

Marc Pellicer Llambrich

**EL AEROPUERTO DE LLEIDA-ALGUAIRE Y SU RELACIÓN CON
EL TURISMO**

TRABAJO DE FIN DE GRADO

Dirigido por la Sra. María Jesús Muiños Villaverde

Grado de Turismo



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

Vila-seca

2021

Página dejada intencionalmente en blanco

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN	1
2. AERONÁUTICA Y TURISMO EN ESPAÑA	4
2.1. Evolución del sector aeronáutico en España	5
2.2. La aviación como transporte, y su impacto en el turismo	11
2.3. La aviación como producto turístico.....	15
2.4. Panorámica de los aeropuertos en España y Cataluña.....	21
3. EL AEROPUERTO DE LLEIDA-ALGUAIRE.....	27
3.1. La creación del aeropuerto	28
3.2. Evolución del modelo de gestión.....	30
4. EL AEROPUERTO LLEIDA-ALGUAIRE: OPORTUNIDAD PARA OTRO TIPO DE TURISMO	37
4.1 Variables turísticas de la zona.....	38
4.2. El aeropuerto en cifras.....	43
4.2.1. Evolución del pasaje turístico	46
4.2.2. Actividades aeroportuarias y llegadas de otros viajeros	47
4.2.3. Actividad comercial y alojamiento.....	56
4.3. Actividades aeroportuarias y proyección de imagen de un potencial destino	62
4.4. Expansión del sector aeronáutico y era COVID-19: una oportunidad?	64
5. CONCLUSIONES.....	69

1. INTRODUCCIÓN

Con la aparición de las líneas de bajo coste y la liberación del sector aeronáutico el sector de la aviación ha cambiado mucho durante las últimas décadas, convirtiéndose en un medio de transporte accesible para todo tipo de ciudadano, a diferencia de sus inicios. Dichos cambios, sumados también a la evolución tecnológica e internet han propiciado una conexión global y nacional que se ha visto reflejado en un aumento del número de aeropuertos en el estado español. Este trabajo se centra en el impacto turístico del aeropuerto Lleida-Alguaire en la zona de Lleida, considerado desde sus inicios como un aeropuerto fantasma por la propia prensa. Podremos ver su evolución como aeropuerto secundario (ya que la mayoría del tráfico comercial en la comunidad de Cataluña se concentra en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat), y cómo se desarrolla a día de hoy siendo una alternativa inexistente en la comunidad catalana.

A lo largo de éstas últimas décadas se ha ido analizando el impacto que han tenido las compañías *low-cost* y, en consecuencia, los aeropuertos secundarios que vieron (y algunos a día de hoy todavía) aumentado su rendimiento gracias a tales aerolíneas, así como los modelos de gestión tanto por la parte pública como la privada. En el caso de Lleida-Alguaire no existen estudios en específico sobre el impacto turístico que tiene o ha tenido desde su apertura, aunque se encuentran referencias sobre el aeropuerto en trabajos de investigación sobre aeropuertos secundarios y sus roles en la gestión aeroportuaria. En este sentido y como acabamos de comentar, encontramos trabajos de investigación sobre el rol de los aeropuertos secundarios y su crecimiento económico de la mano de Bel y Fageda de la Universitat de Barcelona (2006 i 2008) o de Ramos y Gamir (2011) y haciendo también referencia al protagonismo de las ciudades intermedias en los aeropuertos secundarios gracias a Díez Pisonero de la Universidad Complutense de Madrid. Siguiendo en el contexto, no hay una especial referencia al caso de Lleida-Alguaire aunque sí a nivel general sobre la afectación de este tipo de aeropuertos, analizando casos más conocidos como Girona, por ejemplo. Por otro lado, encontramos trabajos de investigación que sí analizan el impacto turístico de un aeropuerto secundario, aunque en estos casos son basados en el aeropuerto de Castellón (Ferrerres, 2017) o los casos de Girona, Reus y San Javier (Uroz, 2016), ambos trabajos tratan de analizar y desarrollar el impacto turístico de los aeropuertos comentados tal y como sucede en este trabajo con el aeropuerto Lleida-Alguaire.

El objetivo principal de este trabajo es conocer el impacto turístico que tiene el aeropuerto Lleida-Alguaire sobre la zona de Lleida ya que desde sus inicios su actividad se vio mermada por la poca influencia de los aeropuertos secundarios con las aerolíneas de bajo coste y, consecuentemente la fama del aeropuerto se deterioró con el paso del tiempo. Como hemos comentado anteriormente, no existen referencias académicas acerca del impacto turístico desde el inicio de sus actividades, al ser uno de los aeropuertos de construcción más reciente no existen datos relevantes que evidencien ningún estímulo económico a nivel local, además (y como veremos durante el desarrollo del trabajo) se han llevado a cabo cambios en la gestión aeroportuaria por lo que se desconoce si tales sucesos han propiciado un cambio la actividad económica y turística de la zona. El trabajo de campo se ha llevado a cabo en las instalaciones aeroportuarias del mismo aeropuerto para poder dar un mejor uso de las herramientas de investigación de las que este trabajo se ha visto beneficiado, tal y como explicaremos a continuación referente a la metodología.

Para poder dar respuesta a la pregunta planteada inicialmente, se han llevado a cabo distintos métodos para averiguar cuál es el impacto turístico que tiene el aeropuerto sobre la zona de Lleida. En primer lugar, se han obtenido datos y estadísticas a partir de publicaciones en portales nacionales como el Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT), el Instituto Nacional de Estadística (INE), de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) así como de patronatos de turismo locales como Ara Lleida (entre otros) y de datos proporcionados directamente por el aeropuerto Lleida-Alguaire que datan desde la apertura del mismo. Además de los datos y estadísticas proporcionados por la literatura ya comentada, se realizaron un total de tres entrevistas: al director del aeropuerto Toni Serra, la directora de operaciones Ana Pignatelli y al director de operaciones de la escuela de pilotos BAA Víctor Manuel Pérez. El objetivo de las entrevistas era el de profundizar conocimientos que los propios datos ya facilitados no podían proporcionar tales como inversiones a corto plazo, situación económica o perspectiva turística en cuanto a vuelos comerciales. Además de las entrevistas, se realizaron también encuestas a todo el personal que entraba y salía de las instalaciones aeroportuarias para poner en perspectiva cual es la situación en cuanto al turista que visita la zona de Lleida. La distribución de las encuestas que se pretendía inicialmente en el trabajo no fue la que se alcanzó una vez se realizó el trabajo de campo ya que las condiciones de la pandemia del SARS-COV-2 no permitieron distribuir un número elevado de encuestas para poder tener un muestreo bastante claro. Finalmente se obtuvo un total de 29 encuestas que realizaron, como hemos comentado

anteriormente, a todo el personal que entraba o salía de las instalaciones ya fuese pasajero y/o pilotos procedentes de otros aeropuertos, trabajadores, etc. El significado de las encuestas era poder averiguar cuánta gente pernoctaba en la zona de Lleida, cuál era el destino o, dicho de otro modo, analizar sus preferencias a nivel turístico-social, así como contextualizar y plasmar con estadísticas el impacto directo del aeropuerto en la zona de Lleida. Finalmente, tales encuestas (dado que el número total de encuestas no fue lo suficientemente alto) han proporcionado más información adicional que posibles conclusiones. En el anexo del trabajo se pueden revisar tanto las entrevistas como las encuestas realizadas.

Ante la posibilidad de poder dar respuesta a la cuestión inicial del trabajo gracias a toda la información obtenida, el trabajo se estructura acorde a la evolución y contextualización del aeropuerto. En la sección 2. AERONÁUTICA Y TURISMO EN ESPAÑA se analiza la evolución de la aviación en el marco mundial y más concretamente en el caso de España, así como el impacto que ha supuesto en el turismo y en la forma de movernos geográficamente gracias a las mejoras en el transporte aéreo. Habiendo contextualizado y analizado la situación de la aviación y los cambios producidos, en la sección 3. EL AEROPUERTO DE LLEIDA-ALGUAIRE se introduce al lector el aeropuerto de la provincia de Lleida y se analiza su recorrido a lo largo de sus once años de actividad. Una vez observada toda la actividad y cambios producidos a lo largo de esta última década, en la sección 4. EL AEROPUERTO LLEIDA-ALGUAIRE: OPORTUNIDAD PARA OTRO TIPO DE TURISMO se analiza y aplican los datos obtenidos a partir de los trabajos de campo como las encuestas y entrevistas para exponer la realidad actual del aeropuerto y el posible impacto tanto turístico como económico-social. Por último, en la sección 5. CONCLUSIONES se exponen las deducciones obtenidas a raíz del trabajo realizado, así como la respuesta a la cuestión inicial.

2. AERONÁUTICA Y TURISMO EN ESPAÑA

El sueño por poder volar es tan antiguo como la Humanidad. Se han ido realizando múltiples diseños sobre objetos voladores durante toda la historia: ya en el año 400 A.C., el amigo de Platón, Arquitas de Tarento, inventó el primer objeto volador, la paloma mecánica, o son famosos los diseños realizados por Leonardo Da Vinci entre los años 1452 y 1519 (Confrontar Anexo).

Sin embargo, no es hasta el año 1903 que se realiza el hito de mantener una aeronave volando durante 12 segundos, éxito atribuido a los hermanos Wright.

Se considera el primer vuelo comercial el realizado el año 1914 entre Tampa (Florida, Estados Unidos) y San Petersburgo, pilotado por Antony Habersack Jannus y teniendo como tripulante al exalcalde de San Petersburgo (ciudad estadounidense situada al suroeste de Tampa) Abram Pheil el cual pagó para realizar el trayecto (de unos 27km) unos 340€ (el equivalente hoy en día sería de unos 8.500€). El vuelo se realizó en un hidroavión biplano llamado BENOIST-14 que alcanzaba unos 100km/h. (gtd.es, s.f) (Confrontar Anexo).

Este vuelo sentó el precedente del sector aeronáutico, que evolucionó gracias a la creación y las mejoras realizadas en las aeronaves, mayoritariamente, durante los avances de la primera y la segunda guerra mundial. Además, se creó la aerolínea *St. Petersburg-Tampa Airboat Line* que transportaba pasajeros regularmente siguiendo esta misma ruta.

KLM, la aerolínea más antigua del mundo, durante el año 1920, consiguió transportar a nada menos que 345 pasajeros gracias a la apertura de la conexión Londres-Ámsterdam.

Como hitos de la aviación comercial se destacan cronológicamente (aparte de los anteriormente comentados):

1922 – Pedro Ospina, presidente de Colombia, realiza el primer vuelo para emprender un viaje de negocios.

1929 – Se realiza la convención de Varsovia para el tratamiento, a nivel global, de las primeras normativas en aviación civil, especialmente el precio de los billetes y facturación de equipaje.

1935 – Se cruza el Océano Pacífico por primera vez (San Francisco – Manila).

1936 – Año de creación del Douglas DC3, fue un hito importante ya que es un avión (hoy en día se sigue utilizando, básicamente en Colombia) que tiene una gran autonomía y permite realizar vuelos directos a una escala mayor a la que se realizaba en los años 30 y 40 (unos 2.400km), su velocidad de crucero es de 240km/h aproximadamente.

1954 – Creación del Boeing 707, el primer avión a reacción, las velocidades de crucero pasan a ser superiores (entre 700/800 km/h).

Años 1969 y 1970 – Nacen los Airbus 300 y Boeing 747, aviones muy importantes por la importancia que siguen teniendo hoy en día.

A partir de los siguientes años se intensifican los movimientos de pasajeros al tener cada vez un mayor número de aviones disponibles, aumentar la oferta en tipos de vuelos y abaratare el coste de los billetes gracias a las compañías *low cost*.

2.1. Evolución del sector aeronáutico en España

La aviación en España empezó a tener su papel fundamental en el transporte a partir de 1921 con la ruta Sevilla-Larache (Marruecos) gracias a la compañía aérea C.E.T.A. (Compañía Aérea de Transporte Aéreo) seguido de rutas como Barcelona-Palma de Mallorca en 1923 operado por la Compañía Aeromarítima Mallorquina (MITMA, 2019). Todos estos eran de uso militar y privado.



Fuente: MITMA

Durante este período se usaban aviones militares biplanos, es decir, con una estructura de las alas fijas y una encima de la otra, por lo que la corriente de aire pasaba por los dos lados de la aeronave y alas.

Para entonces no había el concepto de avión comercial (eran aviones biplaza y, en algunas ocasiones había hasta cuatro plazas para artilleros y/o bombarderos) es decir, se usaban aviones de la Primera Guerra Mundial y, a posteriori, de la Segunda Guerra Mundial ya que eran aeronaves con la tecnología más avanzada del momento.

A los biplanos se sumaron posteriormente las aeronaves de ala baja y con una estructura que podía albergar hasta catorce tripulantes. Ya en 1927 con la evolución del mundo de la aviación y sus avances en tecnología, en España se empiezan a crear las bases diferenciales entre aeródromo y aeropuerto con la creación del Consejo Superior de Aeronáutica y un Real Decreto Ley (MITMA, 2019). Cabe diferenciar un aeródromo de un aeropuerto ya que el primero tiene las infraestructuras de pista de aterrizaje y despegue y hangares (si lo requieren) pero a excepción de la terminal de pasajeros; mientras que el aeropuerto tiene la infraestructura preparada (como las terminales) para acoger pasajeros en operaciones comerciales. En ese mismo año 1927 se llevó a cabo el primer vuelo de la compañía Iberia en Barcelona, su destino era Madrid (Cuatro Vientos actual), tenía una duración total de vuelo de cuatro horas y el precio del billete era de 163 pesetas (300 pesetas si era ida y vuelta) y no fue hasta el año 1933 con la creación del aeropuerto de Barajas dos años antes que Iberia hizo su primer vuelo comercial con pasajeros. Seis años más tarde, en 1939, hizo su primer vuelo internacional a Lisboa y siete más tarde a Sudamérica (MITMA, 2019).



Fuente: MITMA

Con la llegada de los aviones jet, es decir, aeronaves propulsadas mediante motores a reacción, la industria de la aviación experimentó un cambio sin precedentes y es que, el número



Fuente: museumofflight.org

de horas de las operaciones se redujo drásticamente gracias a la nueva tecnología de motores y combustible y, además, eran aeronaves mucho más grandes por lo que podían agrupar un mayor número de pasajeros. Fue la BOAC (British Overseas Aviation Company) en 1952 la primera compañía que introdujo el primer avión jet de uso comercial con el Havilland Comet, mientras que en

España llegó de la mano de AVIACO (conjuntamente con Sabena, aerolínea belga) en 1960 con

los Sud Aviation Caravelle (Wikipedia, s.f). Compañías como AVIACO o Iberia las que impulsaron los principales aeropuertos en ciudades clave de España como es el caso de hoy en día con Madrid, Barcelona, Mallorca o Sevilla.

Empieza pues, una etapa clave para los países que posteriormente pasarían a ser los más visitados y es que la década de los años setenta fue el punto de inflexión y que supuso el posicionamiento a nivel turístico de cada país para fidelizar al turista. La fidelización como concepto económico pretende mantener una relación del cliente con la marca. Tal estrategia se debe basar en el concepto de las tres C: captar (atraer al turista a tu destino), convencer (le muestras que el destino en cuestión vale la pena) y conservar (le demuestras que no con solo una vez no basta y ayudas a que se quede, como por ejemplo con una segunda residencia) (Delia Ojeda y Mármol, 2012)

El turismo como sector no fue la excepción donde se aplicaría tal concepto y los países empezaron a focalizar el tipo de turista que pretendían atraer. Tal fidelización empezó desde el eslabón más bajo: desde las tiendas, bares y restaurantes, alojamientos... hasta las aerolíneas y estrategias de gobierno. Hoy en día encontramos claros ejemplos de la evolución de tal especialización de la política turística de los territorios. Si tomamos como ejemplo España, Italia o Grecia, observamos que la especialización es totalmente de sol y playa por lo que deriva a un turismo estacional que a la vez es compatible con otras épocas del año donde el calor veraniego no es protagonista, ya que existe una afluencia turística constante. Aunque la llegada de los jets permitió la creación de estrategias políticas turísticas, los vuelos comerciales con estas aeronaves seguían teniendo un elevado precio por lo que tales operaciones solo se las podían permitir gente con un elevado poder adquisitivo como pocos había en esa época o en situaciones muy específicas como un viaje de luna de miel o un viaje familiar.

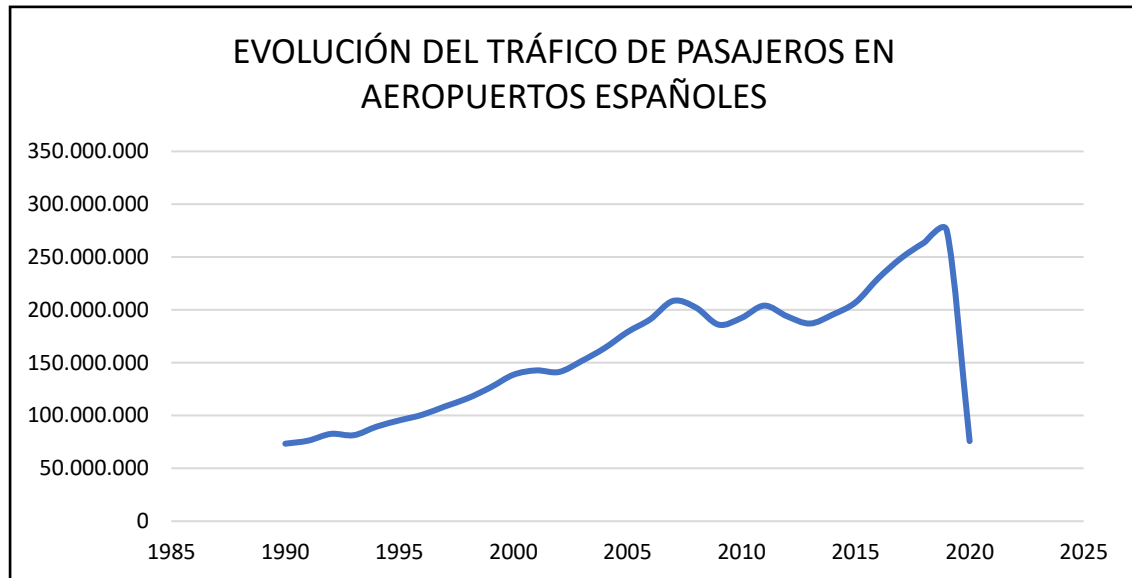
Recientemente cuando decimos o escuchamos el término “viaje” lo asociamos y nos imaginamos rápidamente volando dentro de un avión. No siempre ha sido así, si lo usáramos veinte años atrás seguramente no sería lo mismo ya que se podría asociar a la red ferroviaria u otro medio como el coche. Dicho cambio se ha visto producido gracias a la liberación del sector aeronáutico ya que desde su nacimiento siempre había estado protegido por el Gobierno, el cual regulaba los precios del mercado interviniendo según la ocasión (Antón y Córdoba, 1999). Con

este proteccionismo, la administración pública regulaba la explotación de los servicios del *handling* o servicios en tierra, el control de slots¹ y todos los servicios relacionados con la compañía de bandera en su momento que era el Grupo Iberia. En la década de los setenta, cuando una persona quería viajar, por ejemplo, a Nueva York, tenía que llegar hasta el Aeropuerto Adolfo Suarez (hasta 2014 llamado Madrid-Barajas) ya que era el aeropuerto que albergaba cuarenta y tres rutas internacionales de los cuarenta y cuatro totales. Podemos afirmar que la capital de España tenía la mayor concentración de tráfico en ese momento, tanto nacionales como internacionales (Pisonero, 2012).

La liberalización del sector aéreo se produjo de forma uniforme. En el año 1987 se hizo el primer paso hacia la liberalización del sector con una propuesta de reformas que flexibilizaba las rutas con más uso. Tres años después, en 1990 llegó el segundo *set* de reformas con un mejor y fácil acceso al mercado y con tarifas más flexibles. El último paso que desencadenó totalmente la liberalización del sector fue en 1992 con la libre fijación de tarifas por parte de las compañías (que se aplicaría más adelante, en 1997) sumado a un acceso total a cualquier ruta en Europa, fuese nacional o regional (NERA Consulting, 2008). Según el estudio del Impacto Internacional de la Liberalización del Transporte Aéreo en el Empleo para la IATA (Asociación Internacional del Transporte Aéreo) de NERA Consulting en 2008, este avance significó “un aumento de la participación de las compañías *low-cost* del 1,4% en 1996 al 20,2% en 2003”. El auge de las compañías *low-cost* en el sector del transporte aéreo tuvo distintas repercusiones en cuanto a los ámbitos se refiere, si bien es verdad que a priori el principal beneficiado de este cambio serían los aeropuertos, como veremos más adelante no fue así y tuvo un impacto no solo en la estructura del mercado del transporte aéreo sino también en el turismo y el mercado laboral.

¹ Espacio de quince minutos que reservan los controladores aéreos para que un tráfico pueda realizar la ruta establecida dentro del espacio aéreo. Si un avión pierde su slot pasado ese espacio de tiempo (retrasos en el check-in, por ejemplo) puede causar graves retrasos.

Como podemos ver en la siguiente gráfica, el tráfico de pasajeros no ha dejado de crecer desde la aparición de las compañías *low-cost* a excepción de las épocas donde la crisis económica tuvo más impacto en la sociedad y mercado laboral.

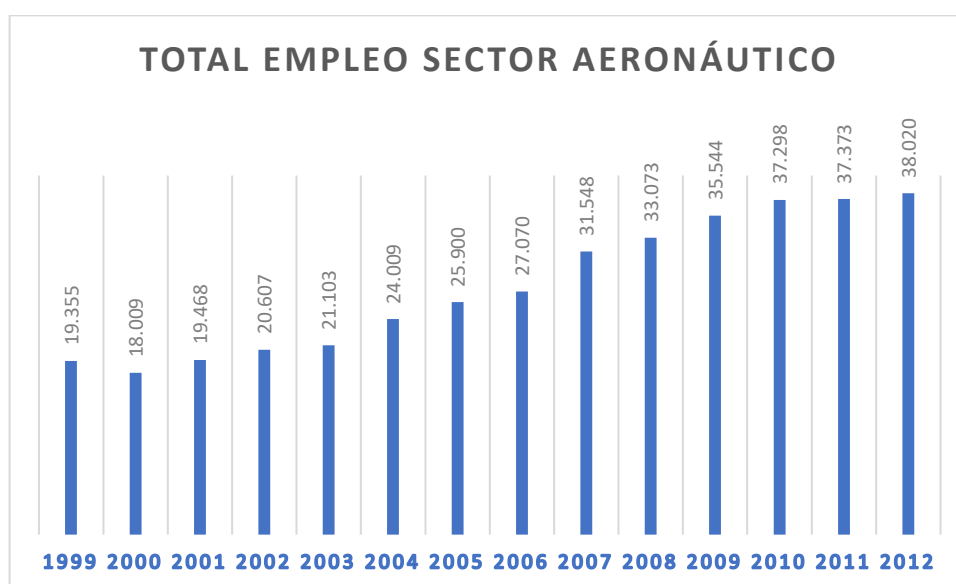


Fuente: elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento

¿Qué supone toda esta evolución del tráfico de pasajeros tanto en salidas como en llegadas? En primer lugar, un incremento en el número de infraestructuras a nivel nacional y regional, el auge de las compañías *low-cost* supone un aumento de la conectividad regional por su posicionamiento económico, basándose en la estrategia de costes promulgada por Porter (Quirós, 2016), es decir, contar con unos costes de producción más bajos que la competencia y, por lo tanto, a menor coste, más producción y más ventas. El simple hecho de que compañías nacionales como Air Nostrum, especializada en vuelos regionales a nivel peninsular o Ryanair, compañía de bajo coste irlandesa con rutas europeas se instalaran en aeropuertos como Girona hasta entonces considerados aeródromos con baja densidad de pasajeros por falta de tráfico aéreo, hizo que tales instalaciones experimentaran un cambio a nivel de infraestructuras que permitió “absorber” toda esa densidad de pasajeros que anteriormente no hubieran podido.

Esa densidad de pasajeros que experimentó tal evolución permitió tanto a la administración pública como privada unos ingresos, tanto directos como indirectos, de la llegada de población de alrededor del mundo. Por eso, fue un antes y un después en la diferenciación del servicio y su posicionamiento, el trato y servicio que un pasajero recibiría en una aerolínea *low-cost* no sería el mismo que en el de una compañía tradicional, donde a posteriori, se añadirían más servicios para que el vuelo y su experiencia no solo fuese en el avión sino antes y

después del viaje como la *vip lounge* o el servicio de bar privado. Otra clave para la evolución del sector de la aviación fue el ascenso constante del número de trabajadores y es que el sector despegó y no ha parado de crecer, a excepción de las grandes crisis: la de seguridad con el 11 de setiembre del 2001 en el atentado de las Torres Gemelas, la crisis financiera del año 2008 que colapsó previamente en Estados Unidos en 2006 y en 2020 con la crisis del COVID-19. En todas las crisis mencionadas anteriormente (a excepción del COVID-19) el sector aeronáutico no ha empezado a recuperar la normalidad pasados tres o cuatro años. A día de hoy, la IATA teme que la recuperación del sector no va a empezar hasta, mínimo, 2024.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del TEDAE

Topamos pues, ante un sector el cual es totalmente necesario para la vida de las personas ya sea por motivos de trabajo o turismo, por ejemplo. Un sector que no tiene rival a nivel económico pero que a la vez (y tal y como cuenta la historia) es muy “frágil”. Si bien es verdad que la hostelería ha crecido a pasos agigantados, también lo ha hecho el empleo del sector aeronáutico con una variación del 96% del año 1999 al 2012 (38.020 empleados) por lo que también hay que tener en cuenta la evolución del mismo sector como se puede observar en la gráfica inferior.

