

Aixecar el vol

A partir del mes que ve podrem comprovar si l'aeroport de Girona aixeca el vol. Si la prevista i desitjada remuntada és possible després que l'hivern passat toqués fons i tanqués l'any amb poc més d'1,7 milions de passatgers. Algú podria pensar que potser no està tan malament. Però el problema no solament és que es tracta del pitjor resultat dels últims deu anys, sinó que la xifra representa una pèrdua de gairebé quatre milions de passatgers respecte a l'any 2008, quan es va assolir el rècord amb 5,5 milions d'usuaris. Des de llavors, les xifres han baixat en caiguda lliure fins al punt que l'aeroport va estar a punt de tancar l'hivern passat per falta d'activitat. Lògicament, es van disparar totes les alarmes. La situació es va salvar in extremis després que Ryanair decidís mantenir una dotzena de vols que no són, ni de bon tros, suficients per a una infraestructura que va créixer únicament i exclusivament per satisfer les necessitats d'aquesta companyia. La seva decisió d'operar des de l'aeroport del Prat ha fet que les instal·lacions de Vilobí tornin a oferir la imatge fantasmagòrica que fa temps havíem deixat enrere. Els pàrquings tornen a estar buits, i a la terminal ha estat necessari posar imaginació per tancar espais

La cara i la creu

Els aeroports de Girona i Barcelona són la cara i la creu d'una mateixa moneda. El 2015 Girona va tocar fons amb 1.775.318 passatgers, mentre que Barcelona va batre el rècord amb gairebé 40 milions. A Vilobí la companyia Ryanair té gairebé el monopoli ja que acapara el 88 % dels passatgers. El 12 % restant se'l van repartir companyies com Transavia, Thomson Airways, Jetair Fly, Wizz Air Ukraine, Travel Services, Air Serbia o Air Malta. Només deu companyies van transportar més de 1.000 passatgers.



i evitar oferir una imatge de desolació. De manera que les pitjors previsions s'han complert. I també el temor de la Generalitat que les xifres se situessin per sota dels dos milions de passatgers. Però després de tocar fons encara es confia en la capacitat de remuntada, que podria començar el mes que ve si, tal com està previst, comença a operar una nova companyia. Això trencarà el monopoli de Ryanair i aportarà un bri d'esperança mentre es confia que se n'hi afegeixin d'altres que evitin que una sola companyia tingui a les seves mans les claus per obrir o tancar les instal·lacions. Els sectors econòmics creuen que la diversificació de l'oferta serà més fàcil si es materialitza el baixador de l'AVE a l'aeroport, que ja ha rebut el vistiplau de l'autoritat corresponent. Aquest baixador situaria l'aeroport de Girona a mitja hora del de Barcelona, de manera que molts creuen que Vilobí es podria convertir en una pista més del Prat. Vist que jugar-s'ho tot a una carta és perillós i vistes les dificultats per atraure noves companyies, potser sí que és una bona solució. Això sí, sense haver d'arribar a perdre la identitat, com va passar quan la companyia irlandesa només operava a Girona i posava que el destí era Barcelona, deixant el nom Girona entre un trist parèntesi.