

Deu anys del Lleida-Alguaire, l'aeroport que no s'ha enlairat

Les expectatives inicials per a la terminal lleidatana han topat amb una realitat sense vols ni viatgers que ha obligat l'administració a replantejar el model de l'aeroport



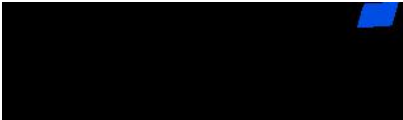
L'aeroport de Lleida amb boira | ACN

El 17 de gener del 2010 s'inaugurava l'Aeroport de Lleida-Alguaire, el primer construït i gestionat per la Generalitat. En aquests deu anys, s'ha constatat que el plantejament inicial pensat en un model basat en l'activitat comercial i el transport de mercaderies no ha acabat reeixint.

Aquesta realitat ha portat el Govern a reorientar la infraestructura amb la implementació en els darrers anys d'una nova estratègia per convertir Lleida-Alguaire en un aeroport encarat a diferents nínxols de negoci que es complementin entre sí però, sobretot, establint una aposta prioritària centrada en els usos industrials vinculats al sector aeronàutic. Actualment, unes 25 empreses estan implantades o utilitzen les instal·lacions de l'aeroport lleidatà les quals donen feina de forma directa a unes 100 persones, i a unes 250 indirectament.

L'Aeroport de Lleida-Alguaire compleix deu anys, un període que ha estat marcat per clarobscur i incerteses en relació amb la viabilitat de la infraestructura. Després de descartar Alfés i altres ubicacions lleidatanes, la Generalitat va acabar apostant per construir l'aeroport a Alguaire (Segrià).

Les obres van començar el 2007 i el projecte va suposar una inversió inicial de més de 90 milions



d'euros, però cal afegir-hi els costos que van suposar l'ampliació de la terminal i altres actuacions de millora que s'hi han fet en aquests anys. L'aeroport compta amb una terminal singular des del punt de vista arquitectònic, així com amb la pista més ampla de tot l'Estat, la qual fa 61 metres d'ample per 2.500 metres de llarg.

Han quedat lluny, però, les expectatives recollides en el Pla director inicial del Govern d'aquell moment que preveïen assolir un trànsit de 395.000 passatgers anuals al cap d'una dècada en funcionament, i el transport de 3.500 tones de mercaderies. El 2019, l'Aeroport de Lleida-Alguaire va registrar un total de 58.614 passatgers, mentre el 2018 van ser 45.532. Pel que fa al transport de mercaderies, l'activitat ni tan sols s'ha acabat posant en marxa. En canvi, s'han superat amb escreix les previsions pel que fa a operacions ja que l'any passat se'n van comptabilitzar unes 30.000, un 400% més que el 2018, en bona mesura per l'activitat relacionada amb les escoles de vol i la formació de pilots.

L'actual secretari d'Infraestructures i Mobilitat, Isidre Gavín, reconeix que els objectius plantejats quan es va planificar l'aeroport, centrats en l'activitat comercial i amb l'expectativa del transport de mercaderies, no s'han acomplert i ho ha atribuït al fet que estaven basats en estudis d'oferta i demanda i de capacitat de generar activitat que no van ser "prou rigorosos".

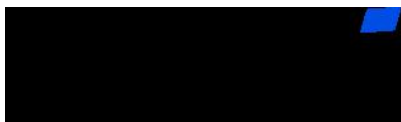
Tot i així, fa un balanç positiu dels deu primers anys de vida de la infraestructura perquè en els darrers anys el Govern "ha aconseguit reorientar l'estratègia de Lleida-Alguaire i convertint-lo en un aeroport productiu".



Imatge d'avions durant un festival Foto: ACN

Segons Gavín, això ha estat possible arran de la implementació d'una nova estratègia per reconvertir-lo en un aeroport encarat a diferents nínxols de negoci i on es complementin diferents activitats però, sobretot, amb una aposta preferent centrada en els usos industrials aeronàutics. Gavín assegura que aquesta estratègia està donant "molts bons fruits" i, actualment, "la plataforma està plena d'aeronaus que fan tasques de manteniment, reparació o desmantellament".

