

# la empresa

Cámara  
Ciudad Real

REVISTA OFICIAL DE LA CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE CIUDAD REAL

AÑO XVIII N° 171 ENERO/FEBRERO 2009

Especial  
Aeropuerto



El Aeropuerto Central  
Ciudad Real recibe su  
"bautismo de aire"

Juan Antonio  
León Triviño

"La Cámara de  
Comercio ha cumplido  
su compromiso  
con Ciudad Real"



Pags. 4-5

José Cano

"Muchas iniciativas privadas  
están usando como espejo  
este aeropuerto para  
completar sus trámites  
administrativos"



Pags. 6-7

18 de diciembre  
de 2008

Una fecha histórica  
para Ciudad Real y  
la aeronáutica  
española



Pags. 8-13

AEROPUERTO  
CENTRAL  
CIUDAD REAL

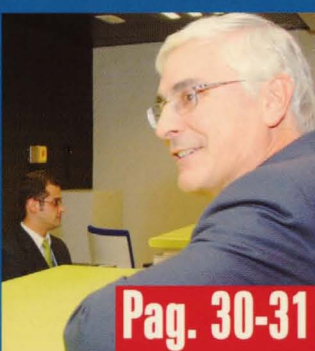
*Del concepto  
a la realidad*



Pags. 14-29

José María  
Barreda

"Proyectos como el del  
aeropuerto son los que  
me hacen tener fe en  
Castilla-La Mancha"



Pag. 30-31

Nemesio de  
Lara

"Estos doce años de  
Historia provincial han  
sido muy duros, pero  
apasionantes"



Pag. 32-33

Escolástico  
González

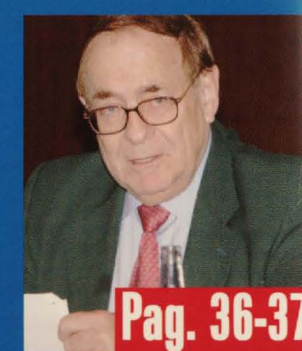
"El aeropuerto y el AVE  
aportarán la mayor parte  
del PIB local y provincial  
en los próximos años"



Pag. 34-35

Ramón  
Tamames

Estudio sobre el impacto  
e incidencia económica  
del aeropuerto  
en la provincia



Pag. 36-37

Ocho trabajadores  
del aeropuerto  
responden a un  
cuestionario  
personal sobre su  
actividad

Un total de 406 personas viven con  
emoción su trabajo en el primer  
aeropuerto privado del país



Pags. 38-42

Los Reyes Magos  
trajeron ilusión  
desde el cielo

Miles de niños  
ciudadrealeses recibieron  
a los Reyes Magos a pie  
de pista en el Aeropuerto  
Central Ciudad Real



Pag. 43

# El dorado de Ciudad Real



## Con licencia para soñar

*Casi 12 años, 624 semanas, 4.380 días, 105.120 horas... Todo este tiempo, semana arriba, semana abajo, han dedicado todos aquellos que conforman el equipo humano de la Cámara de Comercio, junto a los ciudadrealeños, y a las demás instituciones y empresas implicadas, a soñar con un proyecto, a apostar por el futuro de la provincia, a buscar fuerzas para afrontar las interminables dificultades que, ahora, por fin, podemos decir que finalmente han sido salvadas: ya tenemos aeropuerto en Ciudad Real.*

*Más allá de la satisfacción por el deber cumplido, este hito demuestra que los sueños pueden convertirse en vivencias reales. Por fin el aeropuerto tiene la última licencia y, por muy cuesta arriba que se pongan las cosas, queda claro que apostar por algo en lo que se cree tiene recompensa.*

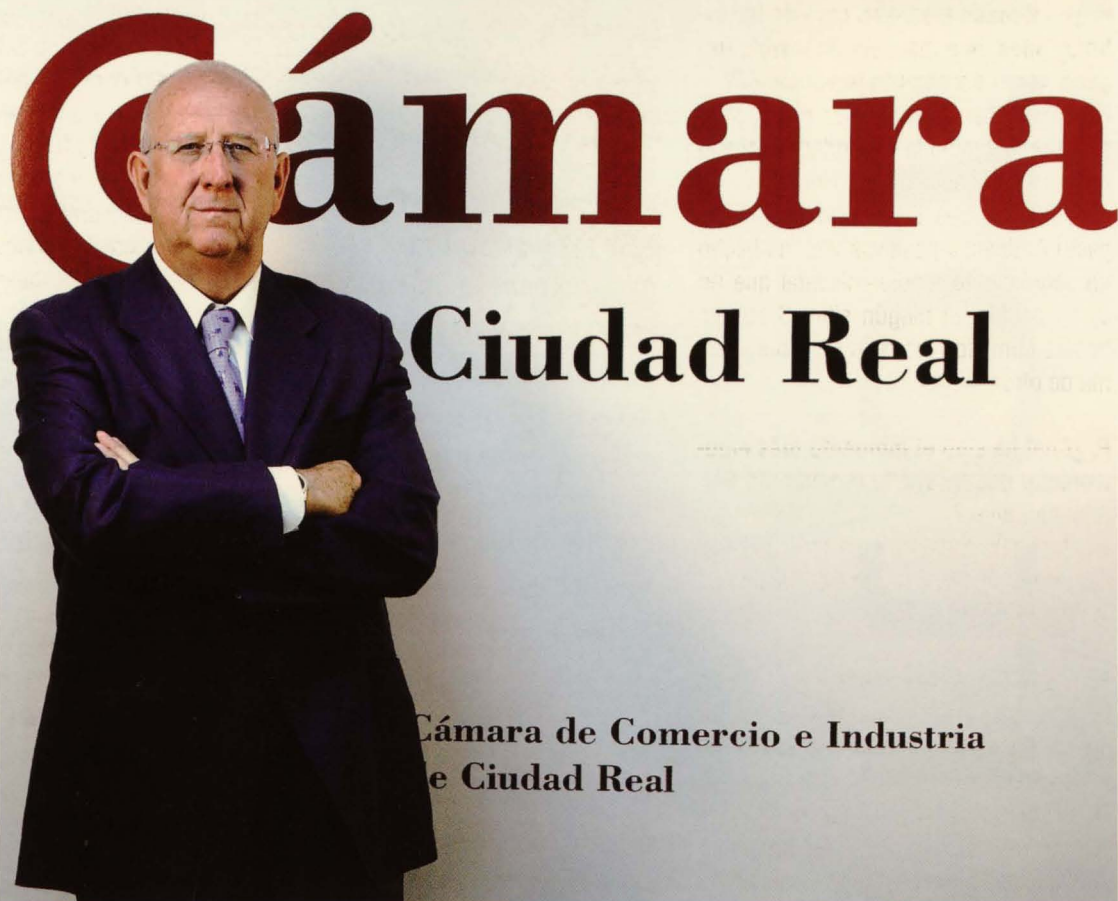
*Y es que ser pionero le ha costado a este aeropuerto, el primero de iniciativa privada en España, un total de tres Declaraciones de Impacto Ambiental, más numerosos trámites, permisos y certificaciones, un camino plagado de dificultades y retrasos que ha supuesto un auténtico máster en la resolución de situaciones de crisis para los promotores.*

*Y el germen de todo ello partió desde la Cámara, allá por 1997, con el estudio que lanzó a los ciudadrealeños a una apuesta que finalmente han ganado: la provincia necesitaba infraestructuras muy importantes, como la gran tubería manchega, autovías... y un aeropuerto. Pocos creyeron en el proyecto, hablaban de él como una idea de locos, pero lo cierto es que entonces comenzó un periodo en el que instituciones y empresarios lograron una insólita unión, más allá de ideologías, durante la que todos han trabajado, día tras día, como Sanchos, e imaginado, de forma tozuda, como Quijotes.*

*Finalmente, y más allá de comparaciones fáciles, la Cámara, como el resto de partes implicadas, pueden estar satisfechas: se ha cumplido con el deber de velar por el desarrollo de la provincia. Ha costado su tiempo, pero ahí está: el sueño ya tiene vida, es real. Pero, ¿alguien le dijo al alpinista Edmund Hillary que alcanzar por vez primera la cima del Everest iba a ser fácil?*

Juan Antonio León Triviño

"La Cámara de Comercio  
ha cumplido su compromiso  
con Ciudad Real"



Juan Antonio León Triviño, presidente de la Cámara de Comercio de Ciudad Real desde 1991, ha vivido con intensidad los últimos doce años: los que ha tardado en materializarse la idea de construir un aeropuerto en Ciudad Real. De todos esos momentos, buenos y malos, de esas sensaciones de distinto signo, el presidente de la sociedad promotora guarda celosamente anotaciones con las que no cree que vaya a escribir un libro, pero que sí le servirán para recordar de forma vívida los obstáculos y grandes retos a los que se enfrenta alguien que se empeñó en conseguir un sueño y luchó por él, junto a "un gran equipo humano", como reconoce, hasta llevarlo a buen término.

**P. Satisfacción, cansancio, alivio... después de casi doce años de trabajo, ¿qué palabras definen mejor sus sensaciones en este momento, una vez que el primer avión ha despegado?**

**R.** Pues muy satisfecho, porque creo que la Cámara ha cumplido su compromiso con esta provincia. Ha tardado un poco más de lo debido, pero ha sido por causas ajenas a nosotros, como todo el mundo conoce ya.

**P. ¿Ha llegado a pensar, durante los últimos años, que iba a ser imposible llegar a ver el aeropuerto funcionando?**

**R.** Nos lo han puesto muy difícil, pero siempre he tenido la seguridad de que lo que hacíamos estaba bien. Hemos tenido que superar tres Declaraciones de Impacto Ambiental positivas y se ha hecho un seguimiento medioambiental que no se ha pedido en ningún sitio. Creo que hemos cumplido los requisitos por encima de otros proyectos.

**P. ¿Cuál ha sido el momento más emocionante que ha vivido durante las últimas semanas?**

**R.** Pues sin duda, el 'bautismo del aire' del primer vuelo, y la llegada y salida de los primeros pasajeros.

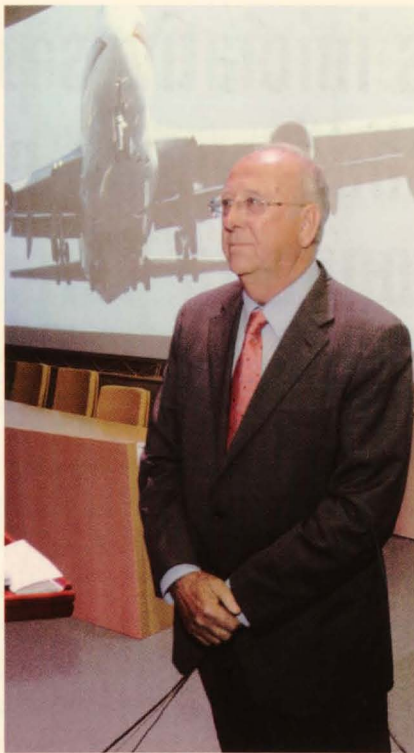
**P. Las dificultades sucesivas de este tiempo, ¿son fruto únicamente de su condición de aeropuerto pionero como infraestructura privada?**

**R.** Lo cierto es que hemos tenido que romper muchos moldes y trabajar intensamente codo con codo con varias administraciones, pues ha sido necesario modificar leyes y adecuarlas a la iniciativa privada. Castellón y Murcia se van a encontrar esa labor hecha.

**P. ¿Cuáles son los siguientes retos de este proyecto?**

**R.** Creo que lo fundamental ahora es poner en marcha la estación de mercancías y la de Alta Velocidad, proyectos ambos ya aprobados por RENFE y que esperamos terminar a la mayor brevedad.

**P. ¿Qué deben esperar los ciudadales-**



**Nos lo han puesto muy difícil, pero siempre he tenido la seguridad de que lo que hacíamos estaba bien**

**ños de este aeropuerto?**

**R.** Pues deben pensar que el Aeropuerto Central Ciudad Real es suyo. Realmente, es un servicio público más como el que puede significar una autovía, una estación de AVE o de autobuses y lo que de-

**Yo creo que todos se pueden ver beneficiados por el funcionamiento del aeropuerto**

ben hacer es disfrutarlo como tal.

**P. ¿Creé que el Aeropuerto Central Ciudad Real influirá para paliar la crisis económica?**

**R.** Sí, porque aportará una subida importante en el PIB de la provincia y de la Región.

**P. ¿A qué sectores productivos cree que va a beneficiar más la existencia de esta infraestructura?**

**R.** Yo creo que todos se pueden ver beneficiados por el funcionamiento del aeropuerto, pero yo animo especialmente al trabajo conjunto del sector del turismo, los viajes y la hostelería, para que preparen buenas ofertas y paquetes turísticos con calidad y buen precio, de modo que podamos atraer al mayor número posible de turistas hacia nuestra zona. Y es que, por lo que te costaba ir a Madrid, en tiempo y dinero, ahora puedes estar en un destino turístico como Mallorca o Gran Canaria y eso es único.

**P. ¿Cómo le gustaría que le recordasen en esta tierra?**

**R.** Sencillamente, como una persona trabajadora y, sobre todo, impulsora de nuestra tierra. He tenido la suerte de participar en la llegada del AVE a Ciudad Real, junto a Lorenzo Selas, y ahora también he vivido muy de cerca este nuevo salto en nuestro desarrollo y eso me llena de satisfacción.

**P. ¿Volvería a emprender este camino, hasta hoy, si ya supiese todos los 'desiertos' que iba a atravesar en este largo periodo de doce años?**

**R.** Sí, porque ha merecido la pena. En este tiempo me he encontrado tanto a gente que nos ha puesto numerosas zancadillas, cuando nos deberían haber ayudado, como a otras personas que se han volcado con nosotros. He podido comprobar que hay gente de todo tipo que ha apoyado el proyecto, siendo el mejor ejemplo José María Barreda que, desde el principio, nos ha apoyado de una manera incondicional y estoy seguro que sin su ayuda este proyecto no habría llegado a buen puerto.

J  
O  
S  
É  
C  
A  
N  
O

## "Muchas iniciativas privadas están usando como espejo este aeropuerto para completar sus trámites administrativos"

José Cano, consejero delegado de la sociedad promotora, forma parte del equipo que ideó e impulsó el proyecto para construir el primer aeropuerto de uso público y gestión privada de España, allá por 1997. Tras esta complicada travesía por el 'desierto administrativo', se siente muy satisfecho por el esfuerzo personal y colectivo que ha supuesto la puesta en marcha de un modelo de infraestructura como la que no hay dos en el mundo. Y, como reconoce, "las penas están casi olvidadas".



**P.** Lleva casi doce años luchando contra 'gigantes', algunos visibles y muchos que no lo eran, ¿cuáles han sido sus mayores alegrías y decepciones durante este tiempo?

**R.** Durante todos estos once años ha habido de todo como puede imaginarse. Lo más complicado ha sido el cambio del marco legislativo y la voluntad política para llevarlo a cabo y eso ha supuesto un cambio de mentalidad, es decir, cambiar el modelo de gestión, pasar de una gestión pública a una gestión privada de infraestructuras en el sector aeronáutico y sus repercusiones a la hora de realizar cambios en el campo legislativo y normativo. Personalmente lo realmente complicado ha sido el cambio de mentalidad. A esto hay que sumarle una segunda dificultad como es la dispersión de competencias entre las distintas administraciones que en el caso de los aeropuertos afecta a todos los ámbitos de decisión, locales, provinciales, autonómicos, nacionales y europeos. Las decepciones llegaban cuando debías ir abriendo un nuevo modelo a la vez que se desarrollaba el

proyecto, lo que retrasaba la puesta en marcha.

Las alegrías han venido por la constatación de que nuestro proyecto era razonable y que merecía la pena el esfuerzo personal y colectivo que se ha puesto en el empeño de conseguirlo. Las penas ya están casi olvidadas.

