

INFRAESTRUCTURES NOVES COMUNICACIONS

Aquest primer any, els vols s'han limitat a viatges bàsicament turístics (de cap de setmana), de manera que queda per més endavant el transport de mercaderies i els viatges més enllà de l'espai Schengen.



Només els aeroports d'Alacant, Palma de Mallorca, Girona, Tenerife Sur, Màlaga, Gran Canària, Eivissa, Bilbao i Múrcia-San Javier van tancar el 2009 amb resultats positius. Els altres 48 d'Aena ho van fer amb dèficit.

En surten més dels que entren

Els sectors comercial i turístic adverteixen que la majoria de passatgers viatgen fora de Lleida i els que hi arriben no pernocten a la ciutat ni als voltants || Defensen la infraestructura com una oportunitat i destaquen que la inversió és, per exemple, un terç del que va costar Bracons

H. CULLERÉ

LLEIDA | Amb la perspectiva de 12 mesos de vols i nou destinacions directes (de més o menys exit: el de París va ser anul·lat l'estiu passat i el de Barcelona, d'aquí a unes setmanes), els sectors turístic i comercial elogiaven les oportunitats que s'obren des d'Alguaire però adverteixen que hi ha més tendència als viatges fora de Lleida (principalment, de lleidatans) que a l'arribada i estada de passatgers de l'exterior.

El gerent de la Federació d'Hostaleria, Ramon Solsona, afirma que les companyies "han portat gent a Lleida". "Però se n'ha anat més gent que la que ha vingut, i entre aquesta hem constatat que pocs pernocten a Lleida o rodalies", afirma.

Celestí Roca, director general de Viatges Iltrida, assegura que els clients de vols *low cost* "no es queden a Lleida, no generen negoci". A més, afirma que en aquests mesos han pogut fer packs turístics amb Vueling, però no amb Ryanair. "Crec que s'ha elegit malament al subvencionar els vols i no els paquets turístics. Turquia —sosté Roca— és l'únic país del Mediterrani on el turisme ha pujat amb la crisi i ha estat perquè s'ha subvencionat els *tour operators*". Segons Hugo Puigdefàbregas, president de Pyrenair, "dels 60.000 passatgers del primer any d'Alguaire, un 89% són viatgers de sortida. No passa res", afirma, però "la mecànica de venda i promoció del turisme hivernal (període en què opera la companyia) no ha

canviat des de fa quinze anys". Així mateix, Puigdefàbregas defensa una política "decidida" en l'obertura de nous mercats: "El Pirineu de Lleida ha de competir amb destinacions com

MERCATS LLUNYANS

Els hostalers aposten per un canvi de mentalitat que permeti obrir nous mercats

el Caire per guanyar un turista portuguès".

Al sector de la neteja, assenyala el responsable de Pyrenair, hi ha un supòsit que afirma que per cada euro gastat en un forfet d'esquiador en deixa vuit al territori, "i això s'ha de comunicar. Aquesta part del negoci correspon al territori saber a

promoure. No obstant, Luis Fernández, cap de vendes de Ryanair a Espanya, assegura que en el cas de la seua companyia hi ha un equilibri entre el volum de passatgers de sortida i els d'entrada, i atribueix la possible descompensació que es tracta, o no, de vols nacionals. Sigui com sigui, el president de la Cambra de Comerç, el gerent de la Federació d'Hostaleria i d'altres persones consultades desconeixen si hi ha passatgers habituals d'Alguaire que puguin aprofitar els vols per feina. Des del punt de vista turístic, el sector opina que dependrà, en bona part, de la seua pròpia iniciativa generar més flux d'entrada des de l'aeroport. Solsona assegura, en aquest sentit, que "s'ha de fer un canvi radical en la comercialització. Després d'aquest primer any, tots han de veure que això és possible. Cal

obrir un segment nou de clients i fer que les grans agències de turisme ens situïn al mapa". Des del punt de vista laboral, segons assenyalava Joan Ramon Fuertes, responsable de La Caixa a les Balears i usuari de l'aeroport per motius personals, "des del punt de vista dels negocis, seria més interessant un altre tipus d'horaris".

