

# **Alguaire, l'elefant blanc**

**Daniel Albalade**

*L'econòmic, 18 de febrer de 2011*

El mercat és molt tossut. No entén de voluntats polítiques, ni es crea artificialment mitjançant subsidis. El mercat de serveis de transport obeeix a les condicions objectives de demanda de l'àrea d'influència de la infraestructura. Per aquest motiu és hora d'acceptar que Alguaire és un petit elefant blanc. Una inversió deslligada de criteris de mercat a causa d'una demanda comercial escassa i amb dubtós potencial de creixement a mitjà termini. Un elefant blanc que necessita menjar perquè la seva presència, tant física i plàstica com la de totes les infraestructures, posa al descobert un ridícul molt difícil de pair.

Per un costat, el govern ha fet el primer pas cap a aquest reconeixement retirant les subvencions al vol Lleida-Barcelona. Per l'altre, la sortida de Pyrenair de l'aeroport ha donat el cop de realitat definitiu. Necessitem acceptar els excessos d'optimisme i no caure en la temptació de fugir endavant. Ara és el torn de les institucions de Lleida d'acceptar aquesta realitat. En cas contrari, el mercat els deixarà en fora de joc. Com ha passat amb Pyrenair. De moment l'alcalde de Lleida ha tret importància a aquests esdeveniments i ha remarcat la tendència global positiva de l'aeroport. Però negar la realitat no servirà per aportar viabilitat a l'aeroport, com tampoc queda clar si aquesta tendència ha de seguir-se basant en els subsidis. Si fos aquest el cas, el que convindria és deixar clar que aquesta és la seva elecció de política pública i, arribat el cas, es declarés transparentment Alguaire com una obligació de servei públic. Igual que subvencionem serveis deficitaris de transport urbà a l'Àrea Metropolitana, malgrat que aquests aportin més externalitats positives i impactes sobre la productivitat.

Ara cal pensar què fer amb el nostre petit elefant blanc perquè sigui viable. La Generalitat mou peça amb la creació d'una taula que estudiarà les potencialitats de l'aeroport i elaborarà un pla de negoci. Tasca difícil, vistes les característiques de l'àrea d'influència. Poc pes del sector serveis i de la indústria d'alt valor afegit, poca població, forta competència intermodal i una indústria agrícola especialitzada en productes que difícilment podran ser exportats per aire. Aquesta darrera alternativa, a més, planteja alguns dubtes addicionals quant als ingressos i costos operatius. Només cal revisar què passa en un aeroport especialitzat en mercaderies com és el de Vitòria, que té l'honor de ser l'aeroport d'AENA amb més pèrdues operatives després de Madrid i Barcelona. Per altra banda tenim la via dels operadors turístics britànics, una alternativa que tindrà molt més impacte a Andorra que a Lleida, i que caldrà veure si és viable sense ajuts públics.

En qualsevol cas, la taula estratègica per al futur de l'aeroport d'Alguaire hauria de ser també capaç de posar els límits als esforços que estem disposats a fer com a país per mantenir el nostre elefant blanc. Però això només serà possible si superem l'etapa de l'acceptació. I si no ho fem? Doncs el mercat, que és tossut, ens tornarà al mateix punt una i altra vegada.