

# Dos empresas internacionales se interesan por la gestión del aeródromo de Caudé

Una firma canadiense de mantenimiento de aviones visitó en enero el complejo, al que podría optar también una compañía francesa

La DGA mantiene además contactos con una escuela de pilotos inglesa y otra valenciana

ZARAGOZA. Dos empresas internacionales del sector aeronáutico se han interesado por la gestión del aeródromo de Caudé, cuya explotación saldrá de nuevo a concurso este mes. Una compañía canadiense especializada en el mantenimiento de aviones y otra francesa podrían optar a la

licitación, que se tramitará meses después de que acabara la primera fase de construcción del complejo y cuando ya han pasado tres años de la primera convocatoria fallida.

En plena polémica por el fiasco del aeropuerto de Huesca y la marcha de Air Nostrum del com-

plejo zaragozano, el consorcio del aeródromo de Caudé prevé aprobar el pliego de condiciones del concurso el martes. Y aún está por ver si dará tiempo a adjudicar antes de las elecciones de mayo.

La empresa canadiense es la que tiene mayores opciones de presentarse y hacerse cargo de la explotación del aeródromo turolense. De hecho, el Gobierno de Aragón ha mantenido reuniones con distintos responsables y sus directivos visitaron el complejo de Caudé hace tan solo un mes. Su estancia se alargó tres días, aunque no ha trascendido hasta ahora. «Les convence, sobre todo, las instalaciones, pero también se interesaron por la legislación espa-

ñola en materia laboral», explicaron fuentes de la DGA.

Los contactos se mantienen desde hace tiempo y, de hecho, se ha hablado con la compañía americana sobre los términos de la gestión del aeródromo para facilitar al máximo su posible llegada a Teruel. Una de las cuestiones debatidas fue el canon de explotación, al que la Administración autonómica da una importancia relativa porque su prioridad es dar sentido a los 41 millones de euros que ha invertido en el aeródromo, además de generar expectativas de empleo y de diversificación industrial.

La construcción de la primera fase del aeródromo concluyó a fi-

nales del año pasado con un coste algo superior a los 38 millones de euros, aunque se trabaja en la actualidad en trabajos complementarios. Como ya se dijo en su presentación, la pista de aterrizaje y la zona urbanizada en Caudé no está pensada para el tráfico comercial de pasajeros, sino para actividades complementarias a la industria aeronáutica, como el mantenimiento, estacionamiento y desguace de aviones.

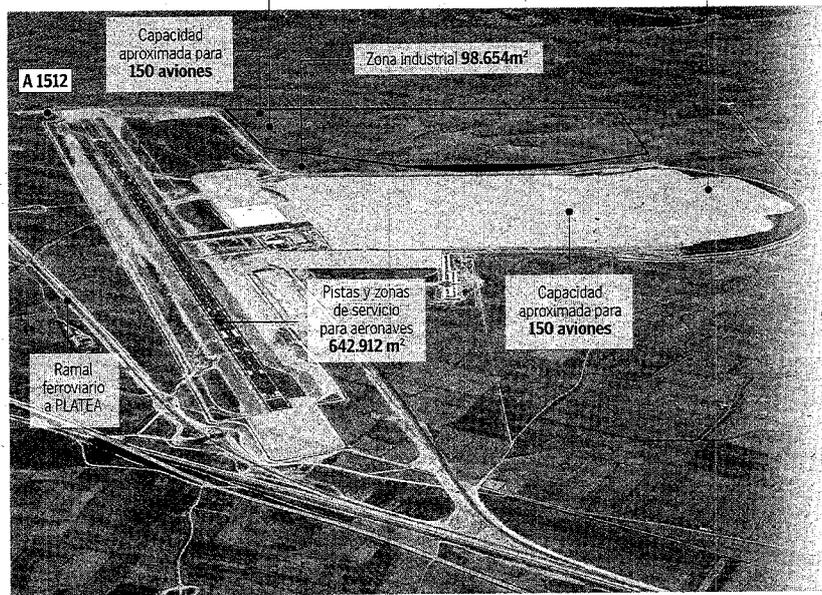
Con las conversaciones avanzadas, la DGA optó por licitar el diseño y construcción de un hangar para este tipo de operaciones a finales de año, que le costará otros 3,1 millones de euros adicionales. El contrato se firmó con Acciona,

