

Ryanair: Problemes i solucions



Ryanair: Problemes i solucions

CARLES MALLART

Molt s'ha parlat de la davallada de passatgers que any rere any té l'aeroport de Girona, que ens pot portar si no fem res a unes instal·lacions residuals a Vilobí d'Onyar. Afortunadament aquest impacte negatiu de l'aeroport per les comarques Gironines queda d'alguna manera diluït amb l'arribada de l'AVE, que ha triomfat a les nostres llars i negocis; és un tema consensuat i que té un llarg recorregut. Normalment llegim que: a) S'han de buscar "altres companyies", expressat per algun polític d'aquells que deixen anar unes quantes frases a l'aire sense meditar la possibilitat real d'aconseguir-ho; b) I també que hauriem de recuperar la titularitat dels terrenys de l'aeroport donats per empresaris de l'època dels

anys seixanta, extrem que és molt respectable, lícit i que la nostra Cambra de Comerç fa bé de liderar la reivindicació, però tot plegat crec no és la solució.

Problemes: Recordo que el 18 d'agost del 2012 vaig anar a Barcelona a l'antiga terminal avui T2 a esperar uns clients i amics russos, i recordo perfectament que l'ambient era desolador, vaja, unes grans superfícies de pàrquings fantasmes, unes instal·lacions que escassament arribaven a un 10% de la seva capacitat, quatre vols mal comptats i alguns xàrters de Rússia del Transaero, tot sota mínims. La meva intuïció em va fer dir internament: A Girona-Vilobí aeroport rebrem. Dit i fet, no feia pas massa temps que s'havia inaugurat la nova terminal T1, unes instal·lacions excel·lents però totalment sobredimensionades com correspon a l'època del boom immobiliari i de bonança però amb efecte òptic erroni d'anys anteriors. Ryanair ja havia posat el peu a la T2 de Barcelona i ja havia començat la lleugera davallada de les instal·lacions de Vilobí i Reus en benefici de Barcelona.

El cas és que el passat 17 de gener d'aquest any vaig tornar a la T2 i l'aspecte ja no era desolador, però es notava que potser perquè és temporada baixa, l'aeroport en si no arribava ni a un 20-25% de la seva capacitat; hi ha grans edificis de pàrquings buits i inútils, però als de superfície almenys es notava activitat. La terminal A, sota mínims, totes les oficines tapiades, bars desapareguts i arribades de vols de Moscou, Kíev, Bulgària,... tots bàsicament de turistes que anaven a Andorra a esquiar. La terminal B mantenia més activitat, bars i cafeteries en marxa, i activitat moderada, amb un Ryanair amb 8 oficinetes d'atenció al públic i tot un bon seguit de mostradors d'embarcament; i a la terminal C, on hi havíem vist un "pont aeri" gloriós amb Madrid molt actiu, ara hi ha desolació, l'AVE i la crisi empresarial s'ha menjat el mercat.

Segueixo pensant que si no fem res la davallada de Vilobí i de Reus s'accentuarà en el futur fins arribar a extrems encara impensables avui en dia, amb xifres de passatgers que no arribaran al milió en cap cas.

Solucions: Avui en dia ja no és tan important com abans d'ésser propietari de qualsevol instal·lació o infraestructura, avui l'important és la gestió. Qui mana són els mercats, i a Ryanair en són uns experts, no deixen ni Vilobí, ni Reus però van marxant i cada temporada més i més... Òbviament nosaltres hem de jugar les nostres cartes. Els aeroports catalans s'haurien de gestionar des de Catalunya (aquí està la clau).

a) Les taxes d'aeroport: No pot ésser que les taxes de l'aeroport de Barcelona siguin similars a aquí Girona o Reus, el seu seria que Vilobí i Reus fossin un terç de les de Barcelona, i ho podrien ser, no és cap bestiesa. Les Companyies aèries fan molts números i en saben molt.

b) Una gestió feta des d'aquí i pensada en termes de país; s'haurien d'agafar totes les Companyies que operen a

Barcelona, una per una i després d'uns estudis acurats dir a cada una: Quants vols fas a l'any? Quines rutes fas? Quin tipus d'avions tens?... Vueling, Ryanair, Airberlin, Transavia, Alitalia, Air France... i el llarg etc. de companyies que hi ha i establir uns "percentatges" en la línia del 80% dels teus vols a Catalunya, un 80% serien a Barcelona, un 12% a Girona i un 8% a Reus, posem per cas, i pactar amb cada Compa?nyia, una rere l'altra, amb generositat, concentrant rutes, espais. Ningú en sortiria perjudicat. I fora aquests elefants com els Aena, Adif, que no saben ni on és Girona, ni tenen cap ganes de saber-ho.

Amb aquestes dues mesures bàsiques, no seria difícil aconseguir xifres de viatgers anuals que s'acostessin als 5 milions de passatgers a l'any per Girona-Vilobí i aconseguir una estabilitat, riquesa i feina induïda per a les nostres comarques.

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/opinio/2015/03/02/ryanair-problemes-solucions/712504.html?utm_source=rss