Solsona és el primer que ho apunta: l'aeroport és una oportunitat, i la inversió que ha suposat (uns 90 milions), atacada no poques vegades per poc viable. "Una nimietat". I suggereix, amb altres consultats, una comparació: el túnel de Bracons, de 19 quilòmetres i amb 5.500 vehicles diaris, ha costat 308 milions. I l'autovia entre Berga i Puig-reig (C-16), amb uns 18.500 cotxes a Berga, 234 milions per a 18 quilòmetres.

LES OPINIONS



Joan Ramon Fuertes
BANQUER, DIRECTOR EXECUTIU DE LA CAIXA A LES BALEARS

«Faig 'campanya' a les Balears de l'aeroport»

■ Fins al 2009 era delegat general de La Caixa a Lleida i al juliol d'aquell any va ser nomenat director executiu de l'entitat a les Balears. Per motius familiars, Joan Ramon Fuertes és usuari habitual del vol entre Palma i Lleida: "Em va molt bé; hi ha bon accés (excepte en la il·luminació de les rotondes) i molta puntualitat. Al principi era desconegut, però els horaris anaven millor. Ara els horaris són tan bons, però el coneix més gent." En qualsevol cas, Fuertes fa "campanya per donar a conèixer l'aeroport de Lleida a les Balears, perquè encara en falta informació".



Celestí Roca
DIRECTOR GENERAL DE VIATGES ILTRIDA

«Caldria subvencionar els paquets turístics»

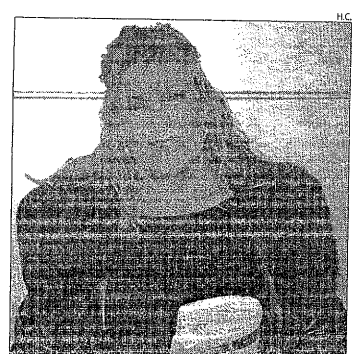
■ Celestí Roca és crític amb la política de subvencions de la Generalitat a les companyies aèries. Segons la seua opinió "hi ha un problema al voltant del turisme rezeptiu" (d'arribada a Lleida) i "caldria subvencionar els paquets turístics a les agències i als *tour operators*" per fomentar el negoci unit als vols. "Hi ha un error en la promoció i la subvenció lligades a Alguaire. Però és un problema endèmic: a Lleida sempre s'ha menyspreat el paper del *tour operator*". Pel costat contrari, Iltrida ha treballat més en organització de viatges de lleidatans a les destinacions.



Jordi Baraldés
COMERCIENT, RESPONSABLE DE LA INNOVACIÓ

«No he aprofitat ni un vol per treballar»

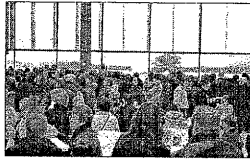
■ Jordi Baraldés, responsable de La Innovació, confia en els vols a Bèrgam per evitar els desplaçaments a Barcelona per connectar amb Milà, una de les capitals de la moda. "He volat d'Alguaire a Bèrgam, París i Frankfurt, però mai per feina, perquè els horaris i les dates de sortida i tornada no em van bé. Els despatxos de moda i les col·leccions es mostren entre setmana i els vols d'Alguaire m'obliguen a quedar-me cinc dies en la destinació. És una pena, perquè en altres aeroports s'ha fet molt esforç i a aquest se'l miren amb lupa."



Àngels Brun
EMPRESÀRIA AUTÒNOMA AMB NEGOCIS A EIVISSA

«Si hi ha vol, viatjo un cop per setmana a Eivissa»

■ Els vols a Eivissa operats per Air Nostrum van ser operatius entre el 25 de juliol i el 5 de setembre. A Àngels Brun, empresària amb negocis a Eivissa i vocal de la Cambra de Comerç de Lleida, li van servir per evitar uns desplaçaments al Prat per volar a l'illa que li costen "el doble" que el que gasta des d'Alguaire. "Si estan oberts a Lleida, viatjo a Eivissa cada setmana. Si no, ho faig una vegada al mes." D'altra banda, afirma que ella pot anar a treballar en cap de setmana, però reconeix que "per assumptes professionals a la gent li aniria millor un altre calendari".



