



El aeropuerto de Teruel se ha convertido en uno de los mayores aparcamientos y centros de reciclaje de aviones del mundo.

El boom inversor en ladrillo ha dejado en nuestro país un reguero de infraestructuras que hoy están infrautilizadas, cuando no directamente muertas, y cuyo coste de mantenimiento se acerca al 1% de su coste total de ejecución. Por eso, y recién celebradas las elecciones, han arreciado las voces que piden al futuro Gobierno la elaboración de un plan para revitalizarlas o, en su caso,

desmantelarlas. Las ingenierías proponen estudios por menorizados caso a caso y algunos partidos y CC AA tienen incluso propuestas concretas, como cementerios para aviones, escuelas de pilotos o aprovechamiento de vías férreas abandonadas para el transporte de mercancías. Una segunda vida que, aunque ya hay algún caso de éxito, se antoja complicada de alcanzar.

### Partidos, ingenieros y CC AA proponen cementerios de aviones, escuelas de pilotos o vías férreas para mercancías

## Se busca segunda vida para infraestructuras muertas

■ **Nuria Díaz**

La patronal de ingeniería **Fidex**, que agrupa a nueve de las mayores empresas del sector en España, levantaba la liebre y unos días antes de las elecciones reclamaba al futuro Gobierno un plan de estudio de todas las grandes infraestructuras levantadas en la época del boom constructor y que actualmente se encuentran infrautilizadas, generando unos costes de mantenimiento más que innecesarios. Su **director general, Fernando Arguello**, explica a El Nuevo Lunes que lo que lo que proponen es que se utilice a las empresas de ingeniería para analizar en profundidad cada caso e, informe técnico en mano y sin contaminaciones políticas, encontrar la manera de reutilizar las infraestructuras sin uso. "Sin un estudio serio corremos el riesgo de reutilizar las infraestructuras en fines que tampoco sean rentables". La patronal añade que mantener aeropuertos sin aviones o carreteras sin tráfico conlleva cada año en mantenimiento cerca del 1% del coste total de ejecución de la obra, lo que supone un "gasto público a fondo perdido". Esta propuesta forma parte del programa electoral elaborado por Fidex con motivo de las elecciones generales, "con el objetivo de sentar las bases en materia de ingeniería civil en España a veinte años con una visión largoplacista y haciendo prevalecer los criterios técnicos sobre los políticos y las necesidades reales de cada comunidad" explican.

Durante la campaña algunos partidos también han hecho propuestas en este sentido. **Ciudadanos**, por

ejemplo, plantea en materia de infraestructuras racionalizar la red aeroportuaria, definir cuáles son los aeropuertos estratégicos, y para los que no lo sean buscar soluciones rentables, que podrían pasar por acuerdos con CCAA, Cámaras de Comercio, asociaciones de hoteleros, etc. Su **portavoz en Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Juan Rubio**, señalaba a este periódico que "estamos ya hablando con aerolíneas, patronales de pilotos... para ver la posibilidad de convertir alguno de estos aeródromos infrautilizados o sin uso en el mayor centro de forma-

**En Teruel, la antigua base aérea de Caudé se ha convertido en uno de los aparcamientos y desguaces de aviones más grande del mundo. Reciclan alrededor de 50 aviones por año**

ción de pilotos de Europa"-señala. "Hay otras posibilidades, como ubicaciones para cementerios de aviones. España, podría jugar un papel determinante en este negocio al alza, por la cercanía de África".

De hecho, existe ya un ejemplo de otros usos rentables. En Teruel, la antigua base aérea de Caudé se ha convertido en uno de los aparcamientos y desguaces de aviones más grande del mundo. Reciclan alrededor de 50 aviones por año. El aeródromo, libre de pasajeros y de carga, cuenta con la empresa **Tarmac Aragón**, filial de Tarmac Aeronave, sociedad francesa participada por Airbus. Junto a Tarmac (en la que participan Airbus, Sita France, Snecma y Equip'Aero) desarrollan su actividad en el Aeropuerto la empresa de helicópteros Inaer, que presta el servicio medicalizado del 112 del Gobierno de Aragón de forma permanente en el Aeropuerto. También tiene presentica Booster Space Industries.

