

Girona no s'ho pot permetre

JAVIER ORTEGA FIGUEIRAL

El primer cop que vaig visitar l'aeroport de Girona em vaig quedar bocabadat i desconcertat». Recordo ara aquesta frase, que em va comentar fa alguns anys Michael O'Leary prenent un cafè al seu despatx de Dublín. El màxim executiu de Ryanair em va explicar que va visitar la terminal de Vilobí l'hivern de 2001 amb un petit grup de col·laboradors i no es podia creure el que veia: milers de metres quadrats de plataforma d'aparcament d'aeronaus buits i una terminal oberta i deserta on només va trobar a algunes persones prenent cafè al bar... i eren treballadors de l'aeroport.

Ell ho va tenir clar. L'aeroport de Girona era una joia sense polir: a menys de 100 quilòmetres de Barcelona, al costat de la cèlebre Costa Brava i amb unes autoritats locals molt interessades per l'aposta de la seva aerolínia per aquest lloc que aleshores movia al voltant de 600.000 passatgers anuals a l'estiu. La resta de l'any, pistes i terminal presentaven el mateix aspecte trist que es va trobar en la seva primera visita.

La història ja és sabuda: Ryanair va apostar per Girona gràcies al suport del territori: els mateixos que al seu dia van apostar per tenir un aeroport quan des del Govern central no es considerava la seva construcció, encara que sí la d'altres aeròdroms. En aquells dies, la Diputació, els ens locals i l'empresariat ho va tenir clar: «si no apostem per nosaltres mateixos, la solució no arribarà des de Madrid», encara que això és ara una altra història.

En l'aposta per l'arribada de la principal aerolínia de baix cost europea també va estar molt implicada la Generalitat, que va veure com una oportunitat la saturació de l'aeroport de Barcelona. Des de 2002 tot va ser dolç i imparabile: des dels 557.000 passatgers de 2002 fins als 5.510.970 passatgers de l'any 2008, que van elevar la terminal de Vilobí fins a la novena posició del rànquing d'Aena, superant aeroports consolidats com Bilbao, Eivissa, Sevilla o Lanzarote.

A gran velocitat i somiant superar la barrera dels sis milions de passatgers a l'any, es van fer grans inversions en la construcció d'aparcaments elevats, millores a la terminal, incorporació de noves portes d'embarcament o el trasllat de les oficines aeroportuàries a un nou i flamant edifici. Totes aquestes obres, executades pel gestor aeroportuari espanyol coincidien amb la mateixa societat realitzava a 100 quilòmetres al sud, per rematar una terminal, la T1, que deixaria l'immens edifici que ara és la T2 pràcticament infrautilitzat ampliant la capacitat de l'aeroport de Barcelona i posant en perill els aeroports més propers pel gran atractiu de la capital i la seva àrea metropolitana, atractiu que també donava vida fins llavors a Girona i Reus.

A la xerrada amb O'Leary, tot i que té moltes hores de vol i dóna informació a comptagotes, no em va negar que en el futur que havia de venir, la fórmula de no apostar pels grans aeroports algun dia havia de caducar, car amb el creixement de la seva empresa en nombre d'avions, passatgers i facturació, s'ho podien permetre, i posarien especial atenció en el creixement en llocs com Madrid i Barcelona. I ho van fer.

I a Girona, aeronàuticament, va succeir quelcom similar a la bombolla immobiliària: es va actuar com si no hi hagués un demà: créixer, créixer i créixer sense pensar que les coses tenen un límit i també amb el risc d'apostar-ho tot a una mateixa carta, Ryanair, que de la mateixa manera que va iniciar l'idil·li amb l'aeroport de Vilobí el 2002, es va enamorar, per interès, de Barcelona al 2009, en detriment del seu antic nuvi a 100 quilòmetres al nord, passant dels comentats 5,5 milions de 2008 fins a caure als 2.160.646 passatgers amb què es va tancar 2014.

Mentre la companyia de baix cost irlandesa regnava a Girona (i ho segueix fent avui, ja que dels 2,1 milions, 1,9 són seus i la segona operadora, Transavia, va portar a 108.000 passatgers durant l'any passat a Girona), recordo perfectament les queixes dels usuaris d'aviació general com pilots privats, empreses d'aerotaxi o helicòpters, per sentir-se clients de segona classe o directament menystinguts en un aeroport dedicat al monocultiu dels vols low cost a què es dedicava el 100% de recursos i interès com si no hi hagués un demà... i aquest demà va arribar. I pot donar-se que els resultats vagin a pitjor, ja que Ryanair, perfectament, podria abandonar Girona o convertir-la en un aeroport molt residual dins de la seva estratègia comercial, com ara passa amb Almeria, Jerez o Valladolid, instal·lacions que únicament compten amb dues rutes servides per Ryanair.

L'estratègia de jugar a una sola carta i créixer sense pensar en un futur no tan brillant ha demostrat els seus riscos i aquests poden empitjorar. La coherència, una millor gestió i una coordinació real entre les parts, sense recels ni picabaralles polítiques, és l'únic que pot fer que Girona sigui un aeroport equilibrat. Actualment, si no hi ha un canvi de filosofia, no serà així: cal vendre bé la instal·lació i cal atreure tots els clients possibles, tots. El potencial és enorme i ara no s'usa coherentment. Cal fer-ho, perquè no torni a sobrevolar sobre aquesta instal·lació aquella opció de tancament real que es va arribar a plantejar als anys 90. Girona no s'ho pot permetre i dir-ho així no és cap brindis al sol, sinó una realitat. Treballin per l'aeroport, si us plau.

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/comarques/2015/01/26/girona-no-sho-pot-permetre/707447.html?utm_source=rss