**P. ¿Qué previsiones de crecimiento hay para el aeropuerto?**

**R.** Las previsiones del aeropuerto son a medio plazo. Hemos salido al mercado en un periodo de gran incertidumbre económica y en una crisis que afecta a todos los sectores, incluido el aéreo. Nuestro objetivo en los primeros cinco o seis años es llegar a los 2.5 millones de pasajeros. El salto cuantitativo lo daremos, claro está, con la llegada del AVE situado junto a la terminal de pasajeros. Esto nos convertirá en un aeropuerto internacional ya que estaremos a 55 minutos de Madrid.

**P. ¿Es posible llegar a poner una segunda pista?**

**R.** Con la configuración actual del aeropuerto no es posible. Nuestro campo de vuelo tiene una capacidad de 19 movimientos a la hora, una capacidad suficiente para el tráfico que se puede absorber. Y, además, no habría espacio en el entorno del aeropuerto para llevar a cabo dicho proyecto.

**P. ¿Por qué es competitivo este aeropuerto? ¿Qué ventajas tiene frente a otros más grandes?**

**R.** La competitividad de este aeropuerto la dan varios factores. Un aeropuerto de nueva construcción, a 55 minutos en AVE de Madrid y en el centro de la Península lo posicionan como un punto estratégico. Después, y al no estar dentro de la red de aeropuertos de AENA, la gestión privada permite negociar precios más económicos para las aerolíneas, en función de las rutas y de las repercusiones que puedan derivar en la zona logística e industrial del propio aeropuerto. Además, ofrece una operatividad ágil, rápida y eficaz. En el caso de la carga, este aeropuerto dispone

de 24 horas de operatividad, sin restricciones.

**P. Hasta el momento, ¿a qué sectores pertenecen las empresas que se han interesado por el transporte de carga desde este aeropuerto?**

**R.** Principalmente de rutas procedentes de Sudamérica y Norte y Sur de África. Son empresas que transportan básicamente productos perecederos, como flores, alimentos frescos y pescado. Se está intentado que durante el primer trimestre lleguen los primeros aviones cargueros, ya que ésta es una de las principales apuestas del aeropuerto. Queremos ser ambiciosos en esta línea de negocio y

No hay muchos aeropuertos de estas características para fijarse en un modelo de gestión. En España ninguno

competir directamente con Madrid-Barajas y posicionarnos como el primer aeropuerto carguero de España.

**P. ¿En qué plazo confía que el aeropuerto alcance su rendimiento óptimo?**

**R.** El rendimiento óptimo debe llegar meses después de la puesta en marcha de la estación del AVE. Esta infraestructura nos dará el salto internacional y estaremos en disposición de ofrecer muchas más rutas y de absorber tráfico aéreo del centro de España.

**P. ¿Qué imagen cree que proyecta el aeropuerto fuera de nuestras fronteras regionales? ¿Y más allá de las nacionales?**

**R.** El aeropuerto es conocido como una alternativa seria a las actuales infraestructuras. No hay que olvidar que es el primer aeropuerto de gestión privada y

de uso público que nace en España. Esta característica nos posiciona como uno de los aeropuertos con más proyección en estos momentos. Fuera de nuestras fronteras, la centralidad del proyecto y su zona logística son los factores más conocidos y reconocidos, por su cercanía a Madrid y su posición estratégica en la Península.

**P. ¿Para cuándo está prevista la gestión de trenes propios?**

**R.** Es una decisión ajena a nuestra voluntad. Hay que esperar a que se liberalice el mercado de viajeros, previsto para 2010 y entonces optar a ser uno de los operadores ferroviarios del país. Trabajamos para conseguir esta gestión que nos permitiría conjugar los dos modos de transportes, tan sólo separados por una pasarela de 214 metros y ofrecer un billete único (avión+tren) para aquellos viajeros que quieran ir viajar hasta Madrid.

**P. ¿Hacia qué aeropuertos mira Ciudad Real como modelo ideal de gestión?**

**R.** No hay muchos aeropuertos de estas características para fijarse en un modelo de gestión. En España ninguno, y en Europa alguno con diferencias notables. Si tuviera que citar uno me quedaría con el aeropuerto de privado de Dallas (USA) que gestiona el grupo Perot, pues él mismo reúne una configuración física muy parecida, una gran área industrial, una integración del ferrocarril y un entorno de competencia con otros grandes aeropuertos cercanos.

**P. ¿Qué consejos daría a los promotores de iniciativas similares en otras partes de España?**

**R.** En primer lugar, mucha paciencia y más en la situación actual. Este tipo de infraestructuras son complejas y más cuando se configura como un negocio a largo plazo tal que autopistas o puertos marítimos y eso hoy en día complica más su financiación. Sin embargo, y una vez que el aeropuerto de Ciudad Real ya está en marcha, muchas de esas iniciativas privadas están usando como espejo a este aeropuerto para completar sus pasos administrativos.

# 18 de diciembre

Diez horas después de la llegada del esperado fax del Ministerio de Fomento, en el que se confirmaba que el Aeropuerto Central Ciudad Real podía comenzar sus operaciones, la primera gran infraestructura aeronáutica de gestión privada del país abría sus puertas, a las 9 de la mañana del día 18 de diciembre de 2008, una fecha histórica para Ciudad Real y para la aeronáutica española.

Y no tardó demasiado en estrenar la pista de 4 kilómetros de longitud el primer avión, en este caso, una avioneta Cirrus SR20 que llegó pasadas las 11 de la mañana, procedente del aeródromo madrileño de Cuatro Vientos, pilotada por Antonio Vázquez y Juan Carlos Manrique, quienes calificaron las instalaciones como "de primera categoría".

Dos horas más tarde, aterrizó una Piper Cherokee, a cuyos mandos estaban Ángel Morales y sus hijos Óscar y Javier, que quisieron probar las instalaciones en las que planean poner en marcha una empresa especializada en transporte aéreo ejecutivo y quienes también reconocieron que se encontraban ante "un aeropuerto extraordinario".

Pero faltaba aún el estreno 'de verdad', el despegue y aterrizaje de aviones

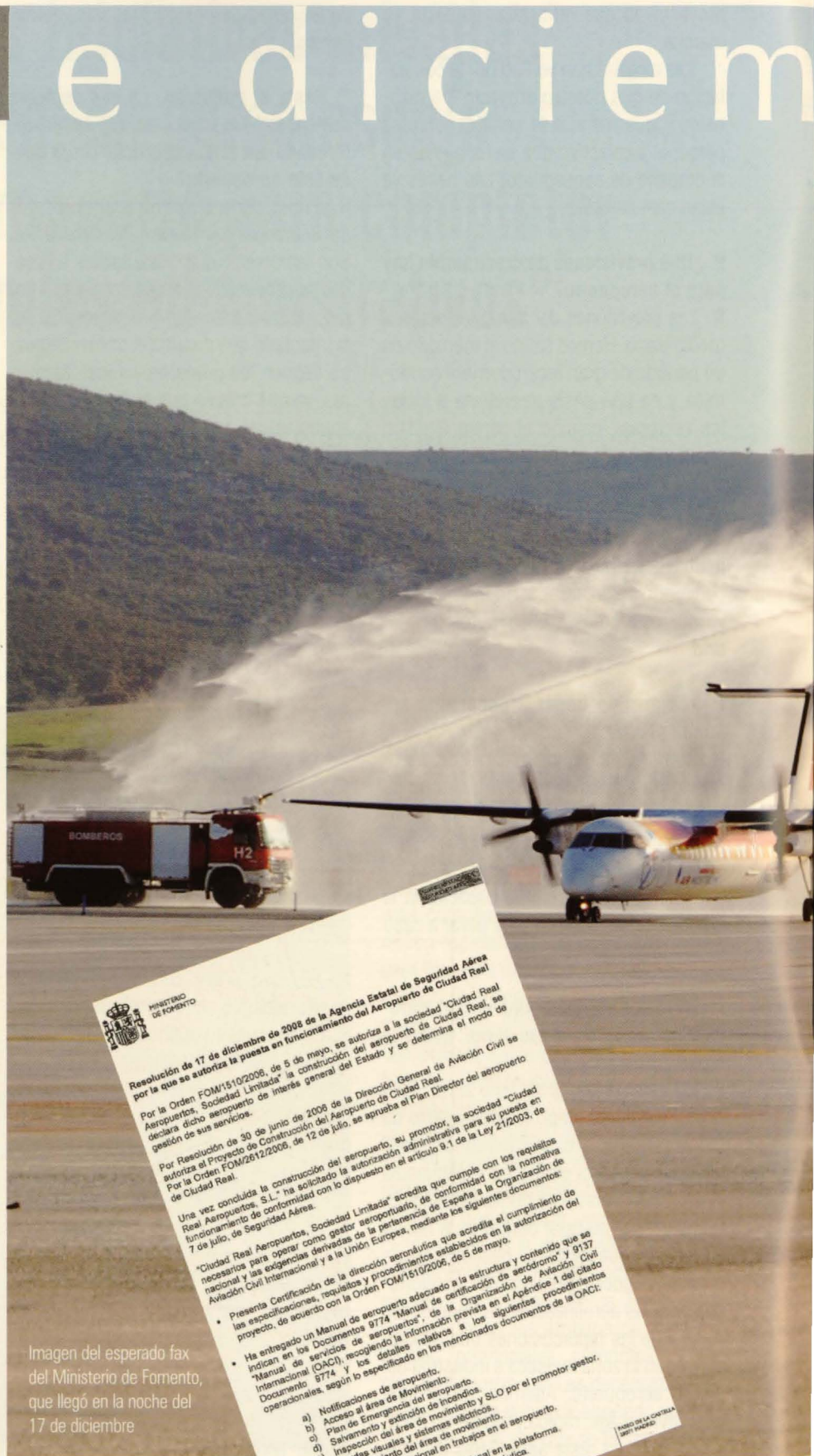


Imagen del esperado fax del Ministerio de Fomento, que llegó en la noche del 17 de diciembre

**MINISTERIO DE FOMENTO**

**Resolución de 17 de diciembre de 2008 de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea por la que se autoriza la puesta en funcionamiento del Aeropuerto de Ciudad Real**

Por la Orden FOM/1510/2006, de 5 de mayo, se autoriza a la sociedad "Ciudad Real Aeropuertos, Sociedad Limitada" la construcción del aeropuerto de Ciudad Real, se declara dicho aeropuerto de interés general del Estado y se determina el modo de gestión de sus servicios.

Por Resolución de 30 de junio de 2006 de la Dirección General de Aviación Civil se autoriza al Proyecto de Construcción del Aeropuerto de Ciudad Real.

Por la Orden FOM/2612/2006, de 12 de julio, se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Ciudad Real.


Una vez concluida la construcción del aeropuerto, su promotor, la sociedad "Ciudad Real Aeropuertos, Sociedad Limitada" acredita que cumple con los requisitos necesarios para operar como gestor aeroportuario, de conformidad con la normativa nacional y las exigencias derivadas de la pertenencia de España a la Organización de Aviación Civil Internacional y a la Unión Europea, mediante los siguientes documentos:

- Presenta Certificación de la dirección aeronáutica que acredita el cumplimiento de las especificaciones, requisitos y procedimientos establecidos en la autorización del proyecto, de acuerdo con la Orden FOM/1510/2006, de 5 de mayo.
- Ha entregado un Manual de aeropuerto adecuado a la estructura y contenido que se indican en los Documentos 9174 "Manual de certificación de aeródromo" y 9137 "Manual de servicios de aeropuertos", de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), recogiendo la información prevista en el Apéndice 1 del estado Documentales 9174 y los detalles relativos a los siguientes procedimientos operacionales, según lo especificado en los mencionados documentos de la OACI:
  - a) Notificaciones de aeropuerto.
  - b) Acceso al Área de Movimiento.
  - c) Plan de Emergencia del aeropuerto.
  - d) Salvamento y extinción de incendios.
  - e) Inspección del área de movimiento.
  - f) Ayudas visuales y sistemas electrónicos.
  - g) Mantenimiento del área de movimiento.
  - h) Seguridad operacional en trabajos en el aeropuerto.
  - i) Gestión de seguridad operacional en la plataforma.
  - j) Gestión de seguridad operacional en parte aeronáutica.
  - k) Control de vehículos en parte aeronáutica.

**BASES DE LA CASTILLA LEÓN PASADÓ**



# bre de 2008

A photograph of an airport tarmac during a water-spraying ceremony. A fire truck on the right is spraying multiple jets of water towards the left, where the wing of an aircraft is visible. The background shows a clear sky and distant hills.

Bautismo de aire  
del vuelo llegado  
de Barcelona

# Una fecha histórica para Ciudad Real y la aeronáutica española



Salida de los primeros pasajeros hacia Barcelona, con el viajero Moisés Fernández a la cabeza

Autoridades, representantes del  
Aeropuerto Central y de Air Nostrum a pie de pista



con pasajeros, una fiesta que no se hizo esperar y que comenzó el día 19 de diciembre, a las 15,56 horas, con el aterrizaje de un vuelo de Air Nostrum, el avión TRJ55 procedente de Barcelona y, media hora después, de un Boeing 737 de Air Berlin que llegaba desde Palma de Mallorca.

### El 'bautismo de aire', uno de los momentos más emocionantes

Precisamente, los pilotos, el pasaje, las autoridades y directivos presentes en el aeropuerto, así como los centenares de curiosos que esperaban la llegada del primer vuelo vivieron uno de los momentos más emocionantes del día, que fue el 'bautismo de aire' con el agua lanzada por dos camiones de bomberos de la estación aeroportuaria, un momento que llenó de lágrimas los ojos de muchos de los presentes y que culminó con la recepción de los pasajeros, con el daimieleño José Montero a la cabeza, a pie de pista, por parte de la consejera de Industria, Energía

## Un día esperado por todos

Distintos responsables políticos vivieron de cerca la puesta en marcha de la infraestructura, una jornada durante la que se dijeron cosas como que "ahora estamos en el corazón del mundo", una emotiva frase pronunciada a pie de pista por la consejera de Industria, Energía y Medio Ambiente, Paula Fernández, quien también reconoció que "hay que ser agradecidos con quien se arriesga y con quien tuvo un sueño que hoy ya es una realidad". Por su parte, el subdelegado del Gobierno, Miguel Lacruz, mostró su interés por que esta infraestructura facilite que "la gente pueda venir a disfrutar de nuestros parques naturales, monumentos, de la gastronomía y la cinegética", además de resaltar que, pese a las dificultades sufridas, "ha habido un gran esfuerzo por parte de todos los ciudadrealeños".

El delegado de la Junta, José Fuentes, afirmó que "hemos dado un paso de gigante que nos pone en una situación envidiable para seguir progresando en todos los ámbitos" y la alcaldesa de Ciudad Real, Rosa Romero, que era "la mejor noticia del año". Además, se mostró confiada en que signifique un auténtico revulsivo económico para que la provincia sufra menos la crisis.

En cuanto a las compañías aéreas, el director general de Air Nostrum, Juan Corral, manifestó su satisfacción con la respuesta de los ciudadrealeños a las rutas propuestas. Por su parte, Álvaro Middelman, director general de Air Berlin para España y Portugal, expresó su satisfacción por la prestación de servicios desde un aeropuerto novedoso en tantos aspectos como es el ciudadrealeño.

Por otro lado, los responsables aeroportuarios han reconocido durante estos primeros días de funcionamiento del aeropuerto, la importancia de las gestiones realizadas por el presidente del Gobierno regional, José María Barreda, para agilizar los trámites con los que la infraestructura ha visto, por fin, la luz al final de un largo túnel que se ha recorrido durante doce años.



El 'Almendro' es el primer vuelo comercial que toma tierra el 19 de diciembre



En la primera mañana de operatividad del aeropuerto dos avionetas estrenaron su pista

y Medio Ambiente, Paula Fernández; el consejero delegado de la sociedad promotora, José Cano; el delegado provincial del Gobierno regional, José Fuentes; el delegado de Industria, Energía y Medio Ambiente, Juan José Fuentes; el director general de la infraestructura, Escolástico González; el director del aeropuerto, Juan León, y el director Corporativo Comercial de la misma, Santiago García.

