

Treball *de* redacció

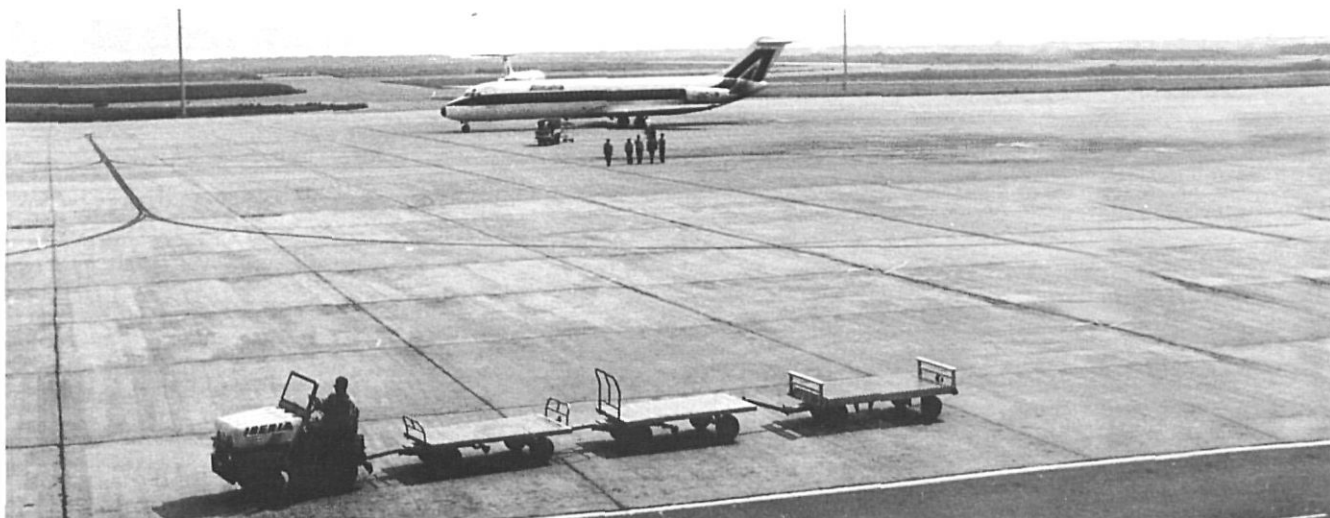
El vol Girona-Madrid: de la il·lusió al desencís

text: Manel Mir

fotos: Anna Carreras i Manel Lladó



Aquesta foto i la de la pàgina següent resumeixen les dues cares de l'aeroport Girona-Costa Brava: la de la il·lusió i la del desencís.



El dissabte 27 d'octubre de 2001 va sortir de l'aeroport de Girona-Costa Brava l'últim vol de la línia Girona-Madrid, que s'havia inaugurat el 13 de desembre de 1999. Encara no havien transcorregut dos anys des de la posada en marxa del vol, a càrrec de la companyia Air Nostrum i amb subvencions per part de la Diputació de Girona i la Generalitat. Quedava una sensació de desencís pel fet que s'havia desapropiat una gran oportunitat per reprendre un vol que durant quinze anys havia estat absent de l'aeroport gironí i del qual ningú no discutia la necessitat. Mentre les institucions implicades culpaven del fracàs la companyia valenciana, aquesta s'escudava en la crisi que ha afectat totes les companyies aèries arran dels atemptats de l'11 de setembre a Nova York. Sigui com sigui, la Generalitat s'ha afanyat a negociar amb altres companyies per intentar que el vol Girona-Madrid pugui tornar a ser una realitat abans de final d'any.

Aquell dilluns 13 de desembre de 1999 poques persones s'atreuen a vaticinar que el recuperat vol Girona-Madrid tindria una vida tan curta com la que ha tingut. O almenys no gosaven dir-ho gaire alt. Al contrari, llavors van predominar les veus que qualificaven aquell moment com «una data

històrica», o com «un gran dia per a les comarques gironines». Les institucions implicades van convidar una quarantena de persones —entre polítics, personalitats del món econòmic gironí i representants dels mitjans de comunicació— a acompanyar-los en el seu viatge cap a Madrid, on es va fer la presentació d'aquest vol tan desitjat i esperat. Era la culminació de quinze anys d'esforços per fer que Girona tornés a estar connectada amb Madrid per via aèria, des que el 1984 es va suspendre per falta de demanda el vol que la companyia Aviaco havia començat a realitzar dos anys abans.

