

# RYANAIR: Base del Prat 32 avions (III)

«Tres milions al 2011 i al 2012 es pot produir la gran davallada a Vilobí»

CARLES MALLART

L'article de 20 juliol el vaig titular Donem la volta al problema. Parlava de la T2 de Barcelona i d'Aena i de la propietat/gestió del aeroport de Girona. En el de 28 de juliol, Deixem-los les claus, identificava del problema i parlava del canvi de gestió de l'aeroport de Girona i de la supressió de les subvencions.

Si fins ara amb el tema Ryanair teníem el capellà al quarto, ara ja podem dir que el capellà ha marxat del quarto. Només ens queda resar i confiar en la providència divina. Difícil. S'imposen noves iniciatives, però no tot està perdut. El panorama és desolador és cert. Ara és el moment de la serenitat i el lideratge. Cinc milions de viatgers el 2010. Tres milions al 2011 i al 2012 es pot produir la gran davallada a Vilobí. Que podem fer? Teníem 6 avions de base i ens quedarem amb ...? 2, 1, cap...

El problema no són les subvencions ni ho han estat mai, carregar ara contra el Sr. Ricard Font, de mobilitat de la Generalitat com han fet alguns es el més fàcil però em sembla injust i vol dir no entendre res del tema, tenint en compte l'ADN de la companyia. L'última petició de Ryanair era de 15 milions d'euros de subvenció anual per tres milions de viatgers (anada/tornada). És el mateix que li costen a preu d'avui les taxes d'aeroport de Vilobí per aquesta xifra de viatgers. Algú es pot creure que per 2,5 euros/anada i 2,5 euros/tornada, per viatger, algú deixarà de volar amb Ryanair? Un 35% de pasatgers de Vilobí eren espanyols, i un 65% eren estrangers. El problema és la T2 de Barcelona i la forma de gestió d'Aena.

Ara sabem que Ryanair ha negociat amb Aena i han arribat a pactes, yo te doy Barcelona y no me toques Madrid, (Ryanair no vola a Madrid) y por Gerona no te preocupes que es una provincia rica, ¿...? muy rica. Estos rai. Ryanair que en sap un niu (empresarialment parlant els admiro encara que no m'agraden les seves formes) posen una base espectacular de 32 avions a la T2 de Barcelona, i de pasada es carreguen la competència: Easyjet, Air Berlin, Transavia, Spanair, Air Europa i Vueling patiran molt. A la centralitat de Barcelona ja els va bé passar de 30 milions de viatgers l'any a 40 milions, encara que el creixement sigui amb low cost i els d'Aena ja es facin un fart de riure.

Però això no acaba aquí. Aena, anuncia la privatització del 49% de la gestió per 20 anys del Prat amb un cànon inicial de 1.600 milions d'euros i Barajas amb 3.600 milions d'euros, més un cànon anual d'un 20% dels ingressos de cada aeroport (11.000 milions d'Euros global). I tot això abans de les eleccions del 20N. Tremolo en pensar que les dues concessions es donin a la mateixa empresa. Les butaques de la llotja del Bernabéu ja en saben alguna cosa. La teoria que corre que Ryanair tornarà a Girona un cop es privatitzi El Prat i les taxes s'apugin un 60%, que és el que toca, no s'aguanta per enlloc. Algú es creu que el nou operador del Prat deixarà marxar Ryanair tan fàcilment amb el que haurà pagat? Ryanair no marxarà del Prat i a Girona en pocs mesos s'haurà confirmat la debacle en aquest tema. Què podem fer? Que passin coses, bones per descomptat...

Font del document:

[http://www.diaridegirona.cat/girona/2011/08/16/ryanair-base-prat-avions/508400.html?utm\\_source=rss](http://www.diaridegirona.cat/girona/2011/08/16/ryanair-base-prat-avions/508400.html?utm_source=rss)