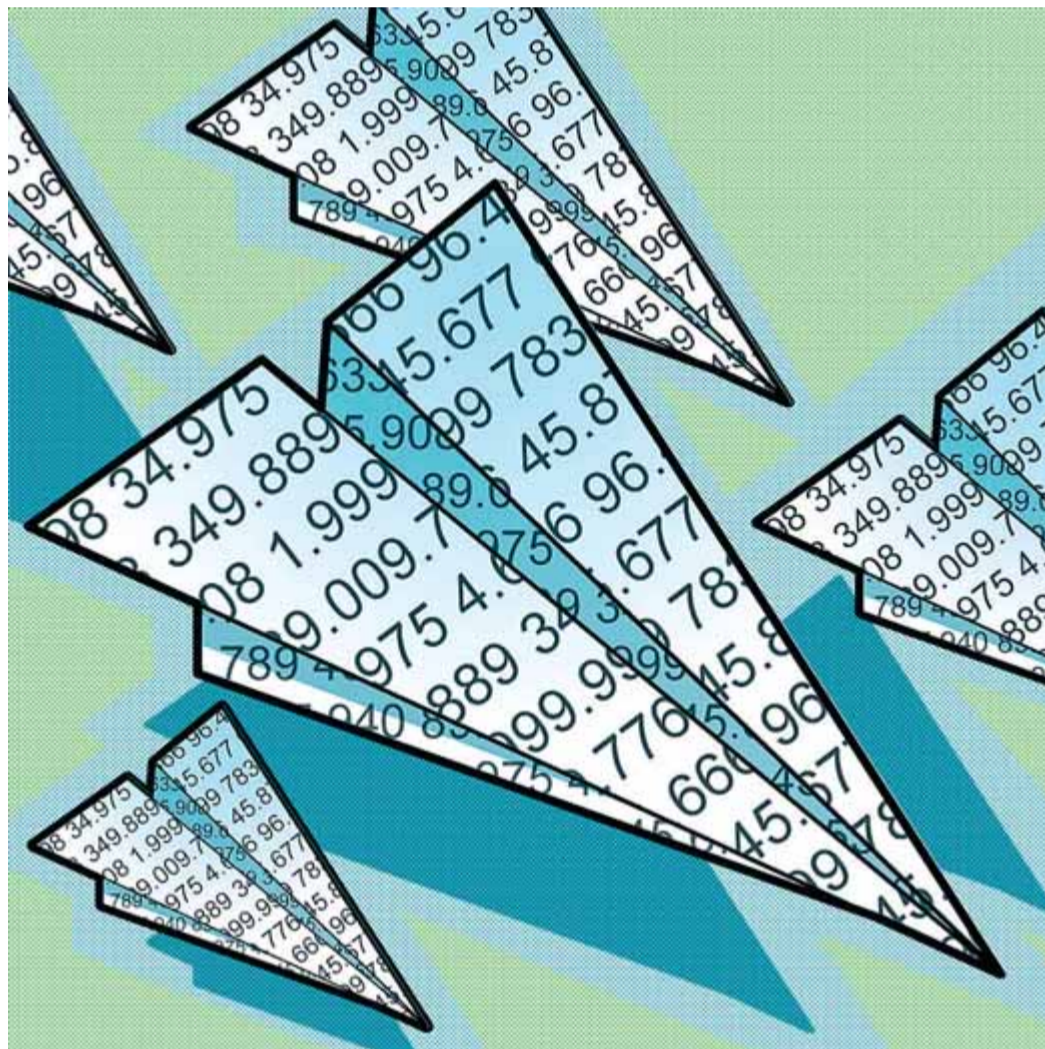
Montilla
i Janer

AENA amortitza com vol

La *Revista Econòmica de Catalunya*, editada pel Col·legi d'Economistes de Catalunya, acaba de publicar un article dels professors de la UB Germà Bel i Xavier Fageda sobre la gestió centralitzada dels aeroports a Espanya. Aquests dos autors actualitzen alguns aspectes del seu treball del novembre passat sobre aeroports i globalització, en què destacaven dos fets: la gran concentració de la inversió pública estatal a l'aeroport de Barajas (un 58% entre el 1992 i el 2004) i el paper marginal de l'aeroport del Prat en els vols intercontinentals (tot i figurar entre els nou primers aeroports europeus en volum de tràfic de passatgers l'any 2006, ocupava el lloc 25è en vols directes a altres continents). El tradicional dilema entre eficiència i solidaritat, que massa sovint regeix les polítiques públiques a Espanya, no ha condicionat les decisions d'AENA: la manca de competència entre aeroports i de criteris de mercat en l'assignació d'inversions no ha comportat mecanismes de redistribució territorial, sinó que ha perseguit consolidar el secular i fervorós centralisme aeroportuari (una única porta intercontinental per volar d'Espanya al món), cristal·litzat en la faraònica i deficitària T4 de Barajas. Aquest article està disponible a www.germabel.cat.

A L'ESTAT ESPANYOL EL SISTEMA CENTRALITZAT de gestió dels aeroports està associat a la manca de transparència, que dificulta l'avaluació de la gestió d'AENA. AENA i altres autoritats responsables han negat reiteradament que disposin de dades relatives a cadascun dels aeroports de l'Estat. La ministra Magdalena Álvarez, per exemple, a mitjans de juliol passat declarava que "no es podia saber el benefici del Prat, perquè el sistema és de caixa única" (30 minuts de TV3, emès al novembre del 2006). Això és increïble en ple segle XXI: és com si vingués el president de Volkswagen, li preguntessin si la fàbrica de Martorell és rendible i respongués: "No ho sabem i no ens fa falta saber-ho, perquè com que a la Xina guanyem diners a cabassos ho compensem tot". Sra. ministra, els resultats dels aeroports ja s'havien fet públics fins al 1998. AENA, però, ha anunciat fa pocs mesos que una consultora externa calcularà la comptabilitat externa individual dels aeroports: sorprèn aquest recurs a un expert extern, quan se suposa al gestor AENA que aquesta és precisament la seva feina. Com ha passat amb les balances fiscals, crear una comissió que estudiï les diferents metodologies de càlcul permet guanyar un llarg període de temps per fugir d'estudi.

