

?Territori reclama a Aena més inversió a l'aeroport de Girona i un canvi de taxes i bonificacions

El Departament carrega contra el gestor aeroportuari i diu que el tancament de la base no implicarà que Ryanair deixi d'operar vols



L'aeroport de Girona, en una imatge d'arxiu | ACN

El Departament de Territori reclama a Aena més inversió a l'aeroport de Girona, un canvi de la categoria que ocupa en les tarifes d'arribada i una bonificació del 20% a les de sortida perquè considera que la de Vilobí d'Onyar (la Selva) és una terminal "estacional". El conseller Damià Calvet ha dit durant la compareixença a la comissió de Territori que només així es podrà arribar a una gestió descentralitzada de l'aeroport i fer-lo més competitiu.

Calvet ha carregat contra el gestor aeroportuari a qui ha acusat de només "parar la mà" i no vetllar pels interessos del territori. El conseller també ha insistit que el tancament de la base de Ryanair no suposarà que deixi d'operar vols i que els compromisos de promoció establerts s'hauran de complir. A més, Calvet ha anunciat que demanaran una reunió a tres bandes amb Aena i Ryanair per abordar-ho.

Calvet ha detallat en la seva compareixença a la comissió del Departament que l'aeroport de Vilobí ocupa la cinquena posició en el rànquing de tarifes que s'hi apliquen en concepte d'arribades i que es calcula en funció de les tones. Una situació que, segons ha dit, el situa a la penúltima posició de la categoria, just per sobre de l'aeroport de Santiago, amb més passatgers. Segons Calvet,

Girona hauria d'estar a la categoria cinc per situar-se en primera posició. "En arribades, no està on li pertoca", ha dit.

A tall d'exemple, el conseller ha remarcat que a Girona es paguen uns nou euros de taxa per passatger en aterratges mentre que en altres aeroports europeus de característiques similars, la xifra se situa entre els dos i tres euros.

D'altra banda, el conseller també ha manifestat que en el sistema tarifari de sortida, que es calcula en funció del nombre de passatgers, Girona està a la categoria que "li correspon" però que, en canvi, a alguns aeroports que es consideren "estacionals", a l'hivern se'ls apliquen bonificacions del 20% a les taxes i que això no passa amb Vilobí. En aquest sentit, Calvet ha insistit que la pròpia companyia i els sindicats han manifestat en reiterades ocasions el handicap que suposa assumir aquests costos a l'hivern. Per això, ha reclamat que se'ls apliquin les mateixes condicions.

Amb tot, però, el conseller ha carregat contra Aena i el seu model de gestió, i l'ha acusat de "parar més a mà" que de vetllar pel territori. Calvet ha apuntat directament a aquest model com a origen del problema i ha dit que la Generalitat aposta per una gestió connectada, "descentralitzada" i que Girona i Reus siguin la quarta pista del Prat.

A més, ha dit que l'obertura de la nova terminal T1 de l'aeroport de Barcelona l'any 2010 va implicar dotar de més capacitat el Prat, que estava "al llindar de la saturació" i que, malgrat la voluntat de la Generalitat de promocionar el de Girona, no es va aconseguir perquè les tarifes van ser pràcticament les mateixes als tres aeroports (Barcelona, Girona i Reus).

"Aena hauria d'haver fet una gestió diferenciada de les tarifes", ha insistit, tot afegint que el gestor aeroportuari "no pensa en el territori, sinó en fer caixa". Calvet ha admès, però, la gran dependència que Girona té de Ryanair, que monopolitza més del 90% del trànsit.

Malgrat això, Calvet ha explicat que des del 2003 i fins al 2018 s'han invertit a Girona en programes de promoció 66 milions d'euros (MEUR) i que, d'aquests, 37,6 MEUR els hi ha destinat la Generalitat a través de diversos departaments. D'altra banda, ha dit que un estudi d'impacte econòmic del 2017 xifra en 506 MEUR l'impacte directe de la terminal, dels quals 218 corresponen a les comarques gironines. Per això, ha defensat els acords de màrqueting que impulsa la Generalitat i que "están oberts a totes les companyies".

