

# Un aeroport a prova de boira



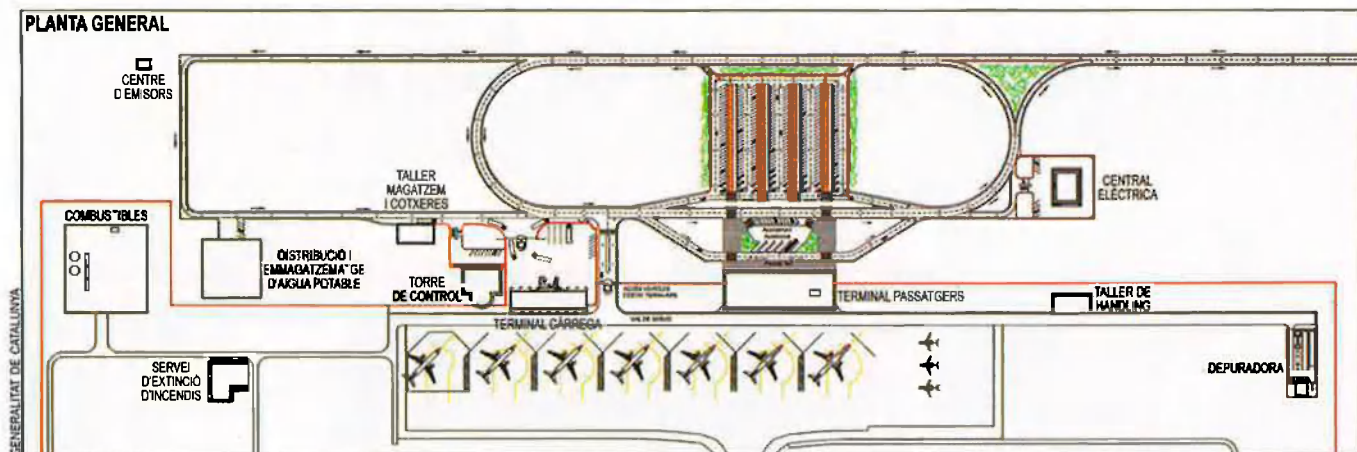
Pasqual Maragall, quan era president de la Generalitat, amb el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, visitant els terrenys de l'Alguaire.

**E**l Govern de la Generalitat de Catalunya instal·larà equips de navegació a l'aeroport d'Alguaire que facilitaràn l'aterratge en condicions de boira i escassa visibilitat, unes circumstàncies climatològiques molt habituals a l'hivern a les terres de Ponent. Després de la polèmica que ha generat durant molts anys la construcció d'aquesta infraestructura, prevista inicialment a Alfès i desplaçada després a Alguaire per pressions ecologistes, el Govern vol garantir la qualitat d'un servei que constitueix una reivindicació històrica de l'empresariat lleidatà. L'aeroport estarà equipat amb un sistema de navegació per ràdio que facilitarà als avions les maniobres d'aterratge en condicions d'escassa visibilitat, com per exemple la presència de bancs de boira a la pista, una situació ben habitual a la zona. Per dotar la infraestructura d'aquest equipament, el Govern ha modificat el projecte inicial i hi ha afegit el sistema conegut com a ILS (*instrumental landing system*), que es basa

Lleida podrà aixecar el vol després de molts anys de polèmica per la ubicació de l'aeroport. Finalment, Alguaire (a 14 quilòmetres de la capital) s'ha emportat el gat a l'aigua i el que només era un projecte va agafant forma. La Generalitat preveu iniciar les obres enguany i es calcula que quan estigui enllestit podrà operar un trànsit de 400.000 passatgers i de 6.000 tones de mercaderies l'any.

en ones de ràdio per facilitar als avions referències sobre la seva situació respecte a la pista d'aterratge. La boira i la visibilitat reduïda, freqüents a l'hivern a tota la plana de Lleida, tenen una incidència especialment destacada als terrenys d'Alguaire elegits per la Generalitat per fer-hi l'aeroport. Aquesta circumstància va plantejar fins i tot alguns

dubtes a l'hora d'elegir aquestes finques per destinar-les a aquesta instal·lació. Aeroports com els de Barcelona, Palma de Mallorca, la Corunya, Vigo i Santiago de Compostel·la, entre altres, disposen del sistema de navegació ILS. Els sistemes de ràdio que incorpora aquesta tecnologia proporcionen a l'avió referències sobre la seva situació



respecte al centre de la pista i ofereixen orientacions al pilot sobre el recorregut de planatge que ha de seguir la nau per fer l'aterratge. L'ús d'aquest sistema requereix que els avions estiguin equipats per rebre els senyals de les antenes instal·lades a l'aeroport, com també que siguin pilotats per professionals amb formació específica per interpretar aquesta informació.