La represa de la línia Girona-Madrid es va fer després que la Generalitat i la Diputació de Girona signessin amb la companyia Air Nostrum un conveni segons el qual les institucions aportarien fins al 2002 un màxim de 278 milions per cobrir-ne les pèrdues eventuals, donant per entès que un cop transcorregut aquest període el servei ja es podria autofinçar. Els representants de les institucions i de la companyia no amagaven l'eufòria i la il·lusió que els produïa la posada en marxa de la línia, però les relacions entre uns i altres es van anar deteriorant a partir del moment que van començar a sorgir problemes relacionats amb els horaris, la cancel·lació de vols i els preus dels bitllets.

Un projecte prioritari

La Diputació de Girona sempre havia mostrat un interès especial a fer que tornés a funcionar una línia regular de vol Girona-Madrid, fins al punt que a final de maig de 1999 va presentar un informe en què n'assegurava la viabilitat. L'estudi es va fer a partir de bitllets venuts per les agències de viatges i tenint en compte, a més de les comarques gironines, les poblacions de les comarques limítrofes que es troben a una hora en cotxe de l'aeroport. Tot plegat va donar com a resultat que el nombre de passatgers que van a Madrid des d'aquestes terres es tradueix en una mitjana de 367 bitllets al dia.

Aquesta xifra ja donava peu a l'optimisme a l'hora de plantejar-se almenys un vol diari de Girona a Madrid. Segons va manifestar l'aleshores president de la Diputació, Frederic Suñer, suposant que només un de cada quatre passatgers que anaven a Madrid utilitzés l'aeroport gironí, es podria omplir diàriament el 90 per cent de dos avions de 50 places. D'altra banda, l'estudi evidenciava que els viatges a Madrid es feien bàsicament per motius de negocis i no turístics, ja que el mes d'agost es detectà una gran davallada en la venda de bitllets.

Per a la Diputació, la mateixa viabilitat del vol Girona-Madrid demostrava que l'aeroport Girona-Costa Brava era un equipament desaprofitat, fet que resulta més incomprensible tenint en compte el col·lapse que es registra a l'aeroport del Prat. Això no obstant, el mateix Suñer es mostrava escèptic, vistes les experiències passades, davant les possibilitats reals de posar en marxa un vol Girona-Madrid. «Prefereixo no parlar-ne fins que no estigui a punt de pujar a l'avió», va dir Suñer aquell 31 de maig de 1999, menys de set mesos abans que el vol es convertís en una realitat, encara que fos efimera.

Finalment el que va pujar a l'avió com a president de la Diputació no va ser Frederic Suñer sinó Carles Pàramo, el qual havia signat el conveni juntament amb Pere Macias, llavors conseller de Política

Territorial i Obres Públiques, i Carles Bertomeu, conseller delegat d'Air Nostrum. D'altra banda, la Diputació de Girona, la Generalitat i la Cambra de Comerç van signar també un acord per finançar accions publicitàries i de promoció de l'establiment de la línia aèria.

Cal recordar que d'aquesta manera es recuperava un projecte que la mateixa companyia valenciana ja havia presentat quatre anys abans, concretament el març de 1995: llavors, Air Nostrum va mostrar la seva intenció d'operar a Girona i Reus, però no va trobar el suport que havia sol·licitat a les institucions gironines, i la iniciativa es va quedar al calaix dels projectes frustrats; en canvi, sí que va aconseguir posar en marxa el vol regular Reus-Madrid, gràcies al suport econòmic que va rebre de la Diputació de Tarragona.

Però l'oferiment anterior d'Air Nostrum no va ser l'únic que es va quedar pel camí, sinó que la història de l'aeroport Girona-Costa Brava dels últims vint anys en va plena, de projectes de vol Girona-Madrid no realitzats. L'any 1980 es va suspendre la línia regular a Madrid que Iberia havia obert el 1969. Dos anys més tard va començar el vol d'Aviaco, amb implicació de la Diputació de Girona i la Generalitat, que es va suspendre definitivament el 1984. A partir d'aquí, van anar sorgint iniciatives de procedències ben diverses que mostraven el desig de reinstaurar la connexió aèria de Girona amb la capital de l'Estat, però totes es van quedar en les intencions. L'última abans de la reaparició d'Air Nostrum va ser la d'Air Girona, companyia que van formar el juny de 1997 un grup d'expilots d'Iberia i agents de viatges, els quals tenien relació d'amistat amb el llavors director de l'aeroport Girona-Costa Brava, Eusebio Moratilla. Però la iniciativa va perdre gas quan al cap de tres mesos Moratilla va ser cessat i substituït pel director actual, Patricio Ivorra.

