

L'aeroport i Ryanair. El nou pla d'aeroports de la Generalitat considera el de Girona «un cas paradigmàtic d'aeroport de baix cost a escala europea». Tot i lloar la presència de Ryanair, entenent que ha fet possible el gran volum de trànsit i d'inversions que té l'aeroport, el pla del govern alerta també que l'excessiva dependència d'aquesta companyia pot comportar perills futurs. / MANEL LLADÓ

El govern preveu fer un nou aeròdrom a la demarcació, però dubta si posar-lo a Ordis o Viladamat

S'afegirà als que ja hi ha a Empuriabrava i la Cerdanya

ORIOL MAS / **Girona**

● El govern preveu fer un nou aeròdrom d'aviació general i esportiva a la demarcació, però ara mateix encara no s'ha decidit si es posarà a Ordis o a Viladamat, on ja existeixen instal·lacions per a ultralleugers. La decisió final dependrà també del consens amb el territori. D'aquesta manera, la nova infraestructura s'afegirà a les ja existents d'Empuriabrava i la Cerdanya. A Empuriabrava no s'hi ha previst cap nova actuació a curt termini. El govern també va aprovar ahir el pla d'heliports.

El pla d'aeroports i aeròdroms preveu doblar el nombre d'aeròdroms a Catalunya, i passar dels set actuals a catorze instal·lacions, destinades a aviació general i esportiva i a serveis auxiliars, com ara bombers. A les comarques gironines, es mantenen els de la Cerdanya i Empuriabrava, i se n'afegeix un de nou a l'Alt Empordà, que es col·locarà a Ordis o a Viladamat en funció del consens que hi hagi al territori, segons va explicar ahir el secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal. De fet, ara s'estan redactant els plans directors de tots els aeròdroms nous, tret del de l'Alt Empordà.

Amb el pla la Generalitat també vol aprofitar per regularitzar la gestió d'aquestes instal·lacions, amb un marc comú de desenvolupament, i planificar les inversions. Pel què fa al d'Empuriabrava, continuarà amb una gestió privada, i no s'hi preveu cap partida per a millores, fins que no estigui aprovat el seu pla director. En referència a la Cerdanya, abans de final d'any sortirà a concurs la gestió i explotació de l'aeròdrom. Quant a la infraestructura, només falta fer la pista paral·lela per a ultralleugers.



La pista de l'aeroclub d'Ordis, en una imatge aèria d'arxiu. / MARC BATALLER

La majoria d'heliports, als Pirineus

● Els Pirineus concentren bona part dels heliports que hi ha actualment a les comarques gironines, en llocs com ara estacions d'esquí, la Molina i Vall-ter 2000, i Campdevànol. D'altra banda, l'hospital Josep Trueta de Girona té l'únic heliport hospitalari de la demarcació. Pel què fa a les instal·lacions de propietat privada, només n'hi ha un a Platja d'Aro. Amb el nou pla d'heliports 2007-2012, la Generalitat vol estructurar un model en xarxa, que tingui en compte un accés general, serveis públics, emergència i evacuació i ús privat. Així es vol incorporar l'helicòpter com a element del sistema de transport, ja que es preveu que el 2012 més d'un centenar d'helicòpters tindran la seva base d'operacions a Catalunya. Es calcula que un 70% faran activitats d'interès social –incendis, trasllats hospitalaris...–, i el 30% restant seran per a usos turístics i industrials. Actualment, a Catalunya hi ha una flota d'una vuitantena d'aparells, i 82 infraestructures heliportuàries.

El nou pla d'aeroports del govern consolida el de Girona com a destinació del baix cost

Afirma que la base de Ryanair és positiva, però que aquesta dependència podria ser una dificultat per a les instal·lacions

ORIOL MAS / **Girona**

● El nou pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya, que ahir va presentar el govern i que tindrà vigència fins al 2012, consolida l'aeroport de Girona com a destinació de vols de baix cost, ja que en destaca que té unes condicions molt favorables per a les companyies de tarifes baixes. També diu, però, que necessita un desenvolupament comercial més gran per adaptar-se al creixement del nombre de viatgers. Afirma que la base de Ryanair ha estat determinant per assolir l'actual volum de passatgers, i que les expectatives en aquest sentit són positives per a Girona. Adverteix, però, que aquesta concentració podria representar una dificultat per a les instal·lacions, ja que la resta de companyies que hi operen només tenen una o dues destinacions cadascuna.

El pla defineix l'aeroport de Girona com «un cas paradigmàtic d'aeroport de baix cost a escala europea», passant dels poc més de 500.000 viatgers el 2002 –l'any de l'arribada de Ryanair– als 5 milions als quals s'espera arribar aquest 2007. Ser una base de Ryanair ha estat decisiu en aquest sentit, i la continuació del desenvolupament d'aquesta base a Girona reforçarà a curt termini les expectatives favorables de l'aeroport. Tot i això, el pla alerta que els baixos volums d'operació de la resta de companyies –Transavia, Spanair o Wizzair, amb una o dues destinacions regulars cadascuna– en comparació amb Ryanair podria ser una dificultat.

De fet, el pla aposta per l'especialització de l'aeroport de Girona en vols de baix cost, degut a unes condicions que n'afavoreixen l'expansió en aquest sentit. Les companyies no han de sobrevolar l'espai aeri de Barcelona, i la gran celeritat amb què es poden fer les operacions d'aterratge i enlairament són punts que juguen a favor de les instal·lacions de Vilobí. A més, la configuració de les instal·lacions permet una expansió relativament senzilla, per arribar fins als 9 o 10 milions que preveu el pla director d'Aena per al 2015. La millora de l'accessibilitat, amb el TAV o l'eix transversal ferroviari, també seran importants, i facilitaran el desenvolupament d'un rol complementari a l'aeroport de Barcelona, segons el pla redactat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Tampoc es descarta el seu ús per al transport de mercaderies, si bé això s'ha d'estudiar.

