

La Diputación foral ha gastado 20 de los 25 millones de pesetas designados para la promoción del aeropuerto de Foronda en la elaboración, primero, de planes de reactivación, y luego, de viabilidad de una compañía de tercer nivel o regional que opere desde Alava. A pesar de que las conclusiones del último informe, el de la empresa Sánchez Blanco, dan a corto plazo escasa rentabilidad a cualquier empeño semejante, la Diputación proseguirá el camino abierto y se pondrá en contacto con compañías europeas rentables, con los ojos puestos en el futuro despegue del aeropuerto, algo que no acaba de verse claro en el horizonte de los próximos años.



La Diputación asegura que seguirá promocionando y defendiendo el aeropuerto de Vitoria.

Julio Herrero, diputado de Transportes, niega que se haya «tirado el dinero» y anuncia que su departamento proseguirá la política de promoción y defensa del aeropuerto

La Diputación ha pagado 20 millones por saber que aún no es viable una compañía aérea regional en Foronda

P. Góngora

A pesar del escaso optimismo de las conclusiones del último informe, el de la empresa Sánchez Blanco, que ha costado, de momento, 9 millones de pesetas, el diputado foral del departamento de Obras Públicas y Transportes, Julio Herrero, sostiene que en el Palacio de la Provincia nadie tiene la sensación de haber tirado el dinero alegremente para justificar de cara a la opinión pública que no se olvida a Foronda. A juicio del diputado, en el campo de la promoción del «mejor aeropuerto del Norte de España», como gusta calificarlo en algunos círculos, no ha habido actuaciones dispersas ni oscuras. «Toda la actividad desarrollada ha tenido su lógica y ha cubierto los plazos correspondientes. Aunque a tenor de los resultados alguien puede llegar a pensar que no se ha sacado nada de provecho, hay que indicar que eso no es cierto. El dinero no se ha tirado», manifiesta Julio Herrero que fue junto al actual director de área de Economía, Luis de Juana, artífice en la construcción del aeropuerto.

Los primeros 11 millones gastados por la Diputación en reactivar Foronda fueron a parar a un promotor boliviano, Bernardo Prado, que venía respaldado por la asociación de empresas Cicerone-Avmark. A mediados de 1986 se contrató durante seis meses a este asesor después de un intrincado camino para encontrar a alguien que durante un año estuviera disponible para estudiar y ejecutar acciones de promoción para aumentar el tráfico en el aeropuerto, el último fin que se persigue.

Durante los seis meses de presencia en Vitoria, Bernardo Prado realizó diversas gestiones de promoción sin resultados visibles y realizó un breve informe en el que se indicaba que para asegurar la actividad del aeropuerto se debía estudiar la creación de una compañía aérea regional, dado que Iberia no tenía intención de incrementar sus servicios. En definitiva, se proponía un estudio de viabilidad de esta compañía y Cicerone-Avmark ofreció sus servicios para elaborarlo. La Diputación prefirió abrir el abanico de ofertas a otras empresas asesoras que aseguraran más independencia y se adjudicó a Sánchez Blanco Asociados, de Madrid.

Informe 'Sánchez Blanco'

En la actualidad, el estudio está prácticamente terminado y se han hecho varias entregas de algunas partes. La primera analiza la situación de los aeropuertos, su tráfico en el País Vasco relacionado con su economía y población. En la segunda parte se extiende al marco normativo y a la legislación comparada. Se deduce en esta parte del estudio que una compañía de vuelos de tercer nivel puede establecerse en España, aunque sería preciso acudir a un concurso público en el que las compañías bandera podrían bloquearla. Es una de las razones por la que se considera que una compañía de tercer nivel requiere la participación de Iberia y Aviaco.

El estudio analiza el tráfico que puede generarse por aplicación de situaciones hipotéticas como la incorporación de un nuevo destino nacional o tres

internacionales. Ello supondría el abandono de Iberia y Aviaco de Foronda, algo poco probable y en todo caso negociable. También se establece un modelo de compañía con 63 personas, dos aviones modelo ATR-42, de 50 pasajeros, turbopropulsados de última generación con un precio de 7,5 millones de dólares -847 millones de pesetas al cambio actual-. La inviabilidad del proyecto tiene mucho que ver con los enormes costos de financiación y amortización, que suponen casi la mitad de los costos de explotación, lo que obliga a considerar fórmulas de alquiler o 'leasing'. De los análisis financieros se deduce que con las tarifas actuales, los vuelos nacionales son deficitarios y rentables los internacionales. A pesar de todo, no se produce la compensación de costos. El informe indica casi de pasada que la compañía debiera operar con un capital social de 200 millones de pesetas, pero no queda suficientemente justificada su cuantía.

En resumen, el informe Sánchez Blanco afirma que la creación de una compañía de tercer nivel que opere desde Foronda es jurídicamente posible, aunque para su operatividad debe conciliar sus intereses con los de la compañía bandera española. Es razonable, según el informe, esperar que a corto plazo, la legislación española para los vuelos regionales se adapte a la legislación comunitaria para vuelos intrarregionales, en fase de adaptación a la llamada 'desregulación' o liberalización del transporte aéreo. En tanto no suceda esto, a los niveles tarifarios actuales es difícil que la compañía de tercer nivel a establecer en Foronda pueda obtener una rentabilidad económica atractiva.