El nou text defineix el gruix dels ajuts i precisa quins aeroports hi poden optar

El trencament de l'acord amb Ryanair el 2011 va marcar el punt d'inflexió i des de llavors Girona perd viatgers



Joaquín Almunia, ahir durant la roda de premsa

A.S.GIRONA

El nou text permet inversions públiques en aeroports si hi ha una "necessitat genuïna de transport" i defineix el gruix d'aquestes ajudes segons la mida de les instal·lacions. D'aquesta manera, els aeroports petits tenen més opcions de rebre finançament públic que els grans. La normativa també estableix que els estats poden finançar durant 10 anys els aeroports regionals que rebin menys de 3 milions de viatgers l'any. Per rebre aquest finançament hauran de presentar un pla de negoci que garanteixi que després d'aquest període de transició, ja podran operar sense suport públic.

Brussel·les també preveu condicions especials per als aeroports que reben menys de 700.000 viatgers l'any, als quals reconeix les dificultats per operar en les actuals condicions del mercat. Els permet rebre més ajudes públiques que la resta d'aeroports i tornar a avaluar la seva situació d'aquí a cinc anys.

Les administracions catalanes i gironines sempre han negat que els actuals pagaments a Ryanair ?siguin ajuts econòmics per garantir la presència de l'aerolínia, i asseguren que paguen només perquè aquesta faci promoció turística de la Costa Brava.

L'error de l'any 2011

L'aeroport de Girona es nodria únicament de vols xàrter en temporada estiuenca i poca cosa més. Tot va canviar el 2002 quan Ryanair va començar a operar-hi. Es va iniciar una època daurada, amb un màxim de 5,5 milions de passatgers el 2008. Aquell període, però, va quedar estroncat a partir de l'any 2011. Aquell any, per començar, el nou Govern de CiU va decidir trencar un acord entre el tripartit i Ryanair, i tot que després de mesos d'incertesa, amenaces i estira-i-arronsa, la situació es va poder reconduir, el nombre de vols no s'ha recuperat mai més. És cert que hi ha influït, i molt, l'actitud de Ryanair -que magrat els esforços per evitar-ho, continua essent pràcticament l'única aerolinia que treballa regularment a Girona-, reduint vols a causa de la crisi i també perquè rendibilitzar la nova terminal de l'aeroport del Prat va comportar obrir les portes a les aerolínies de baix cost, fet que va perjudicar l'aeroport de Girona.

Font del document:
http://www.diaridegirona.cat/comarques/2014/02/21/nou-text-defineix-gruix-dels/657455.html?utm_source=rss