

Almunia propone una sociedad promotora y el uso turístico para impulsar el aeropuerto

La consejera de Presidencia apuesta por mantener también los vuelos deportivos así como especializarse en la formación

Estas ideas se plantearán en la reunión de hoy entre la DGA, Aena, Fomento, Ayuntamiento de Huesca, Diputación, Cámara y CEOS

HUESCA. Ya se planteó antes de la inauguración y desde entonces se ha reclamado en repetidas ocasiones. Cinco años después y cuando la actividad del aeropuerto Huesca-Pirineos agoniza y hay acudir al rescate, la consejera de Presidencia del Gobierno de Aragón, Eva Almunia, propone la creación de una sociedad promotora para impulsar el aeródromo oscense. Al mismo tiempo, apuesta por buscar la «singularidad» de las instalaciones en las que se decanta por desarrollar su uso turístico, mantener el deportivo que forma parte de la historia de la ciudad e incidir en la formación.

Serán las ideas de partida que se pondrán hoy sobre la mesa en la reunión convocada por Eva Almunia en el edificio Pignatelli en Zaragoza, a la que asistirá el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán; el director general de AENA, Javier Marín —entidad que gestiona el aeropuerto—; el alcalde de Huesca, Luis Felipe; el presidente de la Diputación Provincial, Antonio Cosculluela; el presidente de la Cámara de Comercio, Manuel Rodríguez Chesca; y el presidente de CEOS en Huesca, José Luis López.

El objetivo de Almunia con este encuentro es «unir posiciones» y definir la especialización del aeropuerto. Entiende que por la experiencia de estos años la existencia de la Sociedad Promotora del Aeropuerto de Zaragoza (PAZ), en la que participan DGA y Ayuntamiento, «ha posibilitado que ese aeropuerto sea el tercero de carga en España». En este mismo sentido, resaltó que en Caudé este órgano ha servido para definir el uso «industrial». Pero su idea choca con las intenciones del con-

sejero de Transportes, Alfonso Vicente, que el jueves apostó por el bajo coste e incluso anunció que estaba en negociaciones con una compañía.

A este respecto, el PP denunció recientemente que en marzo de 2006 ya hubo una reunión similar en el Ministerio de Fomento para impulsar una sociedad promotora

que nunca se llegó a crear. Eva Almunia respondió ayer que no se hizo porque el plan director del aeropuerto —elaborado en la época del ex ministro del PP Álvarez Cascos—, «no era viable en Huesca», y así lo resaltó en su momento el Gobierno de Aragón. Y, de hecho, «el tiempo nos ha dado la razón y a ver si encontramos nue-

vas vías», aseguró. Dicho estudio, apuntaba la posibilidad de iniciar rutas regulares con Madrid y Barcelona con 35.000 viajeros el primer año —que se fijó en 2003 aunque finalmente se estrenó el 10 de mayo de 2007—. En seis años habría seis rutas que alcanzarían los 185.000 viajeros para 2017. También recordó, como ya hizo hace unos días, que la construcción del aeropuerto, que inició el PP, «no era una prioridad del PSOE».

Turismo y deporte

Para la consejera de Presidencia, la continuidad de los usos turísticos «es lo que ese órgano de gestión y promoción del aeropuerto

tendrá que buscar. Vamos a ver cómo lo hacemos y lo desarrollamos». Esta fue su respuesta a si el modelo que puede funcionar es el que puso en marcha durante casi cuatro temporadas la aerolínea altoaragonesa Pyrenair, que canceló la pasada semana sin previo aviso los vuelos de esquiadores programados hasta el fin de temporada, prevista para el 11 de marzo.

«Al mismo tiempo, hay que recordar que el aeropuerto de Huesca desde el punto de vista deportivo era muy reconocido en España, por lo que entendemos que esa posibilidad hay que seguir manteniéndola», apuntó Almunia. Además, recordó que hay que tener en cuenta que con las dificultades que atraviesan los aeropuertos, la formación podría estar vinculada a las instalaciones. «Creo que tenemos que buscar también su singularidad en lo deportivo, en lo turístico y en lo formativo».