En aquest sentit, ha dit que els compromisos que hi ha en marxa per aquest any i que acaben el març del 2020 s'hauran de complir i que el tancament de la base de Ryanair no implicarà que deixi de fer-hi vols.

"No farem la feina d'Aena"

Tot i això, ha remarcat que no faran la feina d'Aena. "El que no farem és pagar a Aena a través dels acords de promoció", ha dit. "Però tampoc cedirem al xantatge de Ryanair si el que "pretenen és que augmentem les nostres subvencions i que la reducció de costos operacionals a l'hivern vingui via acords de la Generalitat, s'equivoquen", ha afegit. També ha dit que no els consta que hi hagi cap ERO en marxa però que estaran atents. "No en deixarem passar ni una i, per ara, ja hi ha una sanció", ha remarcat.

Finalment, ha anunciat que demanaran una reunió a tres bandes en els propers dies on Aena i Ryanair s'asseguin per abordar-ho.

L'oposició, crítica amb el conseller

En el seu torn d'intervencions, les forces de l'oposició han criticat que el conseller hagi carregat contra Aena i no contra el model de companyia de Ryanair. Per la seva banda, els diputats de

Catalunya en Comú Podem i la CUP, David Cid i Natàlia Sánchez, respectivament, han fet especial incidència en la contaminació que suposen l'augment dels vols. "Lucena (el president d'Aena) vol més ciment i més CO2", ha criticat Cid, que ha avisat que "sempre serà més atractiu l'aeroport del Prat que Girona i Reus".

El diputat de Catalunya en Podem també s'ha preguntat "quin sentit" té les aportacions d'uns 4 MEUR en una companyia "que no respecta el dret de vaga" i que "opera fins i tot semblant pirates i corsaris aeris".

Un model *low cost*

Sobre aquesta qüestió, Sánchez s'ha preguntat per quin motiu ha estat "positives" les aportacions que ha rebut Ryanair en concepte de campanyes de màrqueting i ha lamentat que la companyia porta un model de turista *low cost* en un sector turístic *low cost* i que té conseqüències en altres àmbits, com per exemple en el dret en l'accés de l'habitatge.

També ha reiterat la necessitat de buscar una alternativa laboral per als treballadors de la base afectat que sigui de "qualitat". "En un context d'emergència climàtica és absurd continuar engreixant aquest sector", ha afegit.

Pel que fa el diputat del PP Santi Rodríguez també ha lamentat que el conseller hagi "atribuït tots els mals a Aena" i ha carregat contra el model de Ryanair, que "utilitza els sectors per fer xantatge".

El diputat del PSC Jordi Terrades ha reclamat a Calvet que parli amb Aena, de qui ha dit que tenia inversions previstes properes als 6 MEUR en els PGE que no es van aprovar aquest any al Congrés, per buscar la "millor política per a les infraestructures aeroportuàries" i ha assenyalat que en tot cas la companyia no ha anunciat la cancel·lació de rutes sinó de la base, el què afectarà probablement els primers i els darrers vols del dia perquè els avions no hi faran nit.

Una infraestructura "importantíssima"

El diputat de Ciutadans, Héctor Amelló, ha dit que cal fer més atractiva la demarcació de Girona com a destí turístic, generant l'interès d'empreses i la creació de llocs de feina. Amelló ha afirmat també que es tracta d'una infraestructura "importantíssima" per a la demarcació i ha criticat que les explicacions de Calvet no serveixin per calmar els ànims. "Ens ha parlat molt sobre el que s'ha fet en els últims dies però poc sabem sobre quina serà la solució al problema. Els treballadors i els ciutadans seguiran amb la incertesa", ha dit.

Ciutadans també ha mostrat la seva preocupació pel futur laboral dels treballadors de la base de Girona i s'ha preguntat quines altres actuacions s'han dut a terme per atraure altres companyies al marge de Ryanair.