

Aeroports subvencionats: 3.500 milions en l'última dècada

L'Estat, les autonomies i les administracions locals porten més de 3.500 milions d'euros gastats en els aeroports dels Països Catalans en els últims deu anys. La major part de la despesa correspon a AENA, la societat pública dependent del Ministeri de Foment que es finança amb els preus i taxes que paguen els passatgers i les aerolínies. Les recents estrenes de la Seu d'Urgell i Castelló han elevat a 11 el nombre d'aeroports per un territori amb menys de 15 milions d'habitants. La majoria tenen menys passatgers dels previstos i arrosseguen deutes milionaris arran de les inversions mastodòntiques en l'era del 'boom'. El deute dels aeroports de la xarxa d'AENA supera els 12.000 milions d'euros.

Marc Font

Aquest inici de 2015 ha viscut, a so de bombo i platerets, dues estrenes al mapa d'aeroports dels Països Catalans. El 8 de gener va reobrir-se **l'aeroport de la Seu d'Urgell** per a ús comercial, després de més de tres dècades en què ha estat tancat o limitat a vols privats. I el 14 de gener, gairebé quatre anys després de la seva inauguració oficial, **l'aeroport de Castelló** va acollir [el seu primer vol](#): un xàrter contractat pel Vila-real CF per anar a Sant Sebastià. Amb tot, els vols regulars encara trigaran setmanes a arribar a una infraestructura impulsada per Carlos Fabra, expresident de la Diputació de Castelló i actualment empresonat per delictes fiscals.

Els excessos en la construcció d'aeroports als Països Catalans han provocat que avui alguns siguin un negoci ruïnós per a les arques públiques. Només durant la darrera dècada, els aeroports del Prat, Girona, Reus, Alguaire, la Seu, Castelló, València, Alacant, Maó, Palma i Eivissa s'han emportat una despesa pública superior als **3.500 milions d'euros, segons el càlcul estimatiu que ha fet CRÍTIC**, sumant totes les inversions en noves instal·lacions i les subvencions a aerolínies només entre el 2007 i el 2011. Globalment, aquest mapa aeroportuari **va guanyar tot just 2,3 milions de passatgers entre el 2007 i el 2014**, malgrat haver rebut inversions milionàries en aquest període. La Unió Europea recomana el tancament de tots aquells que no arribin als 100.000 passatgers anuals, xifres a les quals Lleida-Alguaire ni de bon tros s'apropa.

Xavier Fageda, professor de política econòmica de la Universitat de Barcelona (UB) especialitzat en transport aeri, afirma a CRÍTIC que es tracta d'un **"mapa sobredimensionat"** i amb la majoria d'instal·lacions amb **"problemes d'excés de capacitat"**, fins i tot en el cas del Prat "en les hores que no són punta". L'expert hi afegeix que en el disseny i la construcció de les infraestructures hi ha hagut **una "bombolla" tant a Catalunya com a Espanya**". També apunta que en aquesta política d'inversió "el factor central no és tenir una xarxa de transport que doni servei al territori, sinó que sempre hi ha un element diferent darrere", que en el cas d'Alguaire seria la "cohesió territorial".

L'economista i expert en infraestructures Germà Bel denuncia que **qui hi ha guanyat amb la proliferació i ampliació d'aeroports són les "empreses constructores i qui té el poder de concessionar les infraestructures"**. Bel, autor d'obres com 'Espanya, capital París', denuncia la gestió centralitzada de la xarxa que fa AENA, l'ens aeroportuari espanyol, i subratlla que **"Barajas és la gran mentida del sistema"** ja que, tot i tenir molt de trànsit, "està molt subvencionat i ha rebut un nivell d'inversions que no pot pagar amb els seus recursos". L'economista i expolític —va ser diputat al Congrés pel PSC— defensa que, malgrat la pèrdua de passatgers, instal·lacions com Girona i Reus "tenen sentit i són perfectament rendibles amb el volum de trànsit actual", sobretot si tinguessin una "gestió individual", però arrossegueu la llosa d'unes "inversions irracionals" que, segons ell, no s'haurien hagut de fer.

