

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.