2.2. La aviación como transporte, y su impacto en el turismo

Con la irrupción de las compañías *low-cost* y su evolución dentro del mundo de la aviación dichos cambios se vieron afectados positivamente en las cifras relacionadas con el mundo de la hostelería. Si tomamos como ejemplo el caso español, podemos observar que los cambios que se produjeron en el turismo fueron:

1- Aumento del tráfico de pasajeros

La primera consecuencia de la evolución del mundo del transporte aéreo fue el incremento de las llegadas y salidas de pasajeros en los distintos aeropuertos. Se puede considerar el factor desencadenante de lo que posteriormente cambiaría la economía del país. Como podemos observar en la siguiente tabla, los datos reflejan que en 1990 predominaban las aerolíneas de bandera ya que los pasajeros en vuelos regulares se cifraban en 29.985.188 pasajeros mientras que los no regulares, es decir, vuelos chárter o privados aumentaban a tan solo 5.255.180. En ese mismo año observamos que había una predominancia de vuelos no regulares mayor a los regulares por el hecho de la poca conectividad que había.

MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN ESPAÑA					
DE VUELOS NACIONALES			DE VUELOS INTERNACIONALES		
AÑOS	REGULAR	NO REGULAR	AÑOS	REGULAR	NO REGULAR
1990	29.985.188	5.255.148	1990	13.490.765	24.637.913
1991	30.965.680	6.325.308	1991	12.310.509	26.630.306
1992	33.752.186	5.983.636	1992	14.577.853	28.358.539
1993	30.546.682	5.710.580	1993	15.506.863	29.645.350
1994	33.099.664	4.446.910	1994	18.036.336	33.915.017
1995	36.480.423	3.482.030	1995	22.903.748	32.566.287
1996	40.170.688	2.961.247	1996	27.911.461	29.667.705
1997	43.723.406	2.679.500	1997	30.902.096	31.347.481
1998	45.109.390	2.465.639	1998	35.560.509	33.234.095
1999	48.477.515	2.470.018	1999	40.427.684	35.318.547
2000	55.604.727	1.848.439	2000	45.853.511	35.307.589

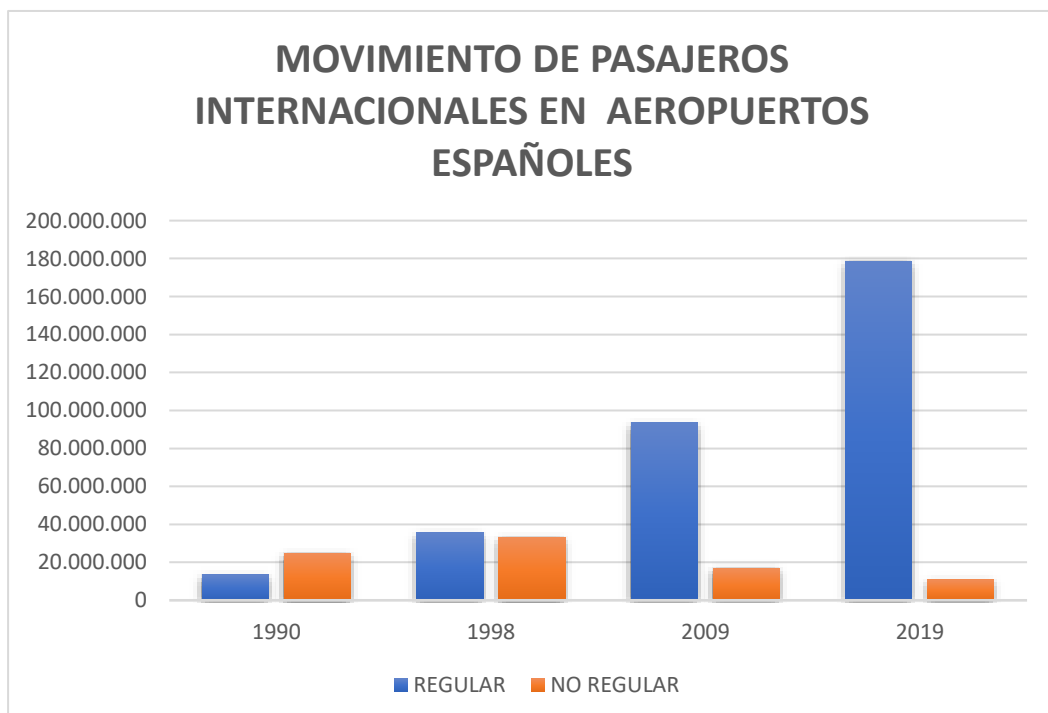
Fuente: INE

A medida que pasan los años y con el auge de las compañías de bajo coste observamos que la tendencia tanto en vuelos nacionales como en internacionales es claramente al alza, si en 1990 el total de pasajeros en los aeropuertos es de 73.369.014, en tan solo diez años, en 2000 con la llegada del euro vemos que la cifra pasa a ser de 138.614.266 pasajeros. Esta cifra representa una variación del 88,92% y si nos fijamos en las décadas posteriores como en 2019 antes de que surgiera la pandemia mundial del COVID-19 vemos que tal cifra se elevaba a

274.944.618 pasajeros, es decir, un 274% respecto a los datos de 1990. Para que nos podamos hacer una idea del tráfico que existía entonces, solo en el año 2020 se puede equiparar con las cifras de hace tres décadas ya que solo hubo un total de 75.828.256. Por lo tanto, vemos una clara relación entre el transporte aéreo y el movimiento de pasajeros en aeropuertos.

2- Cambios en la movilidad turística

Si tomamos como referencia los datos de la tabla anterior, podemos observar como la tendencia por parte de las aerolíneas era focalizarse en el turismo nacional ya que vemos que los pasajeros procedentes de vuelos nacionales regulares eran casi seis veces mayores que los procedentes de vuelos no regulares mientras que en el caso de los pasajeros internacionales es totalmente el caso contrario. En el caso de la conectividad nacional es totalmente normal tener más vuelos regulares que no chárteres o privados, pero no se aplica el mismo criterio en el movimiento internacional ya que no es hasta la llegada de las compañías de bajo coste que las cifras no se empiezan a equiparar. A partir del año 1998 el número de pasajeros procedentes de vuelos regulares es superior a los no regulares por lo que tal situación permite una conectividad mayor y constante, además, vemos que tal tendencia sigue aumentando hasta la actualidad (2019, antes del COVID) donde tan el 6% de los pasajeros volaron mediante vuelos no regulares.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del INE

¿Qué permite entonces tener un número mayor de vuelos regulares tanto nacionales como internacionales?

- a) Conectividad aérea por delante de la terrestre o marítima por el tiempo transcurrido en cada operación.
- b) Flujo de turistas constante por la regularidad de los vuelos y horas.
- c) Un control y estudio de mercado por la procedencia y tipología de los turistas.
- d) Aumento de la actividad relacionada con el turismo debido a la dependencia del turista por falta de medios domésticos como, por ejemplo: necesidad de un coche para moverse, un sitio de comer y dormir, etc.

3- Aumento de la actividad económica

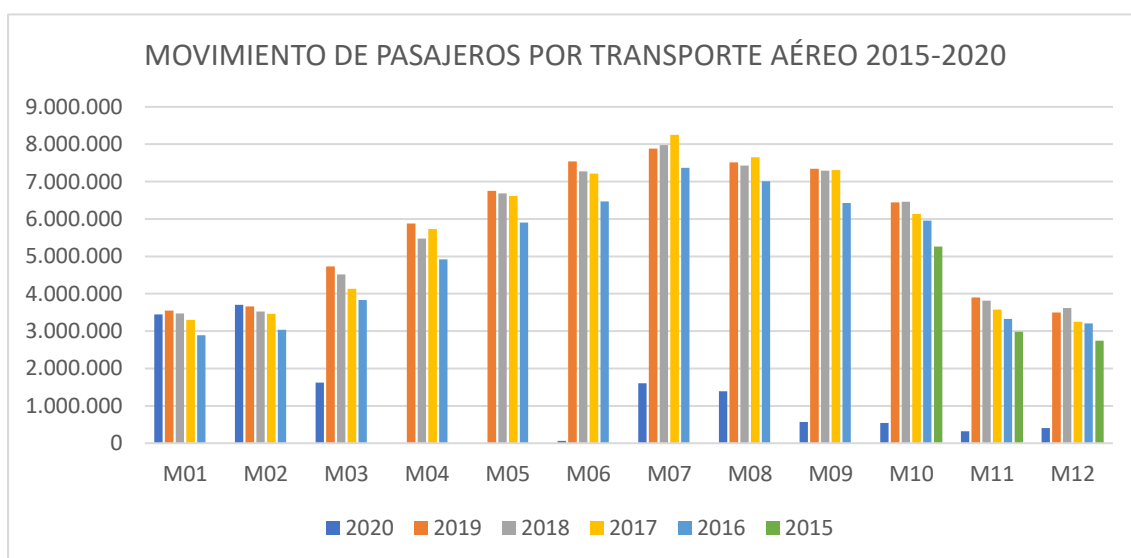
Con el aumento de la movilidad constante y la fluctuación del tránsito aeroportuario, los países se han visto beneficiados al igual que la personas que viven en el territorio. Tal crecimiento de las cifras en las últimas décadas ha permitido a los territorios gozar de un beneficio por parte del turismo como nunca se había experimentado.

Llegados a este punto, y según lo comentado anteriormente, tenemos que citar el *efecto multiplicador* el cual se define como el efecto que se produce cuando se realizan variaciones en incrementos o decrementos en variables exógenas que producen cambios (también de incrementos o decrementos) en variables endógenas. Cuando se realiza una inversión, por ejemplo, en una nueva conexión aérea entre dos ciudades existe un impacto (en la mayoría de las ocasiones en este sector, en positivo o incremento) sobre el PIB que se genera en las dos localizaciones recién conectadas (y, por ende, el aumento en la riqueza, generación de puestos de trabajo, etcétera). Siguiendo en el contexto económico, cabe añadir los diferentes beneficios que implica tener un aeropuerto en una determinada zona. En primer lugar, hay que mencionar todos los gastos directos asociados a toda la actividad aeroportuaria diaria, es decir, todos los colectivos que pertenecen al mundo aeronáutico: aerolíneas, controladores aéreos, *handling*, restauración y comercios, seguridad... A consecuencia, existen todos los beneficios generados a través del impacto directo mencionado anteriormente ya sea en forma de empleo generado, PIB, empresas externas que generan actividad gracias a las operaciones diarias o en forma de ingresos, todo esto englobaría el impacto indirecto. Por otro lado, existe el impacto inducido que comprende todos los gastos generados por parte de los empleados trabajando en la infraestructura aeronáutica a partir de sus ingresos ya sea en restauración, transporte... y en último lugar existe el impacto catalítico que comprende toda capacidad e influencia del

aeropuerto para atraer nuevas inversiones en forma de empresas, turismo o aumentando la productividad de los negocios cercanos (EADIC, 2018).

Los efectos multiplicadores se han visto incrementados en número porque el sector aeronáutico permite conectar ciudades permitiendo el movimiento de pasajeros y la fluctuación de inversiones de manera prácticamente constante en diferentes zonas del mundo. El gran impacto de las compañías *low cost* ha permitido que estas conexiones aumenten en número.

En cuanto a la relación entre pasajeros y actividad económica, en 2009 el sector aeronáutico supuso en contribución el 2,5€ del PIB español y generó aproximadamente 100.000 puestos de trabajo directos. Cada pasajero que utiliza el transporte aéreo genera una actividad detrás que repercute en distintas actividades económicas ya que por cada 1.000 pasajeros se crean 5,2 empleos directos o indirectos (impacto económico directo, ya mencionado anteriormente). Adicionalmente se crean otros 13 empleos (empleos inducidos o catalizados, impacto inducido y catalítico) que generan un total de 605.900€ de PIB (AERTEC, 2009).



Elaboración propia a partir de datos del INE

En España durante el año 2019, el turismo supuso aproximadamente el 12,4% del PIB², además, generó 2,72 millones de puestos de trabajo, un 12,9% del empleo total. A nivel mundial,

² Durante el año 2019 el turismo alcanzó el valor de 154.487 millones de euros de aportación al PIB (INE, 2020).

el turismo supone el 10,4% del PIB, por lo tanto, podemos ver como España tiene una mayor tendencia que la media a generar PIB a través del turismo.

A partir de la gráfica anterior, nótese la correlación entre transporte aéreo y estacionalidad para cualquier año de la serie. Es indudable su conexión con la actividad turística, también estacional, que caracteriza a los destinos españoles.

2.3. La aviación como producto turístico

Según la Organización Mundial del Turismo un producto turístico es: *“una combinación de elementos materiales e inmateriales, como los recursos naturales, culturales y antrópicos, así como los atractivos turísticos, las instalaciones, los servicios y las actividades en torno a un elemento específico de interés, que representa la esencia del plan de marketing de un destino y genera una experiencia turística integral, con elementos emocionales, para los posibles clientes”*.



Aeropuerto de Barcelona. Fuente: AENA

Aplicable en el ámbito de la aviación, encontramos diferentes potenciales en cuanto al aprovechamiento de los equipamientos y ofertas turísticas relacionadas con los aeropuertos y los aviones. Los aeropuertos como infraestructuras destinadas a la recepción y emisión de aeronaves, tanto con mercancías como pasajeros, deja de ser la única prioridad desde el momento en el que se descubre el potencial mencionado anteriormente por parte de la administración. En la aviación podemos diferenciar los dos elementos materiales que fundamentan tal concepto.

En primer lugar, tenemos los aeropuertos que, aparte de realizar la función de infraestructura primordial para el aterrizaje, estacionamiento y despegue de aeronaves sirve también para ofrecer una experiencia al viajero antes, durante y después de su viaje sea cual sea su motivo de desplazamiento. Tradicionalmente, la oferta del aeropuerto en cuanto a la experiencia del viajero se limitaba a la compra de productos y la oferta gastronómica a la espera de cada vuelo. Podemos diferenciar distintas variedades de conceptos que se están implementando desde hace años referente a los aeropuertos como producto turístico.

1) El aeropuerto y su nueva experiencia turística

Desde 2017 el aeropuerto de Pittsburgh fue el pionero en aprovechar la infraestructura y potenciarla hacia la demanda que no fuera solo viajera, sino que también tuviera interés o afición hacia la aviación. Tal concepto rompe con la tradicionalidad del aeropuerto como simple “lugar” de paso para el viajero y desde entonces, en Pittsburgh, permite a cualquier persona o grupo de personas (con aforamiento limitado debido a la temprana implementación del concepto) tomar un aperitivo mientras observan a los aviones despegar o aterrizar, por ejemplo (Schlangenstein, 2019). Este nuevo concepto incluye la seguridad establecida por el aeropuerto con los controles establecidos por protocolo, por lo que ofrece al cliente una tranquilidad mientras disfruta de su experiencia. En el caso de los aeropuertos españoles, AENA ofrece solamente a los viajeros (de momento) la posibilidad de disfrutar de conciertos en vivo mientras prueba la distinta oferta gastronómica o simplemente esperan su vuelo. Las variedades que ofrece tal infraestructura como equipamiento turístico son variadas. En el caso del Aeropuerto de Changi en Singapur, ofrece la posibilidad de disfrutar del ocio con salas de cine, piscinas, spa, pistas de patinaje, bibliotecas y una selva que representa la temática del aeropuerto (Chuet-Missé, 2019). La infraestructura logística histórica de los aeropuertos y aeródromos permiten, en ciertos casos, darle un uso turístico ajustado aprovechando su situación actual. Podemos encontrar distintos ejemplos de creación de un producto turístico a raíz de la cultura e historia de una parte, o bien del conjunto si cabe, del aeropuerto o aeródromo en cuestión. En 2010 se firma un acuerdo entre la Diputación de Tarragona (administración territorial local) y el Real Aeroclub de Reus (propietario) para restaurar el hangar histórico que se construyó en la Base Aérea de Reus durante la Guerra Civil en 1937 y que fue innovador para la época. El “Hangar dels Russos” llamado así por la procedencia de los ingenieros que lo diseñaron, se inauguró en Setiembre de ese mismo año y

pasó a ser un museo donde hoy en día se pueden observar fotografías, aviones y documentación detallada de la época.

Otro claro de ejemplo de producto turístico es la restauración de antiguos aeródromos que se usaron antiguamente y que contienen un gran valor histórico y patrimonial para la comunidad local. Es el caso del aeródromo de la localidad de Vilafamés, en la provincia de Castellón. Dicho aeródromo se creó en 1937 para la Guerra Civil y posteriormente se abandonó al acabar el conflicto bélico. En 2018 la misma localidad inaugura un museo del aeródromo “442. Camp de Aviació de Vilafamés” al aire libre gracias a la restauración y trabajo a nivel documental para proyectar la historia de tal infraestructura que fue partícipe en la historia de la aviación española.



Aeródromo de Vilafamés. Fuente: comunitatvalenciana.com

El museo contempla una visita guiada de tres horas las cuales ofrece un amplio recorrido histórico a través del campo de aviación, torre de comunicaciones, refugio antiaéreo, trincheras, una exposición de contenido de la época... (vilafames.org, 2018). En definitiva, una forma de aprender historia y el impacto de la aviación en la misma y una oportunidad para los amantes del sector para disfrutar de una experiencia distinta.

En segundo lugar, como producto turístico existen las aeronaves. La evolución a lo largo de la historia ha permitido que actualmente existan aeronaves con mucho pasado e historia. Tal evolución se puede equiparar a la base de espectadores y fans de los automóviles, máquinas que se han usado y han permitido grandes cambios en la humanidad y que actualmente tiene un público expectante y con actividades y productos turísticos variados. La diferencia entre la aviación y el automovilismo, por ejemplo, es que el primero se encuentra en lugares específicos y, en cierta manera provoca que cueste, en cierta forma, captar a un público

por su poca cotidianidad, a diferencia del automovilismo. A pesar de todo eso, los aviones, helicópteros y todo tipo de aeronave tiene un número muy alto de seguidores y, por ese motivo, existen distintos escenarios donde tales máquinas se convierten en un producto turístico.

1) Exposición de aeronaves

Uno de los atractivos del mundo aeronáutico es la capacidad de propulsión de las aeronaves, a pesar de las grandes dimensiones y envergaduras de las que disponen, es por ese motivo que la exposición de dichas aeronaves es un reclamo turístico y que, en su consecuencia, se convierte en un producto popular. Por este motivo existen ejemplos de dicho producto turístico como es el caso del Museo Aeroscopio de Toulouse. Situado en la comuna de Blagnac, dicho museo sumerge al visitante en una experiencia totalmente inmersiva ya que permite subir a bordo de las aeronaves y descubrir el mundo que existe al lado de un viaje cotidiano, la posibilidad de entrar en una cabina de avión o pasearse junto a aeronaves que fueron especiales en su tiempo como el Concorde o simplemente aeronaves poco frecuentes.



Museo Aeroscopio de Toulouse. Fuente: turismo-toulouse.es

Existen otros ejemplos de las aeronaves como producto turístico como son el caso del museo de Duxford en Reino Unido, enfocado a una tipología más militar por su origen y localización o el Aviation Discovery Centre en el Aeropuerto Internacional de Hong Kong.

2) Spotters

Otro reclamo a nivel turístico es el avistamiento en vivo de las aeronaves, es decir, el pararse cerca de un aeródromo o aeropuerto para observar el funcionamiento de las aeronaves. El término empleado para este tipo de producto turístico es *spotter*, que traducido al castellano es “observador” y se puede aplicar también a embarcaciones y automóviles, por ejemplo, para denominar a las personas que persiguen, fotografían y filman dichos vehículos (Camino, 2011).



Runway Visitor Park. Fuente: Manchester.co.uk

Dicho concepto se puede ver reflejado en el Runway Visitor Park situado en el Aeropuerto de Manchester, en Reino Unido. Este espacio se creó para poder observar a los aviones mientras realizan sus operaciones pertinentes en el Aeropuerto de Manchester. Como podemos observar en la fotografía superior, es un espacio preparado para ello y una oportunidad para los amantes de la aviación de acercarse al Aeropuerto Manchester a observar sus aeronaves favoritas realizando su trabajo. Además, este espacio está equipado con servicios de cafetería, zona para niños y una exposición adicional de aeronaves en las que se incluyen el Concorde y el AVRO RJX (runwayvisitorpark.co.uk, s.f). Como dato adicional, cuenta también con la opción de poder organizar eventos como celebraciones de bodas, eventos corporativos, escolares... es decir, se vende la experiencia de vivir cerca de los aviones.

En el caso de España, más concretamente en Barcelona, existe una asociación sin ánimo de lucro llamada Spotters Barcelona-El Prat la cual está formada por un grupo de aficionados a la aeronáutica.



Mapa del Aeropuerto de Barcelona con la localización de los mejores puntos para el *spotting*. Fuente: blacksheeps-spotters.com

Los spotters hacen también desplazamientos incluso fuera del país para poder ir a ver aeronaves en otro paisaje o localización. A diferencia del caso de Manchester, en Barcelona no existe ningún espacio adecuado para poder realizar dichas actividades por lo que puede resultar una oportunidad a nivel turístico para desarrollar la zona del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat a nivel local.

2.4. Panorámica de los aeropuertos en España y Cataluña

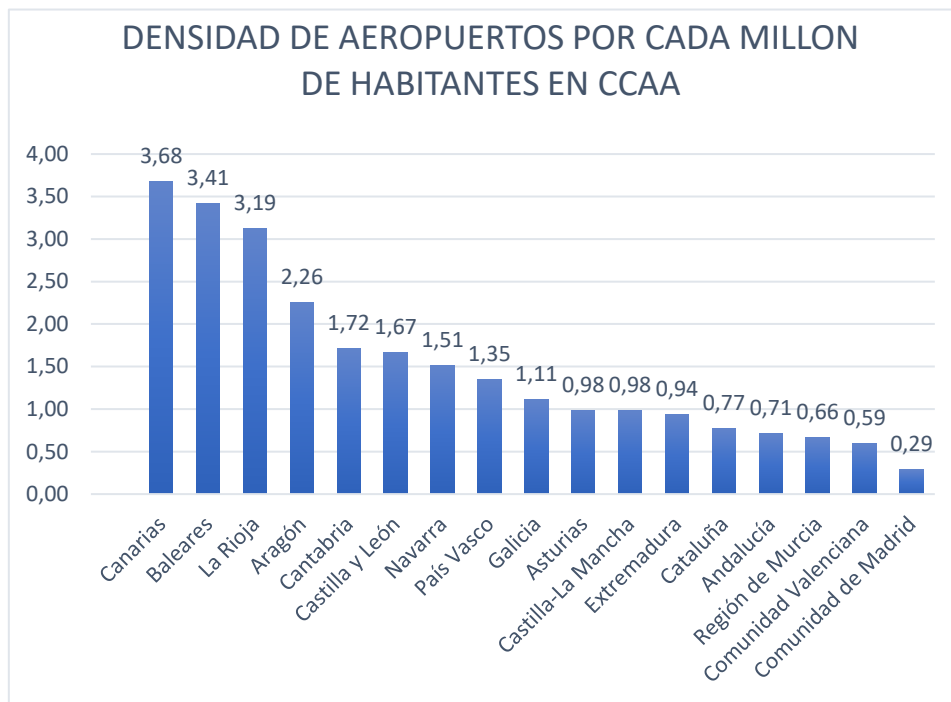
En la actualidad en España existen 46 aeropuertos y 2 helipuertos públicos (Ceuta y Algeciras) operados por AENA (participada en el 51% por ENAIRE, entidad pública empresarial para la gestión de la navegación aérea en España y el Sahara Occidental); otros 3 aeropuertos públicos operados por otras administraciones públicas (Aeroports de Catalunya para los aeropuertos de Andorra-La Seu y Lleida-Alguaire y la Comunitat Valenciana para el aeropuerto de Castellón) y dos aeropuertos privados: Teruel y Ciudad Real. A continuación, se muestra la distribución de los 46 aeropuertos operados por AENA y los otros cinco aeropuertos operados por otras entidades:



Fuente: Enterat.com

El número de aeropuertos en el estado español permite, a priori, una buena conexión a nivel tanto de turismo interior como exterior, aunque como veremos a continuación, no todos los aeropuertos tienen predispuesto el uso comercial de las instalaciones aeroportuarias ni una cantidad de tráfico de pasajeros como para obtener una viabilidad económica.