Bel, en canvi, és molt més **crític amb instal·lacions com Lleida-Alguaire**, que va implicar una inversió pública de 95 milions d'euros i té unes xifres irrisòries d'usuaris, i Castelló, amb un cost molt superior. El professor Xavier Fageda exposa que amb les infraestructures **"hi ha la tendència a fer una valoració molt optimista quant a la demanda que tindran i, en canvi, una infravaloració dels costos"**. L'economista subratlla que, en molts casos, els costos "acaben sent dues, tres o quatre vegades més del que s'havia dit al principi". Per a Fageda, la "qüestió de fons és que no hi ha instruments de control sobre el polític, ni abans ni després, de manera que no passa res", malgrat que es facin "bestieses". Reitera que el disseny del mapa aeroportuari espanyol no és "política de transport", sinó que respon a altres qüestions i resumeix la mala gestió en tres punts: el "cost de la infraestructura", el "dèficit d'exploració" que arrossegueu molts dels aeroports com a conseqüència d'unes instal·lacions sobredimensionades, i el "subsidi que dónes a l'aerolínia".

Durant els anys de la crisi, les aerolínies han rebut subvencions milionàries a l'Estat espanyol per mantenir rutes a determinats aeroports. Segons [un informe de la Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència](#), només entre el 2007 i el 2011, administracions autonòmiques, provincials i locals van donar gairebé 250 milions d'euros en ajudes a les aerolínies. Gairebé 40 corresponen a Catalunya (17), al País Valencià (16,4) i a les Illes (6). **Les instal·lacions nostrades més subvencionades en aquest període van ser Reus, amb 9,75 milions; València i Alacant, ambdues amb 8,2 milions; Girona, amb 4,2, i Lleida-Alguaire, amb 3,4.** Les ajudes contrasten amb els resultats del sistema aeroportuari espanyol. Si, el 2007, els aeroports dependents d'AENA van transportar més de 210 milions de passatgers, l'any passat la xifra no va arribar als 196. A més a més, el deute acumulat ha passat dels 10.400 milions del 2009 als més de 12.000 del 2013, [segons l'última xifra disponible](#).

Per tot plegat no sorprèn que es qüestionari un model planificat en l'època de la bombolla del totxo i de les infraestructures i que la crisi ha deixat clarament en evidència, amb instal·lacions que no s'han arribat a fer, com **l'aeroport que la Generalitat volia construir a les Terres de l'Ebre**. A CRÍTIC repassem un a un els aeroports comercials dels Països Catalans.

Andorra - la Seu

El conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, Santi Vila, va ser l'encarregat d'inaugurar el 8 de gener la reobertura comercial de l'aeroport d'Andorra - la Seu, el nom oficial. La instal·lació, propietat de la Generalitat i que, com el de Lleida-Alguaire, gestiona la societat pública [Aeroports de Catalunya](#), s'havia estrenat el 1982 i va ser una iniciativa privada de la família Betriu. **La societat pública acumula pèrdues**, i enguany [el 82% dels seus ingressos —14,4 milions— li arribaran a través de transferències de la Generalitat](#). El 1984, l'aeroport de la Seu va deixar de funcionar com a aeroport comercial i va convertir-se en un aeròdrom per a usos privats, fins que va tancar per qüestions de seguretat. El 2007, **la Generalitat —governada pel tripartit— va pagar 8 milions d'euros per comprar la instal·lació a la família Betriu** i tres anys després la va

reobrir per a ús privat. Per fer-ho, [hi va abocar 2,9 milions en millores](#), una xifra a la qual s'ha de sumar el milió d'euros invertits recentment per fer-ne possible la reestrena comercial. En total, **la Generalitat ha destinat gairebé 11 milions d'euros en els darrers set anys a una infraestructura que, fonamentalment, beneficia Andorra.**

