

## TRIBUNA ALTOARAGONESA

# Las oportunidades y la oportunidad del aeropuerto Huesca-Pirineos

HUGO PUIGDEFÁBREGAS  
PRESIDENTE DE PYRENAIR

**T**IENE sentido un aeropuerto en Huesca-Pirineos? ¿Es económicamente rentable? ¿Es, incluso, pertinente atendiendo al número de usuarios ubicados en su área de influencia? ¿Quién debe apoyar su desarrollo? ¿Es lícito invertir millones de euros en la captación de aerolíneas que se comprometan a operar en esta infraestructura? ¿Qué oportunidades tienen los pequeños aeropuertos regionales sin inyección de dinero público? Escuchamos estos días reflexiones que tratan de dar respuesta a éstas y otras preguntas relacionadas con nuestro aeropuerto de Huesca-Pirineos, muchas de ellas derivadas de la comparación con el vecino aeródromo de Lleida-Alguaire, que trata de posicionarse como la puerta de entrada a los Pirineos y que, en menos de un año de vida, registra 53.000 pasajeros, según sus datos publicados. Como empresa única que opera en la actualidad en Huesca-Pirineos, quizás no nos corresponda resolver si este aeropuerto tiene o no razón de ser. Pero el hecho es que la inversión existe y la infraestructura está ya construida por lo que, como empresa totalmente privada, con capacidad para trasladar su base de operaciones allí donde considere que se dan las mejores condiciones para el ejercicio de su actividad, quizás sí es oportuno que pongamos en evidencia la oportunidad que desde Pyrenair detectamos.

La tendencia actual en la gestión de aeropuertos considera exitoso el registro de miles de pasajeros, "que los tornos giren", independientemente de su dirección, sean usuarios de salida o de entrada, generen o no una economía en la zona de influencia, contribuyan o no a dibujar un mapa aéreo coherente, y aunque para ello sea necesario cerrar acuerdos millonarios con aerolíneas para atraer rutas. Pero ¿es válido este modelo para todas las infraestructuras aeroportuarias? ¿Tienen todas las mismas oportunidades para captar estas rutas, en muchas ocasiones low cost, que dejan, en el mejor de los casos, muy escasos beneficios en el territorio? Frente a estas oportunidades, en el aeropuerto de Huesca-Pirineos detectamos la Oportunidad; la oportunidad de establecerse como la puerta de entrada al Pirineo, un papel que por ubicación y concepto bien le pertenece. Para erigirse en este papel es necesaria la apuesta decidida de las instituciones, entre ellas Gobierno de Aragón -que ha liderado siempre la promoción turística y empresaria en Huesca-Pirineos-, pero también las instituciones locales, principalmente Ayuntamiento de Huesca, Diputación y comarcas, quizás a través de la creación de una Sociedad de Promoción del Aeropuerto, como la que ya existe en la mayor parte de los aeropuertos españoles, aunque también es necesaria una implicación social.

La oportunidad, también, de constituirse en un modelo de aeropuerto sostenible, no tan centrado en mover grandes volúmenes de pasajeros, sino en generar la mayor economía posible en los valles, con un modelo de gestión que se fija como objetivo la entrada de usuarios. Usuarios que, además, acuden para practicar deportes invernales, con el esquí alpino como referente, pero con un producto más amplio, que pueda abarcar otras formas de turismo deportivo, cultural, gastronómico y de ocio, y que genere, por tanto, economía, de forma transversal en estaciones de esquí, centros lúdicos, hostelería, restauración y un largo etcétera, y que contribuya a descentralizar el sector. Huesca-Pirineos tiene ahora la oportunidad y las potencialidades para conseguirlo; es operativo para este modelo y cuenta con la experiencia de tres temporadas, sin olvidar que es el aeródromo más próximo al Pirineo, como producto de referencia que atrae al turismo invernal, lo que hace que los traslados en tierra no desvirtúen las ventajas del avión frente a otros medios de transporte para acceder al territorio. En este modelo, la ventaja sobre Lleida-Alguaire es evidente, pero además es necesario aprovechar la diferencia de objetivos existente hoy, con Lérida apoyando un formato basado en importantes subvenciones dirigidas a captar y mantener rutas internacionales y nacionales que muevan grandes volúmenes pasajeros y pongan a disposición de los ciudadanos de su entorno rutas aéreas de salida. Sólo Pyrenair, en sus primeros cuatro años de operación, habrá posicionado estratégicamente la ciudad de Huesca y habrá transportado 45.000 viajeros que habrán generado más de 100.000 jornadas de esquí, lo que significará una repercusión económica -según las estimaciones que se hacen desde la industria del turismo invernal- de alrededor de 50 millones de euros, operando únicamente en 15 semanas. Los datos demuestran que la inversión pública en Huesca-Pirineos puede -y debe- ser rentable, pero para ello administraciones y operadores debemos fijar una unidad de criterio. El problema no es, pues, que haya una mayor o menor cantidad de pasajeros con respecto a Lérida (no podemos olvidar tampoco aspectos diferenciales que también inciden, entre ellos diferencias demográficas, peso económico, transferencias o potencia del sector turístico), sino que Huesca-Pirineos carece de un proyecto claro o una hoja de ruta definida, independiente al momento o el color político determinado. Hagámoslo. Aprovechemos la ventaja de la experiencia para no perder la oportunidad que constituye el aeropuerto de Huesca-Pirineos.