També destaca l'activitat que genera la formació de pilots. En aquest sentit, destaca la instal·lació a l'aeroport lleidatà de l'escola de vol lituana BAA Training, una de les més importants d'Europa del sector. Però, l'aeroport també té acords amb companyies aèries com és el cas de Vueling i Volotea per a la formació dels seus pilots, a banda de l'activitat que hi desenvolupa el Reial Aeri



Club de Lleida.



Imatge d'un avió a l'Aeroport de Lleida Foto: Arxiu

25 empreses i 100 llocs de treball directes

Amb aquesta nova estratègia, l'Aeroport de Lleida-Alguaire ha aconseguit atreure l'interès de 25 empreses de diferents àmbits que hi desenvolupen la seva activitat i que donen feina de forma directa a 100 persones, i a unes 250 indirectament. Des del 2014, diferents empreses com ara Aeronpark o Servitec ofereixen a les instal·lacions de l'aeroport els serveis d'estacionament de llarga durada per a avions, o bé els de manteniment i de reciclatge d'aeronaus els quals han portat a Alguaire avions de companyies com ara Norwegian i Icelandair o, més recentment, un Boeing 747 de la companyia Wamos Air. L'aeroport lleidatà també ha acollit en aquests anys proves amb prototips d'aeronaus i drons, entre altres.

Dos nous hangars i ampliació de la plataforma

Davant la creixent activitat industrial, aquest any està prevista la construcció de dos nous hangars per a empreses, que se sumaran al que ja disposa el Reial Aeri Club de Lleida. Les obres es troben en una fase incipient, després que recentment s'hagi començat a remoure terra. D'altra banda, Aeroports de Catalunya està tramitant el projecte per ampliar la plataforma per tal d'ampliar la capacitat d'aquesta per poder acollir l'estacionament de més aeronaus.

Pel que fa a la viabilitat, Isidre Gavín assenyala que la principal prioritat és que l'aeroport tingui un impacte al territori amb les diferents activitats que s'hi porten a terme, més enllà de poder equilibrar el balanç de comptes de la infraestructura. Tot i això, assegura que el Govern "no renuncia a assolir aquest equilibri i l'autofinançament". En aquest sentit, destaca que el dèficit s'ha anat reduint en els darrers exercicis i posa de relleu que el 2019 "s'haurà donat un nou pas important a l'hora d'equilibrar ingressos i despeses".



Imatge del Boeing a Alguaire: Autor: cedida

Escenari de proves, festivals i de rodatges

Altrament, Lleida-Alguaire també s'ha convertit en els darrers anys en l'escenari de fires relacionades amb el sector aeronàutic i de festivals aeris com és el cas de la Lleida Air Challenge i de La Festa del Cel.

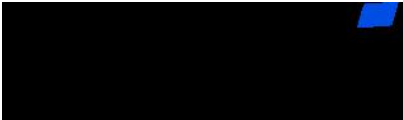
Les instal·lacions de Lleida-Alguaire s'han convertit també en plató cinematogràfic, amb gairebé una quarantena de rodatges que, fins ara, han generat uns ingressos de prop de 300.000 euros. Hi han enregistrat els seus anuncis principals marques automobilístiques mundials com és el cas de Peugeot, BMW, Renault, Seat, Mercedes, Opel o Ford, però també altres multinacionals com ara Orange o Braun, aquest darrer protagonitzat pel pilot de Fórmula 1, Sebastian Vettel. A més, l'aeroport lleidatà ha estat escenari d'un curtmetratge i de videoclips musicals com ara l'èxit 'Beautiful People' del músic britànic Ed Sheeran.

Aposta inicial per l'activitat comercial i de càrrega

L'aleshores president de la Generalitat, José Montilla, va inaugurar l'aeroport el 17 de gener del 2010, després d'atarterar a Alguaire amb un vol procedent de l'Aeroport del Prat en què també viatjaven altres autoritats i periodistes. El 5 febrer van començar els primers vols regulars a París i Palma de Mallorca de la companyia Vueling. Dos mesos després, Ryanair se sumava a l'oferta amb vols a Frankfurt i Milà.

