



Carles Mallart
Empresari

DEIXEM-LOS LES CLAUS (III)

Cal·lia identificar el problema: 1. Aeroport del Prat, Barcelona i el seu centralisme i 2. AENA i la gestió i/o la propietat de l'aeroport de Girona.

Ara toca aportar solucions imaginatives. AENA vol posar en marxa ara la inversió de 30 milions d'euros del Pla director 2006 de l'aeroport, i ens sembla una broma de mal gust.

Que venen eleccions quan hi ha l'amenaça real que ens quedarem amb un aeroport buit i marginal? L'aeroport de Girona té un deute comptable aproximat d'uns 120 milions d'euros, l'equivalent al que valen dos avions nous (un endeutament que ja ve d'anys).

Qui diu que hem d'assumir la totalitat dels deutes? I els beneficis astronòmics dels últims anys

d'AENA a l'aeroport? I el deute històric de l'Estat amb Catalunya? I l'espoli fiscal a Catalunya de 60 milions d'euros al dia? Es podria fer una solució similar a un «quita y espera» del deute del 80% mínim i a més una moratòria important, descompte a la baixa amb actius amortitzats, deute inclòs. La gestió i/o la propietat de l'aeroport de Girona cap a la Generalitat és imprescindible. Si es continua amb la situació actual indefinidament, aquest deute amb l'Estat mai desapareix-

xerà.

Ryanair fa uns vuit anys que opera a Vilobí, i els primers sis anys, mentre no va existir la T1 de Barcelona, tot van ser silencis, complicitats, conformitats dissimulades, amb subvencions simbòliques entre els 3,5 i 4 milions d'euros a l'any i anar creixent amb nombre de viatgers. Un cop van veure lliure la T2 del Prat, amb la complicitat de Barcelona se'ls va eixamplar el cor i «demana que demanaràs», primer 7,5 milions d'euros l'any per cinc milions de viatgers, i darrerament ja són 15 milions d'euros a l'any per tres milions de viatgers. Totalment inassumibles, això voldria dir taxes gratis. Doncs hem de donar la volta al problema. Eliminar les subvencions i deixar-los les claus de l'aeroport a Ryanair i que ens inundin de viatgers, que

si volen, poden. Com ho fem? Doncs si tinguéssim la gestió i/o propietat de l'aeroport, fent una concessió a mida (vestir el sant), en base als mèrits de Ryanair dels últims anys (que hi són), i crear una empresa mixta de gestió de l'aeroport, en el qual, la Generalitat en tingués un 20%, per un seguiment i control, a més de la potestat de posar els preus de les taxes dels aeroports de Catalunya amb sentit de país, i Ryanair el 80% restant. Això seria inviable per exemple a Barcelona, on operen més de 100 companyies. Però el de Vilobí no és un aeroport normal, quan un 95% del trànsit de l'aeroport és aportat per una companyia, un cas únic a Espanya. Per tant, solucions imaginatives, úniques, exclusives i trencadores. A grans mals, grans remeis.

Un cop aconseguit això, actuar amb taxes reduïdes i un benefici raonable o simbòlic per a l'aeroport. Fins ara Ryanair pagava unes taxes de 25 milions d'euros l'any per 5 milions de viatgers, i rebia unes simbòliques subvencions. L'aeroport tenia uns beneficis desproporcionats. Amb la gestió directa de l'aeroport per la Generalitat i en un sentit de país, tot entraria en situació de normalitat, tot allò de més serà deixar ciement a la gent de la petita Florència (Girona) i els de la petita Suïssa (comarques gironines), tots «cardats», com es diu vulgarment. Més endavant i quan baixi el temporal de la crisi ja procurarem portar altres companyies, amb altres solucions imaginatives, que hi són.

Podem fer més coses de moment? Sí.