



L'aeroport de Perpinyà va batre rècords de trànsit l'any 2002 amb més de 600.000 passatgers.

Turbulències a la Llavanera

Inquietud per l'anunci de requalificació de l'aeroport de Perpinyà-Ribesaltes, que esdevindria una senzilla plataforma de serveis aeronàutics. L'Aviació Civil preveu traslladar d'aquí a uns mesos la gestió de l'espai aeri de Perpinyà cap a Montpellier.

La Direcció General de l'Aviació Civil (DGAC) ha iniciat una política de reorganització de l'espai aeri francès que consisteix a centralitzar la gestió del cel en una única torre de control regional. Així, els aeroports més petits passen a dependre dels més grans, com ja és el cas de Besiers (Occitània), sota el control de Montpellier; Figari (Còrsega), que ja depèn d'Ajaccio, o Dinard (Bretanya), pilotat des de Rennes. En la segona etapa d'aquesta reforma la DGAC vol recentralitzar les competències dels aeroports d'Agen, Saint-Étienne i Perpinyà.

Una de les repercussions directes de la desqualificació de la centenària pista de la Llavanera concerneix el personal permanent, que passaria dels catorze enginyers actuals a nou tècnics. Els sindicats dels controladors aeris ja han fet pública una declaració en la qual expliquen la seues inquietuds davant d'aquesta decisió que penalitzaria els usuaris i que tindria greus conseqüèn-

cies per a l'economia nord-catalana. El Consell General va votar una moció en la sessió pública del passat 26 de maig. D'altra banda, el G16, agrupació dels trenta empresaris més importants de la Catalunya Nord, ha llençat una petició de revisió de la reforma, la qual ja compta amb les firmes de Joan Pau Alduy, batlle de Perpinyà; Christian Bourquin, president del Consell General; i Jacques Blanc, president de la regió Llenguadoc-Rosselló.

Petició de conservació de la qualificació d'aeroport. La mobilització del G16 ha provocat la intervenció del prefecte, que va demanar a l'Aviació Civil de retardar una decisió que, en principi, hauria de fer-se efectiva ja aquest mateix mes de gener. El copresident del G16, Raymond Mitjavila, també president de l'Aéro-club de Perpinyà, vol, malgrat tot, mantenir la pressió per salvar el que anomena "el pulmó econòmic" de les terres nord-

catalanes, raó per la qual convocarà una reunió pública el proper 21 de febrer.

Aquesta mesura arriba tot just quan l'aeroport de Perpinyà coneix uns mesos agitats pel ball de les companyies aèries que se succeeixen des de l'any passat sense consolidar-se *in situ*. El primer cas va ser el de la companyia Air Lib, que va fer suspensió de pagaments, cosa que va obligar Air France a tornar-hi per mantenir una línia diària entre Perpinyà i París. Després va ser el torn de la companyia tolosana a baix preu Aeris, ambiciosa –perquè era molt més barata que Air France– però amb molts problemes de comptabilitat. Aeris, de fet, només va durar sis mesos. Finalment, la companyia irlandesa Ryanair va suprimir també la línia Perpinyà-Frankfurt, que només va funcionar un any, i va triar Girona com a seu del sud d'Europa. Les diferències de taxes aeroportuàries entre els estats francès i espanyol expliquen aquesta decisió. Tot i això, la Cambra de Comerç i de la Indústria, encarregada de la gestió de la Llavanera, no pensa que els aeroports de Girona o de Carcassona (que han tingut un 33% més de trànsit el 2003) perjudiquin el de Perpinyà.

La inestabilitat de les companyies aèries franceses (Air Lib i Aeris) pesen molt a l'hora d'explicar la fragilitat i des de fa poc el cert nerviosisme que regna entorn del futur de la Llavanera. L'any 2002 l'aeroport de Perpinyà va batre rècords de trànsit i va superar els 600.000 passatgers anuals. Segons el G16, la Direcció General de l'Aviació Civil intenta frenar l'activitat de la Llavanera des del 2002, data de la polèmica decisió de tancar l'aeroport a la nit. La reducció dels horaris d'obertura va aixecar en el seu moment un fort vent de protestes de diversos sectors de la Catalunya Nord fins que el secretari d'Estat de Transports, Dominique Bussereau, hi va intervenir per aconseguir que el servei als usuaris es mantingués com a mínim fins a mitjanit. Bussereau va haver d'anul·lar una primera decisió de l'Aviació Civil.

Sebastià Girard