

# La factura inaguantable dels aeroports

Un informe estableix que l'aeroport de Girona és el dotzè de l'Estat pel que fa al cost d'explotació per cada passatger. Cada usuari que va viatjar des de l'aeroport d'Oscá-Pirineus l'any 2011 va suposar un cost de 1.607 euros.



L'aeroport de Girona només va tenir un cost d'explotació per passatger de 85 cèntims.

GIRONA | MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ

Aena prepara un estudi sobre la viabilitat dels aeroports espanyols, els resultats del qual es coneixeran en un mes, segons va reconèixer el president de l'organisme, José Manuel Vargas. L'estudi arriba mesos després que la ministra de Foment, Ana Pastor, anunciés un ajornament de l'entrada de capital privat a Aena, a causa que, segons va dir, ens trobem "en el pitjor moment per a l'economia espanyola".

El que sí ha d'afrontar Aena és un dur ajust dels seus comptes, ja que l'any passat va haver de dedicar el 42,3% del flux de caixa d'explotació al pagament dels interessos d'un deute que supera els

14.000 milions d'euros, segons va revelar la ministra de Foment al Congrés dels Diputats. Pastor, llavors, va reconèixer que va haver de demanar tres vegades els comptes d'Aena per adonar-se d'això, i va afegir que el fet de destinar la meitat del seu cash flow al pagament dels interessos del deute complicava la capacitat del gestor aeroportuari. Cal assenyalar que l'endeutament d'Aena s'ha multiplicat per tres des de l'any 2005, mentre que les despeses corresponents a personal, explotació i financeres se situen en 2.514 milions d'euros.

Per això no és estrany que s'hagi iniciat un "ambiciós pla d'austeritat" que permeti millorar el compte de resultats, sobretot si es té en compte el detallat anàlisi que ha realitzat Sisconges & Estrategia, basant-se les pròpies dades d'Aena, en el qual s'evidencien els pèssims resultats: només deu dels 49 aeroports espanyols van tancar els seus comptes amb números positius. El Girona-Costa Brava només va tenir un cost d'explotació de 85 cèntims per passatger. Encara que els balanços des de 2009 fins a 2011 parlen d'una reducció de pèrdues, l'acumulació de xifres negatives és sagnant: 820 milions després d'impostos en els últims tres anys.

L'anàlisi d'explotació per passatger, a més, permet detectar on es troben els autèntics forats negres d'Aena. I n'hi ha un que s'emporta el premi amb diferència: el d'Oscá-Pirineus. Els números no poden ser més eloqüents: cada passatger va costar 1.607 euros. És a dir, si aquest usuari hagués de fer el trajecte a Madrid, traslladar-lo en una limusina llogada permetria a Aena estalviar encara mil euros en el trajecte. I per descomptat, el passatger no hauria de pagar res. Aquest aeroport, a més, que només va aconseguir moure l'any passat 2.781 passatgers -la capacitat de 55 autobusos- ha multiplicat el seu cost d'explotació per passatger en només tres anys, passant dels 673 euros als 1.607 de 2011. I el que és pitjor, no és l'única instal·lació aeroportuària que opera en aquestes condicions. Un altre dels exemples és el de Còrdova, que des del 2009 fins a l'any passat va perdre gairebé la meitat dels passatgers (de 15.474 a 8.442) però va duplicar el cost d'explotació per usuari (de 214 a 458 euros). O el de Vitòria, que dels prop de quaranta mil passatgers del 2009 va passar a 28.211 l'any passat, mentre que el cost d'explotació va pujar de 272 a 363 euros.

I això només per parlar de les instal·lacions més petites, ja que en el cas de les grans, com Barajas (Madrid) o el Prat (Barcelona), encara que els costos d'explotació per passatger són molt inferiors, l'elevat volum de persones que mouen fa que les pèrdues resultin molt més quantioses. Per exemple, en el cas de l'aeroport de Barajas, que l'any passat va moure prop de cinquanta milions de passatgers, va acumular unes pèrdues de gairebé 95 milions d'euros després d'impostos. El cost d'explotació per passatger va ser d'1,91 euros, que, no obstant això, ha patit una forta retallada si es té en compte que el 2009 era de 4,39. Alguna cosa semblant ha succeït amb les

instal·lacions del Prat, que en els tres últims anys han aconseguit baixar aquest cost d'1,66 a 0,64 euros i les pèrdues, de més de 45 milions a una mica menys de 22 el 2011.

#### Números vermells

El balanç final d'aquesta situació és que els 39 aeroports que viuen en pèrdues permanentment -la mateixa xifra el 2009 que el 2011- van provocar l'any passat a Aena números vermells per import de 349 milions que no van poder compensar els gairebé 122 de beneficis de la desena d'instal·lacions aeroportuàries amb un balanç econòmic positiu.

I això és només una part dels costos. A les pèrdues d'explotació cal sumar els diners que inverteixen les pròpies comunitats autònomes a subvencionar a les aerolínies perquè mantinguin els seus vols en instal·lacions de dubtosa rendibilitat. En els darrers cinc anys, segons l'informe realitzat per la Comissió Nacional de la Competència (CNC), les administracions autonòmiques van injectar 247 milions a les companyies aèries utilitzant la figura de convenis o acords de promoció publicitària. La major part d'aquests diners va anar a parar als aeroports menys rendibles, per evitar que les companyies aèries busquessin "altres aires". En concret, Castella i Lleó va gastar més de 84 milions d'euros entre 2007 i 2011 a les aerolínies que operen als aeroports de Lleó (que va registrar unes pèrdues anuals de 6.580.000 euros amb un cost d'explotació per passatger de 76,76 euros), Salamanca (-4.500.000 i 120,78 euros passatger). Valladolid i Burgos (-4.720.000 i 133,16 euros passatger). En aquest darrer, la subvenció autonòmica per passatger va arribar a ser de 352 euros el 2008, a sumar al ja elevat cost d'explotació.

Font del document:

[http://www.diaridegirona.cat/economia/2012/06/03/factura-inaguantable-dels-aeroports/565496.html?utm\\_source=rss](http://www.diaridegirona.cat/economia/2012/06/03/factura-inaguantable-dels-aeroports/565496.html?utm_source=rss)