



DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Panoràmica de l'aeroport de l'Alguaire, inaugurat el gener del 2010

Castelló acaba d'inaugurar un aeroport privat que ha requerit un rescat amb diners públics. Mentrestant, Lleida malda per fer valer la seua aposta pel transport aeri.

La convocatòria ja volta pel Facebook i tot fa pensar que la cita serà ben esbojarrada. El 25 d'abril a la matinada hi ha convocada una gran festa *rave* a les pistes d'aterratge de l'aeroport de Castelló, inaugurat el 25 de març. La festa s'ha convocat en vista de la constatació que les instal·lacions no podran entrar en funcionament fins d'ací a uns mesos —perquè manquen els permisos pertinents. El president de la Diputació, Carlos Fabra, va justificar l'acte d'obertura prematur: “Diuen que som bojos per haver inaugurat sense avions. Aquest és un aeroport per a les persones. Per això, a partir d'avui i durant un mes i mig, qualsevol ciutadà podrà caminar per la pista d'aterratge, cosa que no podrien fer si hi haguera avions.” Hi ha qui s'ho ha pres al

Aeroports amb vent contrari

peu de la lletra. D'ací ve, doncs, la convocatòria festiva del 25 d'abril a la matinada. Més de 7.000 persones ja han confirmat l'assistència a aquesta “alegre jornada festiva”, on tothom és convidat a fer barbacoes, muntar disco-mòbils, fer volar el catxerulo o menjar-se la mona.

Si bé és possible que la convocatòria no passe de ser una anècdota sorneguera, dóna fe de l'escepticisme amb què l'obertura de les instal·lacions aeroportuàries ha estat rebuda entre una part de la societat de Castelló. En els set anys que s'ha perllongat la construcció d'allò que havia de ser el segon aeroport de capital privat de l'estat espanyol, els responsables públics han estat incapaços de crear i promoure un producte turístic atractiu per als visitants. Castelló —al contrari que Alacant, València i Tarragona— és un territori relativament verge quant a turisme internacional. El 85% dels qui hi passen l'estiu procedeixen de la Península, segons dades de la Cambra de Comerç, i s'hi desplacen amb vehicle propi.

L'aeroport, situat a cavall dels municipis de Bell-lloc i Vilanova, havia de ser la porta d'entrada a un turisme internacional que fins ara ha estat minoritari, però que bé podria sentir-se atret per l'oferta de sol i platja. Els plans inicials del president de la Diputació, que és qui n'ha estat fervorós impulsor, consistien a multiplicar l'esquifida oferta hotelera de les comarques de Castelló (actualment, té 64.000 pla-

ces turístiques, entre hotels, hostals i apartament reglats). Per això, Fabra planificava que el promotor de Marina d'Or, Jesús Ger, estenguera els tentacles per a promoure Marina d'Or-Golf, una megaurbanització entre els termes municipals de Cabanes i Orpesa. Sobre un terreny requalificat de 18 milions de metres quadrats, s'havien de construir 40.000 residències de vacances i hotels amb capacitat per a 7.500 persones. Paral·lelament, s'havia de triplicar el nombre de camps de golf.

Castells a l'aire. Amb totes aquestes dotacions previstes, la Diputació de Castelló i la Generalitat Valenciana es van abocar a construir l'aeroport sota un esquema públic-privat: l'administració —a través de l'entitat Aerocas— finançava les obres —que han costat 151 milions d'euros— i després era la iniciativa privada —mitjançant Concesiones Aeroportuarias, sota la qual s'aixoplugaven Caja Madrid i FCC, Bancaixa, Lubasa, Abertis i PGP— que gestionava la instal·lació en canvi de pagar un cànon. D'acord amb les previsions de Diputació i Generalitat, l'any 2011 hi hauria 720.000 passatgers i 832.000 el 2012. En cas contrari, l'administració indemnitzaria la concessionària amb sis euros per cada passatger que deixara d'aterrar o enlairar-se des de Castelló.

Tot això, hi havia planificat. El problema és que la gran urbanització de Marina d'Or i els camps de golf se'ls ha enduts el vent. Disputes interminables, entrebancs administratius i, darrerament, la crisi han fet que el desenvolupament urbanístic previst se n'haja anat en orris. Avui, Castelló no té un producte turístic diferenciat i consolidat, i això, juntament amb la crisi del model aeroportuari, desunfla l'interès d'operadors i companyies de baix cost que són, al cap i a la fi, els que determinen la viabilitat i la rendibilitat dels aeroports. Això fins al punt que el gener passat Concesiones Aeroportuàries, en vista del nou panorama, va demanar el rescat de la concessió (ells en deien recuperar "l'equilibri econòmic-financer"). Al remat, fa només dues setmanes l'administració hi accedí. D'aleshores ençà, Generalitat i Diputació en són gestores, mentre

“L'aeroport d'Alguaire costa tant com una parada de metro de Barcelona”

Jaume Gilabert (Montgai, Noguera, 1953) és president de la Diputació de Girona.



