

EL FUTURO AÉREO DE SABADELL ▷ SU SINGULARIDAD EN LA RED AEROPORTUARIA

La sociedad destinada a promocionar el Aeropuerto se creará antes del verano

La Generalitat defiende en la Cámara de Comercio una gestión ligada al territorio

El futuro del Aeropuerto de Sabadell vuelve a estar de actualidad. Se acerca una nueva gestión de la instalación y su actividad podría verse influenciada por las innovaciones tecnológicas del sector y el desarrollo de la red aeroportuaria.

JOSÉ FERNÁNDEZ

Oriol Balaguer, director general de Puertos, Aeropuertos y Costas, intervino ayer en el Cámara de Comercio de Sabadell en el marco del ciclo de conferencias Fórum Club de Empresas Siglo XXI, para hablar de la política aeronáutica y aeroportuaria de la Generalitat de Catalunya, con especial referencia al Aeropuerto de Sabadell como elemento que contribuye al desarrollo económico del territorio.

En su ponencia se refirió al Plan de Aeropuertos, Aeródromos y Helipuertos de Catalunya 2007 - 2012 y la nueva ley de Aeropuertos que prepara el Govern. Comentó que los anteproyectos de estos documentos ya han superado la fase de información pública y que en la actualidad se está en el proceso de analizar las alegaciones y sugerencias que se han presentado para mejorarlos. Afirmó que antes de las vacaciones de verano se presentarán conjuntamente en el Parlament de Catalunya para su debate y aprobación.

Asimismo, se refirió a la reciente creación de la empresa Aeroports Públics de Catalunya, a través de la cual la Generalitat cogestionará junto con las instituciones del territorio

DS

La nueva ley de Aeropuertos llegará al Parlament antes del verano

los aeropuertos y aeródromos de su competencia y, además, aquellos que le sean traspasados.

El mapa aeroportuario con el que trabaja de la Generalitat es el siguiente: existen tres aeropuertos dedicados al transporte de pasajeros gestionados por AENA y cuya gestión recla-



Oriol Balaguer, Antoni Maria Brunet, presidente de la Cámara de Comercio, y Pere Jordi Puig

ma el Govern (Barcelona, Reus y Girona); otros tres sobre los que la Generalitat tiene plenas competencias (Lleida-Alguairre, La Seu d'Urgell y Terres de l'Ebre). Éstos últimos están en proceso de construcción (Lleida), o bien de redefinición del papel que deben jugar en el futuro (La Seu).

En el apartado de «aeródromos» se incluye el de Sabadell, que lo gestiona AENA, junto con los de Igualada-Odena, Calaf-Sallaviera, Empuriabrava, La Cerdanya, Alfés y Sant Fruitós de Bages. El ente o consorcio que los gestionará, si el de Sabadell se traspasa a la Ge-

neralitat, corresponderá en un 51% a la Generalitat y el 49% restante a las instituciones del territorio.

Promocionar el Aeropuerto

Balaguer recordó que existe un acuerdo para crear a corto plazo, seguramente antes del verano, una sociedad para «promocionar» el Aeropuerto de Sabadell.

La misma la constituirán la Generalitat (51% del capital) a través de Aeroports Públics de Catalunya, el Ayuntamiento de Sabadell (19%), el Consell Comarcal del Vallès Occidental (10%), la Diputació de Bar-

celona (10%) y la Cámara de Comercio de Sabadell (10%). Cuando se materialice el traspaso de la instalación local a la Generalitat, la citada sociedad pasará a gestionar el Aeropuerto.

Al referirse al Aeropuerto de Sabadell, Balaguer ofreció las siguientes cifras, para resaltar la importancia que tiene y su «singularidad» en el conjunto de la red aeroportuaria de Catalunya.

Es un aeropuerto dedicado en exclusiva a la aviación general, que cuenta con 36 empresas y que al menos da trabajo a 380 personas. La factu-

ración global de las empresas locales ronda los 30 millones de euros al año.