A més dels 61.769 passatgers, durant aquest primer any, centenars de persones han visitat l'aeroport intrigades per descobrir les noves instal·lacions i veure avions aterrar-hi o enlairar-se des de Lleida.

A l'espera d'una duana per a vols a Rússia i el Regne Unit

■ El punt d'inspecció fronterer a l'aeroport d'Alguaire per acollir vols fora de l'espai Schengen, que havia d'entrar en funcionament l'any 2010, no serà possible almenys fins a la pròxima primavera. Aquesta duana, que haurà de facilitar l'arribada a Lleida d'avions de països com el Regne Unit i Rússia, espera en la normativa de l'Estat una modificació, que actualment limita els llocs fronterers a aeroports declarats d'interès general pertanyents a la xarxa d'Aena.

El projecte d'aquesta nova regulació, que ja està redactat, haurà de sotmetre's a l'examen del Consell d'Estat i requerirà l'acord dels ministres de Presidència, Foment, Justícia i Exteriors abans de ser aprovat.

Així mateix, s'ha de destacar que el Govern ha assegurat que la duana disposarà d'una dotació d'agents de la Policia Nacional quan pugui entrar en servei.

Tres dies amb vols cancel·lats per la boira sobre Lleida

■ La boira ha motivat aquest any la suspensió d'algunes operacions en tres ocasions entre el desembre i el gener. Aeroports de Catalunya sempre ha defensat que cap aeroport no se salva del tancament en condicions adverses.

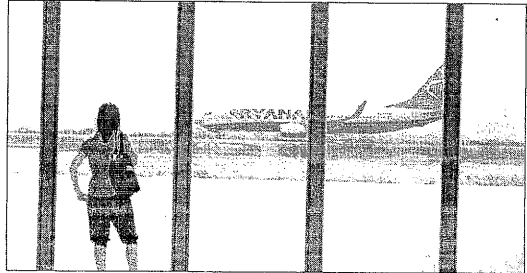
A més, el d'Alguaire compta amb un sistema especial que facilita la visibilitat en condicions de boira (International Landing System) en un nivell bàsic, suficient, segons la Generalitat, per a un aeroport regional.

Les instal·lacions aeroportuàries de Saragossa i de Pamplona (500.000 i 335.000 passatgers, respectivament) compten amb el mateix sistema que Lleida, segons el Govern. Pel que fa al Prat (Barcelona) i Barajas (Madrid) disposen d'un ILS de grau 3, el màxim disponible a tot l'Estat.

RYANAIR

"El nostre objectiu és mantindre i consolidar l'aposta"

■ Ryanair va començar a operar l'1 d'abril de l'any passat des d'Alguaire amb enllaços a Frankfurt (Hahn) i Milà (Bèrgam), i ha traslladat més del 40% dels usuaris de l'aeroport lleidatà: 28.423 fins al gener. Luis Fernández, cap de vendes i màrqueting de la companyia irlandesa a Espanya, Portugal, el Marroc i Malta, diu que l'objectiu a curt termini és "mantindre i consolidar" la demanda de Lleida i promocionar la destinació als mercats alemany i italià. Aquest primer any, sosté Fernández, "l'ocupació dels vols no ha estat meravellosa", però per millorar-la "fem un treball d'informació amb l'objectiu que sigui sostenible amb passatgers procedents de Bèrgam i Hahn". Es



Entre l'abril i el gener, 28.423 passatgers han viatjat amb Ryanair.

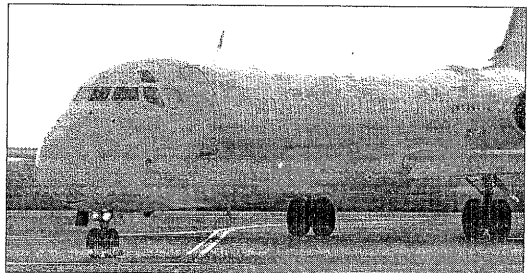
tracta d'un treball "a llarg termini", amb vistes "a l'any dos i tres". "La nostra forma de promoció és la política de preus agressiva i la participació en intervencions com els viatges de

premsa. El responsable de vendes de Ryanair a Espanya parla poc encara de l'espai Schengen perquè "està fora del nostre abast. Però serà una oportunitat".