JORDI PLAY/ARXIU

—Què ha significat per a Lleida posar en funcionament l'aeroport d'Alguaire?

—Ha situat Lleida al món, perquè avui dia el territori que no té aeroport no és una referència internacional. Per a Lleida és una prioritat fer-se conèixer com un actiu turístic relacionat amb els Pirineus i la Catalunya interior. Per a desenvolupar el nostre potencial necessitàvem l'aeroport. Al cap i a la fi, nosaltres som la superfície esquiable més gran de tot l'estat i per a accedir-hi ens feia falta un aeroport de proximitat. A més, Alguaire reequilibra Catalunya, perquè tots els altres territoris tenen el seu aeroport. Cal tenir en compte, per una altra banda, que l'aeroport costa tant com una parada de metro de Barcelona. Lleida representa un terç del territori de Catalunya i crec que el país es pot permetre de tenir una infraestructura d'aquesta mena.

—Pyrenair, Vueling i Ryanair han abandonat o tenen previst d'abandonar l'aeroport de Lleida com a base d'operacions abans d'aquest estiu, quan només Air Nostrum oferirà un vol. Per a un trànsit d'aquesta intensitat pagava la pena de destinar els 95 milions d'euros que va costar l'aeroport?

—En primer lloc, cal dir que durant el primer any de vida l'aeroport ha cobert totes les expectatives que s'hi havien dipositat. S'ha superat de més del 10% el nombre de passatgers previstos a Lleida. En aquests moments, totes les companyies i aeroports pateixen. Per tant, el fet que només una companyia hi operi durant l'estiu ens hauria de preocupar relativament. continua a la pàg. 32 >>

ve de la pàg. 31 >>> De segur que durant els mesos següents se n'hi incorporaran més. Hi ha aeroports on ara mateix no funciona ni un sol vol. Nosaltres, en canvi, durant el primer any ens hem situat dins el rànquing dels aeroports importants de l'estat. Un aeroport no es pot valorar fins que no té deu anys d'existència. Deixem temps.

—Els qui són crítics amb aquesta infraestructura diuen que Lleida és un territori prou ben connectat per carretera i ferrocarril i que potser la inversió en l'aeroport no era la més necessària. Què els diríeu?

—Primer de tot cal demanar-se si els qui fan aquestes crítiques tenen un aeroport prop de casa seva. Nosaltres, des de Lleida, no qüestionem les infraestructures de l'àrea metropolitana de Barcelona, perquè entenem que els calen. És insòlit que es qüestionï una infraestructura que pretén desenvolupar un territori que representa un terç de la superfície de Catalunya. Una infraestructura d'aquestes característiques no fa sinó ajudar al desenvolupament econòmic. Els qui critiquen Alguaire tenen una actitud paternalista cap a nosaltres. Volen un país que no sigui equilibrat, on hi hagi ciutadans de primera i ciutadans de segona. Aquesta gent van a la Catalunya interior el cap de setmana, i la volen tota endreçada, per a, després, diumenge, tornar-se'n a la Catalunya metropolitana, on tenen tots els serveis que desitgen. Les coses no poden ser així.

—Quin futur preveieu per a Alguaire en deu anys?

—Alguaire té l'oportunitat de convertir-se en l'aeroport de referència dels Pirineus, quant a esports relacionats amb la neu i el turisme d'aventura. A més, té moltes possibilitats de càrrega i descàrrega de mercaderies, de manera que pot atendre les necessitats de l'àrea metropolitana. A més podria generar un àrea logística aeroportuària, en el sentit que s'hi puguin reparar avions i que hi hagi indústries relacionades amb l'aeronàutica. Amb aquestes tres branques —comercial, turística i de mercaderies—, l'aeroport té el futur assegurat.

—Teniu un competidor molt a prop, des del punt de vista turístic, a l'aeroport d'Osca?

—Ells fa més temps que tenen obert que nosaltres i en aquest moment no tenen cap vol. Osca no pot competir amb Lleida.

que Concesiones Aeroportuàries manté l'explotació pràcticament dels mateixos serveis i, a més, té cobertes les possibles pèrdues. La factura, per a les arques públiques, serà d'uns 56 milions d'euros durant els primers vuit anys.