El [pla director de l'aeroport preveu inversions de més de 26 milions](#) per als pròxims anys, totes a càrrec del Govern català, malgrat que el mateix document reconeix que **el 80% de l'impacte econòmic que pot generar anirà a parar a Andorra i no a Catalunya**. En aquest sentit, Xavier Fageda no dubta a afirmar que darrere la reobertura comercial de la instal·lació el que hi ha és "política internacional". De fet, seria el major projecte de cooperació internacional de la Generalitat. Germà Bel, de la seva banda, no preveu que tingui "gaire trànsit", però tampoc no veu una bogeria la seva reobertura atès que la "inversió ha estat moderada". El càlcul és que l'explotació de l'aeroport tindrà un cost anual de 700.000 euros, dels quals 300.000 els assumirà el Govern andorrà, que també pagarà 12 euros per passatger fins a arribar als 15.000 visitants, segons el conveni signat entre els dos executius.

L'aeroport d'Andorra - la Seu acollirà bàsicament aerotaxis i vols corporatius i rebrà només aparells petits, d'un màxim de 40 o 50 passatgers. De moment, no disposa de vols regulars i **la previsió és que enguany rebi 8.500 persones**, però l'objectiu és arribar a les 50.000 en una dècada, segons Jordi Candela, director d'Aeroports de Catalunya. Algunes veus apunten que el poc trànsit que rebí —bàsicament turistes interessats a anar a esquiar a Andorra— canibalitzarà una part del que actualment va a Alguaire, [una opinió que no comparteixen les autoritats lleidatanes](#) ni Xavier Fageda, per qui el primer es dirigeix a un públic "d'alt poder adquisitiu", mentre que el segon bàsicament funciona gràcies als paquets contractats d'operadors turístics.

Lleida-Alguaire

Inaugurat al gener de 2010, l'aeroport de Lleida-Alguaire va ser el primer impulsat per la Generalitat i és el paradigma d'una política d'infraestructures dissenyada en l'època de la bombolla. **Va comportar una inversió de 95 milions**, tots aportats amb fons públics. La realitat ha demostrat que les previsions inicials estaven totalment sobredimensionades i, si l'objectiu era arribar als 395.000 passatgers anuals en 10 anys, és a dir, el 2020, de moment la tendència de la instal·lació és a la baixa. **El 2010 van passar per Alguaire 57.000 persones, mentre que el 2011 van fer-ho 24.000; 33.000, el 2012, i 29.443, el 2013.** Les línies regulars van deixar d'operar-hi aviat, malgrat les subvencions, i bàsicament ara malviu dels vols de temporada que capta mitjançant operadors turístics, fonamentalment britànics.

El cinquè aniversari de la instal·lació ha estat galdós i, vistos en perspectiva [els informes encarregats pels poders econòmics locals](#), com la Cambra de Comerç, per justificar-ne la necessitat, estan mancats de rigor. Lleida-Alguaire té un manteniment anual de 3 milions d'euros i perd diners. Les darreres setmanes alguns vols han estat desviats a causa de la boira, fet que ha portat les autoritats lleidatanes a demanar una millora del sistema antiboira, una petició de moment refusada per la Generalitat amb l'argument del seu elevat cost: 7 milions d'euros.

Castelló

Segurament en l'imaginari popular és la infraestructura que millor exemplifica la disbauxa especulativa dels anys previs a la crisi. Va ser impulsat per Carlos Fabra, durant dècades el factòtum de la demarcació de Castelló, president de la Diputació durant 16 anys (1995-2011), imputat en diversos casos de corrupció i actualment empresonat, i, malgrat suposar **una despesa pública superior als 150 milions**, van passar gairebé quatre anys des de la inauguració oficial fins que va

acollir el primer vol. L'aeroport de Castelló va inaugurar-se dos mesos abans de les eleccions municipals de 2011, dia en què Fabra va pronunciar la cèlebre frase "[¿Te gusta el aeropuerto del abuelo?](#)", però fins aquest gener no s'hi ha estrenat un avió, tot i que encara **no hi ha data concreta perquè tingui vols regulars**.

