

Un futur intermodal

Millorar l'accessibilitat a l'aeroport de Girona faria augmentar el seu atractiu

L'aeroport de Girona és el segon del sistema aeroportuari català pel que fa al nombre de passatgers. Dels 46,5 milions de passatgers que van utilitzar els aeroports catalans l'any 2016, 1,6 milions van fer ús de l'aeroport de Girona. En anys anteriors, però, aquesta xifra va ser molt superior.

PERE SUAUA-SANCHEZ > Text

AUGUSTO VOLTES-DORTA > Text

L'any 2008 l'aeroport de Girona va batre el seu rècord, amb 5,5 milions de passatgers, gràcies al gran nombre de vols oferts per la companyia Ryanair. Lamentablement, a causa d'un canvi de model de negoci, l'any 2010 Ryanair va decidir retirar un nombre significatiu de serveis de l'aeroport, i en conseqüència el trànsit es va reduir dràsticament: de 4,8 milions de passatgers el 2010 es va passar a 3 milions el 2011. Moltes de les places i dels vols oferts anteriorment a l'aeroport de Girona van traslladar-se al de Barcelona.

Aquest canvi d'estratègia no va afectar exclusivament Girona. La companyia va reduir la seva oferta de manera important a la majoria d'aeroports secundaris europeus on operava i la va incrementar als aeroports principals. Aquest moviment intentava donar resposta als problemes d'economies de densitat que patia la companyia i a la debilitat de la demanda després de la crisi financera del 2008.

Paral·lelament, durant els últims anys l'aeroport de Barcelona ha estat un dels aeroports europeus que ha experimentat un creixement més important. Així, l'any 2016 va gestionar 44,2 milions de passatges, i amb aquesta xifra es va aproximar al seu límit de capacitat que, segons el gestor aeroportuari Aena, en aquests moments es

troba en 55 milions. Per la seva banda, l'aeroport de Girona té una capacitat declarada de 7,2 milions de passatgers, cosa que li proporciona un marge important de creixement (vegeu la taula).

>> *Passatgers i capacitat declarada segons el Documento de Regulación Aeroportuaria (Dora) 2017-2021.*

	Passatgers 2016	Capacitat declarada 2016	Capacitat disponible 2016
Barcelona	44.154.693	55.000.000	14 %
Girona	1.664.763	7.200.000	77 %
Reus	817.611	1.600.000	51 %
Total	46.637.067	63.800.000	22 %



PERE DURAN

>> *Passatgers fent cua a l'aeroport de Girona*

Pel que fa a la naturalesa del trànsit del sistema aeroportuari català i de Girona, és important destacar dues coses. En primer lloc, tant els estudis d'Aena (enquesta EMMA) com els estudis de la Universitat de Girona demostren que el destí final de la majoria dels passatgers que arriben a l'aeroport de Girona és Barcelona. En segon lloc, el trànsit de passatgers al sistema aeroportuari català es caracteritza pel fet que és majoritàriament d'origen-destí (passatgers que inicien o acaben el seu viatge a un dels aeroports catalans) i que utilitza línies aèries de baix cost. Només el 7 % dels passatgers de l'aeroport de Barcelona són de connexió i utilitzen aquest aeroport com a aeroport de trànsit en el seu viatge cap a un altre destí.

Girona té més potencial

Així doncs, en un context de capacitat limitada a l'aeroport de Barcelona i considerant que el trànsit del sistema aeroportuari català és, en la seva majoria, d'origen-destí, i que una proporció dominant dels passatgers de l'aeroport de Girona tenen com a destí final Barcelona, Girona podria tenir l'oportunitat d'augmentar la seva contribució al sistema aeroportuari català i de donar suport al conjunt de Catalunya.

Des de la Universitat de Cranfield i la d'Edimburg recentment vam realitzar l'estudi *Looking into the future: Increasing the contribution of Girona Airport to the Catalan Airport System* ('Mirant el futur: incrementant la contribució de l'aeroport de Girona

>> Indicacions per anar a l'aeroport de Girona - Costa Brava.



dossier L'AEROPORT DE GIRONA, CINQUANTA ANYS D'ALTS I BAIXOS

al sistema aeroportuari català), per a l'Ajuntament de Girona, en el qual vam identificar algunes condicions per aprofitar aquesta oportunitat. Primer, l'aeroport de Barcelona ha de saturar-se per facilitar que el creixement vessi cap a l'aeroport de Girona. Segon, l'accessibilitat a l'aeroport ha de

millorar, ja que aquest sempre ha estat un dels elements crucials d'elecció dels passatgers. I tercer, s'ha de considerar un nou model de taxes aeroportuàries que proporcioni incentius per volar des d'aeroports secundaris com el de Girona. En aquesta peça ens centrem en l'accessibilitat i simulem,

