

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 generan 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.