LA NOVETAT DE L'ARTICLE DE BEL I FAGEDA és que aquests autors han tingut fa poc accés a dades d'AENA dels aeroports espanyols, que inclouen resultats de cada aeroport, informació que he penjat al meu web. Curiosament, sobta com AENA imputa les amortitzacions, de les quals es desprèn una molt probable subestimació de les quantitats que s'haurien d'imputar a l'aeroport de Barajas: tot i que Barajas ha rebut entre el 1992 i el 2004 un 58% de la inversió pública total en aeroports, AENA només li assigna un 30% de les amortitzacions totals. Als aeroports balears i canaris, en canvi, AENA els imputa molta més amortització que la inversió rebuda (Balears: 7% d'inversió, 13% d'amortització; Canàries, 9% i 17%). Això suposa, en termes de resultats individuals, un augment



XAVIER RAMIRO

“No cal ser economista per veure les altes dosis de comptabilitat creativa amb què AENA cuina els resultats individualitzats: jugant amb les amortitzacions, Barajas és la campiona del benefici”

artificial dels beneficis de Barajas en detriment dels beneficis dels aeroports balears i canaris. La distorsió és evident: no hi ha cap lògica entre l'amortització proposada i les inversions efectivament executades.

AIXÍ, BARAJAS, AMB 38 MILIONS DE PASSATGERS l'any 2004, segons AENA hauria guanyat 72 milions d'euros. Els beneficis que AENA assigna al Prat són de 51,6 milions (24,5 milions de tràfic), mentre que a Mallorca li assigna només 2,6 milions de guanys (tràfic: 20,5 milions!). A l'aeroport de Gran Canària AENA li atribueix unes pèrdues de 4,2 milions d'euros, tot i generar un tràfic de 9,5 milions de passatgers. A Tenerife Sur se li atribueixen uns

guanys de 6,8 milions d'euros, tot i generar un tràfic de 8,6 milions de passatgers. Segons AENA, només 8 dels 42 aeroports espanyols analitzats van guanyar diners l'any 2004. Quin millor argument per procedir al seu desballestament: a Europa tot aeroport que genera un tràfic superior a dos milions de passatgers ja guanya diners. No cal ser economista per veure les altes dosis de comptabilitat creativa amb què AENA cuina els resultats individualitzats: jugant amb les amortitzacions Barajas és la campiona del benefici, tots els altres aeroports espanyols deficitaris han de viure de les seves almoines i així es pot seguir justificant el sistema de caixa única. La realitat, però, apuntaria en sentit contrari: és Barajas l'aeroport ineficient i molts altres aeroports espanyols, si es poguessin gestionar individualitzadament des del territori, serien una màquina de fer diners.

L'ELECCIÓ DELS AEROPORTS BALEARIS I CANARIS no és casual: a diferència del finançament autonòmic, en què els catalans no hem trobat cap complicitat per reformar-lo (poc o molt quasi les altres autonomies reben diners dels catalans i no tenen incentius a canviar-lo), amb els aeroports hi ha regions tractades molt pitjor per AENA des del punt de vista inversor, com ara els aeroports insulars. AENA té molt d'interès a presentar-los tots com un mal negoci, no fos cas que s'encomanin les insadollables demandes dels catalans a altres autonomies.

Marçal
Sintes



El president Montilla no hauria de dir, o no li haurien de dir que digui, frases de tot a cent com ara que el fet que Maria de la Pau Janer figure a la candidatura de Jaume Matas demostra que CiU i el PP són pràcticament el mateix. Sobretot no ho hauria de dir perquè algú li podria recordar que ell forma part de l'executiva del PSOE i que fins fa quatre dies ha estat company de govern de Bono i Sevilla, per exemple. O, parlant de muses, se li podrien parlar dels temps gloriosos i tampoc no gaire llunyans en què el PSC mimava Boadella, tot aplaudint i rient a cor que vuls cada vegada que el bufó es mofava del símbol i les institucions nacionals, particularment del president de Catalunya. Deia, però, que faria bé Montilla, que s'ha enorgullit sovint de la seva economia retòrica i també de la seva seriositat, de no abonar-se al parlar per parlar. No vull defugir, tanmateix, la notícia sobre Maria de la Pau Janer, companya d'aquestes pàgines. Se m'escapen els detalls de la seva decisió —a ella no la conec personalment— i també els termes de l'acord amb Matas. No obstant, m'alegro que algú que diu que comparteix l'ideari d'Artur Mas estigui en les llistes de Matas i potser en el seu govern, si és que continua presidint les Illes Balears. Prefereixo Matas amb Maria de la Pau Janer que sense, per entendre'ns. Segon: diria que a Janer hi ha gent que té ganes de destruir-la per motius ni confessables ni dignes (per dona, pels seus èxits, per convergent?), i no m'hi apunto. Tercer: certament, la decisió de l'escriptora pot perjudicar CiU, en la mesura, esclar, que certa demagogia faci forat.

m.sintes@hotmail.com