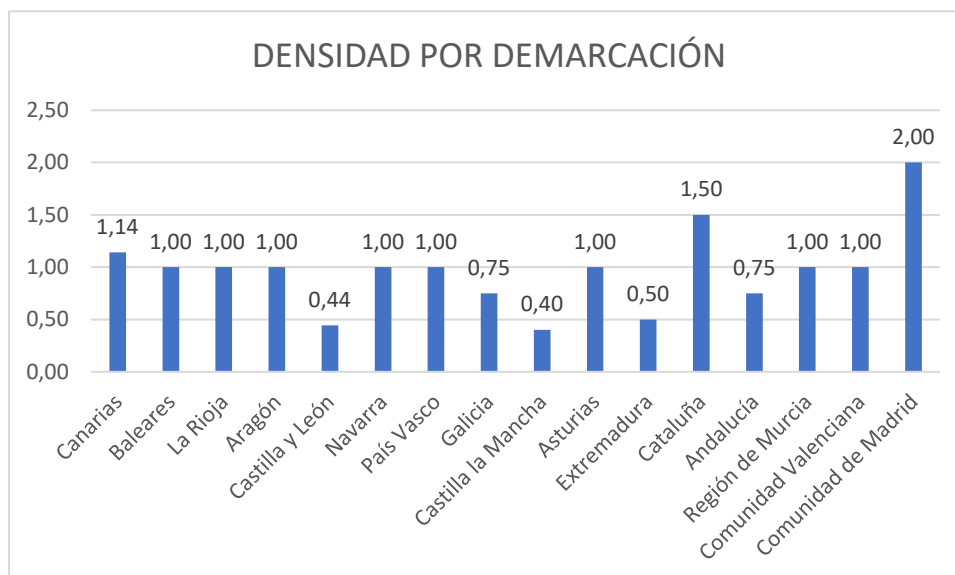
Uno de los hechos característicos de las islas que forman el archipiélago canario y el balear es la gran cantidad de aeropuertos que existen en cada una de ellas, llegando en algunos lugares como Tenerife a tener dos aeropuertos (Tenerife Norte y Tenerife Sur). Si bien es un hecho característico y que llama a la atención, hay que tener en cuenta la conexión y, consecuentemente, servicio que debe existir para el tránsito de pasajeros en el estado español y de las islas y no tan solo en el turismo exterior.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA y el INE

Así pues, si observamos la gráfica superior, vemos reflejados estos hechos plasmados en datos: las islas Canarias y Baleares lideran en densidad de aeropuertos por cada millón de habitantes. En estos dos casos, existen tres aeropuertos por cada millón de habitantes, cifra que a priori es alta pero más si tenemos en cuenta que en las Canarias había (en 2019 ambos casos) poco más de dos millones (2,21) de habitantes solamente y poco más de un millón en Baleares (1,19). A estos dos casos se le suman en cuanto a densidad de aeropuertos La Rioja con 3,13 y Aragón con 2,27 aeropuertos por cada millón de habitantes. Ambos casos se diferencian de las islas en el número de aeropuertos totales, uno en el caso de La Rioja y tres en el caso de Aragón. Sus cifras ascienden por el número de habitantes tan bajo que existen en La Rioja y por la cantidad de aeropuertos en el caso de Aragón. Si bien es verdad que la Comunidad de Madrid, Cataluña, Andalucía y Comunidad Valenciana se observa que sus cifras son bajas comparándolas con el resto de comunidades autónomas, tales números se explican por el mero de hecho de poseer mayores cifras de habitantes y un número de aeropuertos más equilibrado: Andalucía

lidera la tabla en número de habitantes con 8,42 millones seguido de Cataluña, Comunidad de Madrid y Comunidad Valenciana con 7,57, 6,64 y 4,98 respectivamente. Cabe mencionar que Melilla³, gracias a su aeropuerto, tiene una densidad de aeropuerto de 11,90 ya que solamente habitan 84.689 ciudadanos.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA y el INE.

En cuanto a la densidad por cada demarcación, las cifras son obtenidas a partir del número total de provincias e islas de cada comunidad autónoma y el número de aeropuertos en la demarcación. Las cifras que destacan en este caso, a diferencia de la densidad de aeropuertos con las comentadas anteriormente, son las de la Comunidad de Madrid y Cataluña. En el caso de la Comunidad de Madrid la cifra de dos aeropuertos proviene de los aeropuertos de Cuatro Vientos y Madrid Barajas mientras que, en el caso de Cataluña, la cifra de 1,5 aeropuertos proviene del total de seis aeropuertos que dispone hacia las cuatro provincias, llegando incluso a dos aeropuertos por provincia como es el caso de Lleida con los aeropuertos de Lleida-Alguaire y Andorra-La Seu o Barcelona con el aeropuerto de Sabadell y el de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Por lo demás, la gráfica explica que casi todas las comunidades autónomas, a excepción de Castilla y León, Castilla la Mancha, Extremadura y Andalucía disponen de, por lo menos, un aeropuerto en cada una de sus provincias.

Destacar la elevada densidad de Cataluña que, a diferencia de la Comunidad de Madrid dispone de cuatro aeropuertos y casi un millón más de habitantes, por lo que sobrepasaría el 1

³ Se excluye Melilla de la gráfica por el valor tan alto hacia las otras comunidades.

en lo que sería la vertebración territorial en cuanto a infraestructuras para el transporte aéreo ya que, como hemos comentado las provincias de Lleida y Barcelona disponen de dos aeropuertos.



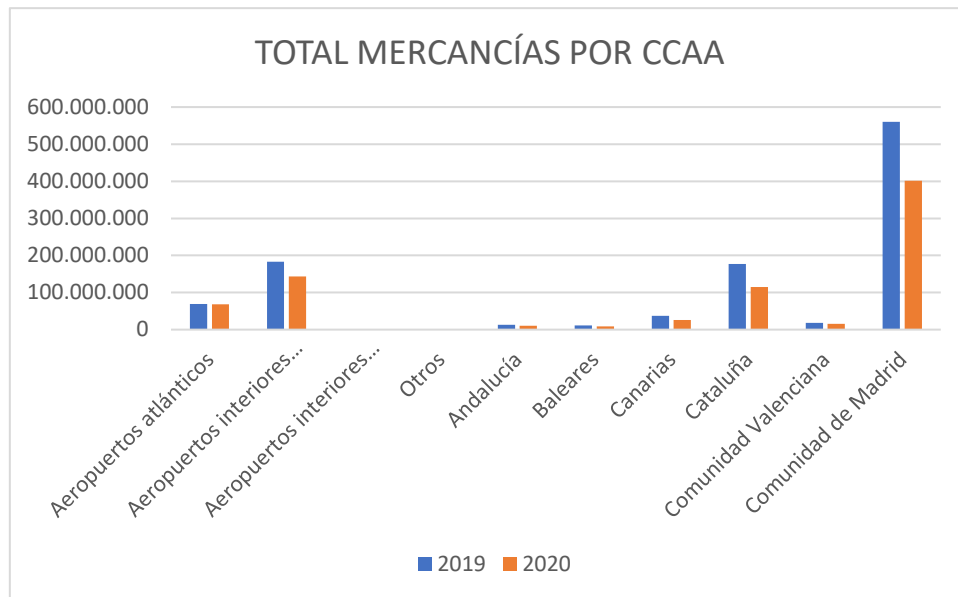
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA.

Si pasamos a observar las cifras de un año antes de la pandemia como fue el 2019 comparándolo con un año diferente como fue el 2020 vemos, en la siguiente gráfica, que las comunidades autónomas que más pasajeros transitaban fueron las pertenecientes a las CCAA con más habitantes: Andalucía, Cataluña, Madrid y Comunidad Valenciana; además de las dos CCAA con más densidad de aeropuertos por millón de habitantes como son Canarias y Baleares. Destaca la gran diferencia entre las comunidades mencionadas que generan y atraen pasajeros y las demás demarcaciones.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA.

Tal y como vemos en la gráfica anterior, el número total de operaciones en cada comunidad no se diferencia, a simple vista, de las cifras ya comentadas referentes al total de pasajeros. En este caso, Canarias no está tan lejos de Cataluña en cuanto a número total de operaciones ya que solo le supera por 20.465, por lo que se intuye que hay un número elevado de operaciones en sus ocho aeropuertos, aunque tales aviones no van tan llenos de pasajeros como sí es el caso de la Comunidad de Madrid, por ejemplo. Se puede observar como el flujo total de movimiento de pasajeros fue de 275.247.387 pasajeros (Confrontar Anexo), si nos situamos en el marco de 2020, en plena afección por la pandemia por SARS-COV2, supuso el 27,63% del flujo de movimiento de pasajeros de 2019.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA.

En cuanto al total de mercancías, sí observamos una gran diferencia entre comunidades y sus números totales. Las únicas comunidades autónomas que reciben y envían mercancías en sus aeropuertos son Comunidad de Madrid, Aragón, Cataluña y País Vasco. En este sentido, Aragón y País Vasco toman más protagonismo con el tránsito de mercancías y en el caso del primero supera a Cataluña en ambos años analizados.

En definitiva, el daño causado por el marco actual de pandemia respecto a los años en los que no hubo dicha afectación ha sido de un 72% de pérdidas de oportunidades para el flujo de movimientos de pasajeros, en afectación directa sobre el turismo relacionado, las aerolíneas, puestos de trabajo... Aunque el número total de mercancías no han descendido tanto si lo comparamos con la variación anual de pasajeros y operaciones. Por último, las únicas comunidades autónomas que destacan en las tres facetas analizadas son Cataluña y Comunidad de Madrid, recordemos que son las CCAA con un índice de densidad por demarcación más elevado.

3. EL AEROPUERTO DE LLEIDA-ALGUAIRE

En este punto estudiaremos la infraestructura aeroportuaria de la provincia de Lleida, la cual podríamos decir que es, a día de hoy, la menos conocida entre las restantes de la comunidad de Cataluña. Veremos desde más adentro la actividad y el punto de vista económico y turístico: qué cifras maneja y qué tipo de turismo atrae.

El objeto de este punto es analizar los datos y cifras obtenidas para contextualizar el pasado y el presente del mismo y, de alguna forma, dar una perspectiva de la situación actual para poder compararla con situaciones anteriores y desde un punto de vista externo, dar a entender el modelo de gestión aeroportuaria con la situación de tal infraestructura.

Todos los datos e información que aparecen durante el punto 3. EL AEROPUERTO DE LLEIDA-ALGUAIRE y el punto 4. EL AEROPUERTO DE LLEIDA-ALGUAIRE: OPORTUNIDAD PARA EL TURISMO son obtenidos y proporcionados exclusivamente por parte del Aeropuerto Lleida-Alguaire y la escuela de pilotos BAA. La información se ha obtenido mediante entrevistas con el director del aeropuerto, la directora de operaciones del aeropuerto, técnicos de operaciones del aeropuerto y el director de operaciones de la base de Lleida-Alguaire de BAA; además de la base de datos del aeropuerto que lleva recopilando cifras desde 2010.

3.1. La creación del aeropuerto

El aeropuerto Lleida-Alguaire (y como todos los otros) está formado por dos lados: el lado aire el cual está dedicado a las aeronaves y está formado por las pistas, la plataforma donde se estacionan las aeronaves y los hangares; por otro lado, tenemos el lado tierra, es decir, el espacio que está dedicado a los pasajeros, oficinas, restauración y comercio. A continuación, vemos cómo está organizado:



Aeropuerto Lleida-Alguaire. Fuente: propia

La infraestructura principal del aeropuerto está compuesta por el edificio terminal (F) y una torre de control (C) por encima de los ocho pisos de planta única que compone el edificio (B). La terminal de pasajeros (A) tiene a su disposición seis mostradores de facturación, una sala para el control de seguridad, una entrada al lado aire y una zona de restauración (E) compuesta por un bar-cafetería con terraza exterior. Para los pasajeros procedentes de vuelos comerciales o chárter existe una terminal de llegadas donde se puede recoger el equipaje facturado y salir al lado tierra (D).

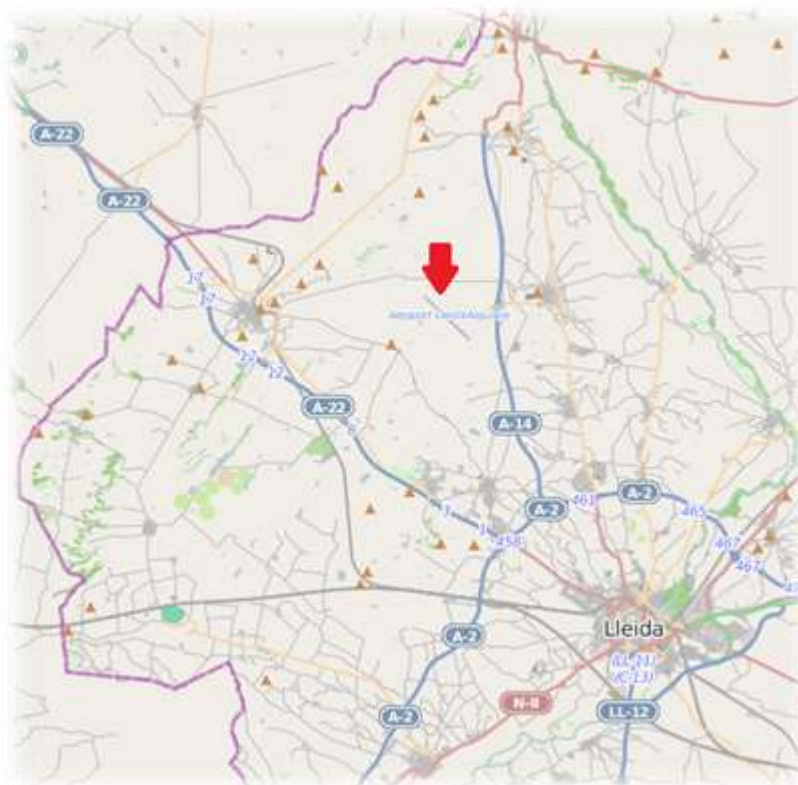
El aeropuerto de Lleida-Alguaire se inauguró en el mes de enero del año 2010 y su plan se llevó a cabo gracias al rechazo por parte del Departamento de Medio Ambiente en 2003 al plan director del aeródromo de Alfés para convertirlo en aeropuerto comercial de la provincia de Lleida. Fue al año siguiente, en 2014, donde el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas del mismo gobierno catalán señala la zona noroeste de Lleida como la más adecuada para tales instalaciones. Como hemos dicho anteriormente, en 2010 se inaugura el primer aeropuerto comercial promovido por la Generalitat de Catalunya en la provincia de Lleida, en la parte sur del término municipal de Alguaire y a unos dieciséis kilómetros de la capital de la

provincia. A priori la gestión del aeropuerto pasaría a ser privada, como sucede en el caso del aeropuerto de Teruel con PLATA (Plataforma Aeroportuaria de Teruel) pero unos cambios de última hora precipitaron cambios en la gestión y ésta pasó a formar parte de Aeroports de Catalunya, entidad que controla también el aeropuerto Andorra-La Seu siendo así el primer aeropuerto controlado por la Generalitat de Catalunya.

Sus intenciones tal y como se estipulaban en el plan director del aeropuerto eran de operar con aeronaves comerciales y recibir un flujo de 400.000 pasajeros al año más 6.000 toneladas de transporte de mercancías. Con tales intenciones se pretendía equipararse a aeropuertos como Reus o Girona, que sirven como enlace a otros aeropuertos, en este caso el de Barcelona (Hosteltur, 2005). En 2010 había una proyección inicial de 12.000 aeronaves al año mientras que en 2020 se preveían un total de 21.000 anuales, más adelante veremos cómo han evolucionado tales cifras.

Como todos los aeropuertos y las zonas con gran flujo de turistas, la conexión que existe entre los puntos clave para el visitante o residente (si es a la inversa) y el aeropuerto son clave para tomar la decisión sobre cuál es el mejor punto de salida y/o llegada. Si tomamos como ejemplo el Aeroport Barcelona-El Prat Josep Tarradellas, éste dispone de un amplio abanico de vías de acceso: tren cercanías, buses metropolitanos y privados, metro, taxi... con tanta frecuencia además de las conexiones terrestres como la AP-2, AP-7, B-10, C-16... tal sistema de transporte integrado facilita al pasajero la movilidad por el territorio y la llegada a su terminal por lo que, como más fácil y cómoda sea la conexión entre los nexos de entrada y salida, más posibilidades tendrá el aeropuerto de acoger pasajeros. En el caso del aeropuerto Lleida-Alguaire, inicialmente disponía, por un lado, de las carreteras N-230, N-240, A-22, A-2 y, por otro lado, se esperaba tener, a raíz de la construcción del aeropuerto, una adaptación de la red ferroviaria entre Lleida y Monzón para disponer de una parada en el mismo aeropuerto. Aun así, existía la red de trenes de Adif con parada en la ciudad de Lleida. Actualmente el aeropuerto dispone de las carreteras que se comentaban anteriormente más la autovía A-14 que une Lleida con Vielha y hasta la frontera con Francia (aún por terminar, como se puede ver en la imagen), por lo que está conectado por carretera con Huesca (A-22), con Barcelona, Zaragoza y Madrid (A-2), con el Pirineo y la frontera francesa (A-14 y N-230) y Tarragona (N-240) mientras

que la red ferroviaria inicialmente la componía la red de ferrocarriles catalanes con conexión a Reus, Tarragona y Barcelona y el Cercanías a Zaragoza. A día de hoy además de las comentadas anteriormente se le suman la red de trenes AVE las cuales conectan la ciudad de Lleida con las ciudades de Barcelona, Tarragona, Zaragoza y Madrid (y con toda España) en un espacio de tiempo muy reducido si lo comparamos con las tradicionales.



Red de carreteras cercanas al aeropuerto Lleida-Alguaire. Fuente: DGT

3.2. Evolución del modelo de gestión

Inicialmente, la gestión del aeropuerto se quería licitar para que una entidad llevara a cabo dicho trabajo, tal y como sucede en el aeropuerto de Castellón, donde su gestión depende de Aerocas, entidad pública que depende de la Generalitat Valenciana. Aunque dicha gestión no se pudo subrogar a ninguna entidad, el Gobierno de la Generalitat pasó dicha gestión a la entidad pública Aeroports de Catalunya, la cual se creó en 2008 para precisamente encomendar la gestión de los aeropuertos, helipuertos y aeródromos dentro del territorio de Cataluña a la entidad como operador aeroportuario. A día de hoy, Aeroports de Catalunya gestiona el

aeropuerto Lleida-Alguaire y el de Andorra-La Seu ya que quedan excluidos Reus, Sabadell, Barcelona y Girona por pertenecer a AENA.

Con la finalización de la construcción del aeropuerto y sin ninguna entidad la cual se hiciera cargo del mismo, la gestión pasó a responsabilidad del director de obra de la constructora del mismo aeropuerto, el señor Alberto López, que pasaría a ser director del aeropuerto Lleida-Alguaire.

Ésta primera gestión empezó el 17 de enero de 2010 con la inauguración del aeropuerto y su objetivo era potenciarlo al máximo posible con vuelos comerciales. La previsión inicial era de 50.000 pasajeros durante los doce primeros meses mientras que, a largo plazo, acabaría llegando a los 395.000 anuales en 2020. Hasta 2011, el aeropuerto contaba con vuelos regulares operados por Ryanair, Vueling y Air Nostrum, los cuales llevaban al pasajero hacia destinos como Barcelona, Mallorca, París (Charles de Gaulle y Orly), Frankfurt, Milano, Ibiza y Mahón. Con tales conexiones tanto a nivel nacional como internacional, el aeropuerto tuvo un total de 57.799 pasajeros, es decir, 7.799 pasajeros más de lo que se estimaba a principios de año. Podemos relacionar el “boom” de pasajeros y operaciones en el aeropuerto durante el primer año y medio debido a la reciente apertura de las instalaciones y a las recientes negociaciones con las empresas para operar en el aeropuerto. Si bien es verdad que durante el primer año las cifras fueron esperanzadoras, la realidad es que, de un año para otro, la situación obligaría al aeropuerto a adaptarse para sobrevivir ante tales dificultades, como veremos a continuación.

Tan solo un año después del éxito del aeropuerto en su estreno como infraestructura turística en la provincia de Lleida, empezaron a surgir los problemas que suelen surgir en aeropuertos regionales: la incapacidad de negociación frente a aerolíneas de bajo coste debido a la poca influencia e importancia como aeropuerto. En 2011 las dos aerolíneas de bajo coste que operaban hasta entonces en el aeropuerto de Lleida-Alguaire como eran Ryanair y Vueling deciden que no van a operar más ese mismo año. Ante la incapacidad de negociar (recordemos que dichas negociaciones se llevan a cabo entre la aerolínea y la administración, en este caso Aeroports de Catalunya y la Generalitat) frente a las demandas de dichas aerolíneas donde se pedían un aumento del precio por pasaje, ese mismo año Lleida-Alguaire se queda sin sus dos

grandes aerolíneas. Frente a este problema, la gestora del aeropuerto decide promover el turismo regional y el estacional invernal y, por lo tanto, promocionar el pirineo catalán. El vuelo de Palma de Mallorca es el único que “sobrevive” de la “huida” de las grandes compañías *low-cost* y pasó a ser operado por Air Nostrum, aerolínea valenciana. Además, se instaura la ruta Lleida-Madrid con escala en Huesca gracias a la compañía Pyrenair, aunque solo duraría ese mismo año debido a la baja frecuencia de pasajeros.

La promoción del turismo de esquí, que dio la oportunidad de volver a activar el aeropuerto de Lleida-Alguaire, vino de la mano del turoperador Neilson junto con la aerolínea Thomas Cook y, posteriormente en 2012, con la aerolínea también inglesa Flybe. Sus paquetes turísticos al Pirineo catalán y Andorra produjeron unos resultados anuales en 2011 de 1.716 pasajeros. Un resultado muy bajo que se explica por el poco margen de tiempo que tuvo la compañía para preparar y buscar a sus clientes. Fue en 2012 cuando se empezó a ver el impacto de dichos acuerdos con el turoperador inglés.

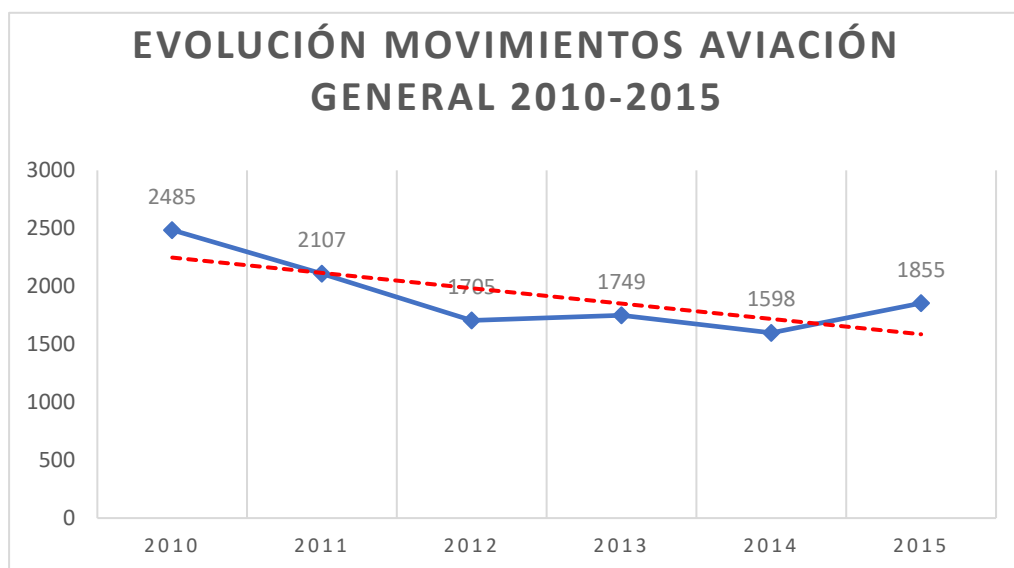


Fuente: Elaboración propia a partir de datos del aeropuerto

Además, en 2014 se sumó la compañía israelí Arkia para el mismo propósito que las inglesas, aunque su contrato duraría dos años por temas operativos a nivel aeroportuario. Si bien es notoria la diferencia de pasajeros de un año para otro (2012 a 2013 y posterior) se explica por el tipo de contrato que se firmó con el turoperador, y es que el primer año la entidad británica disponía de descuentos del 100% el primer año, 80% el segundo, hasta llegar a 0% en

el quinto año en tarifas debido a la dificultad de emprender una ruta entre las distintas ciudades británicas y Lleida-Alguaire, además de la cancelación de la ruta con Toulouse, destino de sus paquetes turísticos para la temporada invernal. El alcalde de Lleida afirmaba en 2011 con la inauguración de dichos vuelos que: *“Hoy comenzamos a ser el aeropuerto de referencia de los Pirineos, hoy estamos demostrando que podemos competir con los otros aeropuertos del lado de los Pirineos, de Toulouse, de Tarbes”* (El Economista, 19/12/2011). Demostraba el alcalde de la Paeria la gestión conjunta con el gobierno catalán y el de Lleida para promocionar la zona Pirineos en el diario ElEconomista. Años más tarde, en 2017 se sumó el touroperador Quality Travel que vendría de la mano de la aerolínea Jet2.com para atraer esquiadores suecos en el pirineo leridano.

Cabe destacar la poca cabida que tuvo la aviación general, ya sea con aerotaxis o vuelos privados, durante el período de la primera gestión del aeropuerto que tuvo lugar desde el año 2010 hasta el 2015. Si bien fue al alza con el paso de los años, las cifras en cuanto a pasajeros que pasaron por el aeropuerto durante ese período siguen siendo bajas si los comparamos con los años posteriores. A continuación, podemos ver dicha evolución.



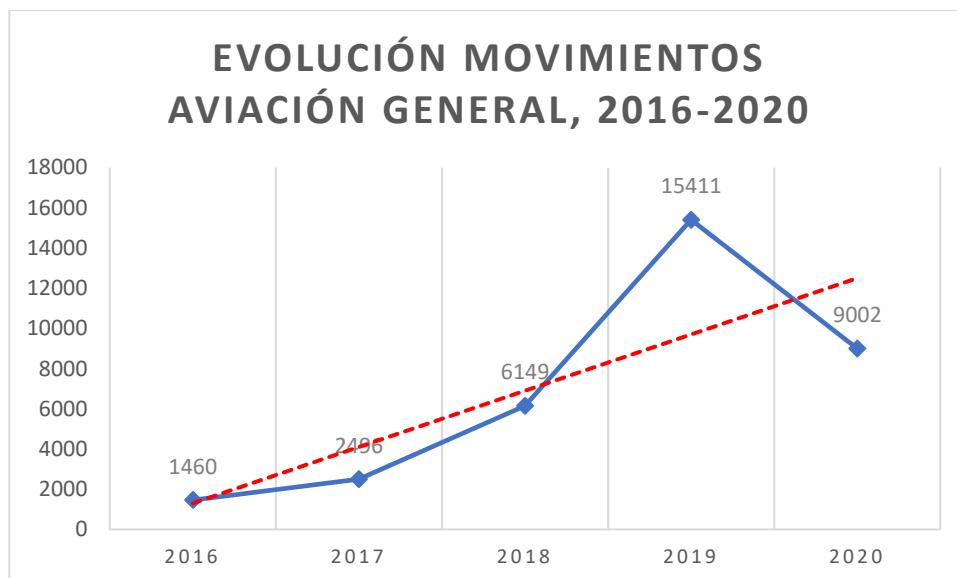
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del aeropuerto

Así pues, podemos catalogar dicha gestión como puramente comercial ya que se priorizaba las operaciones comerciales, aunque fueran pocas o escasas (a excepción de la temporada invernal) ya que solamente se contaba con los vuelos de Air Nostrum durante la semana a nivel regular. A continuación, destacamos el poco protagonismo que tuvo la aviación general en el aeropuerto Lleida-Alguaire y su tendencia (línea roja) descendiente con el paso de

los años ya que, como veremos a continuación, dicha situación cambió de contexto con la llegada de un nuevo director.