Des de Ponent. A 275 quilòmetres de Castelló hi ha Lleida, un territori on ja han experimentat com és de complicat posar en funcionament un equipament d'aquest abast. Després d'anys de reivindicació des dels àmbits socials i empresarials, el gener del 2010 la capital del Segrià va inaugurar l'aeroport d'Alguaire, la primera instal·lació aeroportuària promoguda per la Generalitat de Catalunya, que va esmerçar 95 milions d'euros en les obres de construcció. L'objectiu d'aquesta infraestructura era contribuir a “vertebrar el reequilibri territorial en l'àmbit català, ser un dels motors de l'econo-

Amb l'aeroport, Lleida deixa de ser “el cul-de-sac de Catalunya”, diuen des de la Cambra de Comerç

mia de les Terres de Lleida i ser l'eix de connexió amb els Pirineus”. Durant el primer any de funcionament va registrar un trànsit de 62.000 passatgers, un volum que, a parer de Xavier Fageda, professor del departament d'economia política de la Universitat de Barcelona, no justifica la inversió que s'hi va fer. Des del punt de vista d'aquest expert en transports, es tracta d'una “província amb poca població relativa, massa

a prop de les dues grans ciutats, molt ben connectada per terra i massa lluny de les estacions d'esquí”. Per això, opina, seria convenient de “reconvertir la instal·lació a uns altres usos, com ara l'aviació privada o recreativa, escola de formació, base de bombers, etc.”. D'una opinió semblant és Rafael López-Monné, geògraf i professor de l'Escola de Turisme i Oci a la Universitat Rovira i Virgili (Tarragona). López-Monné, que troba “perversa” la política de subvencions “per a tots els aeroports”, considera que Lleida pot topar amb dificultats per a promoure el seu producte turístic. “Tarragona, al contrari que Lleida —apunta—, tenia un sector turístic important abans d'obrir l'aeroport de Reus. A Lleida, en canvi, no hi ha un producte turístic consolidat” i, per això, “no acabo de veure clar que la Generalitat hi inverteixi tants milions d'euros”.

No pensa igualment Àngel Vidal, president del Patronat de Turisme de Lleida. Si bé admet que “Lleida té la massa crítica que té” i això dificulta de mantenir-hi els vols regulars, té un potencial d'atracció important de turistes durant la temporada alta d'hivern. “Enguany —recorda Montserrat Mínguez, tinenta d'alcalde de l'Ajuntament de Lleida— hem superat de més d'un 30% les expectatives de passatgers que ens havíem marcat al començament”.

Dictadura de baix cost. De moment, però, els gestors de l'aeroport han topar amb la *dictadura* de les companyies de baix cost, que avui dia determinen la rendibilitat d'un aeroport. Pyrenair, companyia creada l'any 2006 amb la intenció de transportar turistes a les instal·lacions d'esquí, va deixar d'operar-hi el febrer passat. Això mateix va fer Vueling, que hi va eliminar la connexions amb Palma i Barcelona el 4 de març. Finalment, Ryanair, que manté un torcebraç amb l'administració catalana per a imposar les seues condicions si ha d'operar als aeroports catalans, ha anunciat que cancel·larà les connexions amb Frankfurt i Milà a partir de l'1 de juny. A partir d'aleshores, durant l'època estival, només hi aterran i s'hi enlairaran avions d'Air Nostrum provinents o destinats a Palma, Menorca i Eivissa.



Carlos Fabra i Francisco Camps, el 25 de març prop passat, durant la inauguració de l'aeroport de Castelló.

Joan Simó, president de la Cambra de Comerç, lamenta la dependència de les companyies de baix cost, però recorda que de cara a la temporada d'hivern d'enguany "som a punt de tancar convenis amb operadors que permetran l'arribada entre 35.000 i 45.000 esquiadors procedents del Regne Unit i uns 30.000 de russos". Només els britànics, recorden des de l'ajuntament, generaran 120.000 pernотacions que fins ara no existien. Des del Patronat de Turisme de Lleida, Àngel Vidal reclama a la Generalitat "que inverteixi el milió d'euros que cal per a adequar la terminal d'arribades a les necessitats dels operadors". En aquest sentit, Vidal és optimista sobre el futur de les instal·lacions, "malgrat les dificultats que ens hem trobat

enguany" i recorda que "el flux de turistes procedents d'Itàlia, Alemanya i Palma ja s'ha notat durant aquesta temporada". "Aquest és un aeroport de futur –apunta Montserrat Mínguez–, que capta i captarà un tipus de turista que no teníem fins ara. El d'Osca fa set anys que funciona i hem registrat unes xifres molt millors que no ells."

Per una altra banda, Joan Simó opina que Lleida "mereixia disposar de l'aeroport" per a deixar de ser "el cul-de-sac de Catalunya". "Aquesta ha estat una infraestructura que reivindicuem de fa molts anys i que millorarà les possibilitats de futur del nostre territori", assegura Simó, que confia que les ampliacions i millores previstes –si bé congelades per la Generalitat des del febrer passat–

òbriguen noves possibilitats de negoci en matèria d'indústria aeroportuària i de transport de mercaderies en el sector agro-pecuari.

Josep Cabré s'ho mira amb una mica més d'escepticisme. El responsable de la Unió de Pagesos a les comarques de Lleida opina que el transport aeri no és competitiu per a la comercialització dels productes agro-pecuaris, "perquè no tenen prou valor afegit". "Ens van vendre fum", assegura Cabré, que opina que els recursos públics esmerçats en l'aeroport "es podien haver invertit en àmbits que hagueren resultat més efectius des del punt de vista del reequilibri del territori català".

Violeta Tena