

L'aeroport, a contrarellotge



L'aeroport de Girona-Costa Brava s'ha convertit en un dels temes cabdals de l'actualitat gironina. Foto: MANEL LLADÓ.

Ryanair ha acaparat els focus amb les seves retallades a l'aeroport de Girona. Però l'actitud de la companyia ha estat la que ha fet que immediatament aquests mateixos focus s'hagin desplaçat cap a la discussió del model que ha de tenir l'aeroport. Ja fa mesos que es va coent a foc lent l'exigència per part de la societat gironina de la transició cap a un nou model que permeti una gestió territorial de la infraestructura: actes, declaracions, manifestos... Hi han participat partits, patronals, sindicats i altres elements representatius del teixit social gironí. La reclamació s'ha anat intensificant i ara està en el seu punt àlgid. Potser perquè precisament no s'ha visualitzat que l'aeroport és un motor econòmic de primera magnitud fins que progressivament ha anat

perdent els vols.

Primer la reivindicació era el traspàs. Però tot va canviar arran de l'última comissió bilateral Estat-Generalitat del 19 de juliol. Allà, l'Estat va deixar clar que el traspàs de la gestió i la infraestructura era impossible, a part que no va quedar clar que això anés acompanyat d'una desclassificació del seu caràcter general. Sense aquest punt, no es podria volar cap a països de fora l'espai Schengen, com ara el Regne Unit o Rússia. En canvi, es va obrir la porta a aplicar a Girona un model com el del Prat, o sigui, crear una societat filial que sortís a concurs públic per disposar així d'una gestió autònoma. Aquesta és una possibilitat factible a Girona perquè les instal·lacions de Vilobí han tingut beneficis els últims anys i tot i les obres hi ha un deute acumulat reduït, de poc més de 30 milions d'euros. A Reus, per exemple, les circumstàncies són molt diferents i una operació com la que es vol fer a Girona és molt més complicada.

L'opció de la societat filial és, doncs, la que han acabat abraçant les institucions gironines agrupades en l'Agi –Generalitat, Diputació i Cambra–, amb el suport de la Taula Estratègica per impulsar l'Aeroport. La intenció és treballar aquesta opció les properes setmanes i pressionar políticament perquè la comissió mixta Estat-Generalitat que ha de tractar el tema es reuneixi al més aviat possible, a partir de principis de setembre, i posi fil a l'agulla. En aquest sentit, l'avançament electoral al 20 de novembre no ajuda a garantir-ne l'èxit, i afegeix pressió per començar a fer passos en ferm immediatament. Es va contra rellotge.

Si fracassa aquesta via, la petició del traspàs tornarà a guanyar força i adeptes. Hi ha sectors implicats que desconfien d'una fórmula que es queda a mig camí com la societat filial, vista l'experiència amb el traspàs de Rodalies i Regionals. En tot cas, s'ha optat per fer cas als qui defensaven que amb la dificultat actual per obtenir el traspàs cal aprofitar l'opció d'una gestió individualitzada encara que sigui sense tenir la titularitat de la infraestructura. Les necessitats econòmiques de l'Estat han obert un meló, el de la gestió independent dels aeroports, que per ara s'ha reservat al Prat i Barajas, i que s'intentarà aprofitar per Girona abans no es tanqui altra vegada. Sembla complicat que es torni a produir un context semblant a curt o mig termini, i en tot cas, el PP ja ha dit públicament que si ha de fer canvis, aposta per una privatització total dels aeroports.

Treure a concurs la gestió de l'aeroport de Girona tal com s'ha fet amb el Prat també deixaria la porta oberta perquè fos la Generalitat mateixa que s'hi presentés, sola o acompanyada d'algun grup empresarial. El delegat del govern a Girona, Eudald Casadesús, reconeixia aquesta setmana que es tracta d'una possibilitat que es té

en compte.

Paral·lelament a aquest procés, hi haurà les negociacions entre Generalitat i Ryanair, que segur que es reprendran a partir del setembre i amb la vista posada a l'estiu del 2012. Tot i el resultat negatiu de les últimes trobades, ambdues parts han afirmat que la voluntat és trobar acords. I aquí també s'anirà contra rellotge. D'una banda, Ryanair ha d'intentar assegurar-se subvencions per operar a Girona abans no s'aclareixi què passarà al Prat. El seu vicepresident, Michael Caley, ja ha començat aquesta setmana la guerra de declaracions sense ni tan sols tenir encara interlocutor i ja ha advertit als nous gestors que cal una rebaixa de tarifes a Barcelona. Un fet improbable, perquè tot apunta que s'hauran d'incrementar. Això podria beneficiar la base de Girona de la companyia si Ryanair frena el seu creixement al Prat, on d'altra banda és difícil que en marxi del tot per la competència que ha obert amb Spanair i Vueling. En tot cas, si l'aerolínia manté vols per a aquest hivern sense cobrar ajudes, la lògica indica que hauria de fer el mateix a l'estiu, quan el passatge a Girona es multiplica.

I per part de les institucions, tindran poc marge de maniobra perquè per trobar un acord primer s'haurà de saber quin és el futur en la gestió de Girona. Lligar-se a un conveni a llarg termini podria ser contraproductiu en funció de com evolucionin les converses a Madrid, perquè si hi ha capacitat per negociar taxes, no cal la subvenció directa.

Publicat a:

-El Punt Avui. Comarques Gironines 31-07-2011 Pàgina 10

Font del document:

http://www.elpuntavui.cat/noticia/article/1-territori/12-infraestructures/439702-laeroport-a-contrarellotge.html?piwik_campaign=rss&piwik_kwd=mesterritori&utm_source=rss&utm_medium=mesterritori&utm_campaign=rss