En noviembre de 2016 se anuncia al que es, hasta el día de hoy, es el nuevo director del aeropuerto. Toni Serra fue el elegido en 2016 por su amplia experiencia en el sector de la aeronáutica, trabajó en Vueling, Spanair y Air Europa y tenía experiencia en varios puestos de trabajo, incluido de 2009 a 2012 como director de Seguridad y Operaciones del mismo Aeropuerto Lleida-Alguaire. Con el nuevo director al cargo del aeropuerto, la gestión dio un giro en el desarrollo del aeropuerto, el objetivo en ese momento era darle vida a una infraestructura que durante años estaba siendo poco utilizada en comparación al supuesto potencial que se indicó inicialmente por parte del gobierno.

Tal tarea no era sencilla y es que varios operadores rechazaban el aeropuerto por las capacidades climatológicas en invierno y la poca conexión entre los grandes nodos (Lleida-Barcelona-Madrid) además la constante crítica exterior a la gestión anterior dejaba mermada la reputación del aeropuerto, por lo que inversiones por parte del gobierno no estaban bien vistas. Tal caso perdido era una difícil tarea para el nuevo director ya que atraer inversores y clientes al aeropuerto no se había producido desde años atrás (recordemos los vuelos regionales iniciales en el año de inauguración). Sumado al plan económico del aeropuerto, no era sencillo para los nuevos clientes demostrarles la cantidad de movimiento que existía, pero sí la intención de colaborar en todo lo que fuera para tirar adelante con las nuevas empresas.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del aeropuerto

Y así fue, durante el primer año natural en 2017, las cifras en cuanto a movimientos (sobre todo de aviación general) se vio incrementada en un 58% respecto al año 2016. Conversaciones y propaganda del aeropuerto a nivel internacional permitió, como veremos a continuación, ver su actividad a nivel aeroportuario incrementada, y no tan solo en cuestión de movimientos de aeronaves. Las operaciones comerciales regionales hasta el día de hoy han tenido poco peso a excepción de las operativas chárter y los aerotaxis, como vemos en la gráfica inferior. Aunque el punto de inflexión lo encontramos en 2018 cuando la Baltic Aviation Academy (la cual pertenece al grupo Avia Solutions Group) firmó un contrato con Aeroports de Catalunya para establecer una base de pilotos en el aeropuerto Lleida-Alguaire. Con tal acuerdo firmado, Isidre Gavín, secretario de Infraestructuras y Movilidad de la Generalitat, afirmaba en *El País* (29/10/2018) que *“Lleida-Alguaire es el aeropuerto industrial de Cataluña, sin lugar a dudas”*. Como veremos a continuación, el aumento de la actividad de aviación general junto con el comienzo de la escuela de pilotos BAA, impulsó al aeropuerto hacia cifras que no se habían visto anteriormente. A la llegada de BAA en 2018 se sumó la actividad industrial por parte de la empresa de Aeronpark en 2019, la cual creó una plataforma años atrás dentro del aeropuerto para futuras operaciones. Con ello, el aeropuerto empezó a disponer de aviones para mantenimiento y, de forma indirecta, más trabajadores operando en el aeropuerto. Además, a finales del año 2020 se acuerda con la escuela EFAV (Escola de Formació Aeronàutica de Vilanova) y el ayuntamiento de Vilanova y la Geltrú, un nuevo centro de formación de mecánicos

aeronáuticos en el mismo aeropuerto para emprender las clases de teoría y práctica, a priori más funcional por el contexto y la cercanía con los aviones.



Plano de la zona industrial del aeropuerto Lleida-Alguaire. Fuente: propia

En definitiva, se cambió el modelo comercial por el industrial. Un aeropuerto industrial es aquel que está preparado para desarrollar como actividad principal la industrial por delante de la comercial, eso incluye una infraestructura preparada para ello, como plataformas donde desarrollar funciones de reparación o desmantelamiento... además de empresas que explotan el desarrollo del aeropuerto y de la actividad tecnológica e industrial, eso no impide disponer de operaciones que no sean estrictamente industriales. Desde 2020 se trabaja para extender futuros trabajos y operaciones con la creación de más plataformas de estacionamiento de aeronaves, con una especial de carga y descarga de mercancías además de hangares nuevos. Finalmente se anunció, a principios de este año 2021, el proyecto de promoción del Space Port en el aeropuerto Lleida-Alguaire aunque fue la compañía Asgard Space la primera en instaurar antenas para la monitorización y seguimiento de satélites espaciales en 2019.

4. EL AEROPUERTO LLEIDA-ALGUAIRE: OPORTUNIDAD PARA OTRO TIPO DE TURISMO

El objeto de este capítulo es analizar el entorno del aeropuerto Lleida-Alguaire y ver sus repercusiones, además de contextualizar el mercado turístico de la zona y demostrar (si existen suficientes evidencias) el impacto del aeropuerto en la zona de Lleida, turísticamente hablando.

Para llevar a cabo esta parte, además de los datos estadísticos del propio aeropuerto, se han realizado encuestas a tripulación y trabajadores que llegaban o salían de las instalaciones aeroportuarias de Lleida-Alguaire, así como entrevistas al director del Aeropuerto Lleida-Alguaire, la directora de operaciones de Lleida-Alguaire y el director de operaciones de la base de BAA Training en Lleida-Alguaire. El objetivo de las entrevistas era profundizar y detallar los conocimientos que, a priori, las encuestas no podrían proporcionar y que aportarían al trabajo una información adicional. En el caso de Toni Serra y la directora de operaciones Ana Pignatelli, toda la información ha servido para aclarar el futuro más cercano del aeropuerto a nivel de gestión política y empresarial y (como se ha comentado anteriormente) para aclarar informaciones de años atrás ya que ellos fueron partícipes durante el anterior modelo de gestión. La información proporcionada por el director de operaciones de la base de BAA Training ha servido para cuantificar en número los estudiantes que pasan por la escuela de pilotos y si existía conexión con la zona de Lleida en términos de alojamiento (Confrontar Anexo).

Se distribuyeron un total de 29 encuestas a mano a distintos colectivos que entraban o salían de las instalaciones aeroportuarias de Lleida-Alguaire como pilotos, pasajeros procedentes de vuelos privados o trabajadores procedentes de empresas externas. El valor de las encuestas era poder averiguar el impacto del mismo aeropuerto en la zona de Lleida o, dicho de otra forma, cuánta gente pernoctaba en la zona, qué tipo de alojamiento escogía, cuál era su destino o el grado de satisfacción con distintos aspectos como la conectividad o atractivos turísticos de la zona (Confrontar Anexo).

Añadir que en primer lugar también se querían pasar encuestas a pasajeros tanto de llegadas como de salidas, pero la situación de la pandemia no ha permitido el acceso a las instalaciones de embarque para realizar dichas encuestas a los turistas por seguridad. Además, cabe señalar que, con las actuales dificultades debido a la situación generada por la pandemia del COVID-19, muchas de las encuestas no se han respondido con la frecuencia que el trabajo y el apartado lo requerían (principalmente por las medidas anti-COVID). Éstas han generado más información que conclusiones, por lo que tampoco se puede considerar un fracaso sino una oportunidad para analizar la situación

4.1 Variables turísticas de la zona

En este apartado estudiaremos las variables turísticas de la zona de Lleida. En primer lugar, debemos diferenciar las distintas marcas turísticas de la provincia y el territorio catalán. Éstas son definidas por la Generalitat de Catalunya y es objetivo diferenciar cada territorio por su identidad turística para poder promover el producto y sus destinos a los potenciales operadores y clientes (o turistas en este caso).



Fuente: empresa.gencat.cat

La provincia de Lleida agrupa a la vez tres marcas turísticas: *Val d’Aran, Pirineos y Terres de Lleida*. La marca de *Terres de Lleida* la limita la comarca de La Noguera por el norte, la Segarra y Urgell por el este, la Garriga por el sur y el Segrià (donde se sitúa la capital) por el oeste; en el centro encontramos el Pla d’Urgell. Una vez situada la marca que vamos a analizar, pasaremos a comentar los recursos, servicios y equipamientos turísticos.

Históricamente Lleida ha sido un territorio estratégico para todas las civilizaciones que han podido asentarse gracias al paso del río Segre y su elevada posición por encima del resto de la plana. Por ello, a día de hoy la provincia goza de una riqueza única gracias a los ilergetes, romanos y los musulmanes. El arte románico, gótico y medieval es lo que más predomina y prueba de ello es la Seu Vella de Lleida, catedral del siglo XIII que durante mucho tiempo sirvió de cuartel militar, el Castillo de la Suda de origen musulmán, situado por detrás de la antigua catedral por el que se constituye un conjunto monumental y fue el sitio donde se coronó rey a Jaume I el Conquistador. Unos pocos kilómetros más al suroeste de la ciudad encontramos también el conjunto monumental templario en la colina de Gardeny, constituido gracias a la Casa Templaria de Gardeny (s. XII-XIV), la torre y la iglesia románica de Santa María de Gardeny. Junto a estos equipamientos culturales también encontramos el barrio de la Cuirassa, el antiguo barrio judío que despertó el encanto de la ciudad gracias a sus jardines inaugurados en 2018.

Si bien es verdad que en la marca *Terres de Lleida* encontramos mucha arquitectura histórica, una de las características que tiene el territorio es la gran riqueza prehistórica si lo comparamos con el conjunto de la península. El conjunto de arte rupestre del final de la prehistoria fue declarado Patrimonio Mundial por la UNESCO en 1998. En el total de la península se pueden encontrar 757 piezas y yacimientos de arte históricos mientras que en la marca Terres de Lleida se localizan un total de 16 yacimientos repartidos en las comarcas del territorio (aralleida.cat, sf). Los más populares los encontramos en la comarca de la Noguera: la Cueva del Tabaco, en Camarasa y la cueva de los Vilasos en el municipio d’Os de Balaguer.

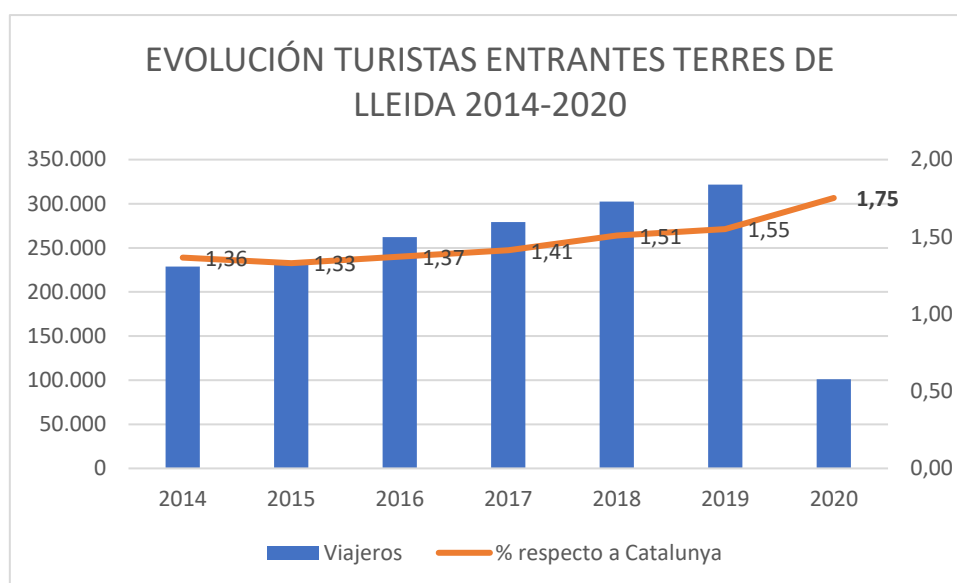
Junto al arte prehistórico es importante destacar las bellas zonas rurales de la zona con municipios como Áger, Balaguer, Agramunt, Camarasa... entre muchos otros gracias a su conjunto arquitectónico conservado y la mezcla con la naturaleza y paisajes únicos en la zona. La oferta turística en la marca de Terres de Lleida es muy variada gracias a, como hemos

comentado, su variedad en arquitectura, arte y naturaleza. Solamente unos kilómetros al norte de la ciudad de Lleida y del aeropuerto Lleida-Alguaire, en la comarca de la Noguera donde limita, precisamente la misma marca, encontramos la Serra del Montsec. Tal zona es digna de nombrar por la gran variedad de actividades que proporciona al turista gracias a su orografía paisajística. Desde las visitas a los pueblos y ciudades nombrados anteriormente que forman parte de la sierra hasta actividades al aire libre como parapente, senderismo, espeleología, escalada y observar las estrellas. Tal variedad de actividades es fruto del trabajo de conservación de las zonas naturales de la Serra del Montsec, declarado como espacio protegido incluido en la Red Natura 2000 y Reserva Starlight gracias al Parque Astronómico del Montsec (Francisco García, 2019).

El perfil de turista que visita la marca de Terres de Lleida es, por lo general, de turismo familiar. Sus motivaciones se reparten en visitas a familiares, ocio y negocios. La ciudad de Lleida es la única zona urbana a gran escala en toda la provincia si la comparamos con el resto de municipios y fruto de tal conexión sirve a la población y a los turistas como ciudad de paso en muchas ocasiones ya que agrupa muchos servicios que en la mayoría de los municipios de alrededor no existen como la sanidad, grandes comercios u ofertas de ocio variadas. Aunque no solo la estructura económica genera turistas, sino que existen los recursos turísticos comentados anteriormente con gran poder de atracción. Los turistas que visitan la zona de Lleida son mayoritariamente de mediana edad y se reparten de la siguiente forma:

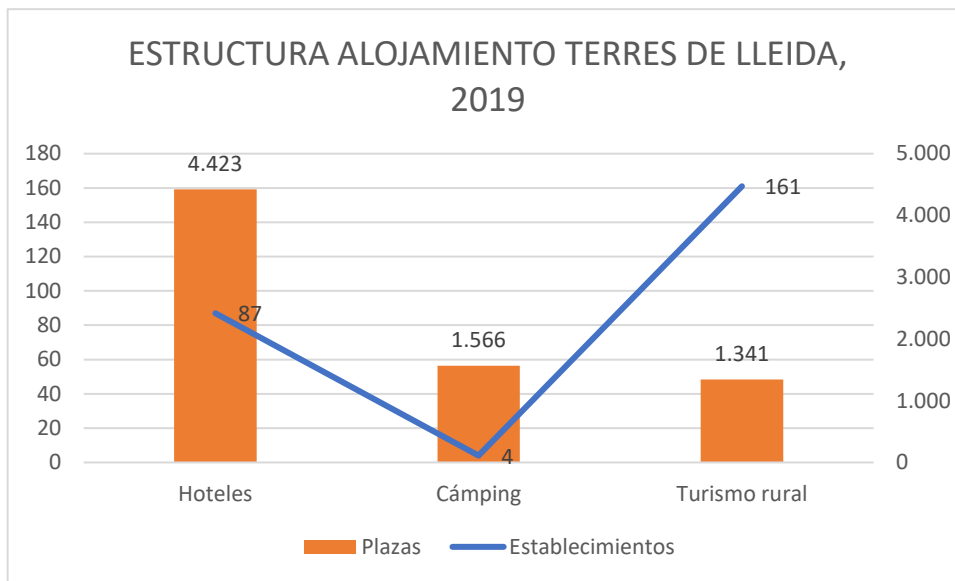
- Turismo interior español: provienen de Madrid, Aragón, Andalucía y Valencia y representaban en 2019 el 16% del total del turismo en la provincia de Lleida.
- Turismo extranjero: procedentes de Francia, Portugal, Italia y Andorra representaban en 2019 el 11% del total de turistas.

- Turismo interior catalán: en este sentido existe gran variedad de orígenes, aunque el predominante es el procedente de la provincia de Barcelona y representaban en 2019 el 73% (Cabasés, 2005).



Fuente: elaboración propia a partir de datos de IDESCAT

Cabe destacar que la tasa de crecimiento de turistas recibidos anuales en la provincia de Lleida indica un fuerte crecimiento de turistas procedentes del resto del estado español, representado en un total de 46,50% en 2019. Indica pues, si tenemos en cuenta los datos comentados anteriormente del 16% del total de turistas españoles que en los últimos años la afluencia de turistas españoles está creciendo por encima del resto, sobre todo por encima del turismo interior catalán. Así pues, si observamos la gráfica superior sobre la evolución de turistas entrantes en la marca de Terres de Lleida durante los últimos años podemos afirmar que el turismo que recibe la marca es estable con el paso de los años, sin sufrir ningún tipo de descenso en cuanto a cifras sino todo lo contrario, va creciendo poco a poco durante el paso de los años. Destacar como oportunidad surgida con la pandemia del COVID-19 que, gracias a los atractivos turísticos naturales comentados anteriormente, la marca de Terres de Lleida se puede ver beneficiada por la potenciación del turismo interior y las zonas rurales como espacios libres y naturales.



Fuente: elaboración propia a partir de datos de IDESCAT

Si consideramos los *campings* y el turismo rural como alojamientos rurales y los hoteles como turismo urbano, podemos observar en la gráfica superior que las plazas de turismo urbano representan el 60,34% del total de las plazas de alojamiento en Terres de Lleida mientras que, si tomamos las mismas directrices con el número de establecimientos se observa que el turismo rural y *camping* representan el 65,47%. Aunque sí existen más establecimientos de turismo rural y *camping* en proporción al total de establecimientos, éstos solo representaban el 14% del total de las pernoctas en 2019, que ascendieron hasta 8.158.800 (Francisco García, 2020).

VISITANTES EN EQUIPAMIENTOS CULTURALES 2017



Fuente: elaboraicón propia a partir de datos de observatorituristic.aralleida.com

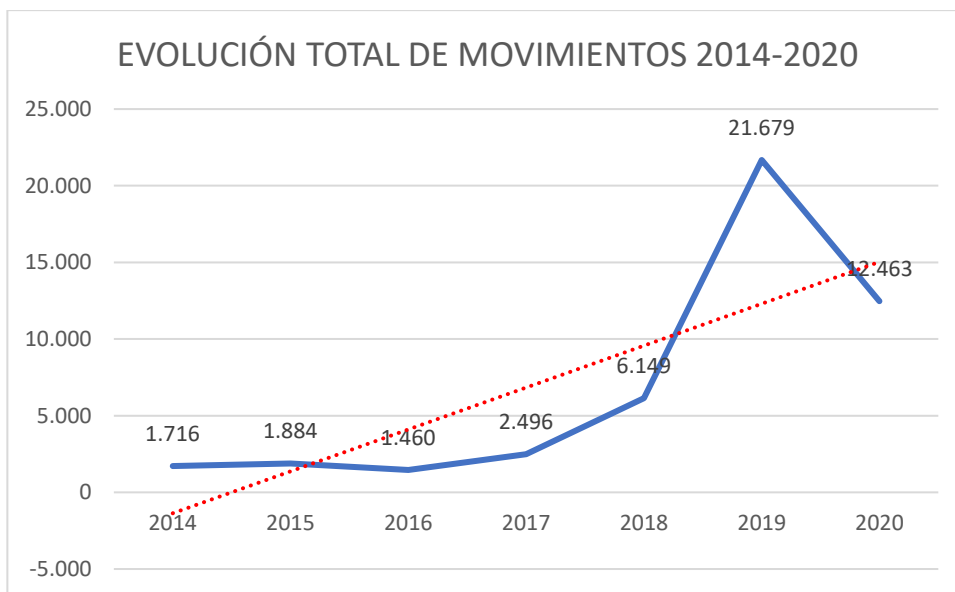
En el año 2017, la provincia de Lleida representaba el 2,23% de las visitas dentro del patrimonio catalán. Recibió en sus 56 equipamientos culturales un total de 576.786 visitantes. Una cifra muy baja si en el mismo año la comparamos con el total de la comunidad autónoma la cual asciende a un total de 25.916.000 visitantes en 328 equipamientos culturales (Francisco Garcia, 2019).

En cuanto al posicionamiento por parte de la marca Terres de Lleida, desde el patronato de turismo de la provincia “Ara Lleida” se basa en cuatro ejes de trabajo: excelencia, responsabilidad, ecología e innovación. Mediante esta estrategia se pretende convertir la marca en una “destinación sostenible líder en turismo de interior y de montaña”. La base principal de los cuatro ejes es el respeto y conciencia ecológica con el medio ambiente y la adaptación de todas las innovaciones, servicios y turismo al medio natural del que tanto goza a nivel de recursos. El enfoque de tal estrategia tiene dos mercados emisores claramente especificados:

- Mercado interior estatal: Cataluña lidera el primer lugar ya que se pretende fomentar el turismo interior catalán, seguidos de Madrid, País Vasco, Valencia y Baleares. Ésta última podrá potenciarse gracias al aeropuerto Lleida-Alguaire con sus rutas a Palma de Mallorca todo el año además de Ibiza y Mahón en verano.
- Mercado internacional: liderado por Francia en primer lugar y seguidos de Benelux (Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo), Reino Unido y Alemania.
- Terres de Lleida y Pirineus, con sus respectivas páginas web y sus eslóganes.

4.2. El aeropuerto en cifras

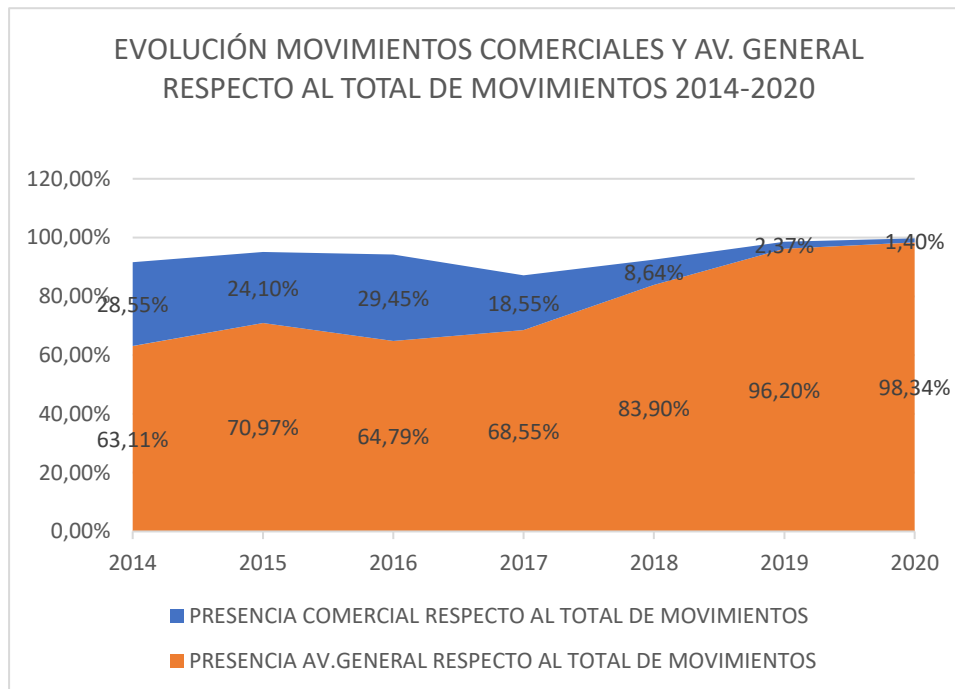
Como se ha indicado, la evolución que ha experimentado las instalaciones de la comarca del Segrià ha ido elevándose año tras año. En general, el aeropuerto ha experimentado una creciente evolución en cuanto a movimientos, si lo comparamos desde el inicio del servicio aeroportuario hasta el año 2019 (pre-COVID). Tomamos ese año para tener una referencia más clara y sin factores externos que diluyan tales cifras.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del aeropuerto

Si queremos dar una explicación a la creciente subida de movimientos en el aeropuerto, hay que hablar primero de la evolución en cuanto las cifras que se muestran en la gráfica anterior. La sustitución de la aviación comercial por la aviación general ha propiciado el aumento de movimientos gracias al cambio de modelo ya explicado en el punto 3.2 Evolución del modelo de gestión. Tal aumento significa pasar de un total de 1.716 movimientos en 2014 hasta 21.679 en el año 2019, solamente un año después de la instauración oficial de las inversiones del modelo industrial de Lleida-Alguaire.