## Las instalaciones aéreas

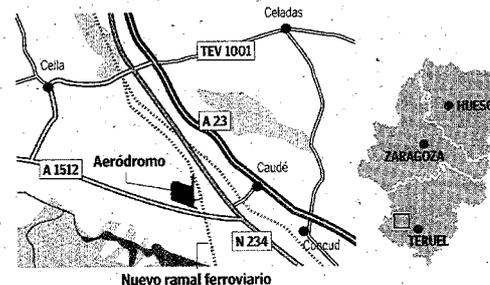
Superficie total: 4.466.246 m<sup>2</sup>

Campa para aeronaves 1.381.062 m<sup>2</sup>

Zona reservada para aeronaves 2.063.435 m<sup>2</sup>



Movimiento de tierras, ayer por la tarde, en Caudé. A. GARCÍA



## Eva Almunia: «Los aviones aterrizarán antes de terminar 2011»

La consejera de Presidencia y candidata del PSOE anuncia que el martes se aprobarán las bases para licitar la explotación del complejo aeronáutico

TERUEL. La consejera de Presidencia de la DGA, Eva Almunia, afirmó ayer que «antes de termi-

nar 2011 aterrizarán aviones en el aeropuerto de Caudé». Almunia, de visita en Teruel con motivo de la fiesta de Las Bodas de Isabel, afirmó que el complejo aeroportuario turolense, debido a su «especificidad» tiene «un futuro importante» frente a los apuros de otros aeropuertos de pasajeros en pequeñas ciudades.

La consejera y candidata socialista a la presidencia de la DGA

resaltó que las instalaciones de Caudé no están diseñadas para viajeros sino para actividades industriales asociadas a la aviación, como el mantenimiento de aeronaves, la reparación y el reciclado sostenible. Con estos argumentos, Eva Almunia concluyó que el aeropuerto de Caudé será «rentables y competitivo» en Europa.

Almunia anunció que el próximo martes el consorcio del aero-

puerto de Caudé -formado por la DGA y el Ayuntamiento de Teruel- aprobará las bases para licitar la explotación del complejo aeronáutico, por el que hay «varias empresas interesadas». Añadió que, desde 2009, la DGA mantiene contactos con empresas «internacionales» que quieren radicarse en Caudé.

La consejera explicó que la implantación de empresas relacio-

nadas con la aviación contribuirá a «diversificar» la economía turolense. Resaltó, además, el «valor añadido» que supondrá para la ciudad la instalación de centros de formación relacionados con este campo.

Por otro lado, anunció una reunión la semana que viene con los agentes sociales para dar una «salida al aeropuerto de Huesca».

L. R.

ENTRE LÍNEAS | José Luis Valero

## Saltan todas las alarmas

EL Gobierno aragonés aprobará el martes el pliego de condiciones para licitar la gestión y explotación del aeródromo de Caudé. Y han saltado todas las alarmas. Cuidado con las prisas para salir del paso e intentar arreglar el entuerto, que por mucho que estén cerca las elecciones es mejor no tentar la suerte.

Primero hay que plantear todas las dudas y luego resolver bien las vías para evitar que vuelva a pasar más de lo mismo. En este sentido, será imprescindible que las empresas que quieran aterrizar en las instalaciones turolenses presenten toda la documentación requerida sobre el plan de negocio y contar con avales suficientes

y garantizados antes de ver otra vez cómo vuela el dinero de todos los aragoneses y de volver a cosechar un fracaso sonado.

Parece demasiada casualidad que así de primeras y en plena polémica con lo de Air Nostrum en Zaragoza y lo de Pyrenair en Huesca, se encuentren soluciones para salvar los muebles en el aeródromo de Caudé. Un proyecto que lleva arrastrando fracasos desde sus inicios y que conforme pasa el tiempo incrementa los recelos de todos los aragoneses.