Una companyia reconeguda a Europa

Així va entrar en escena Air Nostrum, filial d'Iberia i primera companyia regional de l'Estat, com la responsable d'acabar amb tres lustres de mancança de línies regulars a l'aeroport de Girona. El maig de 1999 es va produir la implicació en el seu projecte de la Generalitat i la Diputació, alhora que aquesta corporació presentava l'esmentat estudi sobre la viabilitat del vol. La companyia hi va invertir 3.500 milions i va començar oferint dues

El representant d'Air Nostrum al peu de l'avió, amb Joaquim Colomer i Pere Macias, el dia 11 de gener de 2000.



El desembre del 2000, el balanç del vol Girona-Madrid era més que positiu: la mitjana d'ocupació havia estat del 52%, el doble de la previsió inicial



El representant d'Air Nostrum amb -d'esquerra a dreta- Xavier Soy, Pere Macias, Carles Pàramo i Antoni Hostench, el dia 8 de setembre de 1999.

sortides diàries de l'aeroport de Girona –a dos quarts de vuit del matí i a les sis de la tarda– i dues tornades –a les quatre menys deu de la tarda i a les deu menys cinc–, a preus que oscil·laven entre les 23.950 pessetes en tarifa promocional i les 49.900 pessetes.

Després d'haver signat la franquícia amb Iberia, Air Nostrum va augmentar la seva flota de deu a dinou Fokker 50, cinc ATR 72 i set CJR (Canadian Regional Jet), amb un transport de 2.632 passatgers i una facturació aproximada de 50.000 milions de pessetes, segons consta en la pàgina web de la companyia. L'associació European Regions Airline (ERA) la va distingir com la millor companyia europea per al període 1999/2000, i li concedí el guardó

Aerolínia de l'Any 1999 a partir de la votació d'un jurat format per representants de set revistes especialitzades europees d'empreses de *catering* d'aviació i ferrocarril, proveïdors d'aliments, begudes, equips i serveis.

D'altra banda, en el moment de posar-se en marxa la línia regular Girona-Madrid, tots els agents polítics i econòmics van manifestar la seva total confiança en la companyia: per exemple, el conseller Pere Macias va manifestar que l'oferta d'Air Nostrum seria d'una «qualitat extraordinària», i el president de la Diputació, Carles Pàramo, va fer una crida al sector privat perquè difongués les virtuts del vol, tot ressaltant els avantatges que suposava per als viatgers de l'àrea d'influència de Girona «estalviar-se

el pàrquing, l'autopista, la gasolina i, sobretot, el temps que comporta anar fins a l'aeroport de Barcelona a agafar el pont aeri».

Optimisme inicial i primers conflictes

El vol Girona-Madrid d'Air Nostrum va obtenir 1.120 passatgers el mes de desembre, xifra que convidava a l'optimisme, ja que representava una ocupació del 30%, i la companyia s'havia fixat el 18% com a objectiu inicial. El gener, l'ocupació va ser del 44,15%, amb 2.052 passatgers, i el febrer ja arribava al 50,2%. El juny del 2000 hi havia una ocupació mitjana entre dilluns i divendres per sobre del 52%, fet que corroborava la progressiva consolidació i que va per-



JOAN SECUR

L'aeroport Girona-Costa Brava en plena activitat.

metre reduir a menys de dues tercers parts l'aportació que corresponia a la Diputació, segons el conveni signat.

Però els problemes van començar quan, el febrer del 2000, les institucions es van adonar que Air Nostrum es negava a fer cap tracte de client preferent als empresaris que sol·licitessin talonaris amb els descomptes corresponents, mesura que hauria entrat dins de la lògica empresarial, segons va considerar Carles Pàramo.

