

Volem el traspàs de l'aeroport de Girona

RICARD FONT I HEREU

Un aeroport és una de les principals empreses del territori on s'ubica. Per posar alguns exemples il·lustratius, l'aeroport de El Prat genera el 6% en el 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 pel desenvolupament territorial, especialment de cara 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 quan més a prop millor de la seva àrea d'influència. En aquest sentit, a Europa, el model aeroportuari té com a característiques principals l'existència, en primer lloc, d'una direcció des del territori per part de governs locals i regionals o cambres de comerç i, en segon lloc, d'una gestió a través de concessió.

El posicionament de la Generalitat 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, els guanys o les pèrdues les ha d'assumir cada aeroport. Apostem sense reserves per la creació d'un sistema aeroportuari català on Barcelona ha d'esdevenir un aeroport amb connexions intercontinentals, mentre que Girona i Reus han d'especialitzar-se a acollir companyies que operin punt a punt (baix cost o no).

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 per al territori. Els costos són aquelles despeses en les quals incorre el gestor aeroportuari per tal de satisfer la demanda. I la inversió són les obres o adequacions en la infraestructura que puguin ser necessàries.

Des d'un punt de vista territorial, l'element fonamental per tal que l'empresa aeroport funcioni de la manera més adequada és actuar sobre la demanda. A més vendes, a més activitat, major serà l'impacte sobre el territori, tant per al sector turístic, com per al sector industrial, com per als empresaris del territori que demanden major connectivitat internacional.

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 similar 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% inferiors que els existents en els 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 de Girona és una empresa que no ven. Conceptes com promocions, descomptes per volum o per tipus de producte venut, ofertes específiques per clients que interessa retenir no s'apliquen. Tot al contrari, en el cas de Girona han estat la Generalitat i les

institucions territorials les que han hagut de "vendre" la destinació. I, certament, ho han fet molt bé durant anys, com demostren els 14 milions d'euros de resultat d'explotació l'any 2010 de l'aeroport de Girona.

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, un altre element imprescindible és la concepció de l'aeroport com una empresa, amb comptes d'explotació i balanç propis que permetin prendre decisions amb informació homogènia i objectiva. Les vendes, els ingressos, els costos i les inversions han de ser dibuixats en una estratègia comú i d'acord amb una missió clara de l'aeroport.

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

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

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/comarques/2011/07/19/volem-traspas-laeroport-girona/502233.html?utm_source=rss