GIRONA NOTICIES.COM
+ Periodisme

Paneque reclama compromís a l'Ajuntament i la Diputació per impulsar la comercialització de l'aeroport.

Política | 30/12/2014 | 17:44

La candidata i portaveu socialista proposa que l'aeroport recuperi la seva condició de zona d'entrenament.

La candidata i portaveu socialista proposa que l'aeroport recuperi la seva condició de zona d'entrenament; que s'hi doni valor al Punt d'Inspecció Fronterera i es posiciona a favor d'una aposta decidida per potenciar-lo com a centre de mercaderies complementari als aeroports de Barcelona i Vitòria.

L'aeroport Girona-Costa Brava recuperarà els índex de trànsit de passatgers que necessita l'economia gironina a través d'un programa ambiciós de comercialització, a través de la participació conjunta de l'Ajuntament i la Diputació, per atraure l'interès de les companyies que operen a Europa com a centre d'operacions estratègic al triangle que formen Perpinyà, Saragossa i Girona. És una aporta estratègica essencial, en opinió de Sílvia Paneque, que exigeix el compromís de l'Ajuntament de Girona i la seva implicació per exigir que la Generalitat moduli la política aeroportuària que beneficia els aeroports de Barcelona-El Prat i Alguaire en detriment del de Girona. "Per nosaltres és clau assegurar la promoció econòmica de la nostra ciutat perquè la demarcació de Girona i, per tant també la ciutat, creix per sota de la mitjana catalana. Ja hem dit en d'altres ocasions que és important considerar el turisme com una de les principals industries de la nostra ciutat", ha valorat en roda de premsa la candidata Sílvia Paneque.

El triangle Saragossa-Perpinyà-Girona té un potencial de 16.000.000 de passatgers. La proposta del PSC és que Girona n'hauria de captar els vols europeus mitjos (d'entre 150 i 200 passatgers) oferint, a més de la pròpia oferta turística, un valor estratègic geogràfic que convencés les companyies per situar el seu centre d'operacions a Girona amb l'argument de l'estalvi de combustible. L'avantatge del combustible i la situació geogràfica té el reforç que l'aeroport de Girona és un equipament ben conservat, de mides ben dimensionades i amb poca necessitat d'inversió en manteniment, malgrat que la torre de control és la més antiga de l'Estat. "És un valor que, just ara que ha sortit un informe d'auditors europeus sobre la sobredimensió dels aeròdroms espanyols amb fons europeus, pren encara més valor", ha matisat la candidata Paneque.

L’aeroport de Girona va ser pioner en l’aposta estratègica a favor de les companyies de baix cost. La irrupció d’aquestes companyies va marcar el creixement dels aeroports que hi van apostar i l’estancament dels que no en van fer cas. El creixement del de Girona va ser notable i el va conduir a les seves millors xifres d’activitat (més de 5,5 milions de passatgers el 2008). Davant d’aquesta situació, altres aeroports es van afegir a aquesta tendència. Especialment el de Barcelona, que va entrar en competència amb el de Girona oferint taxes més avantatjoses. “La Generalitat va permetre aquesta competència a partir d’una política que ha erosionat la rendibilitat de l'aeroport Girona-Costa Brava perquè prioritza la rendibilitat d’El Prat i Alguaire un aeroport que, recordem-ho, no cobra taxes a les companyies que hi operen. La situació persisteix amb la connivència de l’Ajuntament de Girona. En aquestes condicions de clar descens del trànsit de passatgers, l’aeroport de Girona pot quedar arraconat a la condició d'aeroport de temporada, pas previ a la seva mort”, analitza Paneque, que lamenta també la falta d’interès d’Aena en l’aeroport, el qual gestiona com un més de la seva xarxa.

La candidata socialista proposa que l'aeroport de Girona-Costa Brava recuperi la seva condició de zona d'entrenament - fins ara s'han denegat sol·licituds en aquest sentit de les companyies Condor i Lufthansa-; que es doni un nou impuls al Punt d’Inspecció Fronterera i una aposta decidida a favor de potenciar l'aeroport de Girona-Costa Brava com a centre de mercaderies amb la idea que sigui complementari als de Barcelona i Vitòria. “Per això és d’una gran rellevància la comercialització de l’aeroport de Girona davant els directors d’operacions de les diferents companyies amb vols europeus i empreses de transport de mercaderies. Demanem a l’alcalde Puigdemont que actuï amb urgència i de manera conjunta amb el patronat, diputació, cambra de comerç i sindicats per tal d’evitar la deriva de l’Aeroport de Girona amb totes les conseqüències negatives que se’n poden derivar en termes econòmics i d’ocupació”, reclama la candidata del PSC, que veu totalment necessàries les polítiques a favor de l’Aeroport per aturar la reacció en cadena que provoca la pèrdua de trànsit de passatgers amb les conseqüències que té en particular sobre la ciutat de Girona i la seva economia.

L’Ajuntament de Girona destina actualment 205.100 euros del pressupost a la promoció turística de la ciutat. Malgrat aquesta inversió les dades d’ocupació hotelera a Girona baixen segons tots els estudis –de l’INE, de l’Idescat i de l’observatori de l’UMAT-. L’anàlisi de les dades posa llum sobre dos efectes preocupants: la caiguda lenta de les pernoctacions de turisme estranger a la ciutat de Girona ;i l’estacionalització d’aquestes pernoctacions amb caigudes de fins el 50% en el primer i el quart trimestre de l’any.

De fet, l’estiu del 2012 el sector hostaler advertia de fortes caigudes d’ocupació hotelera, que van ser del 76.7% el 2008, i del 45.8% el 2011. En aquest sentit, un estudi del BBVA fet públic aquest

estiu passat, determinava que un altre dels factors que expliquen el menor creixement de l'economia gironina és la lenta recuperació del sector turístic. L'estudi destaca que, mentre que a d'altres demarcacions catalanes ja s'han assolit xifres d'abans de la crisi, a les comarques gironines això no ha estat així i les perspectives no apunten a una variació substancial en el curt termini. A tall d'exemple, cita el descens de passatgers de l'aeroport de Girona.

Segons el web d'Aena, a l'aeroport de Girona hi operen 10 companyies. Només dues (Ryanair i Wizzair Ucraïna), i d'aquestes dues essencialment una (Ryanair), tenen vols regulars durant tot l'any, que suposen uns 70 moviments setmanals. Set companyies, de vols regulars i vols xàrters, operen estacionalment a l'aeroport de Girona amb entre un i tres vols per setmana entre abril i octubre. L'aeroport tancarà l'any 2014 amb dades inferiors a les de 2004. A l'octubre, el trànsit de passatgers per l'aeroport era lleugerament superior als 2.000.000

Autor: Redacció

https://gironanoticies.com/noticia/31206-paneque-reclama-compromis-a-lajuntament-i-la-diputacio-per-impulsar-la-comercialitzacio-de-laeroport.htm