PYRENAIR

"El territori ha fet els deures només a mitges"

■ Segons assenyalava Hugo Puigdefàbregas, president de Pyrenair, "l'èxit o el fracàs dels nostres vols depenen del territori. Ningú puja a un avió per mirar per la finestra i, si el territori ha fet els deures, hi haurà més públic. Pyrenair ha detectat que aquí hi ha un mercat i contribueix a oferir un producte, però opino que falta una part dels deures per fer", sosté, en clara referència al treball de promoció. Per exemple: "Porto està a 40 quilòmetres de l'aeroport de Vigo. Saben allà que hi ha un aeroport a Lleida per anar al Pirineu?". Mentre que Madrid "és un mercat més habituat a anar al Pirineu", a Galícia i Portugal hi ha "molta, molta gent que no coneix l'aer-



Pyrenair va operar diumenge passat amb un MD87 amb més capacitat.

roport". En qualsevol cas, l'arrencada de Pyrenair "ha estat força bona", afirma Puigdefàbregas, que fa quatre anys va començar a operar a Osca. La companyia ha traslladat des del

23 de gener (en 12 vols fins diumenge passat) un total de 800 passatgers (407, segons el Govern) i calcula que aquests han causat un impacte econòmic de 640.000 milions.

VUELING

Primera companyia, primeres suspensions de trajectes

■ Vueling va ser la companyia amb què es va estrenar l'aeroport (avui fa un any). Després de l'estiu, va anunciar la suspensió de les rutes a París i la seua substitució per vols a Barcelona-el Prat que, al seu torn, connectarien amb fins a 14 destinacions més, nacionals i internacionals. Un vol que, finalment, també se suspendrà a partir del 4 de març.

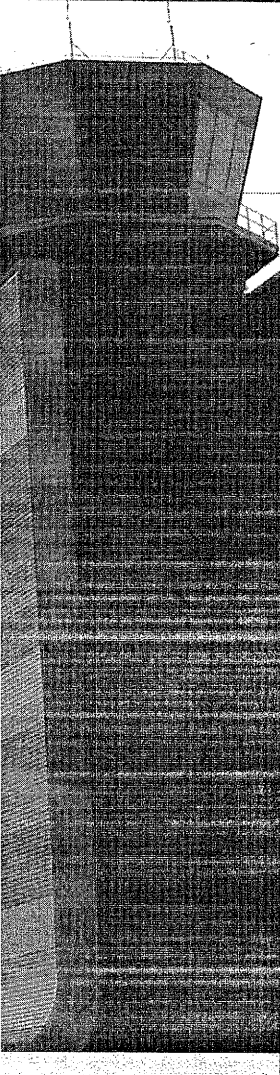
El conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, va assegurar que la ruta és insostenible, al tindre un 4% d'ocupació. Aquest és el mateix argument que va esgrimir Vueling per justificar la supressió del vol a París, que en nou mesos va regis-



Passatgers baixant d'un avió de Vueling a Alguaire.

trar 9.845 passatgers. La ruta a Barcelona ha estat utilitzada per 421 persones. Malgrat la possibilitat de connectar amb desti-

nacions internacionals, les llargues hores d'espera han suposat un obstacle. En total, ha traslladat 26.830 persones.



MAGDALENA ALTISENT



Riera DE MANACOR A LA UNIVERSITAT DE LLEIDA Aquest any he agafat el vol. Des de Barcelona»

Riera té 19 anys i és de Manacor. Estudia salut animal a la UdL des de fa dos anys. Utilitza l'aeroport d'Alguaire, en especial els primers mesos, quan els horaris són més a la seua jornada lectiva (el vol surt a les 11.50 hores). "Me'n anava a la tarda i tornava diumenge a la resta de la setmana només un vol i ha estat Barcelona." No és l'únic estudiant que eroport d'Alguaire, també ho fan alumnes de FC. Tot i així, "encara no és gaire conegut Guillem.