

RYANAIR: 7 ANYS (I)



Carles Mallart

EMPRESARI

► cmallart@llegendeshotel.com

Tenint en compte la importància de la presència de Ryanair a l'aeroport Girona-Costa Brava, voldriem fer unes reflexions de com es podria desenvolupar tot plegat en el futur. Després de 7 anys de funcionament i de representar «un motor de progrés» per Girona, les seves comarques i el sud de França, ha arribat l'hora de repensar la fórmula contractual, «reinventar l'Aeroport», fer una aposta nova i prometedora i continuar l'efecte Ryanair tot ampliant el nombre fins a un mínim de 7 companyies operatives a Girona. És molt perillós, pel turisme i l'economia gironina, dependre d'una sola Companyia.

Fa set anys, les institucions gironines, amb bon criteri, varen apostar perquè Ryanair, «de baix cost» fes del nostre aeroport, la base de les seves operacions al nostre país, tot aportant uns 3 mi-

lions €/any (per 3 anys), amb unes xifres de viatgers previstes de 300.000, després de 500.000 i més tard d' 1.000.000 de viatgers (origen i destí), subvenció dirigida al cost d'introducció de tot el tema. Si dividim 3 milions de € pels 300.000 viatgers inicials previstos surt a uns 10 euros de subvenció per bitllet, o 20 euros si agafem viatgers d'origen aeroport Girona-Costa Brava. En aquells moments l'aeroport de Barcelona, actual T2, estava saturat.

Fa poc vàrem superar els 5.000.000 de viatgers, però la incertesa del futur és latent. Els 4-4,5 milions € de subvenció/anyal (o 7 amb variables) actual dividida pels 5 milions de viatgers aproximats actuals (origen i destí) toquen a menys d'un euro per bitllet o a menys de 2 €/bitllet, només origen. Actualment unes xifres testimonials. Ryanair veu que el 60% del seu mercat és Barcelona i la resta, un 40%, Girona, Comarques i sud de França. A tot això, la terminal de Barcelona T2 ha quedat pràcticament buida i disponible.

Darrerament hem vist en alguns mitjans que es diu que hauria d'ésser el sector turístic el que fes front a noves subvencions, proposta totalment desafortunada. És no voler o no saber veure la realitat. El sector de l'hostaleria /

turisme, no només està tocat sinó que és el sector que més impostos ha suportat de tots els sectors econòmics de Girona i menys retorns n'ha obtingut. La balança fiscal del Turisme per comparació és la pitjor. El sector immobiliari, via desgravacions fiscals per la compra d'habitatges, el tèxtil per la reconversió, l'automòbil per l'adquisició de vehicles, reconversions o ampliacions de fàbriques. Però en canvi només al turisme / hostaleria li toca pagar, pagar i pagar... De què serviria aquest fet de pagar una nova subvenció a Ryanair per part del sector? De res.

Ryanair ens troba dèbils! Comença a traslladar part del seu negoci a Barcelona, i ens posa a tots plegats a prova amb això, però sabem que mai voldrà deixar de banda totalment un mercat com el de Girona-Costa Brava. Barcelona s'equivocarà greument si massifica el baix cost a la T2, pot enfonsar la T1 i la seva internacionalització.

El problema és que tots els aeroports espanyols, avui, depenen de Madrid (AENA) això ens ofega i no permet resoldre el tema. Si la gestió dels aeroports de Catalunya depengués de la Generalitat i de la iniciativa privada (criteris empresarials): taxes normals a la T2-Barcelona, i taxes ajustades a l'aeroport de Girona-Costa Brava, tal com passa amb els de París Charles de Gaulle-Beauvais, Bruxelles-Charleroi, Milan Malpensa-Bergamo... i molts d'altres.