Y a las 17,10 partía hacia el aeropuerto de El Prat, de Barcelona, el primer vuelo que despegaba desde Ciudad Real, un avión cuya cabina llevaba a 44 pasajeros, turistas y periodistas que disfrutaron con intensidad un viaje muy especial. En un día lleno de momentos y personajes que quedan para la Historia, el ciudadrealeño Moisés Fernández fue el primer pasajero. Agradado en su día con el primer billete que se puso a la venta, a través de una

subasta, y que le regaló el empresario Javier Ruiz Abad, este vendedor de cupones, que confió desde el arranque del proyecto en que éste sería un éxito, vivió una experiencia "inolvidable", como manifestó. Este vuelo del avión 'Almendro' de Air Nostrum, fue pilotado por el comandante holandés Arnaud Gaakeer y el copiloto Javier Amurgo, quienes quedaron impresionados "por un aeropuerto que es, incluso, demasiado grande, con una pista de cuatro kilómetros que funciona en muy pocos aeropuertos".

Con absoluta normalidad, cuarenta minutos después, surcaba el aire hacia Son Sant Joan el cuarto y último vuelo gestionado ese día en unas flamantes instalaciones aeroportuarias que vivieron esta primera jornada de actividad como un hito histórico para la provincia, la región y el país.



Un grupo de periodistas ciudadrealeños formaron parte del primer vuelo



El primer pasajero que pisa el aeropuerto ciudadrealeño, José Montero, recibido por las autoridades





Antonio Vázquez y Juan Carlos Manrique pilotaban la primera avioneta que aterrizó en el Central



Los primeros pasajeros procedentes de Palma de Mallorca llegan a Ciudad Real

## 4.030 pasajeros durante el primer mes de actividad

El Aeropuerto Central Ciudad Real ha comenzado su actividad con una fuerza que confirman las cifras de su primer mes de operatividad. De este modo, durante los primeros treinta días de funcionamiento, el Aeropuerto Central Ciudad Real alcanzó los 4.030 pasajeros, con altas tasas de ocupación, en especial la de la ruta de Barcelona, donde la media ha llegado hasta el 62 por ciento de ocupación.

Air Nostrum, filial de Iberia, ha sido la compañía que más billetes ha vendido con llegada y salida de Ciudad Real, con un total de 2.014 pasajes desde que el 19 de diciembre tomara tierra el primer avión.

Durante las primeras semanas de funcionamiento, el Central ha gestionado numerosos vuelos privados, así como el primero de carácter sanitario, procedente de Murcia, el miércoles 21 de enero, con personal médico que iba a participar, en el Hospital General de Ciudad Real, en la operación de un trasplante de hígado para un receptor de la región cartaginesa.

Pero la actividad no cesa y está previsto que los primeros vuelos con carga comiencen a llegar en el mes de marzo.



La actividad ha sido intensa en diciembre y enero

# AEROPUERTO CENTRAL

Construir un aeropuerto en medio de La Mancha, ¿por qué no? Esta idea, muy estudiada y meditada antes de ver la luz, comenzó a tomar fuerza, en 1997, dentro de la mente del entonces y todavía hoy, doce años después, presidente de la Cámara de Comercio de Ciudad Real, Juan Antonio León Triviño, cuando revisaba, junto a sus colaboradores más cercanos, los resultados del estudio realizado por la institución cameral a instancias del Ministerio de Economía, un informe en el que quedaba clara la necesidad imperiosa de distintas infraestructuras que potenciasen el desarrollo de la provincia, obras tan importantes como una autovía, un trasvase y...un aeropuerto. Éste es el comienzo de una historia importante para la provincia, la del Aeropuerto Central Ciudad Real, un relato trufado de esperanza, esfuerzo, alegrías y muchas dificultades, que ha terminado con la puesta en marcha del primer aeropuerto privado de España y que comenzó a dar pasos firmes, como ya se ha citado, en el año 1997.

1997

## El comienzo de una larga lucha

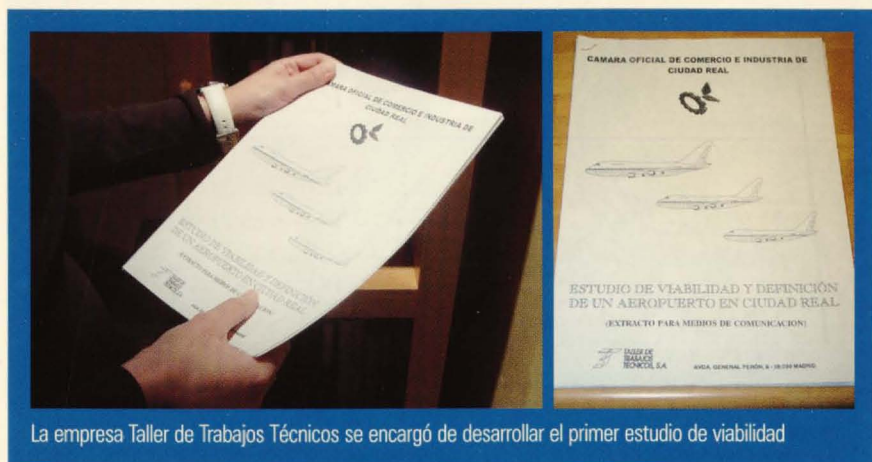
Sin embargo, puede decirse que mucho antes, ya en el año 1985, un estudio del Consejo de Cámaras de Comercio ya detectaba la enorme necesidad de infraestructuras de comunicación en Ciudad Real, aunque esta necesidad no contó con la repercusión esperada y quedó dormida hasta el citado 1997, tras conocer la Cámara el resultado de un estudio realizado por el Ministerio de Comercio, según el cual, además de mejores conexiones por autovía con el resto del país, un aeródromo de carga podría ser muy positivo no sólo para impulsar la salida al exterior de los productos ciudadrealeños, sino para gestionar el transporte de distintas mercancía, al menos, en media península.

El presidente de la entidad cameral, Juan Antonio León Triviño, lanzó la idea con la convicción de que sólo el consenso entre administraciones podría dar el empuje necesario a una empresa tan grande y tan importante para el avance del territorio manchego y el primer paso fue la aprobación, el día 25 de febrero de 1997, por parte del Pleno de la Cámara de Comercio, de la realización de un estudio informativo sobre la viabilidad del proyecto, para el que ya se estimaba un coste de entre 10.000 y 15.000 millones de las antiguas pesetas.

Dos meses más tarde, el 21 de abril, el alcalde de Ciudad Real en aquellas fe-

# del concepto

# TRAL CIUDAD REAL



La empresa Taller de Trabajos Técnicos se encargó de desarrollar el primer estudio de viabilidad

chas, Francisco Gil-Ortega, convocó una reunión en la que estuvieron presentes el presidente de la Diputación provincial, Jesús Garrido; la gobernadora civil, Mercedes Cuéllar; el delegado de Industria de la Junta de Comunidades, Joaquín Hermoso; Juan Antonio León Triviño, presidente de la Cámara de Comercio de Ciudad Real; Fernando Rodrigo, presidente del Grupo Popular en el Ayuntamiento, la Asociación Provincial de Productores de Caza, APROCA, y del Aeroclub ciudadrealeño, entre otros.

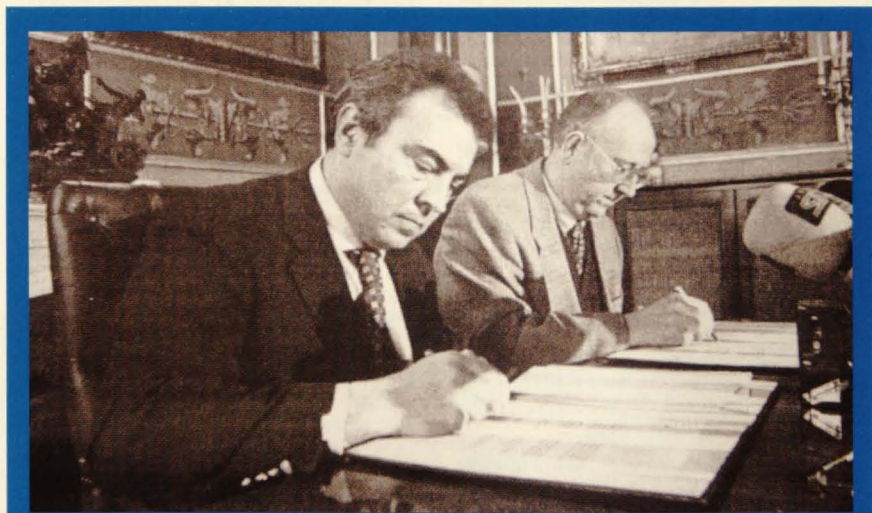
En un ambiente distendido y de consenso, todas las partes acordaron aportar sus respectivos estudios sobre las posibilidades reales del proyecto antes de darle el respaldo global a la idea. En aquellas fechas ya se tenía claro que la gestión del aeropuerto sería privada y que estaría regido por un Patronato compuesto por entidades públicas y privadas.

Gil-Ortega ya avanzaba entonces que el coste podía ser de entre 12.000 y 13.000 millones y que la Unión Europea podría aportar el 75%.

En agosto de ese mismo año, el infor-

me de viabilidad encargado a la empresa especializada Taller de Trabajos Técnicos, establece las grandes posibilidades de este proyecto en Ciudad Real, donde "existe una inmejorable oferta de suelo y los costes de establecimiento son mínimos (...) y cuando los beneficios sociales generados que se pueden esperar de su implantación, son altamente positivos".

El proyecto indicado para la zona sería, según el citado estudio, un aeródromo Tipo III, de los cuatro posibles, con una pista de unos 2.600 metros y requeriría una inversión de 25.000 millones de las antiguas pesetas, ofreciendo espacio para la aviación general y deportiva, para la formación de tripulaciones, la instalación de parques tecnológicos e industriales... es decir, unas expectativas que el actual Aeropuerto Central Ciudad Real



León Triviño y Jesús Garrido dan el visto bueno a una sociedad mercantil para impulsar el proyecto

# a la realidad



Imagen de la reunión del presidente del Aeropuerto, Juan Antonio León, y representantes del Santander Investment

cumple sobradamente. Por otro lado, colectivos como APROCA o el Aeroclub de Ciudad Real también presentan sus estudios de viabilidad, que contemplan las posibilidades que podría dar el aeropuerto al turismo cinegético, así como al desarrollo de la aviación deportiva y a la implantación de una escuela de pilotos de aeronaves, entre otras posibilidades.

## En 1997 las instituciones implicadas buscaron apoyos e información para dar impulso a la idea

Durante los meses siguientes, las distintas instituciones implicadas recaban apoyos e información para impulsar el proyecto. Jesús Garrido, el presidente de la Diputación provincial en 1997, y ya fallecido, transmitió al diario La Tribuna de Ciudad Real el interés en el proyecto de inversores procedentes de Oriente Medio, además de apelar a la responsabilidad en la elección de la mejor ubicación para el aeropuerto, "y que sean los técnicos los que decidan el lugar idóneo".

En estas fechas, otro de los grandes impulsores del proyecto, Vicente Buendía, fallecido en 2007, establece que las necesidades de terrenos serán de unas 200 hectáreas y que deberán estar ubicadas en una zona con unas condiciones atmosféricas y de visibilidad idóneas para el normal desarrollo del transporte aéreo.

Finalmente, el 16 de octubre, la Cámara de Comercio, la Diputación Provincial y la Junta de Comunidades dieron el visto bueno para formar una sociedad mercantil con un capital de 100 millones de pesetas, capital que se invertiría en realizar el estudio de viabilidad definitivo, que contemplaría seis ubicaciones distintas, tal y como recomendaba Aviación Civil. Una vez elegido el lugar para la instalación, y con el visto bueno de la Dirección General de Aviación Civil, se ampliaría la sociedad dando entrada a más capital social.

Desde ahí y para alcanzar la inversión mínima en infraestructuras necesaria, de 2.400 millones de pesetas, sería necesario, además de las aportaciones de los socios, las subvenciones legales mínimas, una estimación prudente de las subvenciones europeas y la petición de un préstamo asumible por la sociedad promotora.

Con esta inversión inicial se podrían adquirir unos terrenos de 450 hectáreas, construir la pista de 2.600 metros, una

terminal de pasajeros de 2.000 metros cuadrados; una terminal de carga de 20.000; un área de maniobra de 50.000, así como instalaciones diversas.

Una vez comprobada la rentabilidad de las instalaciones, en la citada reunión se decidió que se podría dar el salto a una inversión total de 15.500 millones, que haría posible construir el aeródromo de Tipo III recomendado por los técnicos.

Tras cerrar un año "maratoniano y de vértigo", como definió 1997 el presidente de la Cámara de Comercio, los trámites continuaron y el 2 de febrero de 1998 Cámara y Diputación Provincial firmaron un convenio de colaboración financiera en el que ambas instituciones se comprometían a "colaborar para proceder al estudio, tramitación, construcción, equipamiento y gestión de un aeropuerto de carga y pasaje".

1998

**Despierta el interés del Santander Investment**

Aunque Junta y Diputación se encuentran tramitando la fórmula que les permite participar en esta sociedad, la Consejería de Industria y Trabajo, la Diputación Provincial y la Cámara, se comprometen a aportar 33 millones de pesetas cada una,



siendo la Cámara la que continuó los trámites y estudios necesario para el avance del proyecto en tanto las instituciones se incorporan. Entretanto, vientos favorables soplan para el proyecto ciudadrealense en un momento en el que AENA exige a los aeropuertos que comiencen a aplicar criterios de gestión privada, tal y como ocurre en otros países europeos, especialmente en el Reino Unido.

Los meses pasan y siguen llegando noticias positivas para el proyecto, ya que en el mes de marzo, el Ministerio de Fomento da el visto bueno a tres ubicaciones para el aeropuerto entre las propuestas por la sociedad promotora y el 11 de mayo llega la primera gran inyección de capital de manos del Santander Investment, el brazo del Grupo Santander en la banca de negocios.

Los responsables de la entidad inversora, José Manuel de Araluce y Martín Brau, se muestran muy confiados en "un proyecto histórico del que se hablará en las revistas internacionales en breve". La entidad se comprometía, tras la firma del convenio con la sociedad Aeropuerto de Ciudad Real SA, a buscar a los inversores del proyecto, durante un periodo de doce meses, para encargarse después del funcionamiento como negocio rentable de la infraestructura, una vez construida.

Durante el mes de mayo, Emilio Bón, presidente del Santander, asegura, a su paso por Ciudad Real, que "el aeropuerto es un tema muy interesante para

la ciudad, y hay que llevarlo con cautela".

En junio, el Ministerio de Fomento autoriza provisionalmente la construcción del aeropuerto, aunque la Dirección General de Aviación Civil pide aclaraciones sobre la financiación y otros datos técnicos de la ubicación. Por otro lado, el proyecto se presenta en sociedad ante los ojos de los ciudadrealenses en la feria EDIFICA, durante la que se pudieron ver planos con los que los visitantes se hicieron una idea aproximada de cómo sería

## La ubicación equidistante entre Ciudad Real y Puertollano, y el AVE, determina la elección de la zona

el aeropuerto, dotado con una pista de 4.250 metros, hangares, pista de rodadura, zona de carga, aparcamientos, hotel y otros servicios.

En aquellas fechas, distintas autoridades y técnicos vinculados con el proyecto ofrecen datos que hablan de lo ambicioso de la iniciativa, como que la longitud de la pista sería más grande que la que Barajas tenía en aquel momento o que el aeropuerto podría generar hasta 300 puestos de trabajo directos y 2.000

indirectos, cifras muy similares a las que hoy son realidad.

El mismo presidente regional entonces, José Bono, acompañó en septiembre a una veintena de empresas regionales a la feria MOTEXHA, que se celebraba en Emiratos Árabes, con el fin de mostrar el respaldo institucional a la iniciativa en su presentación ante los emires de Abu Dhabi y Dubai, con la intención de que la compañía aérea Emirates instalase su base de operaciones del sur de Europa en el aeropuerto ciudadrealense, algo que podría concretarse precisamente una década después, en los próximos meses del año 2009. Aquella visita era una más de las que el Santander Investment estaba organizando con empresas de todo el mundo en la búsqueda de inversores para el proyecto aeronáutico.