Con una línea de tendencia totalmente positiva la cual marca la evolución de los movimientos en aumento, observamos que, como comentábamos anteriormente, la apuesta por el modelo industrial empieza a hacer efecto en 2019, justamente un año antes de la aparición del COVID-19. Ese año, la aviación comercial representaba el 2,37% del total de movimientos.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del aeropuerto

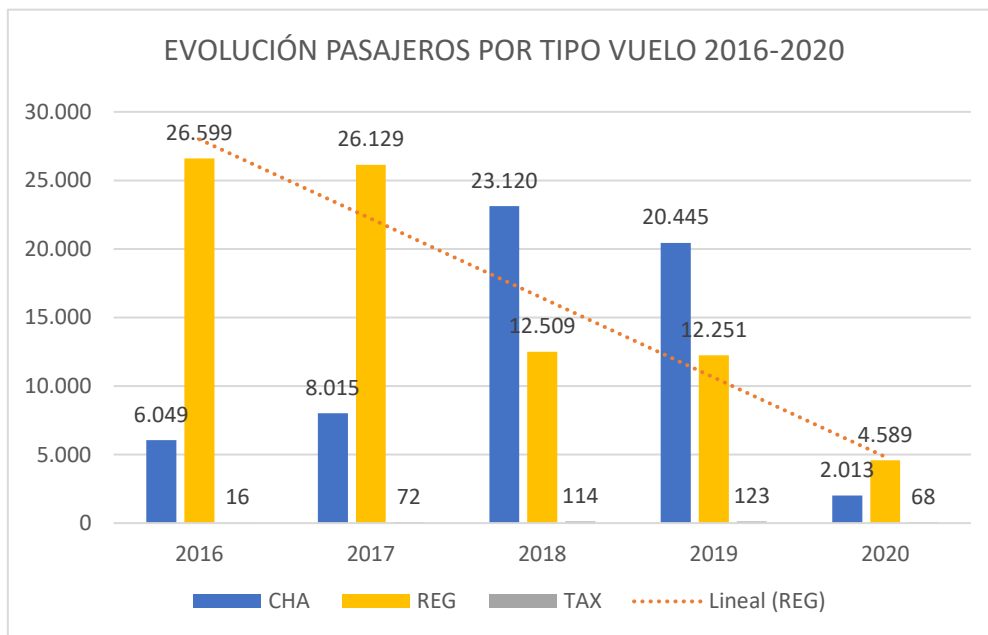
	2018	2019	2020
TOTAL MOVIMIENTOS BARCLEONA-EL PRAT	335.652	344.563	122.638
TOTAL MOVIMIENTOS GIRONA	17.874	18.253	9.961
TOTAL MOVIMIENTOS REUS	16.855	17.679	12.503
TOTAL MOVIMIENTOS SABADELL	44.093	50.663	40.650
TOTAL MOVIMIENTOS LLEIDA-ALGUAIRE	6.149	21.679	12.463

Fuente: Elaboración propia a partir de datos propios y de AENA

Si lo comparamos con el total de Cataluña, observamos que la evolución es positiva de 2018 a 2019 gracias a la apuesta por parte del aeropuerto. Además, tiene más movimientos que aeropuertos como Girona o Reus en 2019 (competencia, a priori, del aeropuerto Lleida-Alguaire) siendo ésta una variación positiva del 252,56% respecto al 2018.

4.2.1. Evolución del pasaje turístico

En cuanto al movimiento de pasajeros en el Aeropuerto Lleida-Alguaire, sí observamos una tendencia más negativa si lo comparamos con los movimientos comerciales analizados anteriormente. Si la tendencia positiva de los movimientos comentados anteriormente se debía al cambio de gestión y modelo, en este caso, tal cambio también afecta de forma negativa en el total de pasajeros, como veremos a continuación.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA

Como observamos en la gráfica anterior, solamente los vuelos chárteres son los que experimentan una evolución positiva desde 2016 en cuanto pasajeros. Si bien el incremento es positivo en 2017 (representando un 32,5% del total del año anterior), en el año 2018 tal incremento se eleva hasta un 188,46% si lo comparamos con la subida del año 2017. Las cifras en el año 2019 se mantienen estables si las comparamos con el año 2018 ya que solo representa una bajada del 11,57% del total del año anterior. En cuanto a las cifras de los vuelos regulares, tal y como muestra la línea de tendencia son totalmente negativas y desde 2018 aporta poco más de la mitad de pasajeros que los vuelos chárteres. La tendencia, si calculamos el promedio de pasajeros por rotación del vuelo de Palma de Mallorca en el total del año 2019 es de 64 pasajeros (hay que tener en cuenta que, durante la temporada de verano están disponibles los vuelos de Ibiza y Menorca). En el caso de los vuelos regulares es destacable la variación anual

de pasajeros ya que la bajada que se produce en 2018 representa un -52,13% del total del año anterior.

En el global de pasajeros en los aeropuertos comerciales de Cataluña, ya sea LERS, LEDA, LEGE o LEBL (si bien es cierto que son situaciones distintas, ya sea por protagonismo, inversión o antigüedad del aeropuerto) durante los períodos de 2017 a 2019 hubo una tendencia estable en cuanto a pasajeros, excluyendo el aeropuerto de Barcelona-El Prat que creció año tras año. Fueron solamente Lleida-Alguaire y el aeropuerto de Girona en 2019 cuando tuvieron un decrecimiento del 8,18% y 4,31% respectivamente.

AÑO/AEROPUERTO/ TOTAL PAX	LEDA	LEBL	LEGE	LERS
2017	34.216	47.284.346	1.946.694	1.018.889
2018	35.743	50.172.689	2.020.138	1.037.765
2019	32.819	52.688.455	1.933.049	1.046.249
2020	6.670	12.739.259	172.213	39.460

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA y del aeropuerto Lleida-Alguaire

4.2.2. Actividades aeroportuarias y llegadas de otros viajeros

Como ya hemos ido comentando a lo largo del trabajo, el aeropuerto Lleida-Alguaire ha ido experimentando distintos cambios en cuanto a la gestión del aeropuerto y sus actividades. Si bien durante el inicio del aeropuerto hasta el cambio de dirección la gestión fue puramente comercial (aunque no hubiera suficientes vuelos comerciales para atraer turísticamente a un público objetivo) con tal cambio la aviación comercial ha pasado a un segundo plano, siendo solamente de interés los vuelos chárter y los regulares de Air Nostrum (ya establecidos años atrás) más posibles aerotaxis que van operando según necesidad.

Perfil de entradas diarias a Lleida-Alguaire

Estudiantes	BAA + EFAV (estudiantes de piloto pertenecientes a la escuela Baltic Aviation Academy y la Escola de Formació Aeronàutica de Vilanova)
Instructores y personal relacionado	BAA + EFAV (instructores pertenecientes a las dos escuelas ya mencionadas anteriormente, el personal de oficinas que llevan a cabo las tareas administrativas de las entidades y los técnicos de mantenimiento de las aeronaves de BAA.
Personal aeroportuario	Norwegian + Servitec + Aeronpark + Asgard Space + Singular Aircraft + Oficina técnica + Administración + Dirección + Policía + Bomberos + Mantenimiento + Restauración (Compañías instaladas para el mantenimiento de aeronaves, otras de desarrollo e investigación como Asgard y Singular y las oficinas del aeropuerto en sí como el Centro de Coordinación Aeroportuaria).
Turistas vuelos comerciales y privados	Procedentes de vuelos regulares como Mahón, Ibiza, Palma de Mallorca más los procedentes de vuelos privados y vuelos chárter.

Fuente: elaboración propia

A día de hoy, el aeropuerto se utiliza, en mayor parte, para actividades no-comerciales como pueden ser toda la aviación general, mantenimiento de aeronaves, formación de personal aeronáutico e investigación y desarrollo. Por lo tanto, el aeropuerto difiere (tal y como hemos explicado anteriormente) de los aeropuertos de Girona, Barcelona o Reus ya que lleva a cabo ciertas actividades que en aeropuertos puramente comerciales no se podrían desarrollar, precisamente por la propia actividad la cual haría inoperativo el aeropuerto por temas de seguridad y procedimientos. Como actividades puramente comerciales están las ya comentadas de LEDA-LEPA (Alguaire-Palma de Mallorca) los viernes y los domingos durante todo el año y las de LEDA-LEIB (Alguaire-Ibiza) y LEDA-LEMH (Alguaire-Mahón) en agosto. Además de los posibles operativas chárter que se puedan sumar ya que hay que tener en cuenta que el aeropuerto de La Seu-Andorra no tiene una infraestructura técnica para poder aterrizar aviones de gran envergadura comerciales: pista corta y poco ancha, no tiene ILS, aunque sí GPS incorporado hace poco tiempo, ni control de tráfico aéreo como en Lleida-Alguaire aunque sí Afis (sistema de información de vuelo). Por lo tanto, éste hecho provoca que muchas de las operaciones que se deberían llevar a cabo en el aeropuerto de Andorra-La Seu se realicen en Lleida-Alguaire por su proximidad, conexión y la disponibilidad aeroportuaria del mismo. Frecuentemente han sido muchas las operaciones realizadas en Lleida-Alguaire donde el destino es Andorra, ya sea por

desplazamientos de equipos de fútbol, baloncesto o incluso de la misma compañía con base en La Seu-Andorra como es Andorra Airlines (perteneciente a CanaryFly gracias al acuerdo wet lease⁴).

Desde hace un tiempo se está trabajando con la posibilidad de convertir la ruta Palma de Mallorca – Alguaire – Palma de Mallorca en una ruta de obligación de servicio público tal y como nos comentaba el director del aeropuerto Toni Serra en una de las entrevistas realizadas. El Gobierno español la define como *“cualquier obligación impuesta a los servicios aéreos regulares entre un aeropuerto de la Comunidad y otro que sirva a una región periférica o en desarrollo, o en una ruta de baja densidad cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región”* (MITMA, s.f).



Fuente: propia a junio de 2019

En el caso de Lleida-Alguaire y Palma sería por ruta de baja densidad y el mismo aeropuerto está trabajando, precisamente, para justificar la esencialidad de la misma para desarrollar actividad económica y social, tal y como la define, por el movimiento de estudiantes y familiares que viajan durante todo el año. Como indicó el director del mismo aeropuerto Toni Serra en una entrevista realizada durante el trabajo *“se está trabajando con el gobierno español y se ha enviado toda la documentación y si se aprueba podremos pasar de tener dos vuelos a la semana a tener tres, aunque aún no hay ninguna fecha para tal respuesta”*. Además, uno de los

⁴ Acuerdo entre operadores donde se explota las aeronaves y toda su flota para desempeñar un servicio concreto. La operadora que ofrece sus servicios no sufre cambios en cuanto a cambios de matrículas, rutas o números de vuelo, aunque sí podría cambiar la pintura, por ejemplo.

beneficios de tener tal obligación es que la ruta pasaría a estar financiada por el mismo gobierno español, por lo que los recursos que a día de hoy se distribuyen en realizar los vuelos regulares a Palma de Mallorca se podrían usar para otros fines.

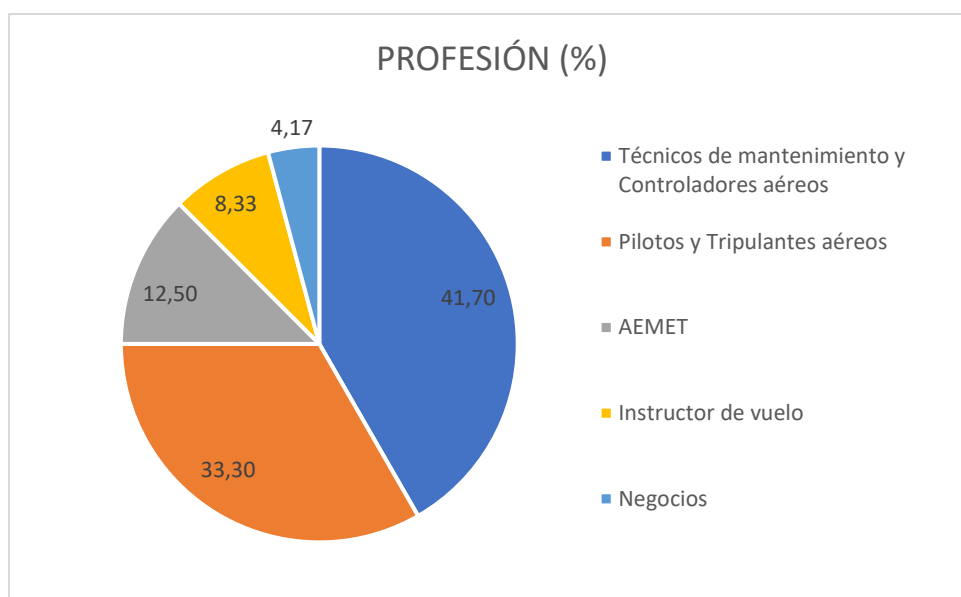
En cuanto a la parte industrial del aeropuerto, además de la constante actividad por parte de la aviación general (con alrededor de unos 1.300 movimientos mensuales de media en 2019) existen distintas actividades ya mencionadas también durante la explicación del punto 3.2 como bien son las de mantenimiento y reparación de aeronaves de uso comercial gracias a las compañías Norwegian y Servitec instauradas en el aeropuerto y con las que cuentan con más de veinte trabajadores para desempeñar las tareas diarias. Adicionalmente, se construyeron cuatro plataformas adicionales para añadir espacio y poder almacenar más aeronaves haciendo un total de cinco plataformas para uso privado y dos hangares.

Además de toda la infraestructura construida durante el último año, hay que comentar la actividad que también se lleva a cabo a diario gracias a compañías barcelonesas como Asgard Space nacidas como startups la cual ya instaló el pasado año tres antenas para poder realizar sus funciones como empresa de seguimiento de operaciones en el espacio y geolocalización de satélites y objetos. En este sentido también trabaja Singular Aircraft, empresa española dedicada al diseño y producción de drones tripulados a distancia con un prototipo en el mismo aeropuerto con el que trabajan para hacer pruebas.



Fuente: propia a junio de 2021

Para completar toda esta información, se realizaron un total de 29 encuestas a todo el personal que entraba o salía de las instalaciones de Lleida-Alguaire. Como ya hemos comentado anteriormente, las dificultades debido a la COVID-19 no han permitido un número mayor de encuestas realizadas para sacar conclusiones claras, aunque sí se puede corroborar informaciones ya contrastadas anteriormente sobre el turismo en la marca de Terres de Lleida. Del total de 29 encuestas, 79,31% han sido realizadas por hombres y un 20,69% por mujeres. A su vez, se ha segmentado en tres franjas de edad: de 16 a 27 años que han contestado un 6,90%, de 28 a 39 años siendo un total de 51,72% y por último de 40 a 59 años con el 41,38% restante.

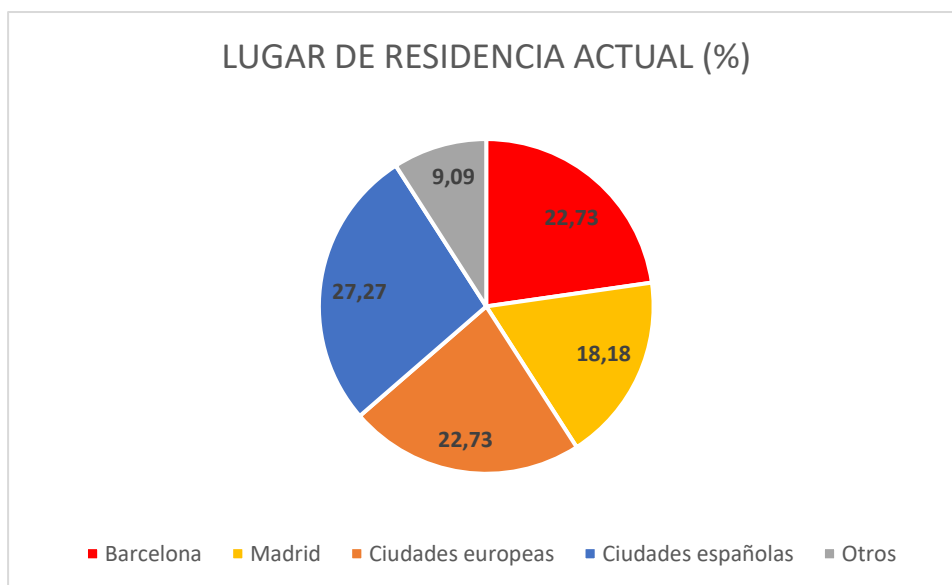


Fuente: pregunta 3 de la Encuesta a viajeros, 2021. Propia.

Las profesiones de los 29 encuestados son varias y, por lo general, hay dominancia en personal aeroportuario con un total de 41,70% que hace referencia a TMA y controladores aéreos, aunque seguidamente están Pilotos y Tripulantes aéreos que representan el 33,30% sobre el total de participantes. Las otras cifras se reparten entre: instructores de vuelo (8,33%) procedentes de otros aeropuertos, personal de AEMET (12,50%) y turismo de negocios (4,17%). Además de este total de participantes, el 82,76% utiliza regularmente el aeropuerto por lo que es una proporción bastante elevada.

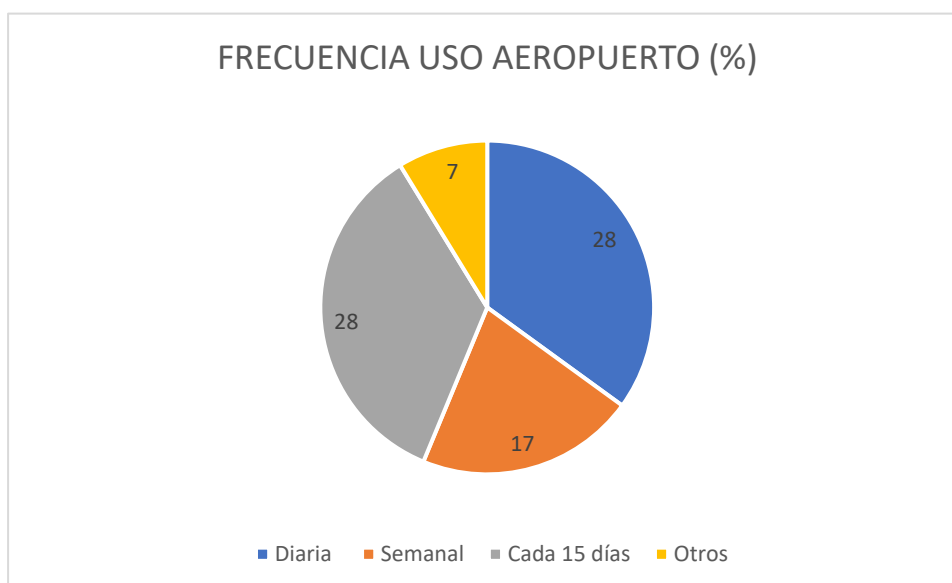
Paradójicamente, aunque la mayoría de las participaciones fueran trabajadores con actividad diaria en el aeropuerto (AEMET, TMA y Controladores aéreos representando un 54,2%) a la respuesta número cuatro de la encuesta sobre el lugar de residencia se observa que existe

predominancia entre las grandes ciudades españolas como Barcelona y Madrid seguidas del resto de municipios españoles y europeos.



Fuente: pregunta 4 de la Encuesta a viajeros, 2021. Propia.

Como hemos comentado, Madrid y Barcelona agrupan un gran porcentaje de participaciones siendo éste de 40,91% entre los dos. Cabe destacar tales números por la conectividad de la ciudad de Lleida con las dos grandes ciudades del estado español, ya sea mediante autovías/autopistas o ferrocarriles. El turismo extranjero representa un 22,73% de los encuestados y se sitúa por detrás solamente de Barcelona y otras ciudades españolas. Finalmente hay que mencionar que la mayoría de turistas de tránsito en el aeropuerto tienen



Fuente: pregunta 3B de la Encuesta a viajeros, 2021. Propia.

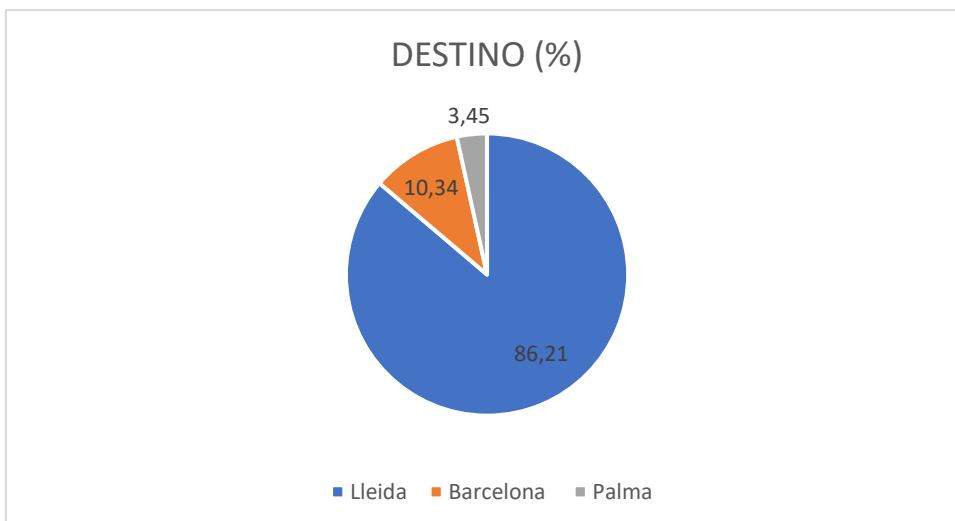
residencia, por lo general (si sumamos ciudades españolas y Madrid), fuera de Cataluña y representan el 45,45%.

Como comentamos anteriormente, el personal aeroportuario es el que mayor representación tiene entre los encuestados, de ahí a que el uso diario tenga la cifra más elevada 28% junto a la quincenal con 28% también. Ésta última periodicidad puede verse tan elevada por la entrada de turistas que no utilizan el aeropuerto diariamente pero sí en menor frecuencia que diariamente como pilotos y tripulantes de cabina u otros colectivos como los negocios. Hay que destacar también el uso semanal 17% el cual se puede asociar con el diario con esos colectivos que, por motivos de desplazamiento entre ciudades, toman tiempo para volver al aeropuerto como hemos podido ver anteriormente en la gráfica de “Lugar de residencia actual”.



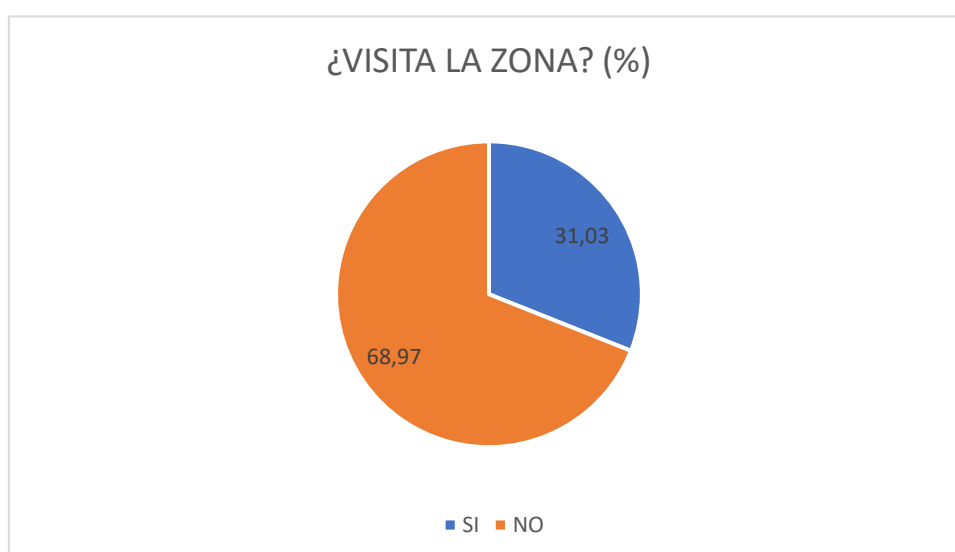
Fuente: pregunta 5 de la Encuesta a viajeros, 2021. Propia.

Siguiendo en este sentido, podemos relacionar el porcentaje tan elevado de participantes que han contestado “Trabajo” y la frecuencia de uso del aeropuerto. Un 96,55% de los encuestados entran o salen de las instalaciones aeroportuarias por motivos de trabajo mientras que tan solo un 3,45% lo hacen por estudios.

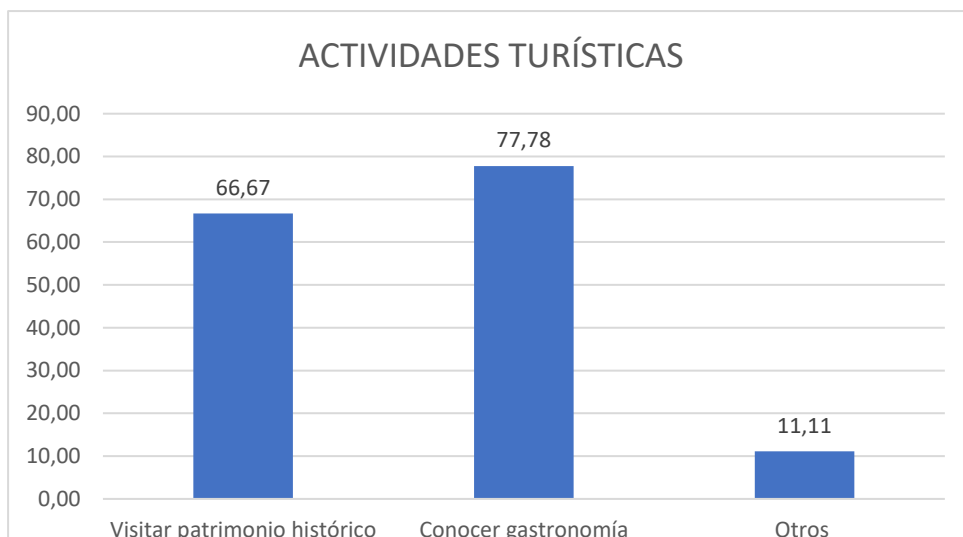


Fuente: pregunta 6 de la Encuesta a viajeros, 2021. Propia.

En cuanto al destino elegido por los turistas que transitan el aeropuerto de Lleida-Alguaire, la mayor parte de ellos escogen la ciudad de Lleida para visitar o bien para pernoctar, seguramente por la conectividad, proximidad y oferta hotelera de la ciudad de Lleida con el aeropuerto. Por detrás están los que eligen Barcelona con un 10,34% y Palma de Mallorca con un 3,45% siendo, seguramente, turistas esporádicos que están de paso o bien deciden no pernoctar en la zona de Lleida ya que como vemos en la gráfica inferior la mayoría de ellos eligen no visitar la zona de Lleida. Hay que mencionar que con la situación actual de la pandemia del COVID-19 muchos de los turistas que pasan por las instalaciones aeroportuarias pueden verse influenciados por las medidas de contención del virus, aunque sí hay un 31,03% que deciden visitar la zona.