No és aquesta l'única modificació que ha fet la Generalitat respecte al projecte inicial de l'aeroport d'Alguaire. El passat mes de març va aprovar un primer canvi que va eixamplar la pista dels 30 metres previstos en principi fins a un total de 45 per millorar les condicions de seguretat en les maniobres d'enlairament i aterratge. La segona modificació, incorporada també per raons de seguretat, va allargar la pista en 500 metres fins a arribar als 2.500, tal com havia sol·licitat la Cambra de Comerç de Lleida en conèixer les característiques tècniques del projecte inicial. D'aquesta manera, la pista del futur aeroport lleidatà serà més gran que les de les instal·lacions aeroportuàries de Girona i Reus. Això permetrà utilitzar l'aeroport d'Alguaire a avions amb capacitat per a més de 150 passatgers i amb autonomia per anar a qualsevol punt d'Europa i a la meitat nord del continent africà. Aquest és el cas dels models Airbus 320 i 321 o el Boeing 737, que tenen una autonomia de vol d'entre 5.600 i 7.000 quilòmetres. La Generalitat preveu que l'aeroport d'Alguaire serà de caràcter regional i podrà operar un trànsit de 400.000 passatgers i de 6.000 tones de mercaderies l'any.

El Govern preveu iniciar les obres de l'aeroport aquest mateix any. La Conse-



lleria de Política Territorial i Obres Públiques aprovarà probablement en les pròximes setmanes el projecte definitiu de les obres, una vegada superat el tràmit de les alegacions a l'avantprojecte (n'hi ha una de l'organització ecologista Ipcena i una altra de la Conselleria de Medi Ambient). El procés d'expropiació de les finques de les més de 350 hectàrees afectades per l'equipament es troba a l'espera que els propietaris trameixin a la Conselleria la seva valoració dels terrenys. El Govern ha calculat el preu en uns 2,5 euros el metre quadrat.

Totes les modificacions plantejades per la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques al projecte inicial han estat molt ben rebudes per l'alcaldeessa d'Alguaire, Olga Fransi, que ha destacat la millora en les condicions de seguretat que comportaran aquestes decisions. Fransi va explicar, en conèixer la instal·lació d'un sistema de navegació anti-bòria a l'aeroport, que la inversió en aquest tipus de mesures és molt més important que no pas la construcció d'una terminal de luxe.

Alguaire es va emportar aquesta infraestructura, reclamada durant molts anys pel teixit empresarial lleidatà, des-

prés que la proposta inicial, que preveia fer l'aeroport a Alfès, es desestimés per la forta oposició d'Ipcena i altres organitzacions ecologistes. Alfès tenia tots els números per acollir l'aeroport perquè té una llarga tradició aèria, ja que ha acollit històricament un aeròdrom que figura en totes les rutes de navegació. No obstant això, el fet que en els terrenys que acullen aquest aeròdrom, i en els quals estava previst fer l'aeroport, hi hagués exemplars de l'alondra dupond, un ocell protegit en vies d'extinció, va portar els grups ecologistes a oposar-se enèrgicament a la construcció de les instal·lacions aèries en aquesta localitat, ubicada a mitja dotzena de quilòmetres de la capital del Segrià. Finalment el Govern va decidir canviar la ubicació de l'aeroport davant la forta oposició ecologista i va escollir Alguaire després de plantejar-se diverses localitats, la majoria ubicades en un radi d'uns vint quilòmetres de Lleida, tot i que també es va plantejar alguna opció més allunyada, com la de Cervera. Curiosament, una vegada que ja s'ha descartat l'opció "natural" d'Alfès i s'ha tirat endavant la decisió de fer la infraestructura a Alguaire, els ornitòlegs han constatat la desaparició definitiva de l'alondra dupond dels terrenys de l'aeròdrom. Ara, però, ja es massa tard per replantejar-se la decisió, presa pel Govern de la Generalitat per atendre les fortes pressions que el teixit empresarial lleidatà, amb la Cambra de Comerç al davant, va fer per aconseguir l'aeroport, molt necessari, al seu parer, per millorar les perspectives econòmiques i d'inversió de les empreses de Ponent.

*Anna Sàez*