

Volem el traspàs de l'aeroport de Girona



Vistes de la torre de control i de la pista de l'aeroport de Girona a Vilobí d'Onyar. Foto: LLUÍS SERRAT.

Un aeroport és una de les principals empreses del territori on s'ubica. Per posar-hi alguns exemples il·lustratius, l'aeroport del Prat genera el 6% del PIB de Catalunya, i el de Madrid-Barajas un 11% del PIB de la Comunitat de Madrid. En aquest sentit, l'aeroport de Girona és una instal·lació clau per al desenvolupament territorial, especialment pel que fa al turisme, sector que representa més del 17% del PIB de la regió.

Sembla oportú, doncs, que els territoris es preocupin i s'ocupin del desenvolupament de les seves infraestructures, situant els centres

de decisió com més a prop millor de la seva àrea d'influència. Així, a Europa, el model aeroportuari té com a característiques principals l'existència, en primer lloc, d'una direcció des del territori a càrrec dels governs locals i regionals o de cambres de comerç i, en segon lloc, d'una gestió a través de concessió. El posicionament del govern és ben clar: la gestió dels aeroports catalans s'ha de portar a terme des del territori, de manera individualitzada i sense caixa única. Això vol dir que cada aeroport ha de ser responsable de la seva gestió i, per tant, el guany o les pèrdues les ha d'assumir cada aeroport. Apostem sense reserves per la creació d'un sistema aeroportuari català en què Barcelona esdevingui un aeroport amb connexions intercontinentals, i Girona i Reus s'especialitzin a acollir companyies que operin amb tots els ets i uts (siguin de baix cost o no ho siguin).

La motivació d'aquest model i de la reivindicació d'una gestió des del territori de l'aeroport de Girona és empresarial, i obeeix a motius estrictament de negoci.

Els ingressos dels aeroports es generen per la demanda, el trànsit i el volum de passatgers que, en darrer terme, poden esdevenir visitants del territori. Els costos són aquelles despeses en què incorre el gestor aeroportuari per tal de satisfer la demanda. I la inversió, les obres i les adequacions en la infraestructura que puguin ser necessàries. Des d'un punt de vista territorial, l'element fonamental per tal que l'empresa aeroportuari funcioni de la manera més adequada és actuar sobre la demanda. Com més vendes, com més activitat, més gran serà l'impacte sobre el territori, tant per al sector turístic com per al sector industrial i per als empresaris del territori que volen una connectivitat internacional més gran.

Malauradament, el model actual configura un aeroport que no actua sobre les vendes. Per vendre, en primer lloc cal fixar els preus. En aquest sentit, les tarifes per volar a Girona o Reus (8,5 i 8,0 euros per passatger de sortida respectivament) són gairebé les mateixes que les existents per volar a Barcelona (11,7 euros per passatger de sortida). Un preu molt semblant per volar en infraestructures amb característiques ben diferents. I, és clar, amb uns preus com els existents a Barcelona, que es troben al voltant d'un 50% per sota dels preus dels principals aeroports europeus, és fàcil comprendre les decisions de les companyies aèries: restaurant de guia de viatges a preu de menú.

En el camp de les vendes, tornem a enfrontar-nos en un model atípic: l'aeroport gironí és una empresa que no ven. Conceptes com ara promocions, descomptes per volum o per tipus de producte venut i ofertes específiques per a clients que interessa retenir no s'apliquen. Tot al contrari, en el cas de Girona han estat el govern i les institucions territorials els que han hagut de vendre la destinació. I, certament, ho han fet molt bé durant anys, tal

com demostren els 14 milions d'euros de resultat d'explotació el 2010 a l'aeroport de Vilobí.

Els costos són l'altre element sobre el qual qualsevol aeroport hauria de tenir especial interès. El model actual amaga els resultats de cada aeroport i dificulta enormement l'actuació sobre els costos. Per tant, una altra qüestió imprescindible és la concepció de l'aeroport com a empresa (amb comptes d'explotació i balanç propis), que permeti prendre decisions amb informació homogènia i objectiva. Vendes, ingressos, costos i inversions han de ser dibuixats en una estratègia comuna d'acord amb una missió clara de l'aeroport.

En el cas del de Girona, una infraestructura molt vinculada a l'activitat turística, s'hauria d'incorporar al seu ADN la necessitat de competir, de la mateixa manera que ho fan les empreses gironines amb altres regions turístiques d'Europa i el món.

No ens calen invents, ens cal tenir els instruments. Demanem el traspàs de l'aeroport per poder gestionar-lo amb eficàcia i per millorar així les oportunitats de progrés del país.

Publicat a:

-El Punt Comarques Gironines 19-07-2011 Pàgina 10

Font del document:

http://www.elpunt.cat/noticia/article/1-territori/12-infraestructures/436018-volem-el-traspas-de-laeroport-de-girona.html?piwik_campaign=rss&piwik_kwd=mesterritori&utm_source=rss&utm_medium=mesterritori&utm_campaign=rss