

Infraestructures i serveis

LA CRÒNICA

La volatilitat de Ryanair

03/07/11 02:00 - [ORIO MAS](#)

S'ha estirat tant la corda, que al final s'ha trencat. Segurament és el que havia de passar. Ryanair és una companyia particular, representativa del *yin* i el *yang*: capaç del millor i del pitjor, però incapaç de dissociar un concepte de l'altre. I ara tocava trencar la corda. Més endavant, segur, hi haurà noves oportunitats. Encara que sembli el contrari, no tots els ponts estan dinamitats, i el que avui és negre demà pot ser blanc perquè el món de l'aviació és un sector en constant moviment. I amb Ryanair, aquesta incertesa es multiplica a l'enèsima potència. El que és gairebé segur, després dels esdeveniments d'aquesta setmana i si no hi ha cap moviment inesperat de la companyia irlandesa d'última hora, és que aquest hivern veurem pocs avions de color blau i blanc creuant el cel de Girona. Tot apunta que hi haurà una reducció de més d'un 50% de l'activitat respecte a l'hivern passat, quan Ryanair ja va disminuir rutes i freqüències després de l'entrada al Prat. El mateix Michael Cawley, vicepresident de Ryanair, deia el febrer passat que es podria passar dels sis avions basats a Girona a només dos o tres.

Aquesta va ser l'amenaça que tot indica que ara es complirà. Però mai Ryanair ha plantejat una desaparició total de l'aeroport de Girona, ni que sigui en temporada d'hivern. Aquesta és la diferència amb Reus. Girona va ser l'epicentre del seu creixement a l'Estat espanyol, on ara té un dels seus principals mercats. I això ha sigut gràcies al fet que Girona els és rendible. Per exemple, manté uns percentatges d'ocupació dels vols molt similars als del Prat, on la companyia basa ara la seva activitat a Catalunya. I això a uns costos menors. Perquè, doncs, s'ha trencat la corda? Primer, perquè l'estratègia de Ryanair ara mateix es concentra a créixer a Barcelona, on ha trobat via lliure a una T-2 que estava buida. Tot i no encaixar en el seu model de negoci, no cobrar ajudes es compensa amb l'escassa diferència de les taxes amb Girona i amb l'atractiu de ser present en un gran aeroport d'una gran ciutat. S'haurà de veure què passa quan s'adjudiqui la gestió a un operador privat. La concessió entrarà en servei a inicis de l'any vinent, i comportarà indefectiblement un augment de les taxes. Potser petit a curt termini, però més potent a la llarga. Això serà de difícil compaginar amb la política de preus rebentats de la companyia. Al seu favor, però, tindrà haver-se convertit gairebé amb tota seguretat en la primera aerolínia de Barcelona, fet que li donarà més força en el moment de negociar aquestes taxes. Per tant, podem pujar-hi de peus que aleshores començarem a veure amenaces de Ryanair contra els gestors del Prat, com ara han fet a Girona. I abans a València, Santiago de Compostel·la, a França o fins i tot a Dublín, on tenen la seu. Aquest comportament forma part del seu ADN. Aleshores, si Girona té prou capacitat d'autonomia per ser més competitiva davant el Prat, no seria estrany tornar a augmentar la presència de Ryanair a l'aeroport.

La reacció del futur gestor del Prat en les negociacions també serà clau. Si es vol convertir l'aeroport en un *hub* de vols intercontinentals s'haurà de rebaixar progressivament el percentatge de viatgers de baix cost. Aquest hivern que ve, Barcelona pot arribar a assolir entre el 60% i el 70% d'aquesta tipologia de passatgers, un percentatge que els experts consideren incompatible amb el fet d'esdevenir un centre de connexions. Si, en canvi, s'opta pel benefici immediat, Ryanair i la resta de *low cost* tindran via lliure. Potser d'aquí ve l'obsessió de l'aerolínia irlandesa amb Spanair, a qui cita cada vegada en els seus comunicats al considerar-se en inferioritat de condicions en el moment en què el govern català reparteix ajudes.

La posició de la Generalitat

L'altre element en discòrdia, la Generalitat, tampoc ha ajudat a suavitzar el desenllaç d'aquests últims dies. L'anterior govern, perquè va firmar una declaració d'intencions sense tenir clar si hi hauria partides disponibles per complir els compromisos. Això mateix ha passat a Reus, i ja s'ha vist com ha acabat. I pel que fa a l'actual govern, aprofitant els símls mariners que ha posat de moda el president Mas, ha navegat els primers mesos sense un rumb fix. No va acceptar la declaració per motius raonables, però ha acabat oferint un document econòmicament molt semblant, amb l'afegit d'incentius per fixar la companyia a Girona. Mentrestant, i durant aquests mesos, Ryanair ha definit una estratègia per a l'hivern en què sembla que Girona no hi tenia cabuda més enllà de les previsions de mínims esbossades per Cawley el febrer: deixarà tota la temporada un terç de la flota en terra, al voltant de 80 avions, a causa de l'augment del preu del petroli i per reduir costos. La darrera proposta de Ryanair per Girona, 15 milions d'euros per tres milions de viatgers anuals, representa més del triple del conveni actual per menys passatgers. Per tant, una invitació al "no" de la Generalitat. La roda de premsa de dimecres del govern, per anunciar la congelació de les negociacions, s'ha interpretat també com una resposta a l'anunci de retirada de Reus del mateix dia. Ryanair no ha vinculat el futur de Girona a Reus, i la Generalitat va semblar que optés per aquest camí.

Així, tal com estan les coses, s'haurà de veure què passa després de l'estiu. El conveni amb Girona finalitza aquest any, i això vol dir que els vols que ofereixi a partir d'aleshores Ryanair no tindran



Un avió de Ryanair a l'aeroport de Girona, el dia de la inauguració de la base de Vilobí, el 5 de febrer del 2004. Foto: EUDALD PICAS.

El descens dels vols durant aquest hivern podria superar el 50% respecte de l'any passat

El govern ha acabat oferint una quantitat d'euros semblant a la pactada a finals del 2010

El conveni s'acaba a finals d'any, per tant els vols d'hivern de Ryanair no tindran subvenció

cap subvenció. I la companyia ja ha deixat clar que per ara no marxarà de les instal·lacions de Vilobí. Encara no ven bitllets per a l'hivern, però segurament és qüestió de dies que ho faci. Amb els ànims refrescats i el conveni a punt de caducar, potser hi haurà noves possibilitats d'acord. I és que la companyia deixarà d'ingressar fins a 15 milions per Reus i Girona. A més, s'haurà d'haver avançat en la negociació política pel traspàs o una major autonomia de l'aeroport. Potser aleshores serà el moment que el govern, la Diputació i la Cambra puguin tornar a negociar.

Darrera actualització (Diumenge, 3 de juliol del 2011 02:00)

Publicat a

[El Punt Comarques Gironines](#) 03-07-2011 Pàgina 13