Un altre punt de conflicte va ser el canvi d'horaris que la companyia va aplicar el març del 2000, de forma unilateral i sense comunicar-ho a les institucions: sense anar més lluny, la Cambra de Comerç de Girona se'n va assabentar quan el seu president, Antoni Hostench, va anar el 23 de març a utilitzar el vol. Hostench es va mostrar doblement indignat, perquè la companyia no havia avisat sobre la modificació i perquè considerava que els nous horaris no eren adequats. A partir de llavors, l'avió que sortia de Girona a dos quarts de vuit s'avançava a les set i el de les sis i deu sortia a dos quarts de cinc. D'altra banda, el vol que sortia de Madrid a les quatre menys cinc de la tarda s'avançava

va a dos quarts de tres, i el de les deu de la nit es retardava fins a tres quarts d'onze. «Tenim la sensació que algú ens pren el pèl. Sembla que tinguin ganes que el vol fracassi». Així de contundent es va mostrar el president de la Cambra de Comerç en conèixer el canvi d'horaris aplicat per Air Nostrum. La Generalitat també va manifestar les seves queixes davant d'aquesta mesura, fins al punt de reservar-se la possibilitat de no pagar el dèficit dels quatre primers mesos del vol si la companyia no justificava el canvi d'horaris.

A principi d'abril es va veure que la modificació horària havia resultat ser positiva només en part, ja que va fer pujar l'ocupació del matí i baixar la de la tarda, i es mantenia una mitjana al voltant del 50 per cent. El fet que la sortida matinal de Girona s'hagués avançat mitja hora va fer augmentar el nombre de passatgers del 61% al 72%, mentre que el vol que sortia de Madrid a primera hora de la tarda va patir una davallada del 50% al 37% d'ocupació. Davant d'això, la Comissió de Seguiment de la línia va decidir encarregar l'elaboració d'una enquesta per poder precisar el grau de satisfacció dels usuaris i les pos-

sibles millores a realitzar. Igualment, es tractava de determinar les necessitats horàries dels viatgers respecte als vols de tornada, tant del migdia com del vespre.

L'enquesta va donar com a resultat que els usuaris es mostraven partidaris que es modifiquessin els horaris del vol. Amb aquesta dada a la mà, la Diputació va trametre el mes de juny de l'any passat una sol·licitud a la Generalitat i a la companyia Air Nostrum perquè els horaris s'ajustessin a les preferències dels usuaris a partir de la tardor. La petició de modificació feia referència als avions de tarda i nit de Madrid a Girona; segons els usuaris, el primer havia d'enlairar-se entre dos quarts de cinc i les cinc, en lloc de dos quarts de tres, i el segon entre dos quarts de nou i un quart de deu en lloc de les onze de la nit.

Vols cancel·lats i preus a l'alça

Però la mala maror només havia començat. Tot i que la companyia va fer cas de les peticions sobre modificacions d'horaris per adaptar-los a les necessitats dels usuaris, la imatge del vol Girona-Madrid va patir un primer deteriorament seriós entre els dies 14 i 15 de novembre, en què la companyia va cancel·lar sis vols en només vint-i-quatre hores, en algun cas per problemes tècnics (un avió que va sortir de Madrid va haver de tornar a Barajas poc després d'enlairar-se en detectar-s'hi una avaria) i en altres per falta de tripulació com a conseqüència d'un conflicte laboral, segons la versió que va donar la companyia. Això va provocar la indignació d'alguns passatgers que, després d'haver-se

Just quan s'havia constatat la viabilitat de la línia, Air Nostrum va començar a apujar els preus, sense consultar-ho amb la Diputació ni amb la Generalitat

anul·lat el vol des de Girona del dia 15 al matí, van ser traslladats en autocar a l'aeroport del Prat. Un cop escoltades les explicacions d'Air Nostrum, el president de la Diputació de Girona va decidir donar-li un marge de confiança i va expressar la seva comprensió afirmant que els usuaris havien d'entendre que la regularitat pot fallar alguna vegada.

El desembre del 2000, el balanç del primer any de funcionament del vol Girona-Madrid era més positiu, ja que, segons les dades que Air Nostrum va enviar a la Diputació, la mitjana d'ocupació havia estat del 52%, més del doble del que s'havia previst en un principi. Davant aquesta xifra, la Diputació va proposar plantejar la possibilitat de canviar el sistema de subvenció. El conveni entre les institucions i la companyia establia que l'ajuda serviria per cobrir el cost dels seients que s'ocupessin, però vist el bon ritme d'ocupació, a Carles Pàramo li va semblar més interessant subvencionar els seients desocupats, propiciant d'aquesta manera una rebaixa en el preu final del bitllet. Pàramo va destacar que la línia regular Girona-Madrid era la que funcionava més bé de tot l'Estat, i que la bona afluència de viatgers havia de repercutir en una rebaixa del preu.