>> *Passatgers recollint les seves maletes.*

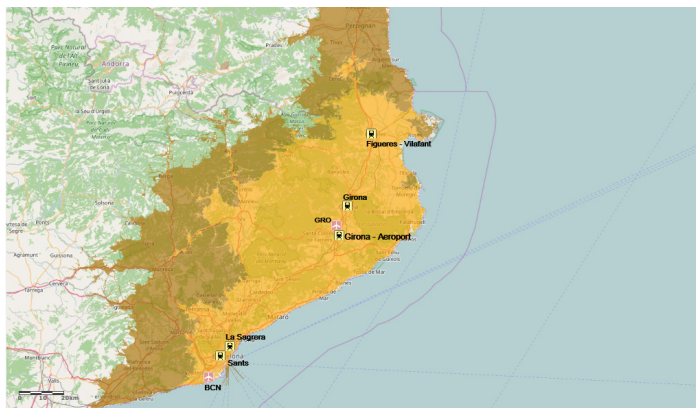


PERE DURAN

Tant els estudis d'Aena com els estudis de la Universitat de Girona demostren que el destí final de la majoria dels passatgers que arriben a l'aeroport de Girona és Barcelona



AENA



Temps de viatge (min)	30	60	90
Àrea km ²	838	6,636 (+12 %)	13,058 (+6%)
Població total (2015)	265,875	5,179,368 (+105 %)	6,208,243 (+4%)

mitjançant sistemes d'informació geogràfica, l'àrea de servei que podria arribar a tenir l'aeroport de Girona si s'hi construís el baixador de la via d'alta velocitat, actualment en estudi, i si fos aprofitat per accedir-hi amb un servei d'alta velocitat des de Barcelona. Per limitacions d'espai, presentem els resultats per al millor escenari estratègic i no entrem en el detall del nivell de servei dels trens (TAV o llançadora).

La connexió d'alta velocitat

Actualment, l'aeroport de Girona té una àrea de servei de menys de 30 minuts amb cotxe bastant dèbil, amb poc més de 265.000 habitants. La majoria de la població se situa a menys de 60 minuts (2,5 milions) i 90 minuts (5,9 milions) de l'aeroport. La connexió amb tren d'alta velocitat (vegeu el mapa) permetria augmentar de manera significativa la població dins de l'àrea de servei, especialment a la distància de menys de 60 minuts, que augmentaria de 2,5 a 5,1 milions de persones, ja que Barcelona i part de l'àrea metropolitana quedarien dins la isòcrona de 60 minuts.

A més a més, això també permetria incrementar d'1,6 a 4,3 milions les persones que tindrien tant l'aeroport de

Barcelona com el de Girona a menys de 60 minuts. Aquest és, doncs, un altre avantatge important, ja que més població podria beneficiar-se de poder escollir entre tots dos aeroports i la seva oferta, i s'incrementaria així la competència entre els aeroports.

En conjunt, millorar l'accessibilitat a l'aeroport de Girona faria augmentar de manera significativa el seu atractiu i, en conseqüència, s'incrementaria l'àrea i el nombre de ciutadans als quals dona servei i, especialment, l'aeroport es convertiria en una opció realista i convenient per a la gent amb origen o destí a Barcelona.

El benefici per a la població de Girona també seria important, ja que l'aeroport podria proveir una oferta que d'altra manera, únicament amb la demanda generada localment, no podria ser sostinguda. I no només això: molta més població podria tenir tots dos aeroports a una distància pròxima.

Pere Suau-Sanchez és professor de la Universitat de Cranfield (Regne Unit). **Augusto Voltes-Dorta** és professor de la Universitat d'Edimburg. Són autors de l'estudi *Looking into the future: Increasing the contribution of Girona Airport to the Catalan Airport System*.

>> **Mapa de població dins les àrees de servei de l'aeroport de Girona per a 30, 60 i 90 minuts de viatge combinant TAV i cotxe.** Font: *Cranfield-Edinburgh Analysis, ArcGIS Online, INE.*

Per saber-ne més

SUAU-SANCHEZ, Pere; VOLTES-DORTA, Augusto. *Looking into the future: Increasing the contribution of Girona Airport to the Catalan Airport System* [en línia]. Cranfield: Cranfield University; University of Edinburgh Business School: Ajuntament de Girona, 2017. <<http://www.girona.cat/transparencia/docs/informes/GironaProject-Cranfield-Edinburgh.pdf>> [Consulta: 21 novembre 2017].

Millorar l'accessibilitat a l'aeroport de Girona faria incrementar el nombre de ciutadans als quals dona servei i el convertiria en una opció realista per a la gent amb origen o destí a Barcelona