

Les muntanyes russes de l'aeroport



Un avió de Ryanair i la torre de control de l'aeroport, en una imatge presa des d'un autobús. Foto: LLUÍS SERRAT.

Calma tensa a l'entorn de l'aeroport de Girona. Les últimes sacsejades es van centrar en l'ambició d'un nou model de gestió, mentre que els tractes amb Ryanair quedaven en un discret segon pla, bàsicament perquè no hi passava res. Ara la situació és la inversa. Emulant les tensions a què està sotmès el sector aeronàutic, l'aeroport de Girona viu també en unes constants muntanyes russes. El nou model, que semblava ben encaminat, viu ara mateix en la foscor d'un túnel. I, en canvi, s'han reobert les possibilitats d'arribar a un pacte amb la companyia irlandesa de baix cost.

Pel que fa al model, després de la proposta elaborada des del

territori per crear una societat filial i obrir la porta al control de la gestió, van ser els mateixos representants del Ministeri de Foment els qui van mostrar la seva bona predisposició a dur a terme una reunió política al més alt nivell per desencallar el tema. Però ara mateix aquest tema està encallat, segons expliquen fonts coneixedores del procés. Per tant, i si es compleixen les enquestes, tocarà negociar amb el PP la implantació d'un model per a l'aeroport. En tot cas, el PP sempre ha defensat la privatització de les instal·lacions aeroportuàries. El mateix Enric Millo va apostar per aquesta opció per a Girona, mantenint però un control des de les administracions públiques. S'haurà de veure quin paper tindria l'Estat en aspectes cabdals com ara les taxes, i també quin paper reservaria a les administracions i institucions locals que fa temps que reclamen poder participar en la gestió. Però, mentrestant, la decisió presa per Aena aquesta setmana de retardar la concessió del Prat i Barajas perpetua una mica més el model en xarxa actual, i no beneficia Girona perquè dificulta la seva competitivitat respecte a Barcelona per atreure companyies de baix cost.

Precisament, el futur de Ryanair a les instal·lacions de Vilobí podria desencallar-se les pròximes setmanes. De fet, el mateix conseller Lluís Recoder va reconèixer que hi ha prevista una reunió tècnica entre la companyia i les institucions. Ara bé, si s'avança cap al cim o cap al precipici dependrà de la bona voluntat de les parts per arribar a una entesa que sigui assumible tant per a la companyia com per a les administracions implicades, Generalitat i Diputació. La línia entre l'èxit i el fracàs serà molt fina, i difícilment es podrien tornar a reconstruir els ponts si les negociacions acaben com ho van fer el juliol passat, amb les dues parts carregant l'una contra l'altra. En aquesta partida d'escacs s'han de tenir en compte diversos factors. Primer, les recents declaracions del vicepresident de la companyia irlandesa, Michael Cawley, que reclamava públicament una reunió i es mostrava disposat a arribar a un acord. Ryanair ja ven bitllets per a algunes rutes per a l'estiu vinent –Manchester i Bournemouth–; per tant, és clar que vol operar des de Girona. La base de Vilobí ha sigut una de les més productives de la companyia, i si no hi ha acord l'any que ve hi volaran sense cobrar cap ajuda. A més, comença a ser vox populi en el sector que l'estratègia de desplaçar-se cap a Barcelona no és tan reeixida com s'esperaven. No és el seu hàbitat, i allà la competència és dura, amb companyies molt ben establertes, com ara Vueling, Easyjet o Spanair, malgrat que aquesta sobrevisqui gràcies als crèdits de la Generalitat. A més, s'hi haurà d'afegir aviat la filial de baix cost d'Iberia, que es dirà Iberia Express i que competirà en els vols de curt i mig radi amb companyies aèries com ara la irlandesa, amb una política que segur que serà agressiva i que, coneixent els antecedents històrics, probablement gaudirà del suport indirecte d'Aena.

Per part de la Generalitat, per més esforços que s'estiguin fent per diversificar companyies s'és conscient que el

que ofereix Ryanair no ho pot substituir ningú. Per això, des de la conselleria, Ricard Font ràpidament va recollir el guant de Cawley i es va mostrar disposat a tornar a negociar. En aquest context, costaria pair un tercer desengany seguit en aquest tema. La conversa privada –que després s'ha fet pública– del president Artur Mas en petit comitè el dia del centenari de la Cambra, en què va afirmar que si feia falta es posarien autobusos entre Girona i l'aeroport del Prat, és una manca de respecte al territori i també als qui han treballat per situar al mapa l'aeroport de Girona. Començant per CiU en el darrer govern Pujol. Tot i que cogui haver de fer una feina que hauria de desenvolupar el gestor –en aquest cas Aena, que és qui al final se n'acaba beneficiant–, s'és conscient que si no hi treballen la Generalitat i la Diputació, no ho farà ningú. El context de retallades no ajuda, i les restriccions pressupostàries poden ser el principal escull.

En tot cas, i davant la paràlisi executiva que es preveu en les properes setmanes políticament, les negociacions entre Ryanair i les administracions tornaran a ocupar el centre de l'actualitat aeroportuària gironina. Un debat que s'ha d'evitar que s'enverini amb la campanya electoral.

Publicat a:

-El Punt Avui. Comarques Gironines 16-10-2011 Pàgina 7

Font del document:

http://www.elpuntavui.cat/noticia/article/1-territori/12-infraestructures/464146-les-muntanyes-russes-de-laeroport.html?piwik_campaign=rss&piwik_kwd=mes&utm_source=rss&utm_medium=mes&utm_campaign=rss