No en vano son más de 41 millones de euros los que ya van invertidos en el antiguo terreno militar. Y de momento, sin

salida y con un futuro repleto de interrogantes y de muchas preguntas y muy pocas respuestas. A ver cómo acaba todo y si cuajan las operaciones empresariales para su gestión y explotación.

Y no se apagarán las alarmas en Aragón. Está sin resolver el burullo de Huesca-Pirineos. Y es de esperar, por lógica, que la empresa que ha dejado colgados sin previo aviso esté penalizada para el futuro. Además, el Gobierno aragonés debería reclamar a la compañía buena parte de las ayudas concedidas a lo largo de estos años. Como han hecho los responsables del aeropuerto de Lérida, del que también dio la espantada.

De todos modos, debe imperar la sensatez, en el Ejecutivo y en los partidos. Por el interés de todos los aragoneses.

cuyos técnicos trabajan en la redacción del proyecto con el objetivo de iniciar las obras en marzo. Y las citadas fuentes de la DGA incidieron en que se pretende ajustar las especificaciones del hangar a las necesidades del futuro operador. Su superficie rondará los 6.000 metros cuadrados, por lo que podrá ser utilizado para la reparación de aeronaves.

Con las instalaciones previstas se podrá recibir cualquier tipo de aeronave, ya que se dispone de una pista de casi tres kilómetros de longitud y una campa con capacidad para el estacionamiento de 150 aparatos.

### Actividades complementarias

Al mismo tiempo, el presidente del consorcio público del aeródromo y director general de Transportes, Simón Casas, ha mantenido contactos con una escuela de pilotos inglesa, con la que se podría ampliar la oferta aeronáutica en Caudé. E incluso podría crearse otra escuela de formación de mecánicos, especializados en mantenimiento y reparación de turbinas, tanto de helicópteros como de jets privados y reactores para vuelos regionales.

En este último caso, las conversaciones se siguen manteniendo con una empresa valenciana, Avialsa. La última reunión, presidida por Casas, se celebró en Teruel hace dos meses. El responsable de Relaciones Institucionales, Paco Huguet, indicó ayer que siguen abiertos a montar la citada escuela, que se apoyaría en la red de Formación Profesional de la capital turolense y que se podría complementar con una línea de montaje de aviones Tractor. En este caso, Avialsa tiene la distribución en exclusiva en Europa, norte de África y parte de Asia. También ha ofertado una escuela de pilotos, dotada de un simulador de pilotaje que tienen en fase avanzada de desarrollo.

JORGE ALONSO

**HUGO PUIGDEFÁBREGAS** | PRESIDENTE DE PYRENAIR | La aerolínea ha suspendido esta semana sin previo aviso todos vuelos en el aeropuerto de Huesca hasta fin de temporada aunque su intención es retomarlos el próximo año

## «Nos sentimos responsables de la situación tras cancelar los vuelos»

La cancelación de los vuelos de Pyrenair sin previo aviso ha desatado la tormenta y los interrogantes sobre el futuro del aeropuerto Huesca-Pirineos, ¿se siente responsable?

Sí, claro, nos sentimos responsables. Pero el que nosotros por no tener 150.000 euros hayamos tenido que recortar la temporada, ha servido para que haya una conciencia social de que hay que darle contenido al aeropuerto.

Parece que ha hecho un favor a la ciudad.

No, pero se ha puesto en evidencia muchas carencias.

Pero, ¿cómo justifica que hayan cancelado los vuelos de Lérida y Huesca sin avisar? Eso no es recortar la campaña. Le recuerdo que 1.800 usuarios que han quedado sin servicio.

Ningún pasajero se quedó atrapado en el destino y a los que habían contratado se les devolverá durante las dos próximas semanas. No estamos llamando uno por uno y la mayoría lo entienden.

Pues algunos afectados plantean sus dudas en foros del sector de la nieve. ¿Cómo va a lavar su imagen?

Es lícito que duden pero ya son cuatro años y muchos clientes ya habían volado con nosotros y conocen la calidad.

