

OPINIÓ

Eudald Casadesús, Enric Vilert i Domènec Espadale

El traspàs de l'aeroport: una exigència

L'economia gironina necessita un aeroport al servei de les nostres comarques. L'àrea urbanística de l'aeroport és avui un punt neuràlgic del nostre teixit productiu. Hi tenim una potent zona de desenvolupament, enmig d'una gran xarxa d'infraestructures (TAV, eix transversal, autopista, N-II, accessos a la Costa Brava i als Pirineus, etc.), amb una important zona industrial i de serveis (parc aeroportuari i logístic, polígons industrials de Riudellots, Aiguaviva i Vilobí), tot plegat, molt a prop de l'estació de tren i d'autobusos de la zona metropolitana. En realitat, un conjunt de serveis que interactuen econòmicament i que esdevenen un estratègic clúster de connectivitat i mobilitat.

Quin ha estat el problema històric? Doncs que Aena disposava a Vilobí d'una bona infraestructura, amb un baix impacte econòmic al territori i que a més a més li generava pèrdues. El motiu: la centralitat de les seves decisions i una velocitat de resposta als problemes molt lenta. Per tot plegat, des del 1974 fins al 2002, l'aeroport va viure una davallada permanent de passatgers (fins arribar als 550.000 l'any 2002, mentre que l'any 1973 el total de passatgers havien estat 1.100.000).

Observem un canvi radical quan Ryanair arriba a Girona, el desembre del 2002, gràcies a la negociació de les institucions gironines i la Generalitat de Catalunya que hi van donar suport, a la bona inversió en instal·lacions realitzada durant els últims anys, i al treball dels professionals d'Aena. Ningú imaginava en aquell moment la seva expansió vertiginosa. Però allò cert és que aquest creixement ha suposat una revitalització i una nova vida a unes instal·lacions amb un important impacte socioeconòmic i turístic a les comarques gironines.

Des del 2003, altres companyies, com ara Spa-



Passatgers a l'aeroport de Girona dirigit-se a les escales que condueixen a la zona d'embarcament del complex, en una imatge d'arxiu ■ ANNA PUIG

nair i Transavia, han utilitzat les instal·lacions per acords amb l'ens (AGI) creat per Generalitat, Diputació i Cambra. La inversió històrica que han suposat els diferents acords

Per ser competitius en un món global no n'hi ha prou amb defensar un aeroport de les nostres comarques

comercials de publicitat i promoció ha estat de més de 26 milions d'euros, dels quals la meitat han estat fons privats. Per tot això, 31 milions de passatgers han utilitzat l'aeroport des del 2003 fins avui. L'aeroport de Girona així ha arribat a ser el vuitè aeroport de l'Estat el 2009 i l'onzè

el 2010, molt per davant d'altres molt més ben posicionats teòricament (Sevilla, Tenerife Norte, Bilbao...).

Les institucions territorials i la Generalitat de Catalunya hem efectuat una important feina de promoció de vols regulars que ha estat un èxit, que ha costat molt de generar i mantenir i que té el futur per escriure entre tots.

Per ser competitius en un món global no n'hi ha prou amb defensar un aeroport de les nostres comarques; cal apostar per ser el segon aeroport de Catalunya si volem millorar la connectivitat. És una qüestió proporcional: més oferta, més opcions; menys oferta, menys possibilitats de creixement per a la nostra economia. No hi ha turisme sense connectivitat ni mobilitat.

També és més difícil el desenvolupament empresarial sense portes directes al món.

El acord vigent amb Ryanair finalitzen el 31 de desembre del 2011. En els darrers mesos del 2010 la companyia aèria va plantejar un nou acord amb canvis radicals que van portar a la signatura d'un document d'intencions que representaven una aportació aproximada per part de l'AGI de 7,5 milions durant sis anys. La Generalitat, per la seva part, es feia càrrec de fins a 4 milions d'euros addicionals en funció de la reducció de les taxes aeroportuàries que fixi el govern central a través d'Aena. Pel que fa a Ryanair, garantia un mínim de 4 milions de passatgers a l'any. Atesa la situació política a Catalunya, a petició dels representants

territorials i de la Generalitat de Catalunya, es va incloure una fórmula de revisió del finançament tot esperant la constitució del nou govern de la Generalitat.

La voluntat de les institucions territorials i la Generalitat és negociar racionalment

L'actual moment econòmic obliga totes les institucions públiques a la màxima prudència en la despesa. La voluntat de les institucions territorials i la Generalitat és negociar racionalment –dins del possible pressupostàriament– per tal que s'arribi a un acord amb Ryanair,

de la mateixa manera que es mantenen converses amb noves companyies que volen volar des de Girona. Per tant, seguirem impulsant l'aeroport, però en condicions iguals per a totes les companyies i a preus lògics i raonables, tal com sempre hem fet.

Cal, però, no perdre el nord. Hem fet una aposta exitosa per la promoció de l'aeroport, però l'objectiu és que la presa de decisions es faci des de Girona. La voluntat és simplement que, tal com diu l'Estatut, gestionem l'aeroport. Només així les taxes seran realment diferents de Barcelona, serem competitius i tindrem futur. Només un exemple: els diners nostres invertits el 2009 (3,5 MEUR) són els que van fer possible a Aena guanyar el 2009 uns 18 MEUR de beneficis (el 3r lloc en guanys de tots els aeroports de l'Estat). Són contradiccions del sector públic que no tenen lògica ni explicació.

El primer objectiu, per tant, és el traspàs de l'aeroport de Girona, tal com preveu l'Estatut, ja que estrictament la promoció i comercialització de l'aeroport és una tasca del gestor aeroportuari, tasques que Aena no està fent en aquests moments. D'altra banda, caldrà definir quin ha de ser el model aeroportuari català i quin paper hi ha de jugar en aquest model l'aeroport Girona-Costa Brava. La promoció de les nostres comarques és una feina de substitució i d'urgències històriques, que ha estat un model útil però que és provisional i limitat.

El nostre compromís és seguir treballant per a la promoció de l'aeroport de Girona, però allò que realment millora les nostres possibilitats aeroportuàries és el seu traspàs. I és el que exigim.

* Eudald Casadesús és delegat de la Generalitat a Girona, Enric Vilert és president de la Diputació i Domènec Espadale, president de la Cambra de Comerç de Girona