Els escàndols vinculats a l'aeroport de Castelló són in comptables. Des dels [26 milions d'euros que va gastar-se en patrocinis](#) —bàsicament esportius— del 2006 al 2010, fins als [300.000 euros que va costar la mastodòntica escultura que va fer l'artista Ripollès](#) inspirant-se en Fabra, passant pels errors de construcció que van [obligar a refer una part de l'obra](#). Malgrat no estar operatiu, del 2011 al 2014 l'aeroport va generar una [despesa d'explotació de 80 milions](#). La instal·lació és propietat de la societat pública Aerocas, però de l'explotació se n'encarrega [la canadenca SNC-Lavalin, que rebrà 24 milions d'euros](#) durant els primers nou anys de gestió de la infraestructura. La concessionària ha fixat la previsió d'arribar als 1,5 milions de passatgers anuals en 15 anys i assolir els 35.000 aquest 2015. Res a veure amb els 600.000 que s'havien fixat en les previsions inicials. Tot plegat, per un aeroport que és a 45 minuts en autopista del de València i a menys d'una hora i mitja del de Reus.

Barcelona

L'aeroport del Prat va batre l'any passat el seu rècord de passatgers, amb més de 37,5 milions. La instal·lació barcelonina basa el seu creixement bàsicament en les aerolínies de baix cost, sobretot Vueling —més de 13 milions de passatgers— i Ryanair, que hi opera des del 2010 i el 2014 ja va transportar-hi més de 4,5 milions de viatgers. Un fet que ha canibalitzat una bona part del trànsit que en anys precedents optava per volar des de Reus o Girona. Les 'low cost' superen amb escreix la meitat del trànsit d'**una infraestructura que, amb tot, encara és molt lluny de la seva capacitat, xifrada en 55 milions anuals** arran de l'estrena, el 2009, de la nova terminal, la T-1. [Les obres van costar més de 3.000 milions d'euros](#) i són la principal causa que la instal·lació arrossegui un deute de prop de 1.400 milions, [segons les dades d'AENA](#) corresponents al 2013. A banda de l'econòmic, l'ampliació de l'aeroport del Prat ha tingut un fort impacte ambiental. **Inicialment, l'antiga terminal, l'actual T-2, va convertir-se gairebé en una instal·lació fantasma**, ja que va perdre el 80% del seu trànsit. Progressivament s'ha recuperat i durant l'any passat van passar-hi fins al novembre gairebé 11,5 milions de passatgers.

Girona

De tenir més de 5,5 milions de passatgers el 2008, fet que va situar-lo entre els 10 aeroports amb més trànsit de l'Estat espanyol, a tot just 2.160.000 l'any passat, un 61% menys. **El descens de passatgers retrata la caiguda d'una instal·lació** que fins al 2002 tot just rebia mig milió de passatgers l'any i que arran de l'arribada de Ryanair, el 2003, va viure un 'boom' que va comportar-ne l'ampliació. La dependència de l'aerolínia irlandesa, assolida també a través de [sucoses subvencions públiques](#), és un dels factors, juntament amb la crisi, que expliquen l'enorme caiguda de trànsit, arran de l'aterratge de Ryanair al Prat. **Enguany, la retirada de l'aerolínia dirigida per Michael O'Leary continuarà, segons va anunciar la setmana passada**. Malgrat el descens, per a Germà Bel, l'aeroport de Girona es mou en unes xifres que el poden fer "perfectament rendible", i el problema és que arrossega unes "inversions irracionals que no s'haurien d'haver fet, sobretot pel que fa a aparcaments". De fet, des del 2006 la infraestructura gironina ha rebut [87 milions en inversions i arrossega un deute que supera els 47](#), malgrat que el 2013 va tornar a guanyar diners després d'uns anys de pèrdues. Tot i el trànsit decreixent, la Generalitat manté el projecte de fer-hi un baixador del tren d'alta velocitat (TAV).