Sabadell es el primer aeropuerto de Catalunya dedicado a la aviación general, el segundo de España y el decimoquinto del Estado en número de operaciones.

Aeropuerto 'empresarial'

En su intervención, Balaguer abordó la posible creación de un aeropuerto cerca del área metropolitana de Barcelona, que acoja, entre otras actividades, la aviación de negocios.

Lo definió como «aeropuerto empresarial», pues el término «aeropuerto corporativo» remite a las grandes multinacionales y en nuestro país lo que impera son las pequeñas y medianas empresas. Por el tipo de actividad que desarrollaría, su ubicación idónea debería estar relativamente cerca de Barcelona y de alguna autopista.

DS

Acoge 36 empresas, en las que trabajan 380 personas y que facturan 30 millones

No es fácil encontrar espacio suficiente para una nueva instalación de este tipo, cuya pista debería tener unos dos kilómetros de largo, apta para acoger aviones privados que puedan realizar vuelos transoceánicos.

Balaguer dijo que pronto recibirá un estudio encargado por su departamento a una consultora sobre los requerimientos que deberá tener este aeropuerto. Después, la Generalitat dará conocer el pliego de condiciones, a fin de recibir propuestas de los ayuntamientos interesados en acogerlo.

No obstante, sea cual sea el futuro de este aeropuerto empresarial, dijo que la red aeroportuaria catalana podrá acoger este tipo de vuelos, que protagonizan los jets y los nuevos pequeños reactores que empiezan a comercializarse.

En este sentido, afirmó que «Sabadell tendrá buenas oportunidades» para acoger vuelos privados de ejecutivos y empresarios gracias a su ubicación estratégica. Sin embargo, la longitud de la pista, 900 metros, limita seriamente la posibilidad de acoger muchos de los vuelos de jets que hoy día utilizan el aeropuerto de Barcelona ■

Abrir y cerrar la instalación todos los días del año con un horario fijo

Si los planes de la empresa Taxijet se cumplen, la próxima semana llegará a la instalación local el primer Eclipse 500 de esta empresa, que cuenta con dos hangares en el Aeropuerto de Sabadell.

Ayer, uno de sus directivos manifestó que han escogido Sabadell como centro de sus operaciones porque desean atraer clientes de las poblaciones cercanas a la instalación local.

El Eclipse 500 es el más pequeño de los nuevos jet muy ligeros, más conocidos por las siglas VLJ. Puede llevar a cuatro pasajeros y se estima que la hora de vuelo para cada pasajero no superará los 400 euros.

Sin embargo, el horario de operatividad del Aeropuerto es un serio obstáculo para

que los vuelos privados comerciales tengan una presencia estable, teniendo en cuenta que serán minoritarios.

El Aeropuerto deja de funcionar cuando se produce el ocaso, de forma que los meses de otoño e invierno disminuyen sus posibilidades de uso.

Vuelo visual nocturno

Para paliar este inconveniente, Carles Martí, presidente del Aero Club Barcelona Sabadell, se mostró partidario de que se autorice el vuelo visual nocturno, lo cual permitiría tener abierta la instalación más allá del ocaso.

De esta forma, el Aeropuerto dejaría de operar siempre a una hora fija, lo cual se percibe por las empresas aeronáuticas como

una ventaja pues, por poner un ejemplo, un ejecutivo alemán podría llegar a Sabadell una mañana de invierno y regresar a su país a últimas horas de la tarde.

Su avión despegaría en la modalidad de vuelo visual nocturno, para pasar minutos después al vuelo instrumental, sujeto al control aéreo nacional e internacional. La previsión de vuelos superado el ocaso se prevé que sería mínima, pero daría un valor añadido a la instalación.

Tal vez, en relación con ésta y otras cuestiones que aún están en el aire, Oriol Balaguer dijo, en referencia a la instalación local que «queremos ir más lejos, pero eso no quiere decir más cantidad [de vuelos], sino más calidad».