Finalmente, en septiembre de 1998, la ubicación equidistante entre Ciudad Real y Puertollano, así como la proximidad con la vía del AVE determina la posibilidad de que sean unos terrenos ubicados entre Ballesteros de Calatrava, Villar del Pozo y Ciudad Real los elegidos para construir la infraestructura. Esta opción supera otras propuestas en terrenos de los términos municipales de Pozuelo de Calatrava y Carrión.

El 11 de diciembre de 1998, el Pleno de la Cámara de comercio aprobó la creación de una nueva sociedad gestora, con un capital de 9.000 millones de pesetas, en la que se incluiría la propia socie-



Bono y León Triviño hablaron con responsables de Abu Dhavi Investment Corporation y Abu Dhabi National Bank de las posibilidades del aeropuerto



Barreda, De Lara y León Triviño, entre otros, en el firma del protocolo con AGI-TBI

dad Aeropuerto de Ciudad Real SA, así como el Ayuntamiento de Ciudad Real y el de Puertollano, además de algunas otras instituciones que mostraron su interés, como ASAJA y otras instituciones financieras.

### 1999 **Llega el operador norteamericano AGI-TBI**

Durante los primeros meses de 1999 continuaron los distintos estudios y trámites necesarios para que los permisos de los Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente llegasen cuanto antes. Durante este proceso, el ministro de Fomento en aquel momento, Rafael Arias Salgado, visitó Ciudad Real para participar en el V Congreso Nacional de Jóvenes Empresarios, donde valoró el proyecto privado como "una iniciativa altamente interesante para el desarrollo de la economía española" y que "encaja con el futuro aeroportuario español", dado que en aquellas fechas el Ministerio se encontraba en plena fase de preparación del nuevo modelo de aeropuerto que buscaba el desarrollo de la iniciativa privada en este campo.

En el mes de junio se conoce que el operador norteamericano Airport Group International, AGI-TBI, que controlaba en aquel momento 34 aeropuertos entre Eu-

ropa y Estados Unidos, gestionará el aeropuerto, para lo cual, los promotores cumplen uno de los requisitos impuestos por la compañía, que es contratar a una gran empresa que asesore desde el punto de vista económico y fiscal del proyecto. En este caso, es Price Waterhouse Coopers la que gana el concurso internacional convocado a tal efecto. La firma entre la sociedad ACR y el operador se produjo el 24 de septiembre, en presencia del entonces vicepresidente regional, José María Barreda, uno de los grandes apoyos del proyecto, quien afirmaba en aquellas fechas que su trabajo consistía "en hacer realidad los sueños y en Castilla-La Mancha no tenemos miedo a volar". Por su parte el vicepresidente de

AGI-TBI, George Casey, manifestó su entusiasmo por el aeropuerto y "por el respaldo institucional que tiene". En aquel momento, Aeropuerto de Ciudad Real SL poseía el 35% de la sociedad; la Caja de Castilla-La Mancha el 25% y los propios AGI-TBI el 20%, además de participaciones menores de otras compañías.

Para terminar el año, la vicepresidenta de la Comisión Europea en aquel momento, Loyola de Palacio, se comprometió con el presidente nacional de ASAJA, Pedro Barato, a conocer en profundidad el proyecto para ver de qué modo podía impulsarlo en su papel de responsable del Área de Transportes en el organismo comunitario. De Palacio la calificó en aquel momento como "una iniciativa muy importante desde el punto de vista logístico, para mercancías y como desahogo del aeropuerto de Barajas".

### 2000 **Sumando apoyos y cuidado medioambiental**

Durante el mes de febrero de 2000, el Ministerio de Medio Ambiente pide más información para ampliar los datos incluidos en el estudio de impacto medioambiental entregado por la sociedad promotora y, ya en abril, ésta seguirá sumando apoyos y creciendo. En este caso, es CCM quien rubrica el 25% de la futura Ciudad Real Aeropuertos SA, aportando



Reunión del nuevo consejo de Administración de ACR, celebrada el 23 de septiembre de 1999



De Palacio mostró a León Triviño su apoyo al proyecto en Bruselas

4.500 de los 18.000 millones de la sociedad, integrada también por la Cámara y la Diputación, con el 35%; TBI, con el 20%; Guascor, con el 7,5%; Caja El Monte, con el 5%; Energías Eólicas Europeas y Pecansa, del grupo Iberdrola, con el 5,7%, así como un 1,8% restante para ser adjudicado a otras empresas interesadas.

En aquellas fechas, la sociedad ciudadrealleña se mostraba entusiasmada con un proyecto que podía suponer un importante revulsivo económico para la provincia. Tanto es así, que en poco tiempo las oficinas de la sociedad promotora

tenían más de 11.000 curriculum sobre sus mesas.

El 12 de septiembre de 2000, el Gobierno regional declara el proyecto aeroportuario como de Singular Interés y, a finales de octubre, la consultora de ingeniería Gerens Hill se suma a la iniciativa para gestionar su construcción. Entre los proyectos desarrollados por esta empresa madrileña está la sede social de Endesa en el Parque de las Naciones de Madrid; la sede corporativa de Telepizza o la rehabilitación de la sede social de Caja Cantabria, en Santander.

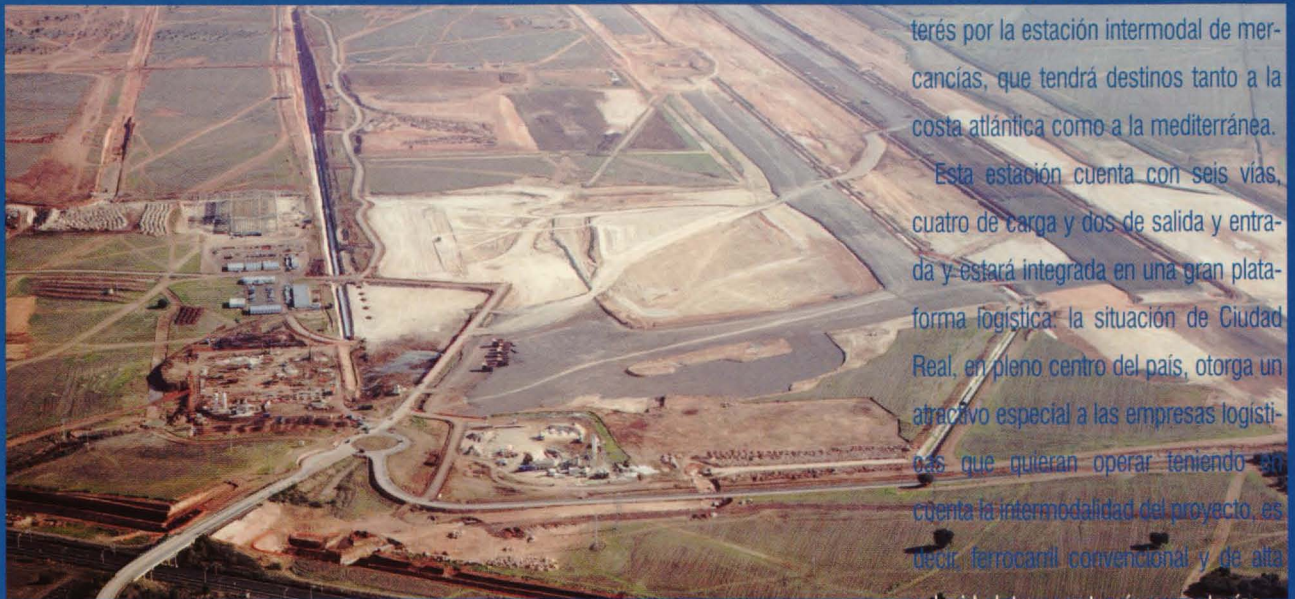
## La plataforma logística referente del sur de Europa

Siguiendo el modelo de otros centros logísticos, como el aeropuerto de Utah, aunque a menor escala, el Aeropuerto Central Ciudad Real aspira a convertirse, con sus más de siete millones de metros cuadrados de zona industrial, en la plataforma logística referente del sur de Europa.

Dentro de las peculiaridades de este gran proyecto se encuentra el puerto seco, conectado directamente a la Red Ferroviaria de España. De este modo, la sociedad promotora ha creado Rail Sur, donde participarán como socios Renfe Operadora, el Gobierno regional y varios puertos, como el de Setúbal, Lisboa, Sevilla, Valencia, Algeciras y Alicante, entre otros, que ya han mostrado su interés por la estación intermodal de mercancías, que tendrá destinos tanto a la costa atlántica como a la mediterránea.

Esta estación cuenta con seis vías, cuatro de carga y dos de salida y entrada y estará integrada en una gran plataforma logística: la situación de Ciudad Real, en pleno centro del país, otorga un atractivo especial a las empresas logísticas que quieran operar teniendo en cuenta la intermodalidad del proyecto, es decir, ferrocarril convencional y de alta velocidad, transporte aéreo y autovías.

Esta estación cuenta con seis vías, cuatro de carga y dos de salida y entrada y estará integrada en una gran plataforma logística: la situación de Ciudad Real, en pleno centro del país, otorga un atractivo especial a las empresas logísticas que quieran operar teniendo en cuenta la intermodalidad del proyecto, es decir, ferrocarril convencional y de alta velocidad, transporte aéreo y autovías.



La sociedad promotora ha mimado desde el principio el cuidado medioambiental de la zona

**2001** **Primera declaración de Impacto Ambiental**

El 5 de abril de 2001, el Ministerio de Medio Ambiente concluyó la primera Declaración de Impacto Ambiental solicitando a los promotores que demostrasen que no existían otras soluciones alternativas posibles para lograr el objetivo del proyecto y que había razones imperiosas de interés público de primer orden que justificasen el proyecto. Un mes más tarde, el Ministerio de Fomento, a través de la Comisión de Infraestructuras Aeroportuarias, da el visto bueno al Plan Director de la infraestructura. Éste es el paso previo imprescindible para que la Dirección General de Aviación civil conceda el permiso definitivo.

El 19 de abril de 2001, la operadora austríaca Aeropuerto de Viena ofrece una



La Junta se comprometió a construir los accesos desde la A-41

millón de pasajeros en cuatro años.

El Gobierno de Castilla-La Mancha mostró también su respaldo al proyecto anunciando subvenciones por valor de 20 millones de euros, el 12 de noviembre de 2001, con la posibilidad de construir los accesos por carretera desde la A-41 hasta el aeropuerto; un mes más tarde, las Cortes de Castilla-La Mancha califican el proyecto como de Interés Regional de Primer Orden.

nia de la Zona de Especial Protección de Aves -ZEPA del Campo de Calatrava-. En abril de 2001, los promotores habían remitido a este organismo un informe completo para que la DIA fuese favorable, aunque el Plan Director del Aeropuerto es modificado a propuesta de la Unión Europea, lo que obliga a los promotores a presentar un proyecto más reducido.

Durante el año 2002 nuevas buenas noticias para el aeropuerto, y el 10 de diciembre el proyecto sufre un gran impulso puesto que el Ministerio de Medio Ambiente da el visto bueno definitivo a la Declaración del Impacto Medioambiental. Al día siguiente, como si de un regalo navideño se tratase, la Orden Ministerial 323/2002 declara al Aeropuerto de Ciudad Real como aeropuerto de Interés General del Estado. Ésta, firmada por el entonces ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, autoriza la construcción

**Las Cortes de Castilla-La Mancha califican el proyecto como de Interés Regional de Primer Orden en 2001**

inversión de más de 3.300 millones de las antiguas pesetas, con la que quedó constituida Ciudad Real Aeropuertos, que arrancó con un capital social de 18.000 millones de pesetas y de la que forman parte Caja de Castilla-La Mancha, Caja de Ahorros de El Monte, los citados Aeropuerto de Viena, Aeropuerto de Ciudad Real, Grupo Iberdrola, Griupo Guascorp, Grupo Isolux y Universidad de Castilla-La Mancha.

Las cifras que manejaba VIE eran ambiciosas, pues confiaba en que se podrían gestionar 18.000 toneladas de mercancías y registrar un movimiento de 250.000 pasajeros durante el primer año de funcionamiento, además de llegar hasta el

**2002** **Protección de la ZEPA, objetivo fundamental**

Durante todo el año 2001 se desarrolla un intenso proceso burocrático centrado en buscar el cumplimiento de las exigencias medioambientales imprescindibles para respetar escrupulosamente la cerca-



Los movimientos de tierra comenzaron con gran celeridad



La sociedad promotora celebró la aprobación por Medio Ambiente de la segunda Declaración de Impacto Medioambiental, el 11 de diciembre de 2002

del aeropuerto en los terrenos comprendidos entre los términos municipales de Ballesteros de Calatrava, Villar del Pozo y Ciudad Real, con una pista prevista de 3.800 metros de longitud y 45 metros de ancho, cuando el proyecto inicial era de 4.600 y 60, preparada para acoger los modelos más grandes de Boeing.

2003/5

### Por fin comienzan las obras

El 23 de julio de 2003 el proyecto dio otro gran paso, con la adjudicación de las obras a la UTE Sacyr-Isolux. En palabras de Juan Antonio León Triviño, este paso "es el definitivo para la materialización del proyecto y una muestra más de nuestra estrategia de alianzas con las empresas más destacadas en cada sector". Entre 800 y 1.000 trabajadores, la mayor parte de la comarca, participan en esta obra tras superar un riguroso proceso de selección.

El 25 de septiembre, el Diario Oficial de Castilla-La Mancha publica el acuerdo

del Consejo de Gobierno en el que se aprueba definitivamente la figura de Proyecto de Singular Interés para la infraestructura. En aquel momento estaba previsto que la explotación comentase en el año 2006; en cuanto a la gestión del aeropuerto, se estableció que la ejecución de las infraestructuras e instalaciones para el desarrollo de las actividades industriales y terciarias tendría un carácter estrictamente privado, mientras que el Gobierno regional se encargaría de la construcción de los accesos, servicios generales y la red hidráulica, consideradas de apoyo, por lo que su titularidad sería pública.

El 10 de diciembre de 2003 se celebró en los terrenos del aeropuerto el pri-

**Entre 800 y 1.000  
trabajadores  
participan  
en la primera  
fase de las obras  
del aeropuerto**

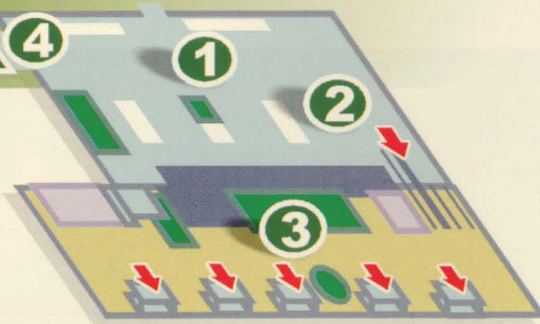
mer gran acto institucional en torno a la infraestructura, y representantes de todos los sectores sociales, políticos y económicos de la provincia y la región arroparon el proyecto, asistiendo a la colocación del monolito que marcaba el comienzo de las obras, un objeto simbólico que fue descubierto por el entonces presidente de la Junta de Comunidades y actual presidente del Congreso de los Diputados, José Bono, acompañado por el presidente de la sociedad promotora, Juan Antonio León Triviño, el anterior alcalde de Ciudad Real, Francisco Gil-Ortega, el vicepresidente de la Junta, José María Barreda y los alcaldes de Ballesteros y Villar del Pozo, Ángel Fernández y Felipe Puya. Alrededor del monolito se plantaron cinco olivos que simbolizaban que el aeropuerto aspiraba a ser un motor de desarrollo para las cinco provincias castellano-manchegas.

