

# La Cambra manté l'oferta per comprar l'aeroport de Girona a l'Estat i gestionar-lo

Un estudi encarregat per la corporació assenyala que el preu oscil·laria dels poc més de 30 milions fins als 82 milions



La davallada de passatgers per la reducció de vols de Ryanair preocupa els empresaris.

UNA INFRAESTRUCTURA AMB FUTURLa Cambra de Comerç manté l'oferta per comprar l'aeroport de Girona i gestionar-lo des del territori. D'ençà que va fer saber aquesta opció ara fa un any, però, l'escenari ha canviat. D'entrada, perquè l'aeroport ha perdut passatgers i tancarà el 2014 superant per poc els dos milions. Segons un estudi de la Cambra, faria que el preu de venda rondés els 30 milions d'euros.

## GIRONA | ACN/DDG

La situació que viu l'aeroport de Girona queda lluny d'aquells anys on Ryanair hi operava una setantena de rutes. La dràstica retallada feta per l'aerolínia irlandesa s'ha traduït en una pèrdua constant de passatgers. Les darreres dades d'Aena, corresponents al novembre, recullen que aquest any per l'equipament n'hi han passat 2,1 milions (un 21% menys respecte al 2013). I en global, d'ençà que l'aeroport de Girona va viure la seva millor època -als anys 2008 i 2009- la pèrdua de passatgers que ha arrossegat se situa aproximadament en un 50%.

Per a la Cambra de Comerç de Girona, però, aquesta realitat en cap cas és sinònim que l'equipament no pugui ser rendible. "Té possibilitats", assegura el seu president, Domènec Espadalé. D'entrada, la Cambra recorda que tot i que ara Ryanair només hi operi setze rutes, els avions que s'enlairen i hi aterren van més plens. "És a dir, que tot i la pèrdua de passatgers, hi ha destins que són competitius", indica Espadalé.

Per a la Cambra de Comerç, però, és innegable que allò que cal per impulsar l'aeroport és incrementar-ne les rutes. O bé fent que Ryanair torni a incloure'n més (ha deixat d'operar destins històrics com París i Londres) o bé buscant noves companyies que hi volin.

Per això, la Cambra sosté que el territori ha de passar a gestionar l'equipament, i manté l'oferta a l'Estat per comprar les instal·lacions de Vilobí d'Onyar. "Nosaltres mantenim el que ja vam dir l'any passat; és a dir, que estem disposats a comprar-lo i que, si s'accepta la proposta, buscarem inversors perquè així sigui", indica Domènec Espadalé.

Ara bé, d'ençà que la Cambra de Comerç va fer saber per primer cop que estava interessada a adquirir l'aeroport (a finals del 2013) el panorama ha canviat. L'Estat manté l'opció de privatitzar els aeroports en bloc, però aquest novembre va avortar la venda del 49% d'Aena i la va posposar fins a principis de l'any 2015. "Els volen vendre en paquet, però de moment no ho han aconseguit; haurem de veure com evoluciona per si tenim possibilitats", indica Espadalé.

A banda d'això, a més, Espadalé també recorda que Europa es pot oposar a aquesta fórmula per la situació de monopoli que es generaria. De fet, la Generalitat ja ha anunciat que portarà a Brussel·les el model estatal, que defensa un únic operador per a tota la xarxa aeroportuària.

Deixant de banda com es faci la privatització d'Aena, l'escenari també ha canviat a nivell gironí. D'entrada, per la pèrdua constant de passatgers que ha viscut l'aeroport. Atenent a l'estudi que va encarregar la Cambra de Comerç, el preu de venda que es podria fixar per l'aeroport rondaria els 30,5 milions d'euros.

El document, que es va enviar a l'Estat a finals de l'any passat, avaluava què estaria disposada a pagar la Cambra de Comerç per adquirir la infraestructura. L'estudi posava dues opcions sobre la taula. La primera analitzava quin seria el valor de l'aeroport en funció del patrimoni (és a dir, l'edifici de la terminal i la pista, entre d'altres). En aquest cas, el fixava en 79 milions d'euros.

La segona, però, estudiava el preu de l'aeroport Girona-Costa Brava en funció de la rendibilitat (o sigui, el volum de negoci que mou). I aquí, a l'hora d'establir-ne un valor, analitzava diferents escenaris en funció dels aterratges i enlairaments que es fessin des de Vilobí d'Onyar.

En el millor dels casos, superant-se els 5 milions de passatgers, el preu de venda màxim seria de 82 milions d'euros. Però en el pitjor dels escenaris, si l'aeroport se situés per sota els 3 milions de passatgers (és a dir, on es troba ara) aquest valor disminuiria fins als 30,5 milions d'euros.

A més, enmig de tot plegat, també hi ha el debat sobre la propietat dels terrenys. D'ençà que a mitjans dels anys 60 la Diputació els va cedir a l'Estat perquè s'hi aixequés l'aeroport, mai se'n va fer el canvi d'escriptures. L'Estat manté que legalment els terrenys pertanyen a Aena (tot i que es tracti d'una empresa privada) però el territori pot intentar fer valer aquí una escletxa legal per defensar la compra de l'aeroport.

"De moment l'Estat tanca la porta a vendre'ns l'aeroport de Girona; però nosaltres mantenim la nostra proposta i fins i tot ja vam fer contactes amb inversors", indica Espadalé. I conclou: "L'oferta la tenen i estem a la seva disposició per parlar-ne quan calgui".

Font del document:

[http://www.diaridegirona.cat/comarques/2014/12/27/cambra-mante-loferta-comprar-laeroport/703272.html?utm\\_source=rss](http://www.diaridegirona.cat/comarques/2014/12/27/cambra-mante-loferta-comprar-laeroport/703272.html?utm_source=rss)