



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,