En enero de 2004 la sociedad promotora recibe la certificación del Sistema Integrado de Gestión en Calidad, Medio Ambiente y Prevención de Riesgos Laborales conforme a las normas ISO 9001:2000, ISO 14001:1996 y OS-

# Terminal de Pasajeros Edif: 28.000 m<sup>2</sup>

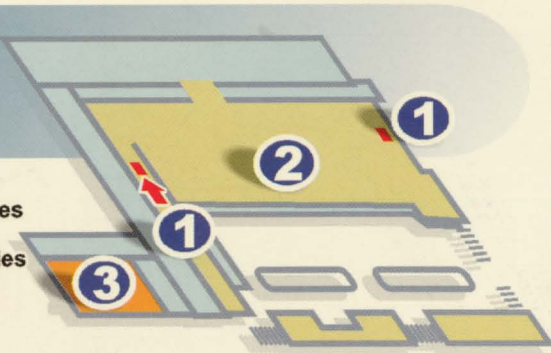
## Nivel 3

- 1 Sala de facturación
- 2 Control de seguridad
- 3 Zona de embarque
- 4 A la estación de Alta Velocidad



## Nivel 1

- 1 Control de Pasaportes
- 2 Recogida de equipajes
- 3 Sala de autoridades



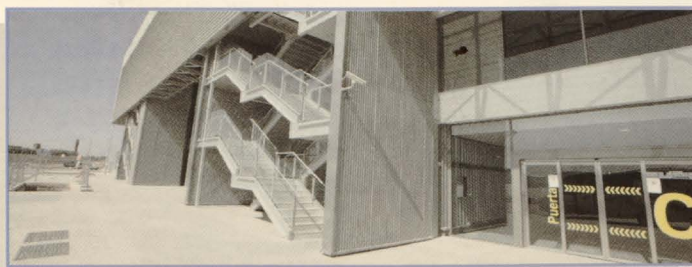
"Comer, conectarse a internet o realizar distintas compras es posible en la terminal de pasajeros"



"La terminal de pasajeros, que ha sido llamada 'Don Quijote', cuenta con un total de 24 mostradores de facturación"



"La zona de Llegadas dispone de tres cintas transportadoras para el equipaje"



Pasillo de CONEXIÓN  
Estación Ave  
Aeropuerto

Centro de Visitantes  
Superficie: 4,8 Ha

Parque de servicios  
técnicos 1  
Superficie: 0,9 Ha

Autovía Ciudad Real - Puertollano

A-420

A-420

**E**l Aeropuerto Central Ciudad Real ha arrancado funcionando 14 horas al día (de 9 de la mañana a 11 de la noche), aunque está previsto que, a partir del mes de abril mantenga su operatividad durante las 24 horas, tras la puesta en marcha de nuevos vuelos.



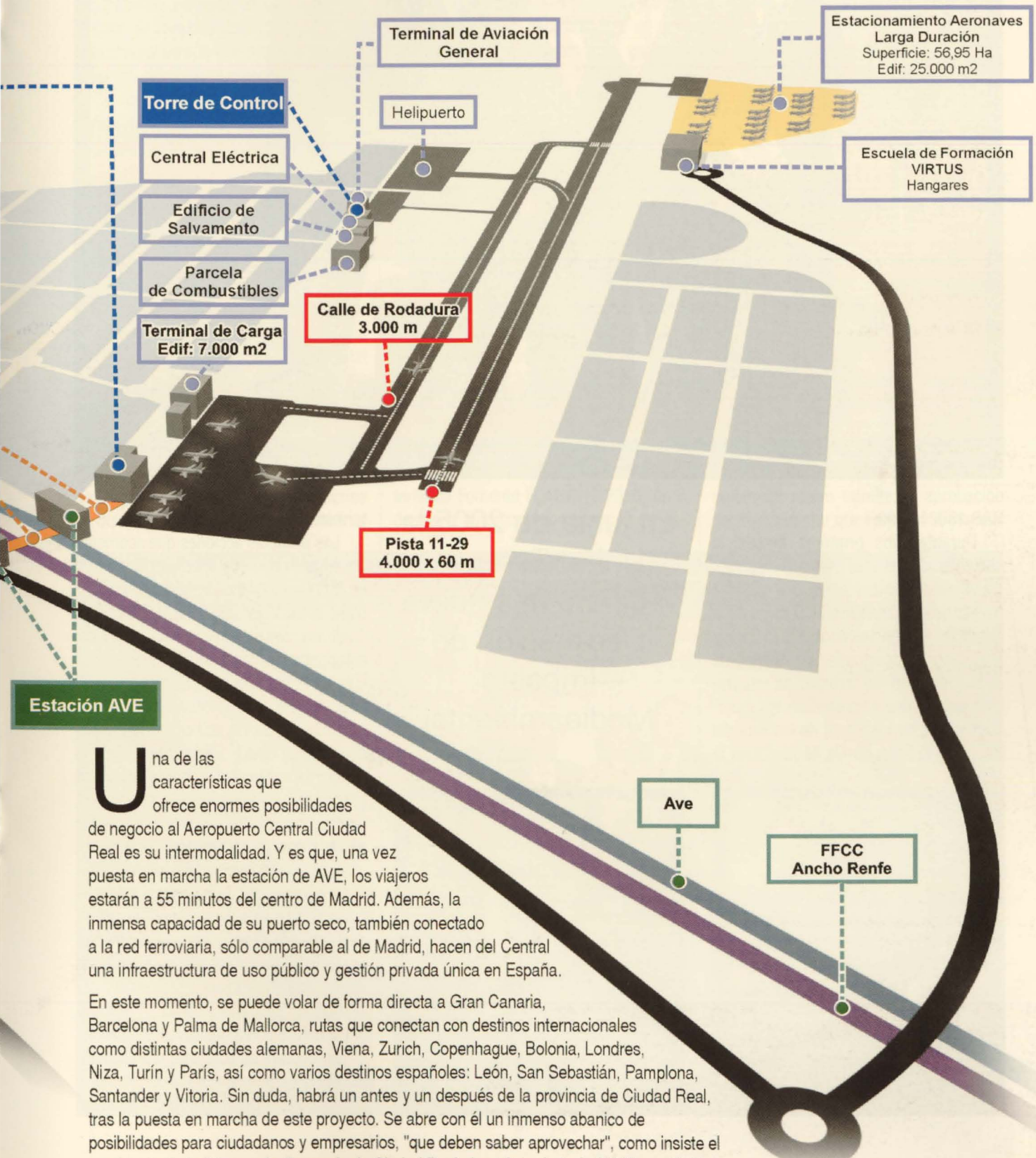
"La pista del Central es una de las más grandes del mundo, con 4.000 metros de longitud"



"La zona logística cuenta con una superficie total de 700.000 metros cuadrados, listos para albergar todo tipo de industrias"



"La torre de control tiene una altura de 46,34 metros que permite una completa visión del campo de vuelos"



Una de las características que ofrece enormes posibilidades de negocio al Aeropuerto Central Ciudad Real es su intermodalidad. Y es que, una vez puesta en marcha la estación de AVE, los viajeros estarán a 55 minutos del centro de Madrid. Además, la inmensa capacidad de su puerto seco, también conectado a la red ferroviaria, sólo comparable al de Madrid, hacen del Central una infraestructura de uso público y gestión privada única en España.

En este momento, se puede volar de forma directa a Gran Canaria, Barcelona y Palma de Mallorca, rutas que conectan con destinos internacionales como distintas ciudades alemanas, Viena, Zurich, Copenhague, Bolonia, Londres, Niza, Turín y París, así como varios destinos españoles: León, San Sebastián, Pamplona, Santander y Vitoria. Sin duda, habrá un antes y un después de la provincia de Ciudad Real, tras la puesta en marcha de este proyecto. Se abre con él un inmenso abanico de posibilidades para ciudadanos y empresarios, "que deben saber aprovechar", como insiste el presidente de la Cámara de Comercio de Ciudad Real, Juan Antonio León Triviño, auténtica 'cabeza visible' del proyecto desde sus inicios.



De izqda. a dcha., Tomás Herrera, Javier Ruiz Abad, José Cano, Juan Antonio León Triviño y Vicente Buendía, delante del monolito inaugural de las obras

HAS 18001:1999.

Durante esos primeros meses, la sociedad promotora desarrolla todos los estudios geotécnicos y topográficos necesarios en paralelo a la compra de la totalidad de los terrenos de la nueva ubicación aeroportuaria. En el mes de abril concluyen los trabajos de integración paisajística y comienzan los movimientos de tierras cerca de las vías del tren y en la zona donde se levantará la

## En junio de 2005 la Unión Europea requiere una nueva Declaración de Impacto Medioambiental

terminal de pasajeros.

Las primeras acciones que acometen los responsables de la construcción son el desvío del tramo de la carretera CR-5136 entre Villar del Pozo y Cañada de Calatrava, con el fin de que las obras del aeropuerto puedan avanzar sin alterar las vías de comunicación existentes y, más tarde, la ejecución de los vaciados para la cimentación de los edificios y los movimientos de tierra correspondientes al campo de vuelos y la urbanización de los terrenos.

En junio de 2005, con el 50% de las obras ejecutadas, la Unión Europea requiere a los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente una nueva Declaración de Impacto Medioambiental, por lo que se paralizan las obras hasta que las instituciones europeas y españolas revisasen el nuevo estudio ambiental presentado por la sociedad promotora con el fin de cumplir al detalle con todas las exigencias.

En octubre de este año, representantes del ministerio de Medio Ambiente y técnicos de la Unión Europea visitan las



10 de diciembre de 2003, acto institucional que marca el inicio de la construcción del aeropuerto



El vicepresidente regional, Fernando Lamata, junto a David Grant Lawrence, director general de Programas Medioambientales de la CE, en Ciudad Real



instalaciones del aeropuerto para completar la documentación de la nueva Declaración de Impacto Medioambiental.

En esta visita, el director general del Agua y Programas Medioambientales de la Comisión Europea, David Grant Lawrence, se lleva una visión "más clara" del proyecto, al tiempo que manifiesta que la "CE está plenamente convencida de que es posible conciliar el desarrollo sostenible, económico y medioambiental" en esta iniciativa.

2006

## Nueva Declaración de Impacto Ambiental

Finalmente, el 16 de febrero de 2006 el Ministerio de Medio Ambiente formula la nueva Declaración de Impacto Ambiental del proyecto, en la que aprecia impacto medioambiental e invita a los promotores a que se apliquen medida correctoras como la ejecución de un plan de aislamiento acústico en el caso de que los vecinos de Villar del Pozo no quieran realojarse en otros municipios, además de eliminar

500 hectáreas del proyecto situadas junto a la línea del AVE, para reducir al mínimo el posible impacto. Asimismo, se establece la ampliación de la ZEPA del Campo de Calatrava en 2.200 hectáreas por el este y la ejecución de un programa medioambiental, con la creación de un Observatorio de la Biodiversidad y una Comisión de Seguimiento.

La DIA favorable fue anunciada el 17 de febrero por el presidente del Gobierno regional, José María Barreda, acompañado de Juan Antonio León Triviño y Nemesio de Lara, que comunicó la rúbrica de la ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona, en la Declaración de Impacto Ambiental.

En aquel acto, Barreda reconoció el trabajo del presidente del consejo de administración del aeropuerto, Juan Antonio León Triviño, así como del presidente de la Diputación, Nemesio de Lara, "junto a más hombres y mujeres que han hecho un esfuerzo conjunto por y para Castilla-La Mancha".

Ya en mayo de 2006, la orden ministerial de Fomento FOM/1510/2006, de 5 de mayo, autoriza la construcción del ae-

ropuerto y declara el proyecto como de Interés General del Estado, estableciéndose el modo de gestión de sus servicios. Días más tarde, el 30 de junio, se recibe de la Dirección General de Aviación Civil la autorización del proyecto constructivo.

## En junio de 2007, el entonces ministro de Industria, Joan Clos, define la infraestructura como un proyecto pionero

También en este mes, la Unión Europea archiva el expediente abierto al aeropuerto de Ciudad Real y el Colegio de Comisarios da la autorización para que se continúen las obras, un reinicio que requiere un nuevo trámite: la aprobación del Plan Director que Fomento firmaría el



El presidente José M<sup>a</sup> Barreda con el resto de socios de la sociedad aeroportuaria

12 de julio de ese mismo año.

Una semana más tarde, el Centro de Visitantes del aeropuerto acoge un gran acto institucional presidido por José María Barreda al que asisten todos los socios del proyecto, así como gran número de invitados. El presidente de la sociedad promotora, Juan Antonio León Triviño, emocionado, agradece su esfuerzo a todos los que creyeron en el proyecto y también a quienes no lo hicieron "ya que ellos propiciaron que nos volcásemos más". Por su parte, el presidente regional, José María Barreda, felicitó a todos aquellos que "un día tuvieron un sueño y que ahora se va haciendo más realidad".

El 9 de agosto de 2006 el BOE publica el Plan Director del Aeropuerto, que marca el principio de un auténtico espacio logístico perfectamente conectado de manera intermodal con trenes de Alta Velocidad, tren convencional, vías de alta capacidad y transporte aéreo. El Ministerio es consciente de la importancia de esta infraestructura para el desarrollo de la economía de la provincia y la región.

Las principales actuaciones, en una primera fase, consisten en la construcción de una pista de 4.000 metros, con una pista de rodadura de 3.000, con dos calles de salida a pista, y una calle de salida rápida. Asimismo, el aeropuerto contará con una zona de deshielo de aeronaves, una plataforma de estacionamiento de aviones comerciales de 195.000 metros cuadrados y una plataforma de aparatos de aviación general de 35.000 metros cuadrados. Otras construcciones contempladas son la terminal de pasajeros y zona técnica, una torre central eléctrica, un edificio contra incendios, una terminal de carga, un edificio de equipamiento de la asistencia en tierra, zona de almacenamiento de combustible, edificio de aviación general, aparcamiento de vehículos, conexión de ferrocarril AVE y los propios accesos al aeropuerto.

Con un modelo ya marcado, el Diario Oficial de Castilla-La Mancha publica la orden para la creación del Observatorio de la Biodiversidad, un órgano colegiado, público e independiente de asesoramiento y participación científica, dependiente

de la Consejería de Medio Ambiente, entre cuyas funciones se encuentra la supervisión del nivel de conservación de la biodiversidad en su ámbito de actuación y la realización del seguimiento de los efectos del funcionamiento del aeropuerto sobre la ZEPA y los ecosistemas que la rodean.

Una vez terminados todos los procesos administrativos, el aeropuerto sufre, en menos de doce meses, grandes avances en la construcción del campo de vuelo y la torre de control, un periodo que es aprovechado por los promotores para mostrar la infraestructura a los distintos colectivos sociales.

## 2007 Un año intenso para el proyecto

En el mes de marzo de 2007, Renfe Operadora anuncia públicamente que está manteniendo conversaciones con los promotores del aeropuerto para lograr transportar 2,5 millones de pasajeros por medio de las lanzaderas. En esa misma primavera, el proyecto se da a conocer en todas las ferias mundiales del sector: Munich, París, Lisboa, México, Colombia, Uruguay y Argentina, entre otras. Para optimizar su imagen en el exterior, el aeropuerto cambia su nombre por el de Madrid Sur Ciudad Real, aunque la ope-

## La nueva DIA favorable fue anunciada el 17 de febrero por el presidente regional, José María Barreda

sición de la Comunidad de Madrid, por el evidente potencial ciudadrealeño para restar fuerza a Barajas, hace que el aeropuerto pase a llamarse Aeropuerto Central Ciudad Real.

En junio, el Salón Internacional de la Logística, una de las ferias más importantes en el sector del sur de Europa, premia al centro logístico del proyecto por su carácter "único y singular". El entonces ministro de Industria, Joan Clos, llega a definir la infraestructura ciudadrealeña como un proyecto "pionero" por su apuesta estratégica e intermodal.

En el mes de julio, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, llega a un acuerdo con la sociedad promotora CR Aeropuertos para que ésta conecte su zona logística con la red de vías de interés general del Estado. Esta conexión permitirá que el Puerto Seco esté unido con todos los puertos secos de la península, convirtiéndose en un lugar es-



El entonces ministro de Industria, Joan Clos, define el Centro Logístico como pionero al presidente Juan Antonio León



Una avioneta Cessna de la empresa inglesa Flight Precision LTD fue la primera en aterrizar, durante las pruebas de calibrado, el 22 de octubre de 2007

tratégicamente situado y con las mejores comunicaciones para la redistribución de las mercancías llegadas a los puertos vía marítima.