Y después de este fracaso, ¿qué va a hacer ahora Pyrenair?

De momento, una reflexión. Mi propuesta es seguir la temporada que viene porque defiende el modelo de negocio, porque no podemos cerrar el aeropuerto y estoy convencido de que Huesca tiene futuro como receptor. A partir de ahí, mi puesto está a disposición del consejo. El aeropuerto es un problema de Aena y el Ministerio de Fomento pero de la puerta para afuera es del territorio.

¿Se refiere las dificultades de transporte que siempre resalta?



Hugo Puigdefábregas, ayer, en Jaca. LAURA ZAMBOAÑA

Pyrenair lo ha solucionado por sus propios medios y es verdad que con ayuda de la DGA. El territorio no está preparado para recibir a 2.000 personas sin vehículo en un fin de semana.

Lo plantea como un aeropuerto receptor pero el consejero de Transportes, Alfonso Vicente apuesta por el bajo coste, ¿es la solución?

Con el permiso del consejero, rotundamente no. El formato del bajo coste empieza a ser caduco porque eres rehén de la compañía que pide cada año más. Es imposible en un aeropuerto receptor porque el cliente no puede viajar con un bolso para esquiar. En Europa, no funciona así.

¿Y su apuesta es por un formato que ha pinchado a mitad de temporada?

El final depende de los recursos de la empresa, pero creo en el modelo que tenemos, aunque ya sé que Pyrenair es muy mejorable. En Chambéry (Francia), que es similar, tienen touroperadores que se encargan de todo lo que necesi-

ta el viajero fuera del aeropuerto. En España, eso solo lo hace Pyrenair.

¿No querrá decir que después de todo lo que ha pasado estos días aspira a ocupar ese puesto?

Pyrenair lo lleva haciendo cuatro años incluso con menos recursos. Nosotros somos gente de aquí que sabiendo que ninguna compañía aérea iba a volar, porque somos pocos, aprendimos de lo que se hacía en otras partes del mundo. Al final los ingresos de las compañías provienen de la actividad y de la venta de publicidad.

Y con la excusa de la promoción ha cobrado ayudas de la DGA.

Pero exactamente igual que todas las compañías aéreas. Se puede

vender a una empresa o a una institución, el que te la compre.

El Gobierno de Aragón ha destinado así 2,75 millones de euros a Pyrenair, ¿no cree que en cuatro años y para los viajeros transportados es más que suficiente?

No somos una compañía de bajo coste y no hablamos de volumen de pasajeros. Nosotros generamos un beneficio y por cada euro público el territorio recibe 22 euros. Además, según mis cuentas hemos recibido 1,75 millones de euros sin IVA.

Comenzó en Huesca y dio el salto a Lérida para llevar esquiadores a Cataluña y Andorra. ¿Una estrategia para sumar ayudas? Insisto en que la publicidad es un ingreso, que también conlleva gastos rotular o hacer cabeceros. Andorra va a reclamarle la subvención. ¿Y que pasará con los 300.000 euros de Aragón?

Andorra querrá saber si la publicidad contratada se ha hecho, igual que siempre ha exigido el Gobierno de Aragón. Este año la DGA todavía no ha pagado pero espero cobrar porque hemos cumplido con la publicidad. En Andorra, lo hemos hecho al menos en un 90% y el resto lo estamos mirando. Si no, se devolverá Instituciones y agentes sociales se reúne el lunes para buscar soluciones. ¿Ya es tarde?

Nunca es tarde. Es la primera vez en 5 años que se reúnen y tiene que salir algo porque sería increíble que no fuéramos capaces.

ELENA PUÉRTOLAS

### LA PISTA DE ATERRIZAJE

# 2.825

La pista construida en el aeródromo de Caudé mide 2.825 metros, lo que permitirá operar con aviones de gran tamaño, como los Boeing 747 Jumbo.

### EL MERCADO

El complejo se pretende especializar en el mantenimiento y desguace de aviones. Las previsiones, recogidas en el plan director, apuntaban la retirada de más de 11.000 aviones en dos décadas, lo que justificaba el proyecto, entre otras cuestiones.