Al cap d'uns mesos, Vueling va suprimir el vol a París i el va substituir per una connexió de Lleida-Alguaire amb el Prat que pretenia facilitar l'enllaç amb altres destinacions. En no veure acomplertes les seves expectatives i coincidint amb la retallada de les aportacions públiques, Vueling i Ryanair van acabar abandonant el 2011 l'aeroport, de la mateixa manera que havia fet Pyrenair.

Actualment, l'Aeroport de Lleida-Alguaire compta regularment amb l'enllaç amb Palma de Mallorca el qual va acabar assumint Air Nostrum i que s'ofereix dos cops per setmana. S'hi sumen durant els mesos d'estiu les connexions amb Menorca i Eivissa que opera la mateixa aerolínia. Es tracta de tres rutes plenament consolidades i que registren unes bones xifres d'ocupació, segons Gavín.



El secretari d'Infraestructures i Mobilitat posa de relleu el canvi d'estratègia que s'ha seguit en aquest sentit, deixant enrere aquella primera etapa de vols comercials "sufragats amb grans subvencions públiques" i apostant per avions de menor capacitat que assoleixin una demanda suficient. Així mateix, remarca que el Govern no ha abandonat aquest nínxol d'activitat i també manté la porta oberta a ampliar l'oferta actual de vols comercials a l'aeroport lleidatà.



Foto: Oriol Bosch

El Govern aposta per turoperadors que portin esquiadors al Pirineu de Lleida

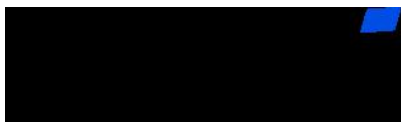
Un altre dels segments de negoci ha estat la turoperació de vols xàrters convertint l'Aeroport de Lleida-Alguaire en base per portar esquiadors als Pirineus. El gener del 2011 van arribar els primers amb el turoperador britànic Neilson, posteriorment s'hi van afegir l'israelià Arkia i el suec Quality Travel.

El 2017, Arkia va abandonar l'aeroport lleidatà. Aquest hivern ha fet el mateix Neilson, el principal turoperador que transportava esquiadors als Pirineus a través de Lleida-Alguaire, arrossegat per la fallida de Thomas Cook, companyia a qui contractava bona part dels seus avions. L'activitat de Neilson va obligar Aeroports de Catalunya a ampliar la terminal per tal de poder acollir els passatgers britànics. Actualment, només Quality Travel manté la turoperació de xàrters per a esquiadors. Tot i això, cal esmentar que la presència de boira a les instal·lacions d'Alguaire ha obligat a desviar nombrosos vols a altres instal·lacions, sobretot a l'Aeroport de Reus.

Isidre Gavín remarca que el Govern ha deixat de considerar la turoperació com una activitat estratègica per a l'aeroport lleidatà, a diferència d'anys enrere davant la infrautilització que tenien aleshores les instal·lacions. Tot i això, el Govern segueix treballant per captar nous turoperadors però centra els esforços en aquells que es comprometen, com en el cas de Quality Travel, a portar bona part del seu passatge a estacions d'esquí del Pirineu de Lleida i no a Andorra com feia Neilson.

Interès d'una empresa dedicada al transport de peces per a l'automoció

D'altra banda, l'aposta per convertir Lleida-Alguaire en una plataforma per a la càrrega de



mercaderies tampoc ha acabat quallant fins al moment. La planificació inicial pretenia orientar l'aeroport al transport de productes agroalimentaris però no es va acabar implementant un cop es va veure la inviabilitat d'aquesta activitat pels elevats costos que suposa la càrrega aèria.

Malgrat això, el Govern no ha descartat mai l'activitat de càrrega i ha seguit promocionant les possibilitats de Lleida-Alguaire en l'àmbit de la logística aèria, segons Isidre Gavín. En aquest sentit, s'han mantingut contactes amb diferents companyies interessades en el transport de productes amb un major valor afegit. Les que estan més avançades són amb l'empresa Flightline, dedicada al transport de peces per a l'automoció, i Gavín confia que la seva implantació pugui materialitzar-se a curt termini.