

RUTAS



Los aeropuertos secundarios catalanes operan por debajo de sus posibilidades. Tradicionales puntos de llegada de turistas europeos hacia las costas catalanas, ambos tienen pendiente explotar los viajeros de salida.

Girona y Reus, pistas de bajo rendimiento

MARIO SASOT
Zaragoza

Los aeropuertos de Girona y Reus, que ya experimentaron un elevado crecimiento en su actividad a finales de los noventa con la irrupción de las líneas aéreas de bajo coste, podrían llegar a triplicar y sextuplicar, respectivamente, su número de usuarios si se aprovecharan al máximo sus infraestructuras y mejoraran las comunicaciones intermodales en su entorno.

Éstas son algunas de las conclusiones de un estudio realizado por tres equipos de investigación de las universidades de Lleida, Castilla-La Mancha y Zaragoza. El trabajo, coordinado por el profesor de la Universitat de Lleida Jordi Martí Henneberg, recoge datos sobre el volumen de tráfico de viajeros y mercancías de los 29 aeropuertos secundarios españoles entre 1995 y 2005. El estudio concluye que más de la mitad de estos aeropuertos tienen gran capacidad de crecimiento y de impacto económico en sus respectivas áreas de influencia en los próximos años.

Para lograrlo, propone desarrollar fórmulas adecuadas a la especificidad económica y social de cada uno, la creación de nuevos servicios tecnológicos, fomentar la competencia entre operadores de bajo coste en un mismo aeropuerto, promocionar actividades relacionadas con el mundo de la aeronáutica y mejorar su accesibilidad. "Gi-

rona ha pasado de tener un millón de pasajeros en 1995 a tres millones y medio en el 2005. Pero por sus infraestructuras, potencial y recursos humanos y técnicos, podría alcanzar los 11 millones de viajeros anuales si aprovecharse más sus recursos turísticos, industriales y de servicios", explica Martí.

Lo mismo ocurre con el aeropuerto de Reus, que con un millón de viajeros anuales, mejorando su eficacia, podría llegar a los seis millones. "Cuando la segunda esta-

Según un estudio de eficacia, Reus y Girona podrían ser la 'cuarta pista' de aterrizaje de El Prat

ción del AVE dé servicio a este aeropuerto, podrá ser tan cómodo coger vuelos internacionales desde Barcelona como desde Reus", explicaba Javier Tapiador, de la Universidad de Castilla-La Mancha, coautor del estudio.

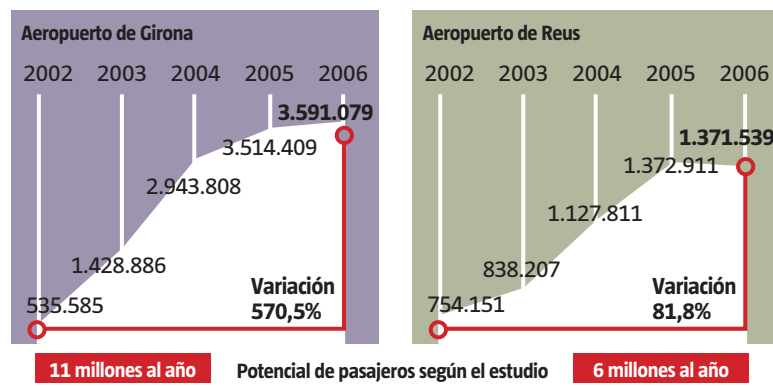
"Como a todos los aeropuertos del área mediterránea, su crecimiento se lo ha dado el turismo procedente de Europa, pero falta explotar las posibilidades del viajero de salida, aprovechando la llegada del AVE y la red de autopistas que estos aeropuertos tienen", argumenta Martí. Para aumentar el consumo interno de este tipo de ae-



JORDI RIBOT / ARCHIVO

Instalaciones del aeropuerto de Girona, situado en la localidad de Viloví d'Onyar

Evolución de viajeros anuales en dos aeropuertos que operan por debajo de sus posibilidades



FUENTE: Aena

Anna Monell / LA VANGUARDIA

ropuertos deberán, según este estudio, aprovechar el posible colapso de los aeropuertos de gran capacidad, en este caso el de Barcelona. "Reus y Girona pueden convertirse en la cuarta gran pista de aterrizaje del aeropuerto de El Prat", decía gráficamente Ángel Pueyo, coordinador del equipo de estudio de la Universidad de Zaragoza.

Todas estas medidas, a tenor de los autores del trabajo, deben tomarse con carácter de urgencia an-

te la situación actual de clara desaceleración del crecimiento del sector de las líneas aéreas de bajo coste, que ha pasado de un 67% en 1998 al 13% en el 2004 y se prevé que se estabilizará en un 10% en los próximos años.

El estudio establece diferentes niveles de posibilidad de crecimiento de estos aeropuertos atendiendo al número de población a la que pueden dar servicio (se propone como referencia la existente

en un área 75 kilómetros a la redonda) y las expectativas de crecimiento económico y de mejora de infraestructuras de esa zona.

Los aeropuertos que cuentan con un mayor potencial de crecimiento, "si aprovechan los recursos turísticos, industriales y de servicios de sus áreas de influencia", son, además de los catalanes de Reus y Girona, son los de algunas capitales de interior con perspectivas de mayor proyección internacional, como es caso de Zaragoza, Alicante, Bilbao, Granada, Jaén, Santander, Valencia y Vitoria. Entre los que desarrollan plenamente su potencial, y por tanto sus expectativas de crecimiento son mínimas, se encuentran los de Barcelona, Madrid, Málaga y Sevilla.

Los autores del estudio, en palabras de Pueyo, condicionan el futuro crecimiento de estos aeropuertos "a la acción decisiva de la iniciativa privada y de las instituciones políticas, que tienen que apreciar que los aeropuertos secundarios son un importante factor de desarrollo y compatibles con otros medios de transporte como el AVE o el transporte por carretera".●