

L'aeroport de Girona i el territori: resiliència, present i futur

L'aeroport de Girona encara un futur ple d'oportunitats gràcies a la combinació de tres factors decisius per a la seva competitivitat: la consolidació de la Costa Brava i la ciutat de Girona com a destinacions turístiques internacionals, la cada vegada més important congestió de l'aeroport de Barcelona i la futura arribada de l'alta velocitat ferroviària a l'aeroport de Girona.

Gràcies a l'activitat duta a terme per les institucions del territori a través de l'AGi (Associació per a la Promoció de les Comarques Gironines, integrada per la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Girona i la Cambra de Comerç de Girona), l'aeroport ha mantingut una resiliència envejable: els 400.000 passatgers que històricament eren la base abans del 2002 han passat a fregar els 2 milions registrats el 2017, que han suposat un increment del 18% respecte a l'any anterior.

És cert que durant aquest període Girona va superar els 5 milions de passatgers en l'etapa de construcció de la terminal 1 de l'aeroport de Barcelona (2008 i 2009), però no es pot oblidar el comportament d'aeroport complementari pur de Barcelona i un trànsit dominat per Ryanair, que ostentava més del 90% de quota de mercat.

L'aposta d'aquests anys des del territori ha estat promoure un genuí producte turístic gironí i mantenir la promoció del territori a través dels operadors principals, juntament amb la diversificació amb altres productes i aerolínies complementaris a l'oferta tradicional. Exemples d'aquests resultats són el posicionament exitós de la ciutat de Girona com a destinació de cap de setmana (city break), l'oferta de turisme rural d'alta qualitat, l'èxit del turisme vinculat a l'esport amb els casos paradigmàtics dels golf i el ciclisme, el turisme gastronòmic, el sol i platja de qualitat.

L'aeroport de Barcelona Nord del 2008 ha passat a ser l'aeroport de Girona i la Costa Brava del 2018, amb un 62% de retenció dels passatgers a les comarques gironines. Companyies com ara Jet2 (Regne Unit), Rainbow (Polònia) o Pobeda (Rússia) il·lustren aquesta tendència, complementant l'oferta de Ryanair i els històrics operadors xàrter d'estiu.

L'esforç de promoció d'aquests anys de la destinació a través de l'aeroport ha valgut la pena. Ara, aquest se situa en una posició molt interessant per afrontar uns anys que haurien de conduir a creixements a curt i mig termini.

En relació amb l'activitat de l'aeroport de Barcelona, els més de 47 milions de passatgers del 2017 el situen proper a la seva capacitat teòrica, estimada en 55 milions de passatgers anuals. Aquest fet, ja detectat en el Pla Estratègic de l'Aviació 2030 elaborat per la Generalitat de Catalunya, haurien de permetre que Girona pugui captar gran part de l'activitat futura interessada a operar a Catalunya. La capacitat disponible a l'aeroport de Girona combinada amb el millor posicionament de les comarques gironines a nivell internacional suposen una oportunitat immillorable per al creixement econòmic de les comarques gironines.

Un element que mostra aquest fet és la recent decisió del Ministeri de Foment de fer arribar l'alta velocitat ferroviària a l'aeroport de Girona. Aquesta infraestructura, històricament demandada per la Generalitat i les institucions gironines, situarà l'aeroport a menys de 30 minuts de Barcelona, temps molt competitiu d'accessibilitat aeroportuària. Girona podria ser l'aeroport natural per a àrees com ara els barris del Nord de la ciutat de Barcelona, el Barcelonès Nord, els Vallès o bé el Maresme.

La infraestructura ferroviària, sens dubte, és un element de competitivitat però hauria de venir acompanyada per un nivell de tarifes aeroportuàries molt inferior i un canvi de model de gestió que permetés la gestió individualitzada i proactiva de l'aeroport.

En relació amb les tarifes, si bé és cert que Girona és més econòmic que l'aeroport de Barcelona, és notablement més car que aeroports regionals amb els quals competeix internacionalment i a més tenen la possibilitat de poder fer accions comercials específiques per a atraure i retenir els seus clients (Bèrgam Orió al Serio, Charleroi, Paris Beauvais, Frankfurt Hahn).

La gestió individualitzada, amb un compte de resultats propi i transparent (Aena no fa públics els comptes de resultats dels aeroports individualitzats des de l'any 2014), permetria que Girona competís lliurement tant amb Barcelona com amb el mercat internacional i que l'operador aeroportuari complementés l'activitat comercial que ara es realitza des de les institucions gironines.

El got de l'aeroport el veiem mig ple, però encara ens queda molta feina per fer per acabar-lo d'omplir!

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/opinio/2018/02/14/l'aeroport-girona-territori-resiliencia-present/895762.html?utm_source=rss