Futures actuacions

El desenvolupament del pla director aprovat per Aena l'any passat és el principal repte, amb accions com ara l'ampliació de les superfícies per al trànsit aeri, un nou edifici multiservei i la reorganització de la terminal. Tot i això, en el pla es considera prioritari fer la reserva d'espais previent-ne un desenvolupament màxim, i per això s'ha encarregat un pla director urbanístic de l'àmbit de l'aeroport. Altres reptes seran la gestió de l'aparcament i el desenvolupament comercial de l'aeroport, que segons el pla «sembla que està seguint una trajectòria més lenta que els creixements de trànsit».



Tres anys de marge per al traspàs

XAVIER MIRÓ / **Barcelona**

● No hi ha pressa per al traspàs a la Generalitat dels aeroports de Girona, Reus i Sabadell, un traspàs que havia de ser immediat. En la presentació del nou pla d'aeroports de Catalunya, el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, explicava ahir que el govern es dóna tota la legislatura catalana –tres anys– de marge per a l'acord de traspàs que l'Estatut inclou en aquestes instal·lacions, com també per pactar amb l'Estat el futur consorci que gestionarà el Prat i en què la Generalitat ha de tenir un «paper rellevant». La Generalitat crearà la societat Aeroports Públics de Catalunya com un hòlding totalment públic que es reservarà «un paper rellevant» en el futur consorci per gestionar amb l'Estat l'aeroport del Prat i la majoria representativa –el 51%– en els consells d'administració dels aeroports de Girona, Reus, Sabadell, Lleida, la Seu d'Urgell i les Terres de l'Ebre. En el nou pla d'aeroports, a més, es projecta una instal·lació per a Tortosa i Amposta, a més de l'aeroport de Lleida, en construcció, i el de la Seu d'Urgell, en tramitació. El de l'Ebre, però, és el que està més verd, junt amb el futur aeroport de negocis proper a Barcelona. En els aeroports de la Generalitat cada consell d'administració decidirà el model de gestió propi, que ja es preveu que en la majoria dels casos sigui públic o mixt, públic i privat, però Nadal deixa clar que també es podrà triar l'opció íntegrament privada en «casos excepcionals». El conseller defensa la viabilitat dels nous aeroports que projecta la Generalitat, i diu que hi ha dèficit d'instal·lacions aeroportuàries.

Ryanair, 5 anys a Girona

● Ryanair va celebrar ahir el cinquè aniversari de la seva arribada a l'aeroport de Girona, ja que precisament va ser el 10 de novembre del 2002 quan va començar-hi les operacions. Actualment, la companyia de vols de tarifes barates ha establert una de les seves bases d'operacions a Girona, i des de les instal·lacions de Vilobí ofereix 52 connexions amb ciutats de tot Europa, amb les últimes incorporacions de Linz, Basilea, Malta i Granada. Maribel Rodríguez, directora de Ryanair a l'Estat espanyol i Portugal, ha afirmat que aquesta dada «marca un abans i un després en l'aeroport català, perquè des de l'arribada de Ryanair, el nombre de passatgers, visitants i turistes estrangers que arriben a Girona, així com el nombre de catalans que viatgen per Europa, ha augmentat considerablement». En aquests cinc anys, han passat per l'aeroport, amb Ryanair, 13 milions de viatgers, i l'han convertit en una de les bases més importants de la companyia fora del Regne Unit i Irlanda. Per celebrar l'efemèride, Ryanair ha anunciat un seguit de destinacions –com ara Basilea, Durham, Billund i Leipzig– al preu de 5 euros per viatge, taxes incloses, i la majoria de la resta de vols que ofereix, al preu de 10 euros, tot inclòs. Les reserves es podran fer fins dijous a la mitjanit, i els vols es poden reservar entre el 21 de desembre i el 12 de març de l'any vinent, de dilluns a dijous i els dissabtes.

Futur del baix cost

● El pla analitza els diferents tipus d'aviació –aviació comercial, xàrters, aliances de companyies...– i l'evolució que té tot aquest mercat en els últims anys, amb un apartat especial per als vols de baix cost. Segons el document, els indicis semblen indicar que aquest és un model «guanyador», sobretot per rutes dins d'un mateix continent. A més, es preveu una evolució del model adquirint noves funcionalitats, inicialment reservades per a companyies en xarxa, com ara oferir vols de connexió entre aeroports per enllaçar amb altres vols, com està passant actualment als Estats Units. A més, la liberalització dels vols transatlàntics podria afavorir l'aparició de vols barats entre els Estats Units i Europa, i Ryanair ja ha anunciat vols així per al 2008. Les comandes d'avions per als fabricants procedents de companyies de tarifes reduïdes ja supera el 40% del total, un signe més que demostra les bones expectatives del sector. A l'Estat espanyol, Irlanda o el Regne Unit, els vols de baix cost representen més d'un 30% del mercat de vols europeus, i tot indica que les xifres augmentaran fins a assolir quotes al voltant d'un 40%. Aquesta consolidació també fa preveure, segons el pla, una concentració d'empreses, fins que quedessin un màxim d'uns deu operadors, en un sector on actualment hi ha més de 60 participants, la majoria amb una situació financera delicada que il·lustra la volatilitat del mercat. De fet, Ryanair i Easyjet ja han comprat altres empreses, com ara Buzz i Go, respectivament.

el Punt - 11-12-07