Però aquesta possibilitat d'abaratir el cost del vol per a l'usuari es va convertir en un miratge; just quan s'havia constatat la viabilitat de la línia, Air Nostrum va començar a apujar els preus entre 15.000 i 18.000 pessetes, sense consultar-ho amb la Diputació ni amb la Generalitat, les quals van entendre que s'havia incomplert el contracte i que les institucions estaven en el seu dret de rescindir-

lo. I és que, amb l'augment dels preus, volar a Madrid des de Girona era fins i tot més car que fer-ho des de Barcelona, incloses les despeses de gasolina i autopista. Alguns bitllets arribaven a costar 30.000 pessetes més que el pont aeri, segons va explicar llavors Carles Pàramo. El president de la Diputació va expressar la seva sospita que Air Nostrum augmentava els preus perquè hi hagués menys ocupació —aquesta va baixar fins al 39% arran de la puja de preus—; d'aquesta manera la companyia no hi perdia res, atès que les institucions ja cobrien els seients buits, i en canvi s'estalviaven despeses com ara les referents a combustible o serveis de cafeteria. Això va fer que Pàramo tornés a parlar de la possibilitat de subvencionar els seients ocupats.

Aquesta circumstància va desembocar en una ronda de converses entre les administracions i

Air Nostrum, la qual va justificar l'augment de preus i la supressió d'ofertes en la puja del preu del combustible, a més de demostrar que els increments del vol Girona-Madrid eren molt inferiors als mateixos vols similars que tenien a altres capitals. La Generalitat no veia que aquests arguments fossin prou convincents, ja que quan el cost del combustible va tornar a baixar, no només no es va restablir el preu original del bitllet, sinó que es va augmentar encara més. Per això, l'Administració catalana va iniciar al febrer d'aquest any contactes amb altres companyies aèries per tal de garantir el servei en el cas que no s'arribés a un acord amb Air Nostrum.

Demanda de més subvenció i crisi del sector

En les negociacions que es van reprendre el mes de març passat,

Embarcament dels passatgers del vol inaugural Girona-Madrid.



la companyia aèria valenciana va sol·licitar un augment de la subvenció pública, petició que les administracions no es mostraven disposades a concedir, tot admetent que els preus dels bitllets no es podrien abaixar. Més endavant, Air Nostrum va reiterar les seves pretensions que es revisés a l'alça l'ajuda de les institucions esgrimint com a motiu la situació de crisi en què el sector aeri va quedar com a conseqüència de l'atac que els Estats Units van patir el dia 11 de setembre. És un fet que totes les companyies aèries van quedar afectades pels efectes d'aquella tragèdia, però des de les institucions es recordava que les xifres d'ocupació del vol eren les previstes inicialment.

A principi d'octubre passat, es va començar a veure venir que l'aeroport Girona-Costa Brava es tornaria a quedar sense connexió aèria amb Madrid, ja que les institucions no volien cedir davant les aspiracions econòmiques d'Air Nostrum, de la mateixa manera que no hi havia cap altra companyia disposada a fer-se'n càrrec. Carles Pàramo va donar el termini d'un mes per aclarir el futur del vol, però només va haver de passar una setmana perquè la suspensió ja fos oficial; el dia 15 d'octubre, es va fer saber que la línia desapareixeria el dia 27 del mateix mes, en què l'avió s'enlairaria per última vegada des de Girona, a les set i cinc del matí, per anar a Madrid.

Però els passatgers de la línia encara havien de viure un últim incident. El dilluns 15 d'octubre, a les set del matí, l'avió es disposava a emprendre el vol des de Girona amb una ocupació del cent per cent. Transcorreguts



Enlairament del vol inaugural, el dia 11 de gener de 2000.

quinze minuts des que els passatgers havien ocupat els seus seients, el comandant els va informar que l'aparell no es podia enlairar per sobrecàrrega, i va demanar que la meitat dels 52 ocupants abandonessin l'avió. Entre els passatgers que van baixar de l'aparell hi havia precisament el president de la Diputació, Carles Pàramo, el qual s'hi va oferir per donar exemple i va poder ser testimoni del malestar que van manifestar la resta d'ocupants que també es van veure obligats a marxar voluntàriament. Ben segur que aquesta va ser la gota que va fer vessar el vas, ja que aquell mateix dia es va anunciar la suspensió de la línia Girona-Madrid.

