

El debat de Ryanair

Hi ha molts i legítims afectats per la situació de Ryanair a l'aeroport de Girona. A nosaltres ens pertoca explicar responsablement la situació actual. I aquesta no és fàcil ni, encara menys, tan lògica com alguns pretenen. Per això quan Joaquim Coello hi especula en el seu article de dimecres passat ens presenta una opinió, però no és tècnica i, sobretot, sembla prefabricada pel moment.

Tot és tan senzill com dir que es pagui a Ryanair i prou?

Per què Aena no descompta a Ryanair el que demana i tema acabat? Per què l'Ajuntament de Girona tampoc ho ha volgut pagar mai? Per què l'anterior conseller de Política Territorial deia que no es pagarien 12 milions d'euros per 5 milions de passatgers i en va acceptar pagar 11,5 per 4 milions, reduint-los un 25% i pagant més per menys? Per què algú en nom de la Generalitat es compromet a pagar taxes públiques a una companyia privada?

On són els diners per pagar que algú va comprometre quan excedien amb escriure el pressupost consignat, tot sabent que per la crisi aquest quedava com a mínim congelat?

“Important el traspàs, urgent firmar amb Ryanair”. Aquest és l'argument de Coello. És exactament a la inversa. Ryanair és important però no és la clau. La resposta correcta és gestionar l'aeroport. Només així tindrem preus competitiu i podrem oferir a Ryanair i a altres companyies un futur a Girona. El present és important, sí, però cal mirar més enllà i crear un marc operatiu. O volem pa per avui i gana per demà?

La causa de tot és que Ryanair paga pràcticament les mateixes taxes per volar a Girona i a Barcelona. Quan siguin, per lògica, a preus significativament diferents, Ryanair tornarà a créixer a Girona.

Allò que s'havia de fer era no cedir, fer complir el contracte fins al final, no firmar el preacord i evitar que Ryanair s'instal·lés a Barcelona. I, si no vaig errat, el mateix partit que en aquell moment era al govern de Catalunya controla encara Aena. O no?

El senyor Coello és un home d'empresa. Si us plau, que ens respongui: és partidari de les subvencions aquí? Hipotecaria la gestió de l'aeroport amb 11,5 milions d'euros anuals per 6 anys (69 milions d'euros) ignorant qui gestiona l'aeroport?

Ryanair ha exigint un descompte de 100 milions d'euros a l'aeroport de Dublín en nom de l'impacte territorial. Li han contestat que no. Segona pregunta: quin límit té en diners aquesta manera d'actuar?

Sabem bé que tot plegat és molt important per a l'economia de les comarques gironines, però la responsabilitat del govern actual és la que és. El 23 de desembre del 2010 l'anterior govern firma el preacord amb Ryanair quan al novembre ja s'havien perdut un 33% de freqüències. Després, al febrer, Ryanair decideix unilateralment que aquest mes de maig reduiria un 15% més de freqüències (fins al 48%). El govern actual els havia demanat temps i tenir el pressupost aprovat... Res més.

El govern està treballant, en tots els fronts, l'important i l'urgent, sense mai perdre de vista que no planifiquem el curt termini del moment electoral sinó que gestionem el present per tal que el futur sigui de progrés i sostenible. Pel futur de l'aeroport i pel bé de les comarques gironines.

Publicat a:

-El Punt Comarques Gironines 20-05-2011 Pàgina 30

Font del document:

http://www.elpunt.cat/noticia/article/7-vista/8-articles/413531-el-debat-de-ryanair.html?piwik_campaign=rss&piwik_kwd=mesOpini%C3%B3&utm_source=rss&utm_medium=mesOpini%C3%B3&utm_campaign=rss