La terminal intermodal del Centro Logístico dispone de 17,6 hectáreas de terreno. El sector de carga y descarga está formado por una playa de contenedores pavimentada de 900 por 55 metros que contará con calles de circulación interiores y la posibilidad de la incorporación de una grúa pórtico para la realización de operaciones de transbordo de contenedores y almacenaje de los mismos.

Como instalaciones no ferroviarias auxiliares y complementarias, la terminal

intermodal contará con un edificio de gestión y servicios; instalaciones aduaneras; naves dedicadas a la consolidación y desconsolidación de cargas; talleres de mantenimiento de material ferroviario y de equipos de manipulación de carga; plataformas complementarias para el depósito de contenedores, etc.

Junto a estas instalaciones, los promotores han previsto en el área noreste de la zona de servicio, unas 35 hectáreas dedicadas a usos logísticos, con la posibilidad de acceso ferroviario directo desde la terminal intermodal, que tiene una capacidad de gestión para el equivalente a 175.000 contenedores al año, con 57.000 metros cuadrados de superficie para naves dedicadas a actividades logísticas e industriales.

Una fecha realmente importante para el aeropuerto fue el 22 de octubre de 2007, ya que una avioneta Cessna de la

**En el mes de junio  
de 2007,  
la IATA otorga al  
Central sus siglas  
de identificación  
internacional: CQM**

empresa inglesa Flight Precision LTD aterriza en la pista de cuatro kilómetros. Al mes siguiente, las pruebas de calibrado de las radio ayudas cumplieron las expectativas y el aeropuerto ya pudo ser dado de alta en la categoría III, es decir, la adecuada para que cualquier aeronave pueda maniobrar en condiciones meteorológicas adversas o intensa niebla. De hecho, el aeropuerto arranca con una categoría II/III.

**2007/8**

## Grandes acuerdos comerciales

El aeropuerto alcanzó en el año 2007 numerosos acuerdos que dan una idea de las grandes expectativas levantadas en torno al proyecto. De este modo, en febrero de ese año, la sociedad promotora llega a un acuerdo con la Asociación de Líneas Aéreas para que 50 compañías puedan operar, lo que se traduciría en la posibilidad de albergar hasta 900 vuelos anuales.

A primeros de junio, la Asociación Internacional del Transporte Aéreo, más conocida como IATA, otorga al aeropuerto manchego las siglas que le permitirán ser identificado para emitir billetes y planificar rutas: CQM.



La intermodalidad del aeropuerto es una de las claves de su esperado éxito



Air Nostrum tiene previsto implementar el número de rutas durante los próximos meses

Durante estos meses, se acelera la actividad con la llegada a un acuerdo con ABX, que será el operador de mercancías, encargado de mover hasta 20.000 toneladas al año; el rediseño de la imagen de la web; el contrato con la empresa francesa JCDecaux para la publicidad en las instalaciones aeroportuarias; las primeras pruebas de la iluminación de las pistas y uno de los momentos más esperados: AENA autoriza al aeropuerto de Ciudad

Real para que comience a operar el 23 de octubre, tras la publicación de la AIP, un documento imprescindible para la puesta en marcha de cualquier aeropuerto.

Esta publicación suponía, en principio, la autorización final de todas las administraciones y ministerios implicados en la puesta en marcha de la nueva infraestructura, en la que han intervenido Fomento, Medio Ambiente e, incluso, Defensa, ya que el aeródromo manchego

comparte espacio aéreo con la Base del Batallón de Helicópteros de Almagro.

La obra civil, dirigida por Gerens Hill, se da por finalizada en este periodo, después de mover más de 5 millones de metros cúbicos de tierra; colocado más de 170.000 metros cúbicos de hormigón y morteros y casi 400.000 toneladas de aglomerado; 25.000 metros cuadrados de pintura o la instalación de 19.000 balizas a lo largo de una pista en la que también se han colocado 190 kilómetros de cableado ubicados bajo un túnel de 3 kilómetros de longitud. Además, hay 50 kilómetros más de cableado de fibra óptica para las comunicaciones de los distintos emplazamientos, 1.700 puntos de acceso de voz y datos del aeropuerto para la conexión de teléfonos, Internet, etc.

Pero hay más cifras espectaculares que dan idea del gran corazón humano de esta infraestructura, pues se han empleado para la obra más de 3,5 millones de horas de trabajo y han realizado su labor profesional más de 3.500 personas de 900 empresas, además de 400 autónomos. El periodo máximo de actividad se alcanzó en la primavera-verano de 2007, momento en el que coincidieron trabajan-



Air Berlin ha firmado un acuerdo de cinco años con la sociedad promotora



El presidente de la Junta, Jose M<sup>º</sup> Barreda, anunció el desbloqueo de los trámites pendientes, el 16 de diciembre

do hasta 1.300 personas.

Pocos días antes de la apertura inicial prevista, el 27 de octubre, la sociedad promotora alcanzó sendos acuerdos con Air Nostrum y Air Berlín, que ofrecerán los primeros vuelos nacionales hacia Barcelona, Gran Canaria y Palma de Mallorca. Además, estas dos aerolíneas permitirán volar a 25 destinos europeos, la mayoría a territorio germano. Precisamente fue Air Berlín la primera en firmar un contrato con la sociedad promotora, un acuerdo que durante cinco años permitirá viajar a 14 destinos europeos con salida y llegada en el aeródromo ciudadrealño y escala en Baleares, por lo que se podrá ir a Berlín, Frankfurt, Munich, Colonia, Stuttgart, Dusseldorf, Hamburgo, Sarrebruck, Paderborn, Hanover y Nuremberg. Además, la que es en la actualidad segunda compañía más importante de Alemania tras Lufthansa permitirá volar a Copenhague, Viena y Zurich.

Por su parte, Air Nostrum gestiona el primer vuelo de frecuencia diaria con destino Barcelona, ciudad desde la que se puede volar a León, Pamplona, San Sebastián, Santander, Vitoria, Bolonia, Londres, París, Niza y Turín. Otro destino directo es Gran Canaria, con una frecuencia de dos veces a la semana.

También en las semanas previas al primer despegue previsto, la Junta Gene-

ral de Socios de la compañía promotora amplió el capital social en 125 millones con el objetivo de dotar al aeropuerto y a su zona logística anexa de los recursos necesarios para afrontar la fase de apertura y puesta en marcha.

En el mes de octubre también se suman más acuerdos al gran proyecto, como los firmados con los Ayuntamientos de Ciudad Real y Puertollano para dar servicio de autobús municipal al aeropuerto.

## A las 11 de la noche del 17 de diciembre de 2008 llegó el fax con el último permiso necesario de Fomento

Finalmente, la fecha del 27 de octubre no fue la del despegue del aeropuerto y hubo que esperar a la revisión más exhaustiva, por parte del Ministerio de Medio Ambiente y de la Comisión Europea, del adecuado cumplimiento de todos los trámites medioambientales. Como aseguró en estos días el presidente regional, José María Barreda, "éste es el único ae-

ropuerto del mundo con tres Declaraciones de Impacto Ambiental". Las cosas debían hacerse bien.

Casi dos meses más tarde, y tras intensas gestiones administrativas y políticas, en la tarde del día 16 de diciembre, el máximo responsable del Gobierno de Castilla-La Mancha anuncia, durante una visita a las instalaciones aeroportuarias, que, una vez superadas todas las dificultades y con todas las autorizaciones, "ya no habrá impedimento alguno para que el aeropuerto empiece a funcionar en las próximas fechas".

Barreda se manifestó así después de que el Boletín Oficial del Estado (BOE) publicara una resolución de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de "no someter" a evaluación de impacto ambiental el proyecto de modificación del Aeropuerto de Ciudad Real en lo referente al cambio de las rutas de salida y entrada de los aviones, uno de los últimos inconvenientes planteados. Y, por fin, a las 11 de la noche del día 17 de diciembre, llegó el ansiado permiso de vuelo del Ministerio de Fomento, gracias al cual, desde las 9 horas del día 18, el Aeropuerto Central Ciudad Real ya estaba operativo. En ese preciso instante, Ciudad Real comenzaba a establecer puentes históricos con los aeropuertos de todo el mundo.

# José María Barreda

## "Proyectos como el del aeropuerto son los que me hacen tener fe en Castilla-La Mancha"



José María Barreda, presidente del Gobierno de Castilla-La Mancha, es un optimista convencido, como demuestran sus palabras en esta entrevista. Y es que, pese a las dificultades vividas hasta que el Aeropuerto Central Ciudad Real ha comenzado su actividad, siempre ha estado seguro de que el esfuerzo colectivo "daría sus frutos" en una tierra, la suya, "en la que hemos perdido el miedo a volar", como reconoce. Una vez puesta en marcha esta infraestructura, que define como "un gran factor dinamizador de riqueza", el máximo mandatario regional recuerda que el éxito del proyecto depende de que se alcancen "los objetivos de negocio previstos" y pone su mirada en otro ambicioso objetivo para impulsar el desarrollo castellano-mancheño: que ningún ciudadano viva a más de quince minutos de una vía de alta capacidad.

**P. Señor presidente, ¿qué significa el Aeropuerto Central Ciudad Real para Castilla-La Mancha?**

**R.** Lo cierto es que proyectos como el del aeropuerto son los que me hacen tener fe en Castilla-La Mancha, una tierra en la que hemos perdido el miedo a volar porque confiamos en nuestras posibilidades, en nosotros mismos, y esa autoestima es muy importante, sobre todo en momentos de dificultades como el que estamos viviendo ahora. Hay que tener en cuenta que ahora contamos con una nueva puerta de entrada a nuestra tierra, y eso es fundamental porque nos permite contar con un importante factor de dinamismo y riqueza. El aeropuerto de Ciudad Real es mucho más que una pista y una torre de control, es un gran factor dinamizador de riqueza para nuestra Comunidad Autónoma.

**P. ¿Qué siente como ciudadrealense al ver esta estructura en pie después de tantas dificultades?**

**R.** Me siento enormemente orgulloso porque me recuerda que, entre todos, somos muy capaces de ir hacia delante y mirar al futuro sin miedo alguno. Llevamos años (muchos) trabajando para lograr esta espléndida realidad en la que se han implicado todas las instituciones y el sector privado y finalmente lo hemos logrado, hemos demostrado que, unidos y sin complejos, podemos levantar el vuelo y construir un aeropuerto junto al que se va a desarrollar un verdadero polo industrial y de progreso, fundamental para el desarrollo de la Región.

**P. ¿Llegó a pensar en algún momento que no veríamos volar el primer avión?**

**R.** Soy optimista, porque creo que es la única forma de poder conseguir cosas. Un pesimista da todo por perdido. Tengo los pies en el suelo, pero soy de los que no se resigna. Puedo cometer errores pero será por acción, no por omisión. Y le diré algo, siempre he confiado en que el esfuerzo colectivo que todos hemos realizado daría sus frutos. No podía ser de otra manera. Cuando se trabaja bien, cuando hay un pueblo unido o una socie-

dad que trabaja junta y cree en sí misma, no se la puede derrumbar.

**P. ¿Qué consejos les daría ahora a los promotores?**

**R.** Soy de la opinión de que no se deben dar consejos sin que haya habido una solicitud previa. No obstante, les animaría a que sigan trabajando desde el rigor porque a pesar de las dificultades, el Aeropuerto Central Ciudad Real ha salido adelante. Hemos recorrido una parte importante del camino. Pero ahora falta otra fundamental, alcanzar los objetivos de negocio previstos.

**P. ¿De qué manera valora la labor de la Cámara de Comercio como impulsora del proyecto y como órgano que fue capaz de poner de acuerdo sensibilidades e ideologías distintas para dar los primeros pasos?**

**R.** Como no podría ser de otra manera, la valoración es excelente. En Castilla-La Mancha contamos cada vez más con emprendedores que están contribuyendo al progreso de nuestra tierra y eso es digno de reconocer y más, en este caso, porque los impulsores de este proyecto fueron unos auténticos "visionarios" a ojos de la inmensa mayoría. Y no sólo eso. Tuvieron una idea, la defendieron a capa y espada y lograron involucrarnos al conjunto de la sociedad. A pesar de las dificultades objetivas en ningún momento desfallecieron.

**P. Una vez superado este reto, ¿cuáles cree que son los siguientes que debe afrontar la provincia y nuestra región?**

**R.** Cualquier sociedad que se precie no debe darse nunca por satisfecha. Una vez alcanzado un reto, como ha sido el Aeropuerto Central, ya debemos tener las miras puestas en otros proyectos que impulsen el desarrollo de nuestra tierra. Cualquier iniciativa que apueste por el progreso será bienvenida y apoyada por el Gobierno que presido. Estaremos con los emprendedores, con los que arriesgan y son capaces de generar riqueza.

**P. ¿Qué les diría a aquéllos que siguen**

**sin confiar en la viabilidad del proyecto?**

**R.** Que el progreso va ligado al optimismo y éste a la confianza de sacar adelante las ideas y de convertirlas en realidades. Si hemos sido capaces de llegar hasta aquí, estoy seguro de que los promotores no van a parar hasta hacer del aeropuerto un polo de desarrollo socioeconómico. No es sólo una infraestructura aeroportuaria, sino que en su entorno existe una inmensa zona industrial situada al pie de un aeródromo, de una autovía y de una línea férrea de alta velocidad, unas ventajas que cualquier emprendedor que se precie no debe ni puede obviar.

**P. ¿Puede ser este aeropuerto una ayuda para las empresas, a la hora de superar la crisis económica?**

**R.** Por supuesto. Algunos de los estudios realizados estiman que el aeropuerto incrementará en un 15% el PIB provincial y hasta un 6% el regional. Sólo la cantidad de puestos de trabajo que ha generado su puesta en marcha es indicativo. No obstante, como en su momento pasara con la línea de alta velocidad, aún no podemos cuantificar en su justa medida los cambios que reportará el aeropuerto a Ciudad Real y, por ende, a Castilla-La Mancha.

**P. Una vez puesta en marcha esta importante infraestructura, ¿cuál es la que requerirá a partir de ahora, toda su atención, para que esté disponible cuanto antes?**

**R.** Las vías de alta capacidad. El objetivo que nos hemos marcado desde mi Gobierno es que ningún castellano-manchego resida a menos de 15 minutos de una vía de alta capacidad.

**P. ¿Qué espera que sea noticia sobre este aeropuerto dentro de diez años?**

**R.** Que el hecho de viajar en avión se convierta en algo tan cotidiano como lo es ahora viajar en el AVE. Eso habrá supuesto una mejora evidente en nuestra calidad de vida y eso es lo que día a día pretendemos los que trabajamos al servicio de la sociedad.

## Nemesio de Lara

"Estos doce años de Historia provincial han sido muy duros, pero apasionantes"



Pese a las numerosas dificultades vividas durante los últimos doce años para lograr que despeguen y aterricen aviones en el Aeropuerto Ciudad Real Central, el presidente de la Diputación Provincial de Ciudad Real, Nemesio de Lara, asegura que "jamás" ha pensado que el proyecto no fuese a salir adelante. En esta entrevista se muestra convencido de que, en cualquier caso, "los milagros hay que currárselos" y apunta que la 'ciudad aeroportuaria' podría ser un buen lugar para ubicar el esperado Palacio de Exposiciones y Congresos ciudadrealeño.



**P. ¿Qué ha aprendido, durante los últimos doce años, del intenso trabajo realizado para lograr que este aeropuerto sea hoy una realidad?**

**R.** He aprendido que el tesón, la constancia, el corazón, la fe en alcanzar las cimas propuestas son determinantes en la rutina diaria. He aprendido de las bondades del trabajo en equipo. He aprendido conocimientos en material empresarial y financiera. He aprendido que al lado de legítimos intereses económicos hay sentimientos humanos, compañerismo y amor a la tierra.