El vol continua sent una prioritat

Un cop suspès el vol que unia Girona amb la capital de l'Estat, va quedar la sensació que Air Nostrum havia fet tot el possible perquè la línia anés malament. El president de la Cambra de Comerç de Girona, Antoni Hostench, es va reafirmar en les declaracions que havia fet quan la companyia va modificar els horaris unilateralment, tot dient que a Air Nostrum no l'interessava que

el vol funcionés i que ho havien fet tan malament com havien pogut. «Era la crònica d'una mort anunciada», va sentenciar, però va afegir que una altra companyia es farà càrrec del vol quan la situació internacional es normalitzés, perquè s'havia demostrat que la connexió Girona-Madrid, si es gestiona bé, és rendible.

L'opinió del president de la Cambra de Comerç és compartida per la Diputació de Girona i la Generalitat. Les administracions no han deixat de creure en la viabilitat del vol Girona-Madrid pels importants avantatges que representa per als usuaris, especialment pel que fa a preembarcament, aparcament gratuït, no-saturació de la terminal i no-saturació de les vies de comunicació amb l'aeroport, entre altres.

És per això que la línia no es dóna per suspesa definitivament, sinó que es confia poder reprendre-la abans de final d'any amb alguna altra companyia. La direcció general de Ports i Transports de la Generalitat ha estat negociant amb Air Catalunya, Spanair i Air Europa, de les quals la primera sembla que és la que té més possibilitats d'assumir el nou vol a Madrid. En aquesta ocasió, les institucions ofereixen unes condi-

Va arribar un moment en què volar a Madrid des de Girona era més car que fer-ho des de Barcelona, incloses les despeses de gasolina i autopista

cions més avantatjoses amb la finalitat d'abaratir el preu del bitllet.

Precisament Air Catalunya, amb seu a Terrassa, encaixa bastant amb les característiques de la línia Girona-Madrid. La seva creació enmig de la crisi que viu el món aeronàutic després dels atemptats de l'11 de setembre ja és una bona notícia i demostra la valentia dels seus promotors, però és que, a més, Air Catalunya neix amb la intenció de comunicar les poblacions catalanes o interconnectar les quatre demarcacions amb altres províncies peninsulars i europees en un radi de mil quilòmetres. Alhora, els seus responsables han anunciat que la companyia utilitzarà avions turbohèlixs amb capacitat per a 21 persones i operarà des dels aeroports petits. Inicialment, el perfil del client al qual s'adreça la nova companyia és el de la persona relacionada amb l'àmbit de l'empresa i els negocis, tot i que no descarta obrir-se a altres mercats.

Un aeroport a punt de remodelar

L'aeroport Girona-Costa Brava ha passat en poc temps d'acollir una activitat força intensa a quedar orfe de vols comercials. Al funcionament de la línia Girona-Madrid, el mes d'abril passat s'hi va afegir un vol diari que enllaçava Girona i Londres, a càrrec de la companyia Buzz. Però aquest servei, que va arribar a tenir una ocupació mitjana del 70%, va arribar a la seva fi el diumenge 28 d'octubre, tal com estava previst amb l'arribada de la temporada d'hivern.

És així com l'equipament gironí afronta un hivern sense vols regulars i en què l'activitat es mantindrà amb uns vuit mil avions no comercials, sempre a l'aguait del que succeeixi amb el restabliment de la línia Girona-Madrid. Mentrestant, es treballa en la remodelació de les instal·lacions aeroportuàries, que la direcció espera que estiguin enllestides abans de l'estiu vinent.

El projecte de remodelació terminal de l'aeroport va ser aprovat pel consell d'administració d'AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) el novembre de l'any passat i inclou la zona d'oficines aeroportuàries i de companyies, així com totes les instal·lacions tècniques. El nou edifici tindrà forma rectangular i constarà de dues plantes i soterrani, amb una superfície aproximada de 24.359 m² i de 3.000 m² sota rasant. La planta baixa inclourà zones destinades a facturació, informació al públic i sales de recollida d'equipatge, mentre que el pis superior es destinarà gairebé en la seva totalitat al pasatger de sortides, amb una gran sala d'espera, dues sales d'embarcament i tres terrasses. El director de l'aeroport, Patricio Ivorra, es mostra convençut que la remodelació permetrà acabar amb aquest període d'inactivitat i atreure més companyies.

Manel Mir



L'avió que se'n va,
el millor símbol
del vol desaparegut.