En este último aspecto, el aeródromo de Monflorite ya contaba con una larga trayectoria en el vuelo sin motor y además, en los últimos años, la escuela de Pilotos Top Fly, ha formado a cientos de alumnos chinos. No obstante, el inicio de su decadencia y el cese de su actividad hace solo dos semanas fue el principio de la situación en la que hoy se encuentra el aeropuerto. Tras el cese de actividad de Pyrenair, la pasada semana solo llegó el vuelo de viajeros de Londres de ayer.

Es en esta situación cuando el Gobierno de Aragón, a pesar de que la propiedad y gestión corresponde al Ministerio de Fomento a través de la entidad pública empresarial Aena, quiere «involucrarse» en la promoción del aeropuerto. No obstante, Almunia no quiso especular sobre la posibilidad de una futura transferencia. «Lo que queremos intentar con este aeropuerto, igual que hicimos con el de Zaragoza y con el Caudé es que haya mayor poder de decisión desde Aragón», indicó.

ELENA PUÉRTOLAS



JAVIER BLASCO

Solo queda la ruta con Londres de Aramón hasta el 3 de abril

El único vuelo de pasajeros que se mantiene en el aeropuerto Huesca-Pirineos es la ruta que todos los domingos organiza el grupo Aramón con Londres para traer a sus estaciones a deportistas británicos. Pero no por mucho tiempo porque la temporada de vuelos se cerrará el 3 de abril, tal y como estaba previsto desde el inicio. Un total de 172 pasajeros —según fuentes de Aramón— se bajaron ayer las 16.30 del avión de 174 plazas para pasar una semana de esquí y regresar el próximo domingo. E. Puértolas

El vuelo a vela espera una solución porque es «incompatible» con los aviones comerciales

El Ministerio de Fomento admite que hay que buscar un nuevo emplazamiento para el vuelo sin motor. La opción es Bolea

HUESCA. El cese de la actividad de Top Fly y Pyrenair ha recordado a los políticos la existencia del Aeroclub Nimbus de vuelo a vela, citado ahora para engrosar la lista de actividades que todavía se desarrollan en las instalaciones

del aeropuerto Huesca-Pirineos como el vuelo desde Londres de Aramón o el uso de la Guardia Civil. Sin embargo, nadie menciona que existe un informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), dependiente del Ministerio de Fomento, que asegura que el vuelo sin motor «no es compatible» con el resto de la actividad aérea de las instalaciones.

El plan director define que el aeropuerto tiene que dar cabida tanto al vuelo sin motor como a la actividad comercial, tal y como

también recoge este informe de octubre de 2008 en el que se dan hasta quince razones por las que no es posible. De hecho, se reconoce que la construcción del aeropuerto no se ha hecho bien y que esto ha afectado a la actividad histórica que se practica desde 1931. También se apunta que ha habido varios incidentes en los últimos años, que hay obstáculos para los veleros de cierta envergadura y que las pistas no son adecuadas porque hay un cruce.

De hecho, AESA concluye con

que «se recomienda que se pongan todos los medios necesarios a fin de facilitar la actividad de vuelo sin motor en otro lugar», también para evitar las reclamaciones judiciales. Es por ello por lo que el Aeroclub Nimbus ha solicitado la construcción de un aeródromo en Bolea, para el que cuenta con el apoyo del Ayuntamiento de la Sotonera, la Diputación Provincial de Huesca y el compromiso del secretario de Estado de Transportes para la financiación.

Para Luis Ferreira, presidente

de la Comisión Técnica Nacional de Vuelo a Vela y miembro del club Nimbus, «puede resultar chocante la necesidad de construir otro aeródromo, pero no debemos olvidar que nosotros somos los primeros perjudicados por el error de Aena». Pero también apunta que llevan 5 años intentando hacerse un hueco en el aeródromo, mientras «se nos ha ignorado y nunca se ha atendido al vuelo a vela como una actividad singular de la aviación». Es más, «no sería justo hacernos permanecer en un aeropuerto mal construido para que mientras se trabaje en lograr un uso más adecuado. Y si se consigue, ¿otra vez al rincón?», se pregunta. Por ello, apuesta por la solución de Bolea.

E. P. P.