**P. ¿Cómo cree que deben aprovechar los ciudadrealeños esta infraestructura?**

**R.** Con inteligencia, con sentido pragmático y utilitarista, con pensamiento simbiótico.

**P. ¿De qué modo definiría el papel de la Cámara de Comercio durante este largo periodo de tiempo?**

**R.** Esencial. Sin la Cámara de Comercio como germen original de aquel proyecto aeroportuario al lado de la Diputación Provincial, quizás que a nadie se le hubiera ocurrido lo que entonces parecía una utopía inalcanzable. Mi amigo Juan Antonio León Triviño ha sabido presidir con mesura, sin aspavientos, la maquinaria interviniente. Mi amigo Jesús Garrido (q.e.p.d.) tiene que ser recordado también ahora con palabras de agradecimiento. La incorporación de nuevos socios y, en particular, de algunos de ellos ha sido clave para alcanzar este momento.

**P. ¿Ha llegado a pensar en alguna ocasión que este proyecto no saldría adelante?**

**R.** Jamás lo he pensado.

**P. Una vez cumplido este objetivo, ¿cuál es el reto más importante para Ciudad Real, si hablamos de infraestructuras?**

**R.** Hay muchos retos importantes. Y cuando se conviertan en realidades aparecerán nuevos retos. Las autovías pla-

## He aprendido que al lado de legítimos intereses económicos hay sentimientos humanos

nificadas ya por las Administraciones Central y Autonómica, las redes ferroviarias futuras igualmente diseñadas, el Plan de Carreteras de la Diputación Provincial, las infraestructuras hidráulicas tan necesarias como previstas... Todo es importante.

**P. ¿A qué sectores de la provincia cree que puede beneficiar más el aeropuerto?**

**R.** No me atrevo a significar unos sectores sobre otros. Todos podemos y debemos salir beneficiados. Sin embargo, casi nada tendría valor si con el aeropuerto no se contribuye de manera eficaz a la creación de empleo cierto, estable, en cantidad y en calidad.

**P. ¿Están preparadas las empresas ciudadrealeñas para sacar el máximo rendimiento al proyecto?**

**R.** Creo, y no es una frase hecha, en el empresariado provincial. Sé de sus capacidades y de su creatividad. Especialmente destaco, y ello es hablar de la casi totalidad de los empresarios, en los pequeños y medianos, en los que ama-

## Juan Antonio León Triviño ha sabido presidir con mesura, sin aspavientos, la maquinaria interviniente

san la economía real y productiva. Una forma de obtener más rendimiento de éste y de cualquier proyecto, aunque pronunciarlo parezca una obviedad, es agarrándose con fuerza a todo lo que signifique innovación, investigación, avance tecnológico.

**P. ¿De qué manera cree que pueden beneficiarse grandes ferias organizadas por la Diputación, como Fenavin o España Original de esta infraestructura?**

**R.** Abaratando costes de desplazamientos de importadores, industriales, visitantes... Facilitando más presencias en dichas ferias. En cualquier caso, el número de presencias, sobre todo expositoras, si se incrementara como demanda, no tendría suficiente respuesta desde la oferta de espacio de que dispone el actual pabellón ferial, que es la que es, aún ocupando los terrenos adyacentes hasta extremos casi surrealistas, que es lo que vamos a hacer este año para FENAVIN. No estaría mal que en las inmediaciones del aeropuerto pudiera construirse un Palacio de Exposiciones y Congresos en condiciones, de iniciativa privada o del Ayuntamiento de Ciudad Real, aunque se encontrara más lejos de la capital que el que inicialmente pensamos en término municipal de Miguelturra, porque, por lo que se ve, desde el Consistorio no se atisban otras iniciativas en el entorno físico urbano de la capital.

**P. ¿Qué les diría a aquellos que no ven todavía futuro para este proyecto?**

**R.** Que están ciegos. Y ya se sabe, no hay más ciego que el que no quiere ver. Los derrotistas, los cenizos, sobran en esta tierra y en cualquier tierra.

**P. ¿Qué le gustaría contar a las generaciones venideras sobre estos doce años de historia provincial?**

**R.** Que han sido apasionantes. Duros, inmensamente duros, pero apasionantes. Que entre todos, no sólo entre la gente que ha actuado de manera directa en este proyecto, hemos sido capaces de entender que cuando se quiere, se puede. Y que aprendan y aprehendan con esta realidad porque los milagros hay que "currárselos".

# Escolástico González

## "El aeropuerto y el AVE aportarán la mayor parte del PIB local y provincial en los próximos años"

Escolástico González, director general del Aeropuerto Central Ciudad Real, ya sabe lo que es poner una gran estructura en marcha. Lo hizo en el año 1992 con las lanzaderas de AVE Madrid-Ciudad Real-Puertollano y vuelve a coordinar el despegue de otro proyecto de gran trascendencia para la economía provincial: el aeropuerto de Ciudad Real. Dentro de diez años, González confía en poder pasear por él con sus nietos, cuando se haya convertido en una auténtica Ciudad del Transporte intermodal.



**P. Usted ha vivido en primera persona la puesta en marcha del AVE y ahora la del aeropuerto, ¿qué similitudes y diferencias cree que hay entre ambos grandes proyectos?**

**R.** El AVE situó a la provincia en el mapa de las comunicaciones nacionales y supuso un fuerte impulso para la economía provincial. Pero este AVE partió de una valoración bajísima en los medios y una imagen muy deteriorada para pasar a ser un medio de transporte imprescindible y hoy, probablemente, en uno de los trenes mejor posicionados. Ahora, el aeropuerto coloca a la provincia como una puerta más de entrada a Europa, y eso es muy importante. Ambas infraestructuras aportarán la mayor parte del PIB local y provincial en los próximos años.

Personalmente, haber participado en ambos proyectos me hace más viejo, pero, bromas aparte, es una gran satisfacción haber contribuido al crecimiento de la provincia, con mucha modestia, porque no soy técnico en ninguna de las dos especialidades. Tengo formación generalista y mi labor ha consistido en coordinar a un equipo de grandes profesionales que han hecho posible, como en el caso del aeropuerto, un modelo de instalación

aeroportuaria a seguir en los próximos años.

**P. ¿Qué consejos daría a los empresarios ciudadrealeños para aprovechar el 'tirón' del aeropuerto?**

**R.** Lo cierto es que abrimos muchas puertas a sectores como la logística, el turismo o el transporte. Creo que, en este momento, lo importante es que la Cámara de Comercio, la CEOE y las distintas Administraciones diseñen un plan estratégico que marque las líneas a seguir en los próximos años para sacar el máximo rendimiento al proyecto. Algo así no se puede plantear de una forma unilateral, y en este caso, la Cámara y CEOE deben cambiar su rol de la apuesta por la formación al de incentivar al empresario para que utilice las infraestructuras a su disposición.

**P. ¿En qué países del mundo se está haciendo promoción del aeropuerto?**

**R.** El aeropuerto es más interesante para algunos países del mundo que para otros. En Sudamérica, estamos haciendo un auténtico esfuerzo para que llegue a nuestro aeropuerto la carga procedente de Colombia, Ecuador, Chile, en materias perecederas, y también somos interesantes para África. Lo cierto es que abrimos una nueva vía entre el mercado asiático y el norteamericano, pues estamos estratégicamente situados entre los dos.

Actualmente, la carga está llegando a aeropuertos como el de Zaragoza, Barajas, Vitoria y otros como París, Bruselas o Frankfurt, desde donde luego es distribuida en camiones y en esta coyuntura es donde podemos ofrecer a las empresas todas las ventajas de nuestra estratégica ubicación.

En cuanto a los pasajeros, lo cierto es que la primera fase del aeropuerto es básicamente doméstica; con la llegada del AVE se abrirá el aeropuerto a un mercado de 8 millones de personas y aquí vendrán las posibilidades para los vuelos europeos, y eso sucederá en el primer año de funcionamiento del aeropuerto. Después, a corto plazo, lo que tendremos son vuelos de largas distancias, al conti-

nente americano, de carácter vacacional y organizados por los touroperadores.

**P. ¿Han sido útiles las iniciativas formativas del SEPECAM y la Fundación Virtus relacionadas con el aeropuerto?**

**R.** Han funcionado muy bien. Si no fuera por ellas no tendríamos las personas que conforman nuestros equipos, formados desde cero para hacer la operación aeronáutica, de los que me siento muy orgulloso. Además, han posibilitado la creación de una bolsa de empleo para el aeropuerto que será de la que se nutra en el futuro y es que ahora tenemos una plantilla de 130 personas, pero irá creciendo con el tiempo. Todo esto tiene un altísimo valor para nosotros y espero que formación "a la carta", como la que genera el SEPECAM, pueda nutrir de trabajadores a las nuevas empresas que vayan llegando al aeropuerto en los próximos años.

**P. ¿Qué le diría a un joven cuya ilusión sea trabajar en el aeropuerto? ¿En qué áreas debe formarse?**

**R.** El idioma es fundamental, y hay que ser prácticamente bilingüe en inglés. Aparte de esto, está claro que los conocimientos aeronáuticos y en logística pueden serles muy útiles. Y es que con dos millones de pasajeros y 100.000 toneladas de carga, cifras fácilmente alcanzables en el momento en que la infraestructura tenga la solvencia y credibilidad necesarias, no deberíamos bajar de 1.500 a 1.800 empleos. Además, a poco que el aeropuerto sea capaz de atraer a otras empresas, los puestos de trabajos se multiplicarían. En Madrid o Barcelona las infraestructuras de comunicaciones generarán una cuarta parte de su riqueza y aquí debe ocurrir lo mismo.

**P. ¿Qué se podrá hacer en el nuevo aeropuerto, además de volar?**

**R.** Aquí, en la terminal de pasajeros, a las actividades básicas como comer y comprar en la tienda libre de impuestos se le irán sumando librerías, boutiques... todo tipo de actividades, al igual que ocurre en otros aeropuertos. Por otro lado, habrá un área de mantenimiento de aviones de

gran tonelaje; de mantenimiento de aviación ejecutiva, además de una escuela de pilotos y la posibilidad de desarrollar la formación virtual y real de las tripulaciones de las compañías aéreas.

**P. ¿Se están manteniendo conversaciones con más compañías aéreas, además de las ya presentes?**

**R.** Se está manteniendo conversaciones con todas las compañías del mundo y todas han manifestado su intención de estar aquí, pero para que el aeropuerto se convierta en la infraestructura que queremos, el próximo objetivo a lograr es la intermodalidad y ésta debería llegar no más tarde de un año. Las lanzaderas pararían inicialmente en el aeropuerto, aunque aspiramos a gestionar nuestros propios trenes, en cuanto la legislación lo permita, a partir de 2010 o 2011.

**P. ¿Cuántos pasajeros puede asumir de manera simultánea este aeropuerto?**

**R.** Este aeropuerto se ha abierto para gestionar 16 operaciones a la hora, aunque podría, con una pequeña modificación, albergar 32, lo que se traduciría en 800 vuelos diarios.

**P. ¿Cómo se imagina este aeropuerto dentro de diez años?**

**R.** Como un aeropuerto maduro y completo, intermodal para aire y tierra. Ahora estamos en la primera fase, pero queremos que se convierta en una auténtica ciudad aeroportuaria del transporte intermodal dentro de unos años.

**P. ¿Cómo valora las dificultades vividas durante los últimos doce años?**

**R.** Las valoro de forma positiva porque han servido para abrir un camino nuevo. El mercado se va a transformar en breve y hablaremos de operadores aeroportuarios en competencia y nosotros hemos sido los primeros en dar el paso, al convertirnos en el primer aeropuerto privado de España, por lo que nuestras dificultades han sido fundamentalmente administrativas. Después de nosotros vienen Castellón, Murcia y Antequera: es el comienzo del futuro y eso es bueno.

# AEROPUERTO CENTRAL CIUDAD REAL

## Su impacto e incidencia económica en la provincia

La Cámara de Comercio, entre las actuaciones realizadas durante 2008, propuso al profesor Ramón Tamames y sus colaboradores, la elaboración de un estudio sobre los efectos de la crisis económica en la provincia.

En el desarrollo de este estudio se ha considerado, como importante factor, la existencia del recién inaugurado Aeropuerto Central de Ciudad Real (ACCR), un aeropuerto de gran capacidad, amplia plataforma intermodal nacional e internacional, con las ventajas de conexión al transporte terrestre vía AVE y red ferroviaria de carga, lo que convierte a Ciudad Real en un lugar de intercambio con las mayores zonas industriales, turísticas y recreativas del país.

Además, desde este aeropuerto se generará un crecimiento industrial y comercial debido a los trece millones de metros cuadrados del recinto aeroportuario, con extensas áreas industriales y comerciales; y el servicio añadido del aparcamiento de excedentes de flota aérea o el mantenimiento de aeronaves.

**Dentro de diez años el aeropuerto generará más de catorce mil puestos de trabajo**

**Previsiones sobre la incidencia económica del aeropuerto en el empleo y el Pib de Ciudad real.**- En el estudio de este impacto se ha considerado un escenario más optimista y otro más conservador teniendo en cuenta las amenazas que pesan sobre el sector, relacionadas con el crecimiento del petróleo y la des-

**En 2019 se sobrepasarán los tres millones doscientos mil pasajeros**

aceleración económica mundial.

Se han estimado los efectos económicos siguiendo la metodología del Informe ACI sobre creación de empleo directo, indirecto, inducido y catalizado, considerando tanto el tráfico de pasajeros como el de carga.

Los empleos van creciendo conforme la actividad se va imbricando en el tejido productivo. El escenario más optimista estima una creación de 2.700 empleos equivalentes a tiempo completo para el 2009; para el 2013, el empleo generado se situaría en 10.543 puestos de trabajo, multiplicando por 3,9 los resultados de 2009 y, para 2019, una década después, los puestos creados ascenderían a 14.590.

Desde un punto de vista más conservador, la generación de empleo en 2009 se sitúa en 2.070 puestos de trabajo, que en 2013 ascienden a 3.028.

En lo que se refiere al turismo, sobre la base del comportamiento recogido en las encuestas del Instituto de Estudios Turísticos, FRONTUR Y FAMILITUR, en la opción más optimista, se ha estimado

### IMPACTO SOBRE EL PIB, EL EMPLEO PROVINCIAL Y LA LLEGADA DE TURISTAS

	2009	2013	2019
Estimación en tráfico de pasajeros	439.277	2.299.250	3.201.318
Estimación en tráfico de carga	30.325	60.000	81.095
<b>Total empleo</b>	<b>2.700</b>	<b>10.543</b>	<b>14.590</b>
<b>Total pasajeros turistas</b>	<b>190.646</b>	<b>997.875</b>	<b>1.389.372</b>

### CONTRIBUCIÓN AL PIB PROVINCIAL

% PIB sin turismo	1,51	5,91	8,17
-------------------	------	------	------

Fuente: Estudio sobre la crisis económica y su incidencia en Ciudad Real, realizado por el Prof. Ramón Tamames



D. Ramón Tamames, Catedrático de Estructura Económica

para 2009 unos 190 mil turistas, que diez años después podrían convertirse en 1,4 millones.

Los cálculos sobre la aportación al PIB provincial se han realizado a partir de la Contabilidad Nacional de España (base 2000) y la Contabilidad Regional de España (base 1995). Lo que en el escenario más optimista, la contribución al PIB se sitúa, excluido el turismo, en el 1,51 por 100, para 2009. Al final de la primera década de funcionamiento, para el mejor escenario, el PIB provincial se beneficiará de una aportación del

## El PIB provincial se beneficiará de una aportación del 8,17 por ciento

8,17%, sin contar el turismo.

Desde la Cámara de Comercio e Industria hacemos un inciso al estudio realizado por el Prof. Tamames y sus cola-

boradores, indicando: No sería una osadía considerar que la aportación realizada al PIB provincial por el Aeropuerto Central Ciudad Real llegase al 10%, el mismo impacto del Aeropuerto de Barajas en la Comunidad de Madrid.

**Impacto económico en la fase de construcción del Aeropuerto Central de Ciudad Real.**- La construcción del aeropuerto supone un notable impacto en el PIB de Ciudad Real, es decir, en los recursos revertidos originados por la inversión.