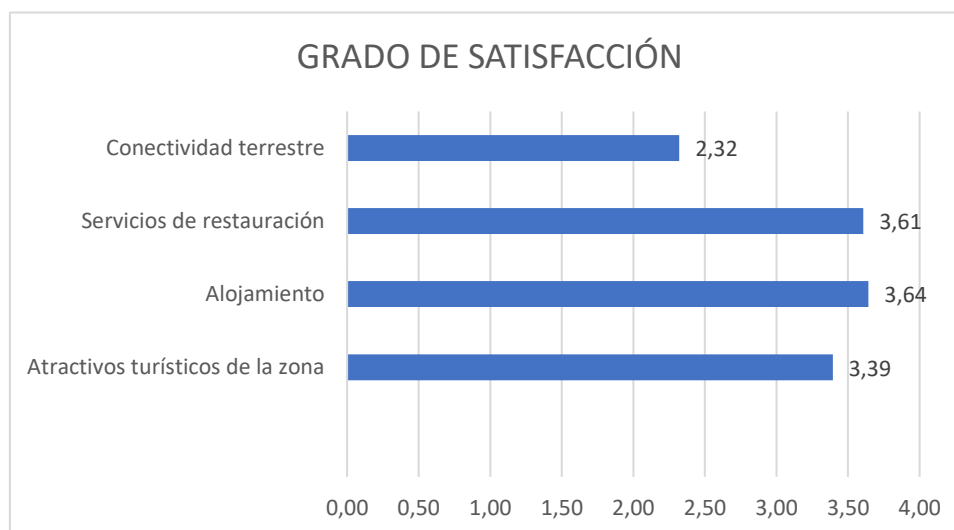


Fuente: pregunta 9 de la Encuesta a viajeros, 2021. Propia.



Fuente: pregunta 9 de la Encuesta a viajeros, 2021. Propia.

El porcentaje de turistas que sí deciden visitar la zona aprovechan la estancia para visitar el patrimonio histórico 66,67% y para conocer la gastronomía de la zona 77,78% aunque como han apuntado en algunas respuestas, con la actual situación es difícil. Existe un 11,11% que deciden realizar otras actividades al aire libre como senderismo.



Fuente: pregunta 10 de la Encuesta a viajeros, 2021. Propia.

En cuanto al grado de satisfacción respecto a los aspectos comentados en la gráfica superior, siendo 1 muy poca y 5 mucha, los turistas en general están satisfechos con los servicios de restauración (3,61), la oferta de alojamiento (3,64) y los atractivos turísticos de la zona (3,39) aunque es algo mejorable. Lo más valorado en cuanto a los aspectos son la restauración y el alojamiento, como ya hemos visto anteriormente, un 77,78% de los turistas aprovechan la estancia para conocer la gastronomía de la zona mientras que, como veremos más adelante, el

alojamiento más elegido es el hotel, gracias también por la gran variedad de oferta que existe en la marca Terres de Lleida, con un total de 87 establecimientos hoteleros.



Fuente: pregunta 10 de la Encuesta a viajeros, 2021. Propia.

Por último, a la pregunta sobre la recomendación de la zona de Lleida, el 86,21% de los participantes contestó que sí mientras que un 13,79% no recomendaría la zona. Éste último porcentaje puede verse influenciado por la respuesta de “Conectividad terrestre” en el grado de satisfacción ya que es una cifra muy baja (2,32) y es que, en muchas de las respuestas sobre posibles mejoras, se mencionaba la falta de conectividad del aeropuerto Lleida-Alguaire con la ciudad de Lleida mediante transporte público, así como una mayor oferta de restauración cerca de las instalaciones aeroportuarias.

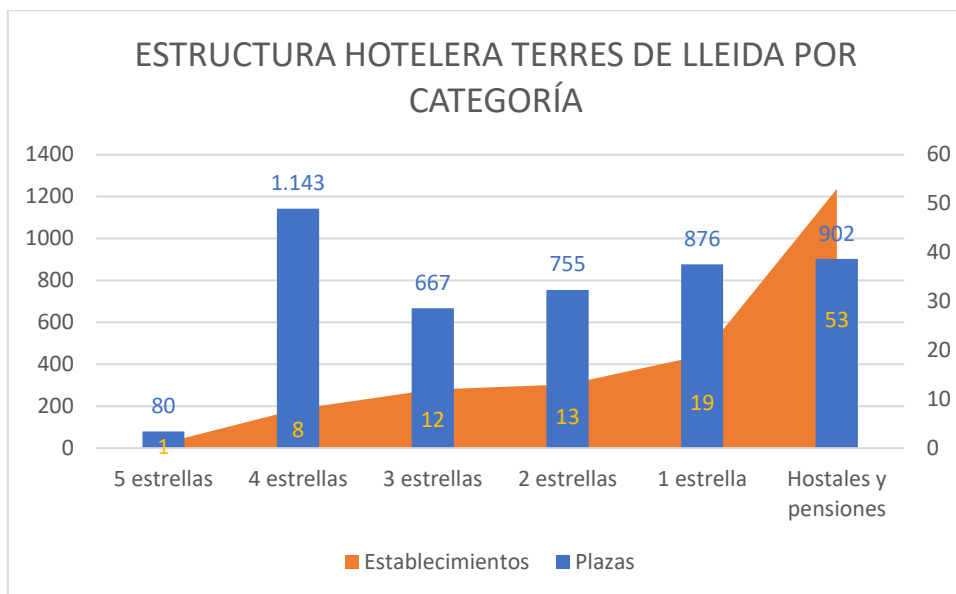
4.2.3. Actividad comercial y alojamiento

Siguiendo en la marca de *Terres de Lleida*, donde se sitúa la capital y en general, el territorio que estamos analizando, podemos deducir a partir de los datos proporcionados por IDESCAT que la capital del interior de Cataluña es, con diferencia, la que más alojamientos turísticos tiene. Si analizamos el territorio, como podemos observar en la siguiente ilustración, podemos observar que tal conclusión es fácil de deducir por la conectividad que existe en el territorio con la ciudad de Lleida, así como la deslocalización de alrededor de la comarca.



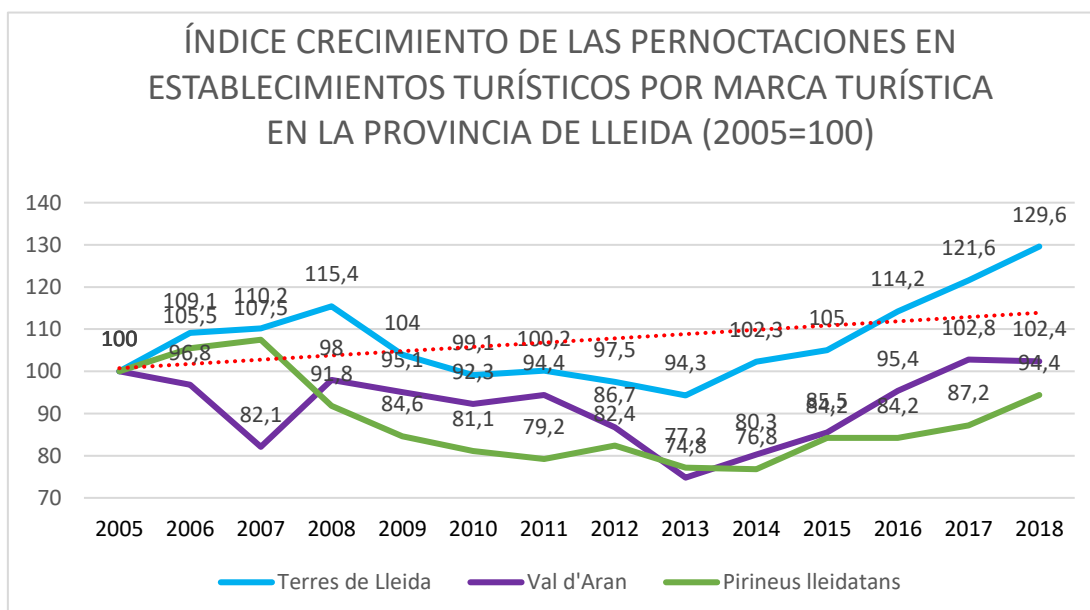
Establecimientos hoteleros Terres de Lleida. Fuente: viamichelin.com

En el total de la marca existían en 2019 un total de 87 establecimientos hoteleros, la cifra más baja comparada con el resto de marcas existentes en Cataluña y por detrás de Terres de l'Ebre con 99. La marca de Terres de Lleida representa el 2,84% del total de Cataluña en cuanto establecimientos hoteleros y el 1,39% en plazas hoteleras. La distribución de los establecimientos hoteleros en la marca está claramente enfocada a los hoteles de una estrella y en hostales y pensiones, si bien es un dato a destacar por la alta cantidad de este tipo de establecimientos también es verdad que, excluyendo la ciudad de Lleida, los alrededores de la ciudad (y en general toda la provincia) están formados por localidades pequeñas que no llegan a considerarse ciudad. La marca está formada por un total de 87 establecimientos hoteleros de los cuales el 39% son hostales y pensiones (representa un total de 34 establecimientos).



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Idescat

Aunque los hostales y pensiones predominan sobre el resto de establecimientos en la marca turística, tal cifra no se refleja en el total de plazas hoteleras (como se puede observar en la gráfica superior) ya que tan solo representa el 20,4% del total de plazas hoteleras. En este sentido, las plazas predominantes provienen de hoteles de cuatro y una estrella, seguidos de los de dos y tres estrellas. Si analizamos profundamente estos datos (véase la tabla 4.3), observamos que la ciudad de Lleida agrupa el 4,26% del total de plazas de alojamiento turístico de mercado siendo solamente superada por dos municipios de la comarca de Aran (Naut Aran y Vielha e Mijaran) y la Vall de Boí, en la Alta Ribagorça con el 19,5% y el 6% respectivamente.



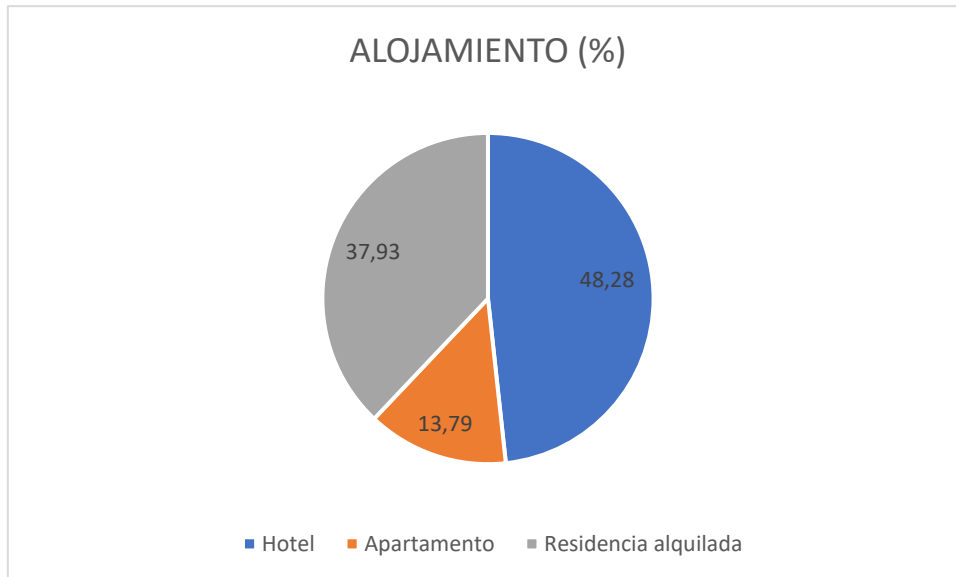
Fuente: elaboración propia a partir de datos de observatorituristic.aralleida.com

Tal y como hemos comentado anteriormente, el perfil del turista en la marca de Terres de Lleida es familiar y negocios mayoritariamente, por lo que no existe una dependencia en la estacionalidad como sí sucede con otras marcas del litoral como Costa Daurada, por ejemplo, gracias precisamente a este tipo de turismo promovido por parte del Patronato de Turismo de Lleida desde hace ya años y el cual analizamos en el punto 4.1 además de su posicionamiento en el mercado *“la campaña también quiere poner en valor el ecoturismo y la sostenibilidad de las comarcas leridanas. En contraposición al modelo turístico de masas, han crecido alternativas de turismo que toman en consideración criterios de sostenibilidad para evitar las problemáticas socio-ambientales asociadas, como pueden ser la masificación o la estacionalidad”* (AraLleida.cat, 2018).

Como observamos en la gráfica superior sobre el índice de crecimiento de las pernoctaciones en establecimientos turísticos en la marca de Terres de Lleida, vemos que hay un constante crecimiento de las cifras a partir del año 2014 y las cuales llegan a su máximo valor en 2018. Con el constante crecimiento anual en cuanto a pernoctaciones, hay que diferenciar los distintos tipos de alojamiento que los turistas que pasan por la marca escogen.

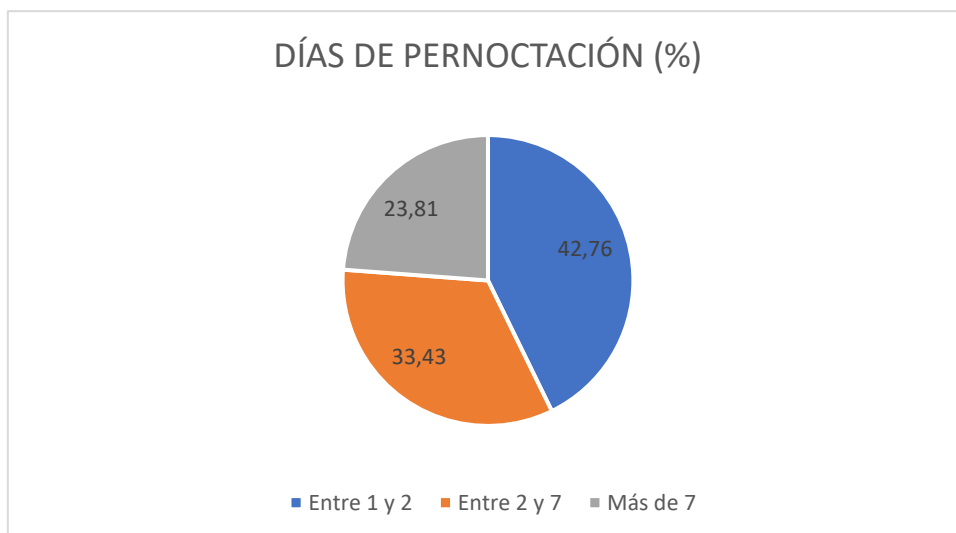
Las encuestas referidas en el apartado anterior refrendan la necesidad de alojamiento para los usuarios habituales del aeropuerto. Tal y como comentamos, la motivación principal del viajero (véase gráfica de la pregunta 5 de Encuesta a viajeros) fue por motivos laborales en un 96,55% de los casos mientras que el 3,45% restante fueron por motivos educacionales. La opción más escogida por el 48,28% fue el hotel y, junto con los apartamentos que representaban la tercera opción escogida con el 13,79%, destacaron como los servicios mejor valorados por los turistas con una marca de 3,64 sobre 5. Cabe recordar que la oferta hotelera representa el mayor

número de plazas de alojamiento turístico en Lleida y el segundo en mayor número de alojamientos turísticos por lo que refleja la opción más escogida, en general, por los turistas.



Fuente: pregunta 7 de la Encuesta a viajeros, 2021. Propia.

Siguiendo con los días de pernoctación, los viajeros eligen de forma uniforme los días que van a pernoctar en la zona por lo que no se puede dar una conclusión clara. Sí es notable que la cantidad de días que más escogen sea entre 1 y 2 días lo que refuerza la cantidad de turistas que están de paso en la zona, mientras que entre 2 y 7 días y más de 7 pueden hacer referencia al turismo familiar y de negocios. Tales encuestas se realizaron en las instalaciones de Lleida-Alguaire por lo que el 57,24% (si sumamos los encuestados de entre 2 y 7 días y más de 7) sea turismo de negocios.



Fuente: pregunta 8 de la Encuesta a viajeros, 2021. Propia.

Si bien es verdad que no se puede asociar la inauguración del aeropuerto con el crecimiento positivo o negativo de las pernoctaciones de los viajeros, en el caso de los establecimientos turísticos no se puede observar un crecimiento en el año de la inauguración, de hecho, el crecimiento es negativo hasta el año 2013 donde empieza a repuntar hasta los últimos datos actualizados de 2018, donde en general la evolución de las otras marcas de la provincia de Lleida ha sido positivo, en mayor o menor grado. Tal incremento de pernoctaciones en establecimientos turísticos en la marca de Terres de Lleida no se puede atribuir a la instauración desde 2018 del nuevo plan de gestión del aeropuerto Lleida-Alguaire como aeropuerto industrial y atrayendo vuelos de formación (incluidos nocturnos) pero seguramente pueda tener influencia ya que como bien nos indicaban desde dirección de la propia Baltic Aviation Academy (escuela de pilotos) instaurada en el aeropuerto, recomiendan a los más de 150 estudiantes de media al año los hoteles y apartamentos de la zona, más concretamente los de la cadena hotelera IBIS.

4.3. Actividades aeroportuarias y proyección de imagen de un potencial destino

La marca de Terres de Lleida pretende vender el producto, como hemos explicado anteriormente, a partir de la gestión del modelo sostenible. Este producto a la vez, está formado por los recursos naturales, las actividades al aire libre (turismo activo), el patrimonio histórico-cultural, la gastronomía y otros sectores como los negocios. El producto se quiere segmentar de cuatro formas distintas: familias, singles o solteros, nuevas generaciones y tercera edad (AraLleida, 2020).



Recorte de aeroportlleida.cat/es/turismo. Fuente: aeroportlleida.cat

Curiosamente en las páginas web de turismo de Lleida como pueden ser *turismedelleida.cat* o incluso *alguaire.cat* no hay ninguna promoción o tan siquiera imágenes ilustrativas del aeropuerto Lleida-Alguaire aunque sí de otros medios de transporte como el AVE.

Las páginas web que en las que sí se menciona el aeropuerto Lleida-Alguaire son *aralleida.cat*, *festacatalunya.cat* y *visitpirineus.com* aunque lo hacen en apartados de transporte específicos y no se ilustra ni menciona en planas principales, solamente en las páginas web de *aralleida.cat* páginas web de *aralleida.cat* y *festacatalunya.cat* se explica y localiza en un mapa interactivo el aeropuerto Lleida-Alguaire.

Por otro lado, desde la página web del aeropuerto Lleida-Alguaire, se puede observar una sección de “Actividades” la cual enlaza con “Turismo” que a su vez destaca y explica, a grandes rasgos, el producto que quiere vender las entidades locales con sus recursos turísticos como la ciudad de Lleida, la historia y cultura de la zona con distintas rutas, así como recursos naturales como el Pirineo o el estanque de Sant Maurici, entre otros. Por lo tanto, no existe una reciprocidad en cuanto a la promoción turística entre el aeropuerto y las entidades locales por lo que podemos sacar dos conclusiones:

- Las entidades locales no promocionan el aeropuerto como principal medio de transporte por el modelo de gestión de turismo sostenible y, en consecuencia, dar una imagen de localización turística donde hay una convivencia viable y real con el medio ambiente.
- Dado el nuevo modelo de gestión por parte de la dirección de Lleida-Alguaire como aeropuerto industrial, la actividad comercial y atracción de turismo mediante transporte aéreo pasa a un segundo plano por parte de las entidades locales de promoción de turismo, que prefieren dar más importancia y promocionar mediante distintos canales otros medios de transporte como el AVE.

En cuanto a los aeropuertos de destino de Palma de Mallorca, Mahón e Ibiza solamente aparece el aeropuerto Lleida-Alguaire, al igual que todos los demás, mediante el buscador de destinos de vuelos del aeropuerto en cuestión.

4.4. Expansión del sector aeronáutico y era COVID-19: una oportunidad?

Todas las cifras con las que se contaban antes del inicio del año 2020 eran positivas para el sector aeronáutico en cuanto a pasajeros y movimientos ya que nunca en la historia de la aviación habíamos encontrado una crisis que no permitiera a la población tener una actividad socio turística. Los planes de muchas compañías aéreas de expansión en cuanto a bases operativas y aumento de flota se vieron truncados con la aparición del SARS-CoV-19 y, de hecho, la mayoría han sufrido recortes traducidos a cierres de bases, cancelación de contratos con pilotos y personal de mantenimiento... Algunas compañías como Norwegian o Alitalia han tenido que ser ayudadas mediante inyecciones de capital por parte del estado de origen para no desaparecer, en este caso Noruega e Italia respectivamente.

La necesidad de almacenar aviones en los aeropuertos por la falta de turismo durante toda la pandemia ha provocado que algunos aeropuertos hayan aumentado su capacidad para hacer frente a la demanda que había por parte de las aerolíneas, como en el caso de Lleida-Alguaire ha sucedido con Norwegian, Icelandair o Helvetic Airways (entre otros clientes) y, por lo tanto, beneficiarse de esta parada ya que los aeropuertos puramente comerciales como el de Barcelona no podían hacer frente a esta nueva demanda por la falta de espacio (recordemos que las aeronaves con base en Barcelona u otro aeropuerto ya ocupan su espacio de manera sistemática). De hecho, ni Norwegian, ni Icelandair, ni Helvetic tienen base en Lleida-Alguaire, de aquí la necesidad de aeropuertos externos para hacer frente a tal problema. En este sentido, el cambio de modelo de gestión que se llevó a cabo en el aeropuerto de Lleida-Alguaire se ha visto beneficiado durante este tiempo con la absorción de la demanda que ha habido en estos dos últimos años. Empezó con el mantenimiento de las aeronaves Boeing 737 MAX las cuales sufrieron el parón mundial en 2019 a raíz del descubrimiento de un fallo de producción en una de las piezas del avión y, de momento, sigue con las aeronaves que simplemente necesitan un mantenimiento rutinario y han elegido tal aeropuerto por su posicionamiento en estos últimos años, como también pasa con el aeropuerto de Teruel. En el caso de Lleida-Alguaire y su modelo de gestión permite, gracias a la proximidad con Barcelona y la conexión que existe con Lleida, que tal modelo de negocio pueda llevarse a cabo con mejor facilidad ya sea por desplazamiento de personal, transporte de mercancías y por la poca afluencia de tráfico comercial. En este caso no podemos hablar de recisión ya que toda la situación provocada por la pandemia del COVID-19 ha beneficiado, en gran parte, a inversiones en modelos de gestión como el de Lleida-Alguaire

donde no hay dependencia en el tráfico de pasajeros sino en una necesidad cotidiana como es la del mantenimiento de aeronaves, donde se estipula una periodicidad.

En este sentido, gracias a la promoción e inversión por parte de la Generalitat de Catalunya en este modelo de negocio aeroportuario, se está captando a clientes para generar aún más actividad a medio-largo plazo. La industria aeronáutica, desde la creación de los aviones jet no ha sufrido cambios significantes, desde hace un tiempo se está llevando a cabo soluciones eco para poder operar en un futuro donde lo eléctrico y sostenible sí tendrá cabida: los motores propulsados mediante hidrógeno. Sin muchos más cambios significantes a corto plazo, las industrias que afectan a la aeronáutica son: la aeroespacial y los drones. El aeropuerto Lleida-Alguaire y la Generalitat desde hace tiempo ya trabajan con clientes del sector para atraer actividad a la infraestructura leridana y durante el año 2020 ya se empezó a conocer el trayecto a nivel operativo del aeropuerto. En octubre de 2020 el gobierno de la Generalitat aprobó el proyecto de inscripción del aeropuerto Lleida-Alguaire como *SpacePort* o puerto espacial y se espera que el impacto de este nuevo modelo sea de más de 600 millones de euros y genere más de 350 puestos de trabajo (gencat.cat, 2020).



Presentación del SpacePort en Lleida-Alguaire junto a una de las antenas de Asgard Space instaladas en el aeropuerto. Fuente: gencat.cat

Siguiendo en este sentido con la inversión a medio-largo plazo, la Generalitat y Lleida-Alguaire llevan trabajando (y se anunció el pasado mes de abril) con la empresa china EHANG líder mundial en fabricación de drones para el transporte, ya sea mercantil o pasajeros. El aeropuerto servirá para probar los drones y crear escaparate para vender el producto.

En definitiva, la pandemia del COVID-19 ha servido para demostrar que el modelo instaurado en el aeropuerto Lleida-Alguaire es el apropiado para generar actividad aeroportuaria, si bien no es la que se tuvo en mente durante la creación del mismo. El virus provocó una atracción extra de actividad en el aeropuerto que confirmó que los movimientos regionales y comerciales no atraen a los clientes en tal zona. Con la actividad que se ha generado durante el año 2019 ha servido para demostrar al Govern de Catalunya que sí puede tener un uso (aunque distinto) constante y beneficioso para la comunidad tal que, como hemos visto a lo largo del trabajo, se han realizado inversiones significantes para una mayor atracción e investigación en sectores con un mayor futuro y en el que no hay demasiadas apuestas en este sentido.

Si la inversión por parte del gobierno catalán a las instalaciones de Lleida-Alguaire es constante, en un futuro puede crearse un *hub* industrial, tal y como pretende y afirmaba el Secretario de Infraestructuras y Movilidad de la Generalitat Isidre Gavin en declaraciones al diario La Vanguardia el pasado año *“Ha pasado de ser una expectativa a una realidad, se ha convertido en una plataforma de referencia en el sur de Europa para la industria aeronáutica, como toda en la vida tendrá sus fluctuaciones, pero pienso que tiene buenas perspectivas”* (La Vanguardia, 10/02/2020).

