

El cavall de batalla de la gestió

Les peticions des del territori per aconseguir la gestió de l'aeroport de Girona han topat sempre amb la negació com a resposta

La gestió de l'aeroport de Girona ha sigut un gran cavall de batalla de les reclamacions polítiques i empresarials a les comarques gironines les últimes dècades. Traspàs, descentralització o gestió des del territori són només algunes de les fórmules que s'han plantejat reiteradament per implicar de manera vinculant i decisiva els agents locals en la planificació estratègica i en les resolucions que afecten la infraestructura. Sempre amb la negació com a resposta.

ORIOL MAS > Text

>> L'aeroport de Girona actualment.

PERE DURAN



La permanència dins la xarxa estatal continua limitant les possibilitats de futur de l'aeroport de Girona, ja enfocades clarament cap a la complementarietat amb l'aeroport de Barcelona



PERE DURAN

Des de la seva construcció, l'aeroport de Girona ha format part de la xarxa d'infraestructures aeroportuàries de l'Estat, sempre com a aeroport civil, i lliure, per tant, de la titularitat militar que molts aeroports van mantenir fins ben entrada la democràcia, si bé tots coexistien dins l'Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales. Des de mitjans dels anys vuitanta l'Estat va començar a plantejar la reconversió del sector aeroportuari, per adaptar-se a la nova realitat del trànsit aeri que ja existia a Europa: augment de rutes i viatgers, liberalització i noves companyies més enllà de les aerolínies de bandera de cada país.

En tot cas, i en aquest context, es va obrir el debat per crear un organisme d'administració de tots els aeroports de l'Estat, que cristal·litzà amb la creació d'Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) el 1991. El gran objectiu era posar les bases de la competència privada en el sector del trans-

port aeri, si bé es va mantenir la gestió única i en xarxa a través d'Aena de tots els aeroports de l'Estat. A diferència de la pràctica totalitat dels països europeus, on la liberalització ha arribat als aeroports, a l'Estat espanyol encara avui es continua amb aquest model centralitzat.

En ple debat de creació d'Aena, a Girona ja l'any 1989 la Cambra de Comerç demanava la cessió de la gestió de l'aeroport de Girona. Aleshores només hi operaven vols xàrter en temporada d'estiu, però des del territori es tenia la visió que les instal·lacions de Vilobí donaven per a molt més, i que podien ser perfectament rendibles.

La llavor d'un moviment de fons

En l'horitzó, l'obertura de l'espai Schengen (operatiu des del 1995) va servir per suprimir les fronteres a Europa i permetre-hi la lliure circulació de persones, i ja es percebia com una mesura dinamitzadora del trànsit aeri. Aquest primer intent del 1989 va aca-

>> *La torre de control.*

bar en no res, però va ser la llavor d'un moviment de fons que des d'aleshores sempre ha protagonitzat, amb més o menys intensitat, reclamacions polítiques, econòmiques i territorials.

El segon gran moment d'eclosió en la reclamació de la gestió de l'aeroport va ser amb la negociació del nou Estatut d'autonomia de Catalunya, aprovat el 2006. La gestió dels aeroports catalans va ser un dels principals punts de discussió, amb una clara voluntat per part dels representants catalans d'aconseguir-ne la competència. La prioritat era la gestió del Prat, i això va fer que els aeroports de Girona i Reus veiessin com es tancaven les portes a possibles avenços.

El fet de ser considerats infraestructures d'interès general i que, per tant,

segons la Constitució eren competència exclusiva de l'Estat, va ser el gran argument legal per frenar les aspiracions, i finalment no es van aconseguir millores més enllà de garantir la participació minoritària del territori en organismes de gestió.

L'eclosió de Ryanair

L'eclosió de Ryanair havia demostrat la capacitat de generació de riquesa de l'aeroport i per això era tan important aconseguir-ne la gestió. Des del seu aterratge el 2002, la multiplicació de vols i viatgers va fer obrir els ulls no ja només a sectors empresarials, sinó a tota la societat: l'aeroport és un factor clau de dinamització econòmica, però la manca de competències obligava les administracions (bàsicament la Gene-

A diferència de la pràctica totalitat dels països europeus, on la liberalització ha arribat als aeroports, a l'Estat espanyol es manté un model centralitzat

>> *Un treballador de l'aeroport de Girona.*



FOTO: AENA

>> *Un avió de Ryanair davant la torre de control.*



FOTO: PERE DURAN

ralitat i la Diputació) a una gestió indirecta a través de les col·laboracions promocionals amb les companyies. Aena feia les inversions i la gestió diària, però no permetia avançar en una política comercial pròpia.

Mentrestant, l'estructura en xarxa d'Aena i l'evolució del mercat de les companyies aèries donava ja els primers símptomes d'una desvinculació de Ryanair de Girona. Fruit de tot plegat, les cambres de comerç de Girona, Palamós i Sant Feliu de Guíxols, la FOEG, la PIMEC, el Fòrum Carlemany, la UGT, CCOO i la UdG van organitzar un gran acte per reivindicar la gestió des del territori de l'aeroport. Va ser al Palau de Congressos de Girona, i va reunir unes quatre-centes persones. Una vegada més, van topar contra la paret de l'Estat.

Complement de Barcelona

A data d'avui, encara no s'ha aconseguit l'objectiu de la gestió. L'aeroport manté unes xifres molt correctes de viatgers i vols, i avança en la diversificació de companyies. Però la permanència dins la xarxa estatal continua limitant-ne les possibilitats de futur, ja enfocades clarament cap a la complementarietat amb l'aeroport de Barcelona.

El 2014 Aena va finalitzar un procés

>> *Jornada sobre la gestió de l'aeroport, organitzada per la Cambra de Comerç de Girona, que va tenir lloc el 4 de maig del 2011*

de privatització del 49 % de la companyia, i això encara ha restringit més les possibilitats de descentralització de qualsevol de les seves instal·lacions, que viuen a l'ombra dels grans aeroports. Qualsevol pas per avançar cap a una gestió més propera ja ha deixat de ser una decisió estrictament política, i ha passat a ser també empresarial. S'arribarà mai a assolir aquest objectiu històric de la societat gironina, de gestionar-se ella mateixa l'aeroport? En el marc actual, sembla gairebé impossible.

Oriol Mas és periodista.

>> *Treballadors de l'aeroport de Girona formen un 50 amb motiu del 50è aniversari.*



AENA



ARXIU CAMBRA DE COMERÇ