Reus

L'aeroport de Reus ha viscut una trajectòria similar a la de Girona, tot i que amb xifres més modestes. L'arribada de Ryanair li va permetre experimentar un gran creixement de trànsit, fins a arribar a més d'1,7 milions de passatgers el 2009. L'increment d'activitat va comportar una ampliació de la instal·lació, que el 2010 va inaugurar una nova terminal de sortides. Ara té una capacitat per a tres milions de passatgers, després de rebre **una inversió de 85 milions d'euros**, però la realitat és que el [2014 va tancar-se amb un trànsit de 850.000 persones, 120.000 menys que el 2013](#). Ryanair també retallarà més vols a l'aeroport del Baix Camp. **Altament subvencionat, l'aeroport de Reus ha perdut progressivament rutes** i, segons els comptes d'AENA, entre el 2009 i el 2013 sempre ha tingut un dèficit d'exploració, d'entre 4,6 i 8,9 milions per any. A més, acumula **un deute de 160 milions**, fruit de les ampliacions dels darrers anys.

Terres de l'Ebre

És un projecte abandonat, però no fa pas tants anys que la Generalitat plantejava aixecar també un aeroport a les Terres de l'Ebre. El projecte va arribar a disposar d'un pla director redactat i apareixia al [Pla d'aeroports i aeròdroms 2009-2015](#), elaborat pel Govern català en l'època del tripartit. Segons aquest document, la instal·lació tindria com a objectiu "connectar la zona sud de Catalunya amb la resta de Catalunya per via aèria (vols xàrter i aerotaxi fonamentalment), i donar suport als serveis públics de bombers i sanitaris, així com als treballs aeris que han de dur-se a terme a la zona". **El projecte incloïa una previsió d'inversions de 27,2 milions d'euros**. Impensable avui dia.

Palma, Maó i Eivissa

Els tres aeroports de les Illes —Palma - Son Sant Joan, Maó i Eivissa— han viscut una evolució força diferent els darrers anys, tot i que mantenen volums de trànsit importants com a destinacions turístiques. El de Palma és el tercer amb més passatgers de l'Estat espanyol i es pot dir que s'ha mantingut estable, passant d'un trànsit de poc més de 23,2 milions el 2007 a 23,1 l'any passat. **La instal·lació és molt rendible, no té cap deute pendent i acumula beneficis, que el 2013 van enfilarse a gairebé 100 milions**. L'aeroport d'Eivissa també és altament rendible i ha experimentat un creixement important. Si el 2007 va tenir 4,77 milions de passatgers, l'any passat va marcar un rècord i va enfilarse fins als 6,2, un 30% més. Gairebé sense deutes, suma números verds des del 2010. La creu és l'aeroport de Menorca, que ha vist caure el trànsit de 2,78 milions el 2007 a 2,63 el 2014. A més a més, **la instal·lació de Maó té un deute important**, de més de 164 milions, i del 2009 al 2013 sempre ha tingut dèficits importants, de més de 6 milions anuals. **Una de les raons és la nova terminal estrenada el 2009 i que va costar 87 milions**.

València i Alacant

També hi ha un contrast clar en els dos aeroports operatius fins ara al País Valencià, el de València i el d'Alacant. El primer arrossega una clara decadència i l'any passat va tancar-lo amb menys de 4,6 milions de passatgers, [la xifra més baixa des del 2004](#). **La instal·lació valenciana té un deute de 213 milions**, però els darrers cinc anys no ha tingut ni beneficis ni pèrdues significatius. En canvi, l'aeroport d'Alacant va tancar el 2014 amb més de 10 milions de passatgers per primer cop en la història. Amb l'excepció de les pèrdues del 2012, entre el 2009 i el 2013 sempre ha guanyat diners.