De ser así, todas las industrias referentes al sector primario y secundario cercanas al aeropuerto y en la zona de Lleida (que no son pocas si contamos todos los polígonos industriales de Torrefarrera y Lleida, por ejemplo) se verían beneficiadas por la creciente actividad de este modelo que promovería aún más (y tal y como hemos podido ver en los resultados de las encuestas) el turismo de negocios por lo que, consecuentemente, el aeropuerto se daría a conocer, aún más, como aeropuerto especializado en este tipo de turismo.

Fortalezas	Debilidades
<p>Modelo de gestión probado y en funcionamiento.</p> <p>Infraestructuras y personal ya preparados para seguir afrontando este modelo de negocio.</p> <p>Alta capacidad de adaptación a nuevos mercados (como el aeroespacial en relación a infraestructuras) o nuevos modelos de gestión por conexiones físicas.</p>	<p>Es un aeropuerto relativamente “joven” y, como tal, peca de promoción exterior.</p> <p>La capacidad de generación de atractivo turístico está mermada por sus alrededores.</p> <p>Actualmente la capacidad física del aeropuerto está ajustada a un límite tanto en vuelos comerciales como industriales.</p>
Oportunidades	Amenazas
<p>Nuevos mercados como el aeroespacial, debido a la infraestructura y modelo planteado, son de más fácil acceso.</p> <p>Fuertes barreras de entrada de nuevos competidores (limitaciones jurídicas, capacitivas...).</p> <p>Inyección de capital para promocionar una futura zona aeroportuaria industrial.</p>	<p>Subvenciones específicas sobre los posibles proyectos implantados en el modelo de gestión.</p> <p>Situación económica post-COVID.</p> <p>Barreras legislativas en lo relacionado a posibles nuevos mercados, proyectos (como el aeroespacial) etc.</p>

Matriz DAFO Aeropuerto Lleida-Alguaire. Fuente: elaboración propia

- Para la parte de fortalezas, se centra en la básica experiencia (pero probada) del modelo de gestión industrial, las infraestructuras y personal preparado ya para ello y la capacidad de adaptación a mercados como el aeroespacial debido a las ya preparadas infraestructuras que tiene el modelo de gestión industrial.
- Las debilidades están relacionadas con la juventud y promoción exterior del aeropuerto, su entorno (poco conocido) y la capacidad “física” del aeropuerto.
- En lo referente a oportunidades tenemos las de acceso a nuevos mercados (aeroespacial, drones, ...), la baja probabilidad de que se asienten nuevos competidores físicamente en la zona geográfica o la posibilidad de una fuerte inyección de capital para generar una nueva zona industrial adaptada a las nuevas necesidades en Lleida.
- Sobre las amenazas, es cierto que ciertos proyectos dependen directamente de las subvenciones recibidas a nivel gubernamental (sobre todo en el aeroespacial). La situación post-COVID es incierta, puede generarse un período de decadencia económica que afecte

directamente a nuestro modelo de gestión. Las barreras legislativas también relacionadas con nuevos proyectos (limitaciones sobre países extranjeros como China o legislativas relacionadas con la industria aeroespacial).

5. CONCLUSIONES

Como ya comentamos inicialmente, el objetivo del trabajo era analizar y comprobar si el aeropuerto Lleida-Alguaire tenía un impacto a nivel turístico sobre la zona de Lleida. La evolución que ha experimentado el aeropuerto respecto al tráfico comercial (a priori el que produce un impacto directo a nivel de entradas y salidas de turistas) en su poco más de una década de actividad ha sido decreciente. Si bien es verdad que al principio (y fruto de las nuevas expectativas aeroportuarias de Lleida-Alguaire y del gobierno catalán) existía mucha más variedad de rutas a otros aeropuertos tanto nacionales como internacionales. Con el transcurso del tiempo y el poco poder de negociación de las entidades locales (en este caso el Govern de la Generalitat) frente a las aerolíneas *low-cost* sumado a la dependencia de los aeropuertos regionales como Lleida-Alguaire a tales compañías (Bel y Fageda, 2007), no tardaron en desaparecer y dejar un hueco en la aviación comercial que solamente sustituyó Air Nostrum con la ruta de Palma de Mallorca – Lleida-Alguaire dos veces a la semana (excluyendo la temporada de verano los cuales pasan a ser seis gracias a los vuelos de Mahón e Ibiza). Por lo tanto, a priori el aeropuerto no genera, a día de hoy, un flujo de pasajeros anuales tan elevado como para indicar que la aviación comercial tiene un impacto turístico en la zona de Lleida ya que es una ruta más de conexión ciudadana que de turística, de ahí que en un futuro cercano y tal y como indicaba el director Toni Serra se pueda establecer como ruta de servicio público obligatoria (OSP).

Hay varios factores que instan al aeropuerto Lleida-Alguaire de ser un caso totalmente distinto al de aeropuertos como Reus, Girona o Barcelona en cuanto a tráfico comercial. En primer lugar, hay que tener en cuenta la ubicación del aeropuerto. El aeropuerto leridano está situado a medio camino entre Zaragoza y Barcelona y a unos 120 km del litoral catalán por lo que difiere del turismo que existe en Cataluña, el cual es el de sol y playa y que en este caso existe la oferta de aeropuertos como los del litoral catalán comentados justamente ahora, situados en zonas más acordes para ese tipo de turismo. En segundo lugar, el perfil del turista en la zona de Lleida es mayoritariamente procedente del territorio catalán (representaba un 73% del total de turistas en 2019) mientras que tan solo un 16% pertenecía a turismo de interior español y un 11% al turismo extranjero en datos del año 2019, por lo que el transporte aéreo no es una opción para ese 73% de los turistas catalanes que visitan la zona leridana además de reforzar la teoría de la ciudad de Lleida como ciudad de paso (Cabasés, 2005).

Con la llegada del nuevo director en 2016 se instaura un modelo de gestión totalmente distinto a los casos comentados anteriormente como Girona o Barcelona. La llegada del modelo industrial al aeropuerto Lleida-Alguaire permitió redistribuir los esfuerzos a nivel económico a nuevas prioridades que hasta pocos años más tarde no se vieron reflejadas en cuanto a operaciones e infraestructura aeroportuaria. Con unas instalaciones a nivel aeronáutico capaces de competir con Girona o Reus como una pista con un largo recorrido, sistemas de navegación preparados para aeronaves de cualquier tipo y alta capacidad de estacionamiento, por ejemplo. La atracción tanto de escuelas de pilotos como BAA basada en el mismo aeropuerto Lleida-Alguaire como de aerolíneas como Volotea o Vueling que utilizan la infraestructura leridana para desarrollar prácticas para pilotos no es más que un resultado al desarrollo del modelo de gestión, así como las compañías instaladas para el mantenimiento de aeronaves, entre otros.

Si bien a priori la idea de tener un aeropuerto industrial insta a pensar en una cifra total de turistas más bien baja si lo comparásemos con un aeropuerto comercial, la realidad es distinta si tomamos los datos y la información que hemos analizado y comentado en anteriores secciones. Las tarifas del aeropuerto (con un precio más bajo y competitivo que los demás aeropuertos cercanos) sumadas a la predisposición por parte de Aeroports de Catalunya en atraer a clientes lograron incrementar en 2019 un 252,56% del total de movimientos respecto al año anterior habiendo un total de 21.679 movimientos, siendo el 96,20% vuelos de instrucción y privados. Aunque la cifra de movimientos aumentó, sí se notó un decrecimiento del 52,13% de pasajeros procedentes de vuelos regulares en 2018 respecto al año anterior, mientras que los vuelos chárter y aerotaxis aportaron más turistas a partir de 2018 (véase 4.2.1). Tales cifras representan la realidad del modelo industrial el cual empezó a cambiar en 2018 con la llegada de nuevas empresas y con los datos comentados recientemente.

La mejoría en cuanto a los datos comentados recientemente no denota un impacto a nivel turístico a simple vista, aunque si analizamos la información obtenida mediante los datos comentados, las entrevistas y encuestas realizadas y el número de empresas instauradas en el aeropuerto en los últimos tres años podemos concluir que sí hay un impacto, pero con un perfil de turista distinto al de un aeropuerto comercial. El perfil del de entradas diarias en el aeropuerto Lleida-Alguaire dista de los aeropuertos más cercanos como Huesca-Pirineos o Reus, por ejemplo. Como ya hemos comentado anteriormente en la sección 4.2.2 todas las empresas instauradas en esta última etapa crean un perfil de turista alternativo: ya sea referente a

formación de pilotos con alrededor de 130-150 estudiantes de promedio anual tal y como nos comentó el director de operaciones de BAA en Lleida-Alguaire, como de auxiliares de mantenimiento aeronáutico como EFAV (Escola Formació Aeronàutica Vilanova i la Geltrú), operarios de mantenimiento pertenecientes a empresas como Servitec o aerolíneas como Norwegian o empresas de investigación y desarrollo como Asgard Space, Singular Aircraft o las que se sumarán en un futuro con el proyecto de *Spaceport* ya anunciado.

Todo este gran conjunto de turistas que transitan las instalaciones del aeropuerto crea una actividad económica (analizada a partir de toda la información agrupada y trabajada anteriormente) en la zona de Lleida que se traduce en pernoctaciones en establecimientos hoteleros (tal y como nos comentó también el director de BAA en Lleida-Alguaire recomendando hoteles de la zona como los de la cadena Ibis), gasto económico en actividades sociales y/o turísticas, consumo diario de transporte, etc.

En definitiva, el modelo industrial no prohíbe tener un sistema económico-turístico estable y sano para la zona donde está situado el aeropuerto Lleida-Alguaire, si tenemos en cuenta que otros modelos de gestión donde se prima la aviación comercial no permite tener un control sobre las aerolíneas *low-cost* y donde las aerolíneas de bandera ya tienen establecido rutas de largo alcance y más importantes en otros aeropuertos más turísticos como los de Barcelona, Madrid o Palma de Mallorca (Bel y Fageda, 2007), este modelo industrial que se optó por poner en marcha años atrás, permite priorizar los recursos económicos públicos en crear un ecosistema económico capaz de no depender de un turismo estacionario, por ejemplo. Además, tal y como hemos comentado y como se pretende desde el gobierno autonómico, el uso de las instalaciones aeroportuarias permite crear un *hub* industrial el cual generaría un impacto catalítico en la zona de Lleida muy positivo por su buena conexión entre grandes ciudades (tanto por carretera como por ferrocarril y/o AVE) y por la capacidad de la zona a adaptarse a este sistema.

Por último, una vez realizado el análisis de los datos e información obtenida gracias al trabajo de campo, puedo concluir que el Aeropuerto Lleida-Alguaire empieza a tener un impacto turístico totalmente diferente al convencional y al que cualquier persona está acostumbrada a ver con ejemplos como los aeropuertos de Barcelona o Girona dado que la localización y los

recursos destinados no son los mismos, no permite tener tampoco la influencia turística necesaria por el tipo de turismo que existe en el estado español por lo que este modelo de gestión como aeropuerto industrial me parece una buena idea dado que se está empleando el uso y recursos de unas instalaciones públicas para crear un impacto tanto económico como turístico en la zona de Lleida, además de excluir de la lista de aeropuertos “fantasma” a un aeropuerto secundario como es el de Lleida-Alguaire.

6. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Aeropuerto de Lleida-Alguaire: www.aeroportlleida.cat

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA): www.aena.es

Aeropuerto Hong Kong: <https://www.hongkongairport.com/en/>

Aertec Solutions: Infografía / Impacto socioeconómico de la aviación:

<https://aertecsolutions.com/multimedia/infografia-impacto-socioeconomico-de-la-aviacion/>

Ara Lleida (2019): Anuari estadístic del turisme i de l'oci de Lleida 2017-2018

[https://observatorituristic.aralleida.com/ftp/documents/Estudis_i_Analisi/Anuari%20Turisme%20de%20Lleida%202017-2018%20C%3a0tedra%20TIM%20Patronat%20de%20Turisme%20\(2019\)%20v2.pdf](https://observatorituristic.aralleida.com/ftp/documents/Estudis_i_Analisi/Anuari%20Turisme%20de%20Lleida%202017-2018%20C%3a0tedra%20TIM%20Patronat%20de%20Turisme%20(2019)%20v2.pdf)

Ara Lleida (2020): Estimació del nombre de turistes de Lleida i comarques 2019:

<https://catedratim.files.wordpress.com/2020/02/estimac3b3-provisionals-de-turistes-de-lleida-i-comarques-2019-1.pdf>

Asociación de Pilotos Veteranos de España (APAVE) (2017) *El primer vuelo comercial de la historia de la aviación civil*:

http://www.apave-es.org/documentos/articulos/primer_vuelo_comercial.pdf

Ayuntamiento de Alguaire: www.alguaire.cat

Bel, G.; Fageda, X. (2006): *Aeropuertos y globalización: Opciones de gestión aeroportuaria e implicaciones sobre el territorio*. Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona-UAB.

Recuperado de: <http://www.ub.edu/graap/AEROPUERTOS.pdf>

Bel, G.; Fageda, X. (2008): Aeropuertos, movilidad y crecimiento económico. *Anuari de l' Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona*, en línea:

<https://iermb.uab.cat/ca/altrepublicacion/aeropuertos-movilidad-y-crecimiento-economico-anuario-de-la-movilidad-2007/>

BlackSheeps Spotters:

<http://blacksheeps-spotters.com/guias/guia-spotter-aeropuerto-de-barcelona-el-prat/>

Cabasés, M^a A., (2005): El perfil del visitante de una ciudad de interior: estudio del caso particular de la ciudad de Lleida. *Estudios Turísticos*, 166, 133-156. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2138515>

CEOE (07/2019): El transporte aéreo: aportación a la economía españoles y propuestas para la mejora de su competitividad:

https://observatoriotransporte.mitma.es/recursos_otle/coyunturatransporteaereoespana.pdf

Cinco Días (02/08/2019): Aeropuerto de Teruel, un negocio de altos vuelos sin pasajeros

https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/07/31/companias/1564589420_243162.html

CNN Travel (2015) The Wright brothers take flight:

<https://edition.cnn.com/travel/gallery/wright-brothers/index.html>

Comunitat Valenciana (s.f) Vilafamés convierte un antiguo campo de aviación en museo al aire libre:

<https://www.comunitatvalenciana.com/es/noticias/vilafames-convierte-un-antiguo-campo-de-aviacion-en-museo-al-aire-libre>

Datos proporcionados por el aeropuerto Lleida-Alguaire desde 2010 a 2021.

Díez Pisonero, R., (2010): Aeropuertos secundarios y aerolíneas de bajo coste (CBC): Rol de las ciudades intermedias en la nueva jerarquía urbana española. A: Cornejo, C. et al *Ciudad, territorio y paisaje: Reflexiones para un debate multidisciplinar*. CERSA, 189-203. Recuperado de:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3262729>

Díez Pisonero, R., (2012): La incidencia del turismo en la evolución de la conectividad aérea española (1970-2008). *Cuadernos de Turismo*, 29, 137-159. Recuperado de:

<https://revistas.um.es/turismo/article/view/153821/135481>

EADIC (01/11/2018): El impacto económico de un aeropuerto:

<https://www.eadic.com/el-impacto-economico-de-un-aeropuerto/>

El Economista (19/12/2011): Los esquiadores salvan a otro aeropuerto 'fantasma': Thomas Cook y los 30.000 viajeros de Lleida:

<https://www.eleconomista.es/noticias/noticias/3615566/12/11/Los-esquiadores-salvan-a-otro-aeropuerto-fantasma-Thomas-Cook-y-los-30000-viajeros-de-Lleida.html>

Encuesta a viajeros del aeropuerto Lleida-Alguaire (04 a 07/2021). Propia.

Entrevista a Ana Pignatelli - directora de Operaciones del Aeropuerto Lleida-Alguaire. Propia.

Entrevista a Toni Serra - director del Aeropuerto Lleida-Alguaire. Propia.

Entrevista a Victor Manuel Pérez - director de la base de BAA Training en Lleida-Alguaire. Propia.

Ferreres, V., (2017): *Impacto del aeropuerto de Castellón en el turismo provincial*. Castellón, Universitat Jaume I. Recuperado de: http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/171932/TFG_2017_FerreresRuizVanesa.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Festa Catalunya: *Promoción turística del aeropuerto*
https://www.festacatalunya.cat/poblacions-fitxa_poblacio-2501690004-cat-alguaire.html

Generalitat de Catalunya: *Marcas turísticas de Catalunya:*

http://empresa.gencat.cat/es/treb_ambits_actuacio/turisme/informacio_promocio/marques-turistiques/

Generalitat de Catalunya: *Terres de Lleida:*

http://empresa.gencat.cat/web/.content/20_turisme/publicacions/documentos/arxius/Terres-de-Lleida_es.pdf

Generalitat de Catalunya: Guía oficial de establecimientos turísticos:

http://establimentsturisticos.gencat.cat/rtcwebguies/AppJava/Hotels.jsp?pg=0&lg=es&pst=2&marcaR=totes&comarcaR=33&municipiR=totes&poblacioR=totes&modalitatR=totes&categoriaR=totes&retol=&idregstral=&espGastronomic=0&placesMin=&placesMax=&preutendamin=&preutendamax=&fil_dataentrada1=&fil_dataentrada2=

Generalitat de Catalunya (18/12/2020): Catalunya tindrà un SpacePort i el segon centre de proves de propulsió per a coets-lançadora d'Europa:

https://politiquesdigitals.gencat.cat/ca/detalls/Noticia/201218_Presentacio-del-projecte-Catalonia-SpacePort

Gómez, X., (2014): *Plan director aeropuerto Lleida-Alguaire*.

GTD (02/06/2014): Cien años de aviación comercial

<https://www.gtd.es/es/blog/cien-anos-de-aviacion-comercial>

Iberia: *Flota de Air Nostrum* <https://www.iberia.com/es/flota/air-nostrum/>

Instituto Nacional de Estadística: www.ine.es

Instituto Cervantes: *Carteles turísticos:*
https://cvc.cervantes.es/artes/muvap/sala9/seccion_3/simpatia.htm

Institut d'Estadística de Catalunya: www.idescat.cat

Institut d'Estadística de Catalunya: *Establecimientos hoteleros. Viajeros y grado de ocupación.*
Por marcas turísticas
<https://www.idescat.cat/indicadors/?id=anuals&n=10517&t=201900&col=1&lang=es>

Institut d'Estadística de Catalunya: *Alojamientos turísticos. Por tipo. Por marcas turísticas*
<https://www.idescat.cat/pub/?id=aec&n=539&lang=es>

La Vanguardia (1/12/2009): Los inventos de Leonardo da Vinci en Roma ya pueden ser probados:
<https://www.lavanguardia.com/cultura/20090817/53766966759/los-inventos-de-leonardo-da-vinci-en-roma-ya-pueden-ser-probados.html>

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: <https://www.mitma.gob.es/>

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: Los inicios de la aviación en España:
<https://www.mitma.gob.es/aviacion-civil/centenario-transporte-aereo-espana/historia/historia-de-los-100-anos-del-transporte-aereo>

Murcia Turística: *Museo Aeronáutico Municipal:*

<https://www.murciaturistica.es/es/museo/museo-aeronautico-municipal-54/>

Museum of flight: de Havilland D.H 106 Comet Mk. 4C

<https://www.museumofflight.org/aircraft/de-havilland-dh-106-comet-mk-4c>

Nera Economic Consulting, (2008): *The Impact of International Air Transport Liberalisation on Employment Final Report for IATA.* Londres, IATA. Recuperado de:
<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/liberalization-and-employment/>

Nexotur (06/03/2019): El Turismo representa el 10,4% del PIB mundial:

<https://www.nexotur.com/noticia/101605/NEXOTUR/El-Turismo-representa-el-104-del-PIB-mundial.html>

Patronat de Turisme de la Diputació de Lleida: www.aralleida.cat

Quirós, J., (2016): “Aerolíneas *low cost* y sus efectos sobre el turismo: El caso español”. En: *El turismo y la experiencia del cliente: IX Jornadas de Investigación en Turismo* Sevilla: Facultad de Turismo y Finanzas, 491-514. Recuperado de <https://idus.us.es/handle/11441/52947>

Ramos, D.; Gámir, A., (2011): Los pequeños aeropuertos regionales de la España peninsular: dinámicas recientes y perspectivas de futuro. *Ería*, 84-85, 77-102. Recuperado de: <https://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/15337#preview>

Runway Visitor Park:

<https://www.runwayvisitorpark.co.uk/visit-us/park-information/>

Segre (26/01/2020): La oficina de Turismo de Lleida atiende a 30.827 visitantes durante el 2019: https://www.segre.com/es/noticias/lleida/2020/01/26/la_oficina_turismo_lleida_atiende_30_827_visitantes_durante_2019_97544_1092.html

Spotters Barcelona-El Prat: <http://www.spotters-barcelona-el-prat.org/>

TEDAE (12/2015): Retos del Sector Aeronáutico en España:

https://www.tedae.org/uploads/files/1461082425_retos-del-sector-aeronautico-en-espana-guia-estrategica-2015-2025-pdf.pdf

Tendencias Hoy (2019) Pasear y comprar pero nada de volar: así es el turismo de aeropuertos: https://www.tendencias hoy.com/viajeros/aerolineas/turismo-aeropuertos_636005_102.html

Tirando Millas (06/11/2011): *Turismo aeronáutico:*

<https://blogs.elcorreogallego.es/francamino/2011/11/06/turismo-aeronautico/>

Timeout (08/11/2017): *Aviation Discovery Centre:*

<https://www.timeout.com/hong-kong/attractions/aviation-discovery-centre>

Tourinews (2019) 100 años de KLM, la aerolínea más antigua del mundo: https://www.tourinews.es/opinion/100-anos-klm-aerolinea-antigua-undo_4457078_102.html

Turisme de Lleida: *Datos de los visitantes de Lleida de 2015 a 2019* <https://www.turismedelleida.cat/ca/professionals/dades-estadistiques/dades-de-loficina-de-turisme-des-del-2015-al-2019>

Turisme de Lleida: *Datos de los visitantes de Lleida en 2020* <https://www.turismedelleida.cat/ca/assets/dades-visitants-2020.pdf/view>

Turismo Madrid: *Museo de aviones históricos en vuelo – Fundación Infante de Orleans:*

<https://www.esmadrid.com/informacion-turistica/museo-de-aviones-historicos-en-vuelo>

Turismo Lanzarote: *Museo aeronáutico del aeropuerto de Lanzarote*:

<https://turismolanzarote.com/museo/museo-aeronautico-del-aeropuerto-de-lanzarote/>

Turismo Toulouse: *Museo Aeroscopia*:

<https://www.turismo-toulouse.es/museo-aeroscopia>

Uroz, C., (2016): *El impacto de los aeropuertos secundarios sobre el turismo en el arco del Mediterráneo: Los casos de Girona, Reus y San Javier*. URV. Recuperado de:

https://repositori.urv.cat/estatic/TFG0011/es_TFG1526.html

Via Michelin: *Mapa de establecimientos hoteleros de la zona de Lleida*:

<https://www.viamichelin.es/web/Hoteles?geoboundaries=41.5400208,0.5514081:41.6865837,0.7651808>

Vilafamés (22/03/2019) El campo de Aviación de Vilafamés, protagonista de una jornada en Valencia:

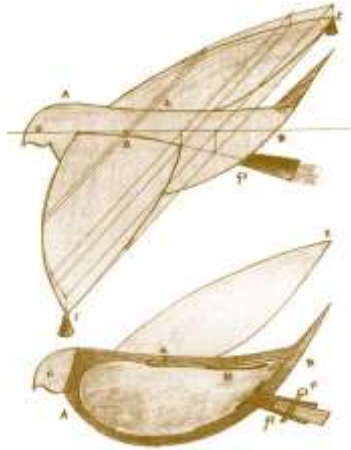
<https://vilafames.org/es/noticies/el-camp-daviacio-de-vilafames-protagonista-de-una-jornada-a-valencia/>

