

L'atzucac de l'aeroport de Girona



Passatgers baixant d'un avió de Ryanair a Girona.
Foto: MANEL LLADÓ.

El catedràtic de la UB i expert en infraestructures Germà Bel va posar un molt bon exemple dimecres per entendre l'actual situació de l'aeroport de Girona, amb Ryanair deixant de fer rutes i una important baixada en el nombre de viatgers prevista per a aquest any. En una intervenció curta i concisa, durant la qual va fer una perfecta dissecció dels problemes de l'aeroport gironí, Bel va preguntar als assistents: “Si pel mateix preu vostès poguessin triar entre un filet de vedella i un pit de pollastre, oi que la majoria escolliria el filet?” Doncs això és el que fa Ryanair quan decideix afavorir les rutes des de Barcelona i margina les que surten des de Girona.

Així de clar. Ryanair fa el que faria qualsevol empresa i actua així perquè s'aprofita d'una situació aeroportuària espanyola que és única a Europa. Ras i curt, a cap estat europeu amb més d'un aeroport gran la gestió aeroportuària està centralitzada i, el que és més important, els diferents aeroports tenen poder de decisió en política de taxes i en política comercial. És a dir, tenen poder per intentar atreure i rebutjar companyies en funció dels seus interessos i dels interessos del seu territori, no dels d'altres aeroports propers o llunyans. Una altra qüestió important del model espanyol és que com que hi ha una única empresa que es fa càrrec de tot, des del control de la navegació fins a la gestió comercial i el manteniment de les instal·lacions –cosa que tampoc passa a Europa–, què li importa a aquest gestor –Aena– si un dels seus aeroports perd molts diners i, en canvi, d'altres en guanyen? No gaire res, evidentment. Barajas i el Prat perden diners a cabassats i Girona en guanya, però tant li fa: com que estem en una situació de vasos comunicants, cap problema. Si se segueix amb aquest model, doncs, que és el que ha permès que Ryanair s'instal·li a Barcelona –la companyia irlandesa només vola a aeroports grans a l'Estat espanyol–, el més probable és que el procés de caiguda de viatgers i vols continuï imparabla a l'aeroport gironí. Un problema que tampoc es resoldrà segurament amb la privatització que proposa ara el ministeri de Foment, ja que tot indica que l'aeroport gironí no tindrà allò més important: la política comercial. Davant d'aquesta situació de cul de sac que sembla tan clara, què cal fer, doncs? La solució sembla ben clara i passa per adoptar un model descentralitzat en el qual tinguin un paper clau –en definitiva, la gestió– els agents del territori, digueu-los govern, cambres, patronats de turisme, ajuntaments... I per què això que sembla tan evident costa tant d'aconseguir? D'entrada, una mica per culpa nostra, per no haver acceptat, per exemple, quan es va oferir durant la negociació de l'Estatut, la cessió a la Generalitat dels aeroports de Reus i Girona. No hi era el Prat, però, i què? De sortida, la culpa cal cercar-la, naturalment, a Madrid, però potser no tant en els partits que hi governen, que també, sinó en l'alt funcionariat que controla amb mà de ferro el ministeri de Foment. El mateix funcionariat que no vol perdre privilegis amb la privatització –encara que sigui maldestra– d'Aena i el mateix que posa traves, per exemple, al desbloqueig de les obres de la N-II. Un problema, per tant, de difícil solució davant el qual la pressió del territori segur que hi té un paper destacat. Actes com el de dimecres passat serveixen, segur, però molt ens temem que l'atzucac en què tenim l'aeroport gironí és molt llarg i fosc.

Publicat a:

-El Punt Comarques Gironines 08-05-2011 Pàgina 6

Font del document:

http://www.elpunt.cat/noticia/article/1-territori/12-infraestructures/407445-latzucac-de-laeroport-de-girona.html?piwik_ca

mpaign=rss&piwik_kwd=mesTerritori&utm_source=rss&utm_medium=mesTerritori&utm_campaign=rss