"El aeropuerto de Teruel es idóneo para el almacenamiento de este tipo de aeronaves por su climatología, con casi 250 días soleados al año"-explican fuentes del sector. La empresa Airbus, uno de los principales fabricantes de aviones en el mundo, utiliza por ejemplo estos hangares para almacenar aviones nuevos, recién construidos. Según datos del aeropuerto, a finales de octubre, su ocupación se situaba en niveles récord. Más de 70 aviones descansan sobre su campa de estacionamiento y con movimientos también de helicópteros, avia-

**La Comunidad de Madrid estaría en negociaciones para comprar la autopista MP-203, una carretera, de 12,5 kilómetros a la que le faltan 300 metros, que lleva ocho años abandonada**

ción general y proyectos de investigación y desarrollo. Sus instalaciones permiten albergar más de 225 aeronaves sin tener que volar lo que le convierte en un serio competidor para infraestructuras similares existentes en Estados Unidos. A su favor: es más barato. "Con 340 hectáreas, este es el mayor aeropuerto de estacionamiento que existe en Europa", explica **Alejandro Ibrahim**, el director general de la instalación, quien reconoce que su competencia más directa se encuentra en Estados Unidos. De acuerdo con las previsiones de la compañía, el reciclaje y mantenimiento de aviones supondrá alrededor del 30% de su actividad, mientras que el 70% restante se centrará en el estacionamiento.

En otras comunidades buscan también alternativas. Hace solo unas semanas, el Gobierno valenciano del socialista **Ximo Puig**, anunciaba su intención de dar un impulso a la zona logística del aeropuerto de Castellón, el aeródromo convertido ya en símbolo de las inversiones desmedidas en infraestructuras en la etapa del boom del ladrillo. Ahora, el Consell espera atraer inversores para el medio millón de metros ya adquirido y generar empleo.

#### Logística en Castellón

**Aerocas**, la sociedad pública propietaria del aeropuerto de Castellón no ha querido entrar en detalles, pero fuentes del sector explican que es probable que se refieran a la posibilidad de que el aeropuerto también se abra al transporte de mercancías. El jefe del Consell se mostró convencido de que "el futuro de la comarca pasa por el desarrollo de esos terrenos adquiridos en su momento por la Diputación de Castellón y que fueron cedidos a Aerocas para que se pongan en valor y se movilicen esos recursos para intentar captar inversiones que generen empleos y compañías que operen allí". La Diputación es la propietaria del suelo, que expropió en 2002 a precio de rústico para luego cederlo a la sociedad pública Aerocas por un periodo de 90 años. Ese suelo es el que ahora quiere aprovechar la Generalitat Valenciana para desarrollar industrialmente la comarca. Los terrenos, anexos al aeropuerto y a su pista de aterrizaje, suman una superficie de 53,29 hectáreas y están perfectamente definidos en el Plan Director del Aeropuerto de Castellón.

Fuentes del sector explican que habría que buscar usos para muchos más. Por ejemplo, el aeropuerto de Córdoba es, para el Tribunal de Cuentas de la UE, el mejor ejemplo del derroche de fondos comunitarios en infraestructura aeroportuaria. Ante la ausencia de tráfico de pasajeros y el escaso apetito de las aerolíneas comerciales por hacer uso de sus instalaciones, en la actualidad el uso de este aeropuerto se destina, en exclusiva, a aviones privados, gubernamentales y de recreo.

Si bien algunos aeropuertos parecen el ejemplo más claro de infraestructura muerta, lo cierto es que también hay carreteras a ninguna parte. Hace solo unos días se conocía que la **Comunidad de Madrid** podría estar en negociaciones para comprar la **autopista MP-203**. Esta carretera, de 12,5 kilómetros a la que le faltan 300 metros, lleva ocho años abandonada. Pertenece a **Cintra**, una filial de Ferrovial que invirtió en ella 70 millones de euros. Las trabas técnicas forzaron a la empresa a dejar el proyecto. Cifuentes se ofrece ahora a recuperarla para descongestionar el tráfico en la A-2 entre Alcalá de Henares y Madrid. El Gobierno regional pide a la concesionaria una quita y un plan de pago a plazos.

### Kilómetros de vías sin tren

■ El ferrocarril tampoco se libra. Junto a aeropuertos sin aviones y carreteras sin coches, también hay un apartado no menos importante de vías sin trenes. Dejando aparte el tema de las de estaciones faraónicas para el **AVE**, algunas sin apenas tránsito en capitales de

provincia que por sus dimensiones aportan pocos pasajeros, en España ya existían desde hace más de veinte años casi 8.000 kilómetros de vías que ya no tiene servicio de trenes, o que nunca llegaron a tenerlo por quedar inconclusas las obras de construcción.

Para muchas de ellas, se pusieron en funcionamiento las denominadas 'Vías Verdes férreas', dedicadas al ecoturismo y al deporte, que lo cierto es que han tenido bastante éxito. Pero algunas fuentes del sector explican que es un potencial, con el que

se podría hacer aún más. Un ejemplo; arovechar las vías que han quedado infrautilizadas con la incorporación de los trenes de alta velocidad para el más que necesario transporte de mercancías en nuestro país, una baza que no acabamos de explotar.