

EL PAÍS CATALUÑA

LUNES 9 DE MARZO DE 2020

Catalunya@elpais.es | ccaa.elpais.com/ccaa/catalunya.html | elpais.cat

» CAMBIOS EN EL PDECAT

La presidenta del Consell Nacional del PDeCAT, Mercè Conesa, anunció en una entrevista a 'Tot Barcelona' que dejará ese cargo "pronto", cuando el partido inicie la renovación de cargos.

» FALLECE UN MOTORISTA

Un hombre murió ayer al chocar con su moto contra un coche en Montmell (Baix Penedès). El conductor del coche fue detenido por un presunto delito de conducción temeraria y homicidio imprudente.



Un antiguo avión de la aerolínea portuguesa TAP en proceso de desmantelamiento en el aeropuerto de Alguaire. / JAVI MARTÍN

Alguaire inicia su reconversión tras fracasar en vuelos comerciales

ALFONSO L. CONGOSTRINA, Barcelona

El 17 de enero de 2010 un avión de Vueling Airlines procedente de Barcelona aterrizaba en la pista del aeropuerto Lleida-Alguaire. Era el vuelo inaugural de una infraestructura

ra a la que le persigue la polémica. La Generalitat empezó a construir el aeropuerto en plena crisis en el verano de 2007 y, tres años después, tras una inversión de 96 millones de euros, se puso en funcionamiento. Las

previsiones iniciales eran de 400.000 pasajeros al año, pero solo ha contado con una media anual de 38.000 usuarios. Hoy la instalación está reconvertida en centro de mantenimiento y desguace de aviones.

Al desastre de previsión se le unió, el pasado año, la quiebra de la aerolínea Thomas Cook que acercaba hasta Lleida unos cuantos centenares de pasajeros. Hoy, el aeropuerto sobrevive reconvirtiéndose en uno industrial donde mantener, desguazar y arreglar aviones y donde la función principal de una infraestructura de este tipo —mover pasajeros de un punto a otro— ha quedado en segundo plano.

El secretario de Infraestructuras y Movilidad de la Generalitat, Isidre Gavín, reconoce la falta de previsión cuando se inauguró el aeropuerto: "Estábamos cerca de unas elecciones autonómicas y recuerdo que entonces se promocionaba la infraestructura con un mapa donde Lleida estaba en el centro y alrededor varias capitales europeas. Se habló de un objetivo de 400.000 pasajeros anuales. Los primeros vuelos estuvieron cargados de subvención pública, pero enseguida se vio que no había ni población ni turismo suficiente para mantener el modelo de negocio. Se cambiaron los aviones de 180 plazas por aviones de 100, pero durante esta década solo se ha podi-

do consolidar el vuelo Lleida-Palma durante todo el año y las rutas hasta Ibiza y Menorca en la temporada de verano".

Aquel primer año, con esas subvenciones, el aeropuerto tuvo 56.741 pasajeros. Al siguiente, en 2011, registró la peor cifra de pasajeros (27.735). Y esa fue ya la constante hasta 2017. "La baja actividad de la infraestructura pone en evidencia que no ha habido un modelo de gestión —mantiene Gavín. Entonces analizamos las fortalezas del aeropuerto y sus potencialidades. Descubrimos que Alguaire podría convertirse en un aeropuerto nicho donde convivan y se complementen diferentes actividades aeronáuticas y no solo la de pasajeros y turoperadores. Es entonces donde surge la idea de convertirlo en un aeropuerto industrial".

Dentro del concepto de aeropuerto nicho se intentó captar turoperadores, entre ellos Thomas Cook. "Cuando el pasado invierno quebró Thomas Cook ya habíamos diversificado el negocio. Afortunadamente, no nos aportaba un exceso de valor añadido porque una buena parte del pasaje se iba a esquiar a Ando-



Unos operarios trabajan en el interior de una aeronave. / JAVI MARTÍN

rra", se justifica el secretario de Infraestructuras y Movilidad.

Gavín asegura que hoy hay 28 empresas trabajando de uno u otro modo en el aeropuerto con un centenar de trabajos directos y 250 indirectos. "Ahora solo nos interesan los turoperadores si el destino del pasaje es Lleida. Ya no pretendemos que vengan pasajeros, lo que queremos es que vengan empresas", sostiene Gavín.

Entrar hoy en el aeropuerto de Lleida-Alguaire da la sensación de entrar en un espacio de *coworking* del negocio de la aviación instalado en mitad de la nada, en plena llanura de Lleida. La maldición parece que se ha cebado con el Alguaire en esta década, pero las sucesivas crisis han acabado fortaleciendo la instalación: La Generalitat obligó, por ejemplo, al Real Aeroclub de

Andorra-La Seu, preparado para el 23 de abril

El aeródromo de Andorra-La Seu d'Urgell pondrá en funcionamiento el 23 de abril el sistema de GPS que permitirá el aterrizaje de vuelos comerciales. El secretario de Infraestructuras, Isidre Gavín, se enorgullece al asegurar que este será la primera instalación "en el Estado" que disponga de este tipo de tecnología que ya se utiliza en pequeños aeropuertos de montaña europeos. "Con este sistema podrán aterrizar en la Seu aviones de entre 47 y 70 plazas". La actualización tecnológica es una vieja aspiración de la Generalitat, pero también del Gobierno andorrano, que ve el aeródromo como una posible puerta para aumentar la llegada de turistas. El problema es que los aviones que operan mayoritariamente las aerolíneas seguirán sin poder aterrizar en La Seu.

Lleida a trasladarse de Alfès hasta a Alguaire.

La escuela de pilotos lituana BAA vio en esta zona de Lleida un lugar ideal donde formar a sus alumnos. De hecho, en los últimos meses ha instalado incluso un simulador de vuelo. La empresa Aeronpark-Servitec ha diseñado una plataforma al lado de su plataforma de vuelo donde aparcan aviones, se reciclan, se mantienen o se desguazan. La empresa ha visto como aumentaba su negocio gracias a que de octubre de 2018 a marzo de 2019 dos Boeing 737 Max recibieron estrenados sufrieron accidentes fatales y diversas autoridades aéreas mundiales ordenaron la suspensión de todos los vuelos.

Segundo hangar

Norwegian y Icelandair necesitaban un lugar donde aparcar estos aviones y Alguaire se convirtió en el destino. "A estos aviones hay que hacerles el mantenimiento para cuando las autoridades den el visto bueno y estén listos para volar", asegura un responsable de una de las compañías instaladas.

El turoperador sueco Quality Travel acerca durante ocho domingos al año esquiadores a la Vall d'Aran. Además hay una empresa que desarrolla drones de grandes dimensiones destinados al transporte de paquetería y otra que estudia como despegar satélites. Este *coworking* es el aeropuerto industrial del que presume ahora la Generalitat. De hecho, el consejero de Territorio y Sostenibilidad, Damià Calvet, anunció el viernes la construcción de un segundo hangar en un aeropuerto sin apenas pasajeros.