Visit Pirineus: www.visitpirineus.com

7. ANEXOS

1. Galería fotográfica.

1.1. Paloma mecánica de Arquitas de Tarento (400 a.C.)



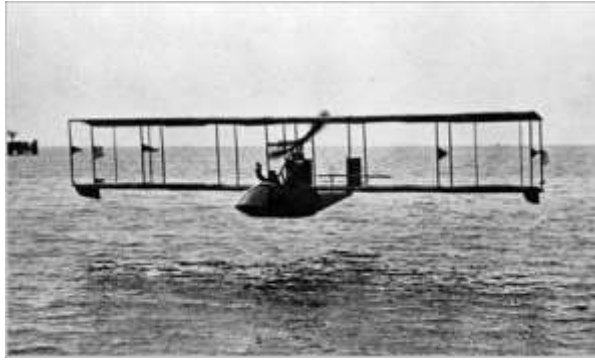
Fuente: proceden.com



Fuente: lavanguardia.com



Fuente: cnn.com



Fuente: gtd.es



Fuente: cvc.cervantes.es

2. Datos ampliados

2.1. Aeropuertos públicos por CCAA

Aeropuerto	Sobrenombre	Localización	Pistas	Operador	Comunidad autónoma
Almería	El Alquíán	Almería	1	AENA	Andalucía
Córdoba	Córdoba	Córdoba	1	AENA	Andalucía
Federico García Lorca Granada-Jaén	Chauchina / Santa Fe	Chauchina y Santa Fe (Granada)	1	AENA	Andalucía
Jerez	La Parra	Jerez de la Frontera (Cádiz)	1	AENA	Andalucía
Málaga-Costa del Sol	Pablo Picasso	Málaga	2	AENA	Andalucía
Sevilla	San Pablo	Sevilla	1	AENA	Andalucía
Huesca-Pirineos	Monflorite	Alcalá del Obispo y Monflorite (Huesca)	2	AENA	Aragón
Zaragoza	Zaragoza	Zaragoza	2	AENA	Aragón
Asturias	Ranón / Santiago del Monte	Castrillón (Asturias)	1	AENA	Asturias
Ibiza	Es Codolar	San José (Baleares)	1	AENA	Baleares
Menorca	Mahón	Mahón (Baleares)	1	AENA	Baleares
Palma de Mallorca	Son San Juan	Palma de Mallorca (Baleares)	2	AENA	Baleares
César Manrique-Lanzarote	Guasimeta / San Bartolomé	San Bartolomé (Las Palmas)	1	AENA	Canarias
El Hierro	Los Cangrejos	Valverde (Santa Cruz de Tenerife)	1	AENA	Canarias
Fuerteventura	Puerto del Rosario / El Matorral	Puerto del Rosario (Las Palmas)	1	AENA	Canarias
Gran Canaria	Gando	Telde e Ingenio (Las Palmas)	2	AENA	Canarias
La Gomera	La Gomera	Alajeró (Santa Cruz de Tenerife)	1	AENA	Canarias
La Palma	Mazo	Villa de Mazo, Breña Baja (Santa Cruz de Tenerife)	1	AENA	Canarias
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna	Ciudad de La Laguna-Los Rodeos	San Cristóbal de La Laguna (Santa Cruz de Tenerife)	1	AENA	Canarias
Tenerife Sur	Reina Sofía	Granadilla de Abona y San Miguel de Abona (Santa Cruz de Tenerife)	1	AENA	Canarias
Severiano Ballesteros-Santander	Parayas	Camargo (Cantabria)	1	AENA	Cantabria
Burgos	Villafría	Burgos	1	AENA	Castilla y León
León	Virgen del Camino	La Virgen del Camino (León)	1	AENA	Castilla y León
Salamanca	Matacán	Machacón, Calvarrasa de Abajo y Villagonzalo de Tormes (Salamanca)	1	AENA	Castilla y León
Valladolid	Villanubla	Villanubla (Valladolid)	1	AENA	Castilla y León
Albacete	Los Llanos	Albacete	1	AENA	Castilla-La Mancha
Gerona-Costa Brava	Gerona	Viloví de Oñar y Aiguaviva (Gerona)	1	AENA	Cataluña
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	El Prat	El Prat de Llobregat, San Baudilio de Llobregat y Viladecans (Barcelona)	3	AENA	Cataluña

Reus	Reus	Reus y Constantí (Tarragona)	1	AENA	Cataluña
Sabadell	Sabadell	Sabadell (Barcelona)	1	AENA	Cataluña
Melilla	Melilla	Melilla	1	AENA	Ciudad Autónoma de Melilla
Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Barajas	Alcobendas, Madrid, Paracuellos de Jarama y San Sebastián de los Reyes (Madrid)	4	AENA	Comunidad de Madrid
Madrid-Cuatro Vientos	Cuatro Vientos	Madrid	1	AENA	Comunidad de Madrid
Alicante-Elche	El Altet	Elche (Alicante)	1	AENA	Comunidad Valenciana
Valencia	Manises	Manises (Valencia)	1	AENA	Comunidad Valenciana
Badajoz	Badajoz	Talavera la Real (Badajoz)	1	AENA	Extremadura
La Coruña	Alvedro	Culleredo (La Coruña)	1	AENA	Galicia
Santiago-Rosalía de Castro	Lavacolla	Boqueijón, El Pino y Santiago de Compostela (La Coruña)	1	AENA	Galicia
Vigo	Peinador	Mos, Redondela y Vigo (Pontevedra)	1	AENA	Galicia
Son Bonet	Son Bonet	Marrachí (Baleares)	1	AENA	Islas Baleares
Logroño-Agoncillo	Agoncillo	Agoncillo (La Rioja)	1	AENA	La Rioja
Pamplona	Noáin	Noáin (Navarra)	1	AENA	Navarra
Bilbao	Lujua	Lujua (Vizcaya)	2	AENA	País Vasco
San Sebastián	Fuenterrabía	Fuenterrabía (Guipúzcoa)	1	AENA	País Vasco
Vitoria	Foronda	Vitoria (Álava)	1	AENA	País Vasco
Internacional Región de Murcia	Corvera	Corvera (Murcia)	1	AENA	Región de Murcia

Fuente: AENA

2.2. Aeropuertos no públicos

Aeropuertos privados o autonómicos	Localización	Pistas	Operador	Comunidad Autónoma
Aeropuerto de Teruel	Teruel	1	PLATA	Aragón
Aeropuerto de Ciudad Real	Cañada de Calatrava (Ciudad Real)	1	CRIA	Castilla-La Mancha
Aeropuerto de Andorra-La Seo	Montferrer Castellbó (Lérida)	1	Aeropuertos de Cataluña	Cataluña
Aeropuerto de Lérida-Alguaire	Alguaire (Lérida)	1	Aeropuertos de Cataluña	Cataluña
Aeropuerto de Castellón	Benlloch (Castellón)	1	AEROCAS	Comunidad Valenciana

Fuente: AENA

2.4. Panorámica de los aeropuertos en España y Cataluña

Número de aeropuertos por cada millón de habitantes

Comunidades	Aeropuertos	Densidad por población	Comunidades	Habitantes 2019 (millon de hab)	Densidad por demarcación	Número provincias / islas
Melilla	1	0,08	Melilla	0,08	1,00	1
Canarias	8	0,28	Canarias	2,21	1,14	7
Baleares	4	0,30	Baleares	1,19	1,00	4
La Rioja	1	0,31	La Rioja	0,31	1,00	1
Aragón	3	0,44	Aragón	1,32	1,00	3
Castilla y León	4	0,60	Castilla y León	2,41	0,44	9
Navarra	1	0,65	Navarra	0,65	1,00	1
País Vasco	3	0,73	País Vasco	2,18	1,00	3
Galicia	3	0,90	Galicia	2,70	0,75	4
Castilla la Mancha	2	1,02	Castilla la Mancha	2,04	0,40	5
Asturias	1	1,02	Asturias	1,02	1,00	1
Extremadura	1	1,07	Extremadura	1,07	0,50	2
Cataluña	6	1,26	Cataluña	7,57	1,50	4
Andalucía	6	1,40	Andalucía	8,42	0,75	8
Región de Murcia	1	1,49	Región de Murcia	1,49	1,00	1
Comunidad Valenciana	3	1,66	Comunidad Valenciana	4,98	1,00	3
Madrid	2	3,32	Madrid	6,64	2,00	1

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE y AENA.

PASAJEROS	
AEROPUERTOS	Total
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	17.112.389
BARCELONA-EL PRAT J.T.	12.739.259
PALMA DE MALLORCA	6.108.486
MALAGA-COSTA DEL SOL	5.161.636
GRAN CANARIA	5.134.372
ALICANTE-ELCHE	3.739.499
TENERIFE-SUR	3.392.329
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	2.795.952
LANZAROTE-CESAR MANRIQUE	2.538.338
VALENCIA	2.487.496
SEVILLA	2.315.610
FUERTEVENTURA	2.144.178
IBIZA	2.110.348
BILBAO	1.690.011
MENORCA	1.076.952
SANTIA GO-ROSALÍA DE CASTRO	935.394
LA PALMA	721.337
ASTURIAS	498.950
A CORUÑA	436.775
FGL GRANADA-JAEN	390.218
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	335.280
VIGO	303.466
AEROPUERTO INTL. REGIÓN MURCIA (*)	217.912
JEREZ DE LA FRONTERA	216.319
ALMERIA	200.302
MELILLA	195.636
EL HIERRO	178.526
ZARAGOZA	172.344
GIRONA-COSTA BRAVA	172.213
PAMPLONA	84.059
SAN SEBASTIAN	83.869
VALLADOLID	71.685
LA GOMERA	54.388
VITORIA	45.359
CEUTA-HELIPUERTO	41.217
REUS	39.460
BADAJOS	29.988
BURGOS	23.528
ALGECIRAS-HELIPUERTO	23.516
LEON	18.600
CORDOBA	7.882
LOGROÑO	4.389
SABADELL	3.439
SON BONET	3.281
SALAMANCA	2.350
ALBACETE	2.204
MADRID-CUATRO VIENTOS	1.872
HUESCA-PIRINEOS	1.709
TOTAL	76.064.322

OPERACIONES	
AEROPUERTOS	Total
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	165.740
BARCELONA-EL PRAT J.T.	122.638
PALMA DE MALLORCA	76.851
GRAN CANARIA	67.282
MALAGA-COSTA DEL SOL	59.668
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	46.100
MADRID-CUATRO VIENTOS	44.468
SABADELL	40.650
ALICANTE-ELCHE	37.153
JEREZ DE LA FRONTERA	37.024
VALENCIA	35.900
SEVILLA	33.633
IBIZA	33.185
LANZAROTE-CESAR MANRIQUE	30.056
TENERIFE-SUR	29.925
FUERTEVENTURA	24.609
BILBAO	20.496
MENORCA	14.570
LA PALMA	13.693
REUS	12.503
BURGOS	11.318
A CORUÑA	11.190
SANTIA GO-ROSALÍA DE CASTRO	10.949
VITORIA	10.317
GIRONA-COSTA BRAVA	9.991
SON BONET	9.847
CORDOBA	8.307
FGL GRANADA-JAEN	7.832
SALAMANCA	7.460
ZARAGOZA	6.559
ASTURIAS	6.196
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	5.943
ALMERIA	5.887
VIGO	5.597
MELILLA	5.158
CEUTA-HELIPUERTO	4.876
EL HIERRO	4.184
PAMPLONA	3.538
VALLADOLID	2.843
AEROPUERTO INTL. REGIÓN MURCIA (*)	2.812
ALGECIRAS-HELIPUERTO	2.596
HUESCA-PIRINEOS	2.433
SAN SEBASTIAN	2.321
LA GOMERA	2.159
LEON	1.890
BADAJOS	1.642
LOGROÑO	912
ALBACETE	284
TOTAL	1.101.185

MERCANCÍA	
AEROPUERTOS	Total
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	401.133.380
ZARAGOZA	143.600.357
BARCELONA-EL PRAT J.T.	114.263.104
VITORIA	64.334.316
GRAN CANARIA	13.922.633
VALENCIA	11.938.081
SEVILLA	9.649.974
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	9.643.495
PALMA DE MALLORCA	6.732.880
ALICANTE-ELCHE	3.519.863
SANTIA GO-ROSALÍA DE CASTRO	2.981.222
IBIZA	1.052.955
MENORCA	962.246
MALAGA-COSTA DEL SOL	911.933
TENERIFE-SUR	806.384
LANZAROTE-CESAR MANRIQUE	583.372
BILBAO	384.489
FUERTEVENTURA	343.580
GIRONA-COSTA BRAVA	327.105
LA PALMA	279.380
VIGO	276.116
A CORUÑA	84.375
EL HIERRO	58.389
MELILLA	32.150
ASTURIAS	19.733
VALLADOLID	5.551
LA GOMERA	1.034
JEREZ DE LA FRONTERA	103
BURGOS	56
PAMPLONA	44
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	26
SAN SEBASTIAN	24
AEROPUERTO INTL. REGIÓN MURCIA (*)	0
ALBACETE	0
ALGECIRAS-HELIPUERTO	0
ALMERIA	0
BADAJOS	0
CEUTA-HELIPUERTO	0
CORDOBA	0
FGL GRANADA-JAEN	0
HUESCA-PIRINEOS	0
LEON	0
LOGROÑO	0
MADRID-CUATRO VIENTOS	0
REUS	0
SABADELL	0
SALAMANCA	0
SON BONET	0
TOTAL	787.848.350

Estadísticas año 2020. Fuente: AENA

PASAJEROS	
AEROPUERTOS	Total
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	61.734.944
BARCELONA-EL PRAT J.T.	52.688.455
PALMA DE MALLORCA	29.721.142
MALAGA-COSTA DEL SOL	19.858.656
ALICANTE-ELCHE	15.048.240
GRAN CANARIA	13.261.228
TENERIFE-SUR	11.168.707
VALENCIA	8.539.579
IBIZA	8.155.626
SEVILLA	7.544.357
LANZAROTE-CESAR MANRIQUE	7.293.087
BILBAO	5.905.820
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	5.839.638
FUERTEVENTURA	5.635.417
MENORCA	3.495.025
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	2.904.102
GIRONA-COSTA BRAVA	1.933.049
LA PALMA	1.483.778
ASTURIAS	1.417.912
A CORUÑA	1.352.584
FGL GRANADA-JAEN	1.252.019
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	1.174.999
JEREZ DE LA FRONTERA	1.121.164
AEROPUERTO INTL. REGIÓN MURCIA (**)	1.090.712
REUS	1.046.249
VIGO	1.012.447
ALMERIA	979.406
ZARAGOZA	467.783
MELILLA	434.656
SAN SEBASTIAN	320.440
EL HIERRO	268.895
VALLADOLID	249.224
PAMPLONA	243.498
VITORIA	174.024
LA GOMERA	77.584
BADAJOS	75.416
CEUTA-HELIPUERTO	71.654
LEON	65.982
ALGECIRAS-HELIPUERTO	37.728
MURCIA-SAN JAVIER (*)	21.563
LOGROÑO	19.448
SALAMANCA	17.766
BURGOS	17.687
CORDOBA	10.700
SABADELL	5.067
SON BONET	4.122
MADRID-CUATRO VIENTOS	3.570
ALBACETE	1.616
HUESCA-PIRINEOS	622
TOTAL	275.247.387

OPERACIONES	
AEROPUERTOS	Total
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	426.375
BARCELONA-EL PRAT J.T.	344.563
PALMA DE MALLORCA	217.222
MALAGA-COSTA DEL SOL	144.939
GRAN CANARIA	126.451
ALICANTE-ELCHE	101.410
VALENCIA	77.702
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	75.388
IBIZA	75.378
TENERIFE-SUR	70.277
SEVILLA	64.112
LANZAROTE-CESAR MANRIQUE	60.524
JEREZ DE LA FRONTERA	54.504
MADRID-CUATRO VIENTOS	51.949
BILBAO	51.591
SABADELL	50.663
FUERTEVENTURA	47.223
MENORCA	31.594
LA PALMA	22.612
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	22.402
GIRONA-COSTA BRAVA	18.253
REUS	17.679
A CORUÑA	17.199
FGL GRANADA-JAEN	14.529
ASTURIAS	13.406
SON BONET	13.359
ALMERIA	11.777
VIGO	11.524
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	11.238
CORDOBA	10.828
VITORIA	10.798
SALAMANCA	10.129
MELILLA	9.768
HUESCA-PIRINEOS	9.198
ZARAGOZA	8.772
AEROPUERTO INTL. REGIÓN MURCIA (**)	7.976
CEUTA-HELIPUERTO	6.846
SAN SEBASTIAN	6.473
PAMPLONA	6.136
VALLADOLID	5.670
EL HIERRO	5.374
ALGECIRAS-HELIPUERTO	3.328
BURGOS	3.221
BADAJOS	2.880
LA GOMERA	2.844
LEON	2.758
LOGROÑO	1.420
ALBACETE	561
MURCIA-SAN JAVIER (*)	222
TOTAL	2.361.045

MERCANCÍA	
AEROPUERTOS	Total
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	560.039.136
ZARAGOZA	182.619.068
BARCELONA-EL PRAT J.T.	176.797.909
VITORIA	64.470.673
GRAN CANARIA	19.727.786
VALENCIA	14.515.842
TENERIFE NORTE-C. LA LAGUNA	12.596.348
SEVILLA	9.891.790
PALMA DE MALLORCA	9.021.606
ALICANTE-ELCHE	4.032.300
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	3.201.215
MALAGA-COSTA DEL SOL	3.080.119
TENERIFE-SUR	2.193.378
IBIZA	1.434.695
LANZAROTE-CESAR MANRIQUE	1.434.288
MENORCA	1.238.622
BILBAO	979.571
FUERTEVENTURA	735.296
VIGO	541.271
LA PALMA	465.698
A CORUÑA	152.304
MELILLA	134.568
GIRONA-COSTA BRAVA	78.233
EL HIERRO	70.644
BURGOS	39.646
ASTURIAS	28.538
PAMPLONA	22.190
VALLADOLID	10.849
LA GOMERA	1.880
SAN SEBASTIAN	404
JEREZ DE LA FRONTERA	333
ALMERIA	187
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	165
FGL GRANADA-JAEN	13
AEROPUERTO INTL. REGIÓN MURCIA (**)	0
ALBACETE	0
ALGECIRAS-HELIPUERTO	0
BADAJOS	0
CEUTA-HELIPUERTO	0
CORDOBA	0
HUESCA-PIRINEOS	0
LEON	0
LOGROÑO	0
MADRID-CUATRO VIENTOS	0
MURCIA-SAN JAVIER (*)	0
REUS	0
SABADELL	0
SALAMANCA	0
SON BONET	0
TOTAL	1.069.556.565

Estadísticas año 2019. Fuente: AENA

Datos pasajeros aeropuertos españoles

COMUNIDAD	Datos	
	Año 2019	Año 2020
Andalucía	30.804.030	8.315.483
Aragón	468.405	174.053
Asturias	1.417.912	498.950
Baleares	41.375.915	9.299.067
Canarias	45.028.334	16.959.420
Cantabria	1.174.999	335.280
Castilla la Mancha	1.616	2.204
Castilla y León	350.659	116.163
Cataluña	55.672.820	12.954.371
Ceuta	71.654	41.217
Comunidad Valenciana	23.587.819	6.226.995
Extremadura	75.416	29.988
Galicia	5.269.133	1.675.635
La Rioja	19.448	4.389
Madrid	61.738.514	17.114.261
Melilla	434.656	195.636
Navarra	243.498	84.059
País Vasco	6.400.284	1.819.239
Región de Murcia	1.090.712	217.912
Total general	275.225.824	76.064.322

Datos operaciones aeropuertos españoles

Comunidad	Año 2019	Año 2020
Andalucía	304.017	154.947
Aragón	17.970	8.992
Asturias	13.406	6.196
Baleares	337.553	134.453
Canarias	410.693	218.008
Cantabria	11.238	5.943
Castilla la Mancha	561	284
Castilla y León	21.778	23.511
Cataluña	431.158	185.782
Ceuta	6.846	4.876
Comunidad Valenciana	179.112	73.053
Extremadura	2.880	1.642
Galicia	51.125	27.736
La Rioja	1.420	912
Madrid	478.324	210.208
Melilla	9.768	5.158
Navarra	6.136	3.538
País Vasco	68.862	33.134
Región de Murcia	7.976	2.812
Total general	2.360.823	1.101.185

Datos mercancías aeropuertos españoles

Comunidad	Año 2019	Año 2020
Andalucía	12.972.442	10.562.010
Aragón	182.619.068	143.600.357
Asturias	28.538	19.733
Baleares	11.694.923	8.748.081
Canarias	37.225.318	25.638.267
Cantabria	165	26
Castilla la Mancha	0	0
Castilla y León	50.495	5.607
Cataluña	176.876.142	114.590.209
Ceuta	0	0
Comunidad Valenciana	18.548.142	15.457.944
Extremadura	0	0
Galicia	3.894.790	3.341.713
La Rioja	0	0
Madrid	560.039.136	401.133.380
Melilla	134.568	32.150
Navarra	22.190	44
País Vasco	65.450.648	64.718.829
Región de Murcia	0	0
Total general	1.069.556.565	787.848.350

3.2 Evolución del modelo de gestión

	2015	2014	2013	2012	2011
Thomas Cook	11.999	11.174	15.558	21.151	36.709
Flybe	6.125	6.490	5.476	4.351	

Fuente: propia a partir de datos del aeropuerto

4.3 Actividad comercial y alojamiento

Taula 6. Principals municipis lleidatans segons el nombre de places d'allotjament turístic de mercat, any 2018 (%)

municipi	comarca	marca turística	nombre total de places d'allotjament turístic de mercat	% del total
Naut Aran	Aran	VAL D'ARAN	7.952	11,48
Vielha e Mijaran	Aran	VAL D'ARAN	5.585	8,06
Vall de Boí, La	Alta Ribagorça	PIRINEUS	4.114	5,94
Lleida	Segrià	TERRES DE LLEIDA	2.947	4,26
Sort	Pallars Sobirà	PIRINEUS	2.830	4,09
Espot	Pallars Sobirà	PIRINEUS	2.573	3,72
Bellver de Cerdanya	Cerdanya	PIRINEUS	2.309	3,33
Vall de Cardós	Pallars Sobirà	PIRINEUS	2.209	3,19
Esterri d'Àneu	Pallars Sobirà	PIRINEUS	1.501	2,17
Solsona	Solsonès	PIRINEUS	1.246	1,80
Pruïllans	Cerdanya	PIRINEUS	1.228	1,77
Àger	Noguera	TERRES DE LLEIDA	1.220	1,76
Pont de Suert, El	Alta Ribagorça	PIRINEUS	1.176	1,70
Seu d'Urgell, La	Alt Urgell	PIRINEUS	1.163	1,68
Camarasa	Noguera	TERRES DE LLEIDA	1.132	1,63
Valls de Valira, Les	Alt Urgell	PIRINEUS	1.064	1,54
Sant Llorenç de Morunys	Solsonès	PIRINEUS	1.058	1,53
resta de municipis (214 municipis)			27.944	40,35
total Lleida província			69.251	100,00

Fuente: observatorituristic.aralleida.com

4a. Encuestas

1. Edad.

16-27 28-39 40-59 +60

2. Género

Hombre Mujer

3. Profesión

4. Lugar de residencia actual

3a. ¿Utiliza regularmente este aeropuerto?

Si No

3b. En caso afirmativo, ¿con qué frecuencia?

5. Seleccione el motivo de entrada al Aeropuerto Lleida-Alguaire.

- Trabajo
- Estudios
- Turismo
- Otro _____

6. Indique la zona a dónde se dirige

- Lleida
- Andorra
- Tarragona
- Otro _____

7. ¿Cuántos días va a pernoctar en la zona?

- Entre 1 y 2
- Entre 2 y 4
- Entre 4 y 7
- Más de 7

8. ¿Dónde acostumbra a alojarse?

- Pensión
- Hotel
- AirBnB
- Apartamento
- Otro _____

9. ¿Aprovecha su estancia para visitar la zona?

- Sí No

En caso afirmativo, indique qué tipo de actividad realiza (puede seleccionar más de una opción)

- Visitar patrimonio histórico
- Conocer gastronomía de la zona
- Ocio nocturno
- Otro _____

10. Indique su grado de satisfacción respecto a los siguientes aspectos (siendo 1 muy poca y 5 mucha):

	1	2	3	4	5
Atractivos turísticos de la zona					
Servicios de alojamiento					
Servicios de restauración					
Conectividad terrestre					

¿Algo a mejorar?

11. ¿Recomendaría la zona visitada a sus amistades?

Si No

4.b Entrevistas

Toni Serra – director del aeropuerto Lleida-Alguaire

M - ¿Se trabaja o hay algún proyecto a corto plazo para el Aeropuerto Lleida-Alguaire?

T - Si y de hecho está pedido al gobierno español. Se trata de reconocer la ruta Palma de Mallorca – Lleida-Alguaire como Obligatoria de Servicio Público. Se envió toda la documentación para el trámite para poder hacerlo posible y si se aprueba podemos llegar a tener incluso tres vuelos a la semana en vez de dos. Aún no hay fecha para la respuesta porque ya sabes que “las cosas de palacio van despacio”.

M - ¿Hay planificada alguna inversión a nivel estructural del aeropuerto? Recientemente se han realizado inversiones en la creación de nuevas plataformas de estacionamiento...

T - Si, desde hace un tiempo se lleva trabajando para construir un hangar más grande entre la terminal del aeropuerto y el hangar de BAA Training. Con ese hangar podremos atraer a aviones más grandes que el 747 que hemos tenido en el pasado y además creará más empleo para el aeropuerto porque se requerirá de personal para mantener tales aviones.

M - Esas son inversiones considerables, además de un modelo que busca un equilibrio a largo plazo...

T - Si, como te dije, además del hangar se está trabajando la llegada de compañías aéreas para que se instalen en Lleida-Alguaire para el mantenimiento de sus aeronaves. El tener vuelos regionales ayuda, pero la actividad la trae la gente que viene diariamente a trabajar a las instalaciones, llámese Servitec o Norwegian porque esa gente come en el restaurante y hace un gasto a nivel local también con el alojamiento y al final beneficia a la zona y no solamente al aeropuerto.

Victor Manuel Pérez – Director de Operaciones de BAA Training Lleida-Alguaire

M - ¿Promedio alumnos anuales en la escuela? (o el total desde que se abrió la base).

V - 130-150 estudiantes de promedio anual.

M - ¿Tenéis o habéis tenido contacto con hoteles o zonas donde hospedarse de Lleida y alrededores?

V - Si, normalmente recomendamos hoteles de la zona y contactos de apartamentos. Normalmente en cuanto a hoteles recomendamos IBIS.

Ana Pignatelli Garcia – Directora de Operaciones del aeropuerto Lleida-Alguaire

M – Desde hace un tiempo se está trabajando para tener una zona de mercaderías, ¿no?

A – Es correcto, se trata de una zona para carga y descarga de mercaderías, así como de paquetería. El plan es tener un centro de logística donde está la terminal de llegadas, pero durante este último tiempo han surgido incompatibilidades por la zona donde debía colocarse este centro por lo que el tema está bastante parado ya que hay otras inversiones por hacer. ¡Parado que no quiere decir descartado, eh!

M – Interesante. Acabas de mencionar otras inversiones... ¿cómo cuáles?

A – Está el tema de la construcción del nuevo hangar de 80x80 y que dará cabida a aeronaves hasta un Airbus 380 o el nuevo núcleo técnico para los trabajadores del aeropuerto.