<b>COMPLEJO AEROPORTUARIO</b> (ya concluido)	Ejecutados <b>410 millones €</b>	Revertido a la provincia <b>275 millones €</b>
<b>TOTAL PROYECTO</b> (2013)	Total Inversión <b>1.050 millones €</b>	Aportación al PIB provincial <b>700 millones €</b>

# 406 PERSONAS VIVEN CON EMOCIÓN SU TRABAJO EN

Ciudadrealeña, joven, mujer, desempleada y formada en la Fundación Virtus o el SEPECAM. Éste es el retrato-robot de la mayoría de personas que desempeñan su trabajo en el Aeropuerto Central Ciudad Real, una auténtica ciudad aeroportuaria, a cuyo corazón le bombean energía 406 trabajadores. De ellos, 348 (86% del total) trabajan directamente en el aeropuerto y 58 de forma indirecta o eventual (14%). La sociedad promotora CR Aeropuertos tiene contratadas directamente a 122 personas, 207 de las cuales pertenecen a empresas externas que prestan sus servicios al aeropuerto, como son Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), el Servicio de Extinción de Incendios (SEI), el Centro de Halcones de Barcelona, empresas de mantenimiento, limpieza, servicio sanitario, entre otras. El resto de los puestos (19) corresponden a empresas concesionarias, como CCM, Autogrill y Aldeasa. En relación a los 122 puestos contratados por CR Aeropuertos, 66 (54%) provienen del Plan de Formación para el Empleo de Aeropuerto Central Ciudad Real financiado por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha

y ejecutado a través del Servicio Público de Empleo de Castilla-La Mancha (Sepecam). Este plan también ha formado a 15 bomberos del Servicio de Extinción de Incendios del aeropuerto. Actualmente, la Fundación Aeris (a la que pertenecen las localidades de Villar del Pozo, Ballesteros de Calatrava, Calzada de Calatrava,

Cañada de Calatrava, Caracuel de Calatrava, Corral de de Calatrava, Granátula de Calatrava, Los Pozuelos de Calatrava y Valenzuela de Calatrava) está desarrollando con el Sepecam dos cursos (Agente de Rampa y Agente de Facturación) con el objetivo de potenciar la formación para la inserción laboral a nivel local de las localidades próximas al aeropuerto. Más del 93 por ciento de la plantilla contratada por la sociedad promotora CR Aeropuertos (122 personas) son de la provincia de Ciudad Real. El 49% pertenece a Ciudad Real capital, el 20% a poblaciones del Campo de Calatrava, el 15,5% a Puertollano, el 9% al resto de la provincia y el 6,5% son de Madrid. Quedan por contabilizar los puestos de trabajo dependientes del Ministerio del Interior (Cuerpos y Fuerzas de Seguridad) y de la Agencia Tributaria (para el Puesto de Inspección Fronteriza, PIF). Además de las 406 personas que desempeñan su actividad laboral de forma directa e indirecta en el aeropuerto, 18 empresas colaboran con el aeropuerto en diferentes servicios. Conozcamos a algunos de estos trabajadores a través de un cuestionario de seis preguntas.

## CUESTIONARIO

1. ¿Qué se siente al trabajar en el primer aeropuerto privado de España?
2. ¿Dónde trabajaba antes? ¿Ha participado en alguno de los planes de formación impulsados por la Junta o la Fundación Virtus?
3. ¿Qué conocimiento de idiomas tiene? ¿Ya sabía antes o se ha formado especialmente para este puesto?
4. ¿Qué es lo más difícil que ha hecho hasta ahora realizando su trabajo?
5. ¿Cree que este aeropuerto puede ayudar a que Ciudad Real supere la crisis económica de una forma más rápida y eficaz?
6. ¿Qué diría a la gente que tiene como sueño trabajar en el aeropuerto, desempeñando su labor u otras?

# el primer aeropuerto privado del país

## M<sup>a</sup> Fé Lomas Ruiz

31 años. Argamasilla de Alba  
Supervisora de Limpieza

*"La creación de nuevo empleo en este aeropuerto ha sido muy importante"*



1. Pues es una de las mayores ilusiones de mi vida, y es un reto. Lo cierto es que ya he sido responsable en muchos sitios, pero no es lo mismo que en este gran aeropuerto.

2. Yo venía de una empresa de limpiezas, donde también era responsable de equipo, pero lo cierto es que de 24 personas que formamos el equipo de Limpieza, 22 eran desempleadas, por lo que, en este caso, la creación de nuevo empleo ha sido importante.

3. Pues tengo un nivel básico, aunque estoy dispuesta a aprender más.

4. No hay nada difícil para mí. Pero, por ejemplo, he subido a grúas altísimas, de las que he preferido no conocer la altura.

5. Estoy segura de que va a influir muy positivamente en la economía provincial.

6. Para tener un puesto aquí hay que luchar por él y tener muchas ganas de trabajar.

## Pilar Gracia García

37 años. Pozuelo de Calatrava  
Agente de rampa

*"Trabajar en este aeropuerto es un auténtico lujo"*

1. Estoy muy contenta, porque nunca pensé que fuese a trabajar aquí. Además, no sólo es un gran proyecto, también es muy importante el gran compañerismo que hay aquí.

2. Antes trabajaba en una pastelería, pero, por mis problemas de alergia a la harina tuve que dejarlo. Después hice un curso del SEPECAM y tuve la gran alegría de entrar aquí a trabajar.

3. Pues no, a nivel básico, pero voy a ponerme enseguida, porque es muy importante.

4. Lo más complicado, y en lo que me esfuerzo más, es en poner adecuadamente la escalera al avión. Hay que ser muy preciso. Del resto de cosas, no veo nada difícil, todo es cuestión de práctica.

5. Creo que sí. De hecho, ya ha ayudado creando tantos puestos de trabajo.

6. Que hagan todos los cursos posibles porque realmente se puede trabajar aquí y trabajar en este aeropuerto es un auténtico lujo.



## Sergio Campos Fernández

26 años. Natural de Badajoz

Facturación, embarque e información

**"Este aeropuerto va a ser muy importante para la economía provincial"**

1. Si soy sincero, es un cúmulo de sentimientos, porque que mi primer trabajo serio sea en el primer aeropuerto privado de España es un privilegio, que me va permitir disfrutar de muchísimas experiencias nuevas. Estoy muy emocionado.

2. Como he dicho, éste es mi primer puesto de trabajo serio y duradero. Hice un curso en la fundación Virtus, en principio por encontrar un trabajo,, pero después esto te engancha. Tuve que pasar muchas pruebas, esperar entre cursos...si estoy aquí es porque realmente me gusta este mundo.

3. Tengo inglés de nivel medio, pero tengo previsto seguir formándome.

4. Pues creo que lo más difícil es tener un pasajero conflictivo. En un aeropuerto tienes que estar preparado para todo.

5. Seguro que sí, para toda Castilla-La Mancha. Además, supongo que se abrirán bolsas de trabajo, por lo que la creación de empleo va a ser permanente.

6. Pues les animaría a hacer un curso como el que yo hice, 'Curso de asistencia al pasajero', aunque no sea para este aeropuerto, porque mejora el curriculum y le permitirá trabajar en otros. Pero la verdad es que todas las cosas se consiguen poniendo empeño en ellas.



## Rubén Olvera Rodrigo

24 años. Es de Cádiz, y vive en Miguelturra

Halconero. Uno de los encargados de alejar las aves de la zona de vuelo

**"Tengo el privilegio de que mi trabajo es mi hobby"**



1. Es un privilegio, porque ya estaba un poco cansado de AE-NA, que juegan siempre con presupuestos a la baja, en un área en el que no se debe escatimar.

2. Pues vengo del aeropuerto de Palma de Mallorca y antes he estado en Lanzarote, Fuerteventura y Málaga. He sido siempre halconero, desde que tengo uso de razón, puesto que viene de familia.

3. Si te soy sincero, estoy fatal en idiomas, ¡aunque sé lo suficiente para hablar con 'Obama'! (uno de los 13 halcones que forman el equipo de centinelas).

4. Tengo el privilegio de que mi trabajo es mi hobby y me levanto cada día con muchas ganas de venir a trabajar. De hecho, me he venido a este trabajo con tres halcones míos.

5. Yo creo que sí, porque este aeropuerto tiene un potencial muy grande.

6. En mi campo, hay que nacer para ser halconero, es algo que se 'mama' desde pequeño y los halcones son más delicados que las personas. Pero, en cualquier caso, para conseguir un buen trabajo, que te guste, hay que currárselo.



## Ángel Moreno Turrillo

32 años. Ciudadrealeño que vive en Las Casas

Uno de los 17 bomberos que actualmente componen la plantilla

*"Tenemos que estar preparados para todo"*



1. Pues con este trabajo cumplo las expectativas por las que he trabajado durante mucho tiempo, pues me he estado preparando para bombero. Para mi es emocionante trabajar en un proyecto de esta envergadura. En este momento somos 5 bomberos por turno y somos 17 trabajando, aunque hay previsiones de ampliar nuestro equipo hasta 25.

2. Hice varios cursos del SEPECAM, aunque te das cuenta de que aprendes mucho más en el día a día que en los cursos.

3. Tengo un buen nivel de inglés.

4. Tenemos que estar preparados para todo, aunque hay cosas, catástrofes, que esperemos que nunca ocurran, para las que nunca nadie está preparado, pero estoy, como mis compañeros, dispuesto a asumir el reto.

5. Es una buena alternativa y creo que va a ser muy positivo para el crecimiento de nuestra provincia.

6. La formación es muy necesaria y también no perder la ilusión para llegar hasta las metas que te pongas.

## Cristina Márquez

36 años. Solanera y vive en Ciudad Real

Coordinadora de Operaciones del CESCO (Centro de Seguimiento y Comunicaciones del Aeropuerto, y auténtico 'corazón' del aeropuerto, desde el que se coordina la práctica totalidad de su actividad)

*"Nos dejamos la piel para que todo salga perfecto"*

1. Me encanta. Y es que no conocía este mundo, pero es increíble. De hecho, soy abogada, pero si hubiese conocido mejor este mundo antes, mi formación hubiera ido encaminada por la gestión aeronáutica.

2. Pues trabajaba en el Ministerio de Educación y Ciencia; nada que ver con esto, vamos. He recibido una formación muy completa en la Fundación Virtus que me han servido perfectamente para desempeñar mi puesto con solvencia.

3. Tengo un buen nivel de inglés, pero, por el momento no tengo previsto aprender más idiomas.

4. Yo creo que todos hemos estado un poco nerviosos durante los primeros días, es normal. Pero nos estamos dejando la piel para que todo salga a la perfección y que la gente hable maravillas de este aeropuerto. Todos estamos muy volcados.

5. Estoy segura de que va a ayudar a la provincia a llevar mejor la crisis, pues tiene un potencial enorme. en marzo ya volaremos las 24 horas y la actividad va a ser muy intensa. seguro.

6. Pues que en Puertollano tiene un curso de 'Gestión aeronáutica' y que lo aprovechen para formarse. La experiencia que pueden vivir después es increíble.



## Rubén Ramírez Cobo

28 años. Natural y residente en Ciudad Real  
Jefe de equipo de Seguridad

*"Trabajas en alerta permanente"*

1. Es muy emocionante. Siempre he tenido esperanzas de trabajar en un aeropuerto, porque es diferente.
2. Era guardia de seguridad en el Museo del Prado, pero viajar todos los días en AVE se había vuelto algo muy cansado para mí. Por eso envié mi currículum y me seleccionaron. Después he hecho diferentes cursos para ser especialista en seguridad aeroportuaria, pero dentro de mi empresa.
3. Pues tengo el nivel básico de inglés, pero ya me he puesto a mejorar mi nivel.
4. Controlar la seguridad en un aeropuerto es una labor complicada: puede haber anuncios de bomba, siniestros...Tenemos que estar preparados para todo, porque trabajas en alerta permanente, no te puedes relajar.
5. Estoy seguro de que va a ayudar mucho a la economía provincial, pues sólo con los puestos de trabajo directos que genera y los indirectos que creará va a tener una influencia muy destacada en nuestro desarrollo.
6. Pues que se anime a probar nuevas experiencias, aunque no a todo el mundo le gusta la seguridad. En cualquier caso, lo importante es que se esfuerce y luche por conseguir su meta.



## Javier Antón López

50 años. Residente en Madrid  
Controlador aéreo

*"Si cada uno hace bien su labor, el éxito está garantizado"*

1. Mi labor profesional no cambia por hacerla desde un aeropuerto privado, pues mi primera tarea es la de velar por la seguridad de las aeronaves. Sin embargo, no dejo de sentirme pionero en haber colaborado a la apertura de un aeropuerto privado. Además, me siento contagiado por el entusiasmo de todos los implicados en este proyecto y de una región ilusionada por crear riqueza y unirse al mundo a través de la aviación.
2. Trabajaba y sigo trabajando como controlador aéreo en AENA. Actualmente soy Jefe de Torre del aeropuerto de Cuatro Vientos, y he trabajado, entre otros sitios, en las torres de control de Barajas y Granada, sin olvidar que estuve como profesor/ instructor en la escuela de control aéreo durante 4 años.
3. Inglés y español, sin haber sido necesaria una formación específica, pues ya había ejercido previamente las habilitaciones necesarias para este aeropuerto, que son la de torre y aproximación convencional.
4. Sin lugar a dudas la enseñanza, por la responsabilidad añadida que tiene, habiendo colaborado al desarrollo de un proyecto de Escuela de Control, que hoy en día es una realidad, y que lo comenzamos con papel lápiz y un reglamento de la circulación aérea.
5. Que este aeropuerto va a ser fuente de riqueza, no tengo menor duda, aunque en aviación los tiempos suelen ser a medio y largo plazo, pero también estoy convencido que con la estación del AVE, la demanda se va a incrementar de manera notable.
6. Si cada uno, desde su lugar, hace su labor de manera impecable, sintiéndose parte de un equipo, el resultado final es de éxito garantizado.



# ilusión desde el cielo

## Los Reyes Magos trajeron



Melchor fue el primero en bajar del avión



El presidente del Aeropuerto Central, Juan Antonio León, recibe a los Reyes Magos



Juan Antonio León y Rosa Romero también piden sus regalos a los Reyes Magos

Miles de niños ciudadrealeños recibieron a los Reyes Magos a pie de pista en el Aeropuerto Central Ciudad Real, adelantándose así a la tradicional Cabalgata de ilusión que recorre las calles de la capital provincial cada día 5 de enero. Procedentes de Oriente, y tras realizar escala en Barcelona, Gaspar, Melchor y Baltasar llegaron a un aeropuerto repleto de niños y padres deseosos de ser los primeros en pedir sus regalos, antes de la mágica noche de Reyes.

De este modo, a las 16,15 horas, tomaba tierra en el aeropuerto el avión que traía a Sus Majestades, que fueron recibidos, como autoridades máximas que son para los más pequeños, por la alcaldesa capitalina, Rosa Romero, concejales del equipo de Gobierno, y autoridades del aeropuerto.

Los tres monarcas salieron del avión para encontrarse un espectáculo inesperado animado por las voces y coros de los más pequeños, muy preocupados por recordar a los tres visitantes de Oriente sus peticiones. La expectación fue tal que se formaron caravanas tanto para llegar hasta el aeropuerto como para salir de él tras la visita real.

El éxito de la convocatoria hará, sin duda, que los Reyes dejen sus tradicionales camellos y los cambien por el avión para llegar puntuales a su cita con los niños ciudadrealeños año tras año.



El Central se llenó de familias de Ciudad Real mientras los Reyes Magos hicieron felices a centenares de pequeños

# TRABAJAMOS PARA QUE TU EMPRESA AVANCE

Promoción Exterior - Vivero de Empresas - Formación  
Promoción Empresarial - Innovación - Creación de Empresas  
Información y Asesoramiento - Ventanilla Única Empresarial



**Cámara**  
Ciudad Real

C/ Lanza, 2 13004 CIUDAD REAL  
Tlf.: 926 27 44 44 Fax: 926 25 38 13  
[www.camaracr.org](http://www.camaracr.org) [info@camaracr.org](mailto:info@camaracr.org)