

Teruel existe y tiene el mayor parking europeo de aviones

- El aeropuerto de Teruel, el mayor centro de estacionamiento de aeronaves de Europa, proyecta una millonaria ampliación y albergará la carrera espacial de PLD y Sceye



Vista exterior del aeropuerto de Teruel a finales de diciembre de 2023.

Un artículo de
Marcos Calvo

Zaragoza 07 de abril del 2024 a las 06:50. Actualizada 08 de abril del 2024 a las 10:13



Jumbo fue un elefante colosal que dejó ojipláticos a los vecinos de Londres cuando el zoológico de la ciudad lo paseó por sus calles en 1865. Tanto o más sorprendidos quedaron los vecinos de Caudé, un pequeño municipio ubicado a apenas 15 minutos de [Teruel](#), **cuando el 6 de agosto de 2013 otro Jumbo aterrizó junto al pueblo en las antiguas instalaciones del polígono de tiro militar**. Era la primera operación con un avión de grandes dimensiones -esos de doble pasillo capaces de cruzar el charco- que albergaba el entonces recién inaugurado aeropuerto de Teruel.

El Boeing 747-400 (un modelo bautizado con el nombre del elefante al ser el comercial más grande del mundo hasta la llegada del Airbus A-380) procedente de Fráncfort tomó tierra en una pista de 2,8 kilómetros rodeada por una granja, un viejo camino que enlaza con la fábrica maderera de Finsa en Cella y un vasto páramo en medio de la nada. Fue el aterrizaje iniciático de un polémico proyecto que se ha convertido en el mayor aparcamiento de aviones de Europa y el lugar al que las compañías aéreas envían sus aeronaves para ser revisadas, reparadas y puestas a punto... o desmanteladas cuando su vida útil toca a término.

Más de una década después de aquel simbólico aterrizaje, **la Plataforma Aeroportuaria de Teruel (Plata) es un referente europeo en el mundo de los aeropuertos industriales y prácticamente el único caso de éxito entre la burbuja de los aeropuertos secundarios de España**, que tuvo estrepitosos fracasos en Castellón, Ciudad Real y Huesca.

Tras Barajas, El Prat y Palma

El aeródromo ha consolidado la actividad industrial de la mano de su motor, Tarmac Aeroespace, y está inmerso en la ampliación de sus instalaciones tras rozar el lleno con el frenazo de la aviación durante la pandemia: **alcanzará las 550 hectáreas cuando esté lista su quinta campa, por lo que será el cuarto aeropuerto de España en superficie, solo por detrás de Barajas, El Prat y Palma.** La operación le permitirá aumentar su capacidad como dormitorio de las 130 aeronaves a casi 400 en 2027 al tiempo que nuevos proyectos se asientan en el extenso páramo de Caudé para ensayar lanzamientos de cohetes espaciales (PLD Space, diseñadora del Miura), acoger vuelos de drones en vertipuertos (Delsat) o levantar un hangar donde se fabricarán dirigibles estratosféricos (Sceye y Elson). Cuando se consoliden las inversiones, alcanzará los 900 empleos directos y los 2.000 indirectos.

Es habitual ver a operarios rondando naves de Lufthansa, British Airways y Etihad que dormitan junto a la carretera comarcal, aunque los trabajos intensivos están en los distintos hangares que se distribuyen por el aeródromo. **Impresiona uno de reciente construcción, que tiene capacidad para dos Airbus A-380, el gigante de hoy en día. Pero ¿qué se hace en realidad en el aeropuerto?** "Empezamos con una actividad muy concreta, el desmantelamiento de aviones, y fuimos descubriendo la oportunidad de diversificar los trabajos. Llegaremos incluso a la fabricación de dirigibles en un nuevo hangar, por lo que vamos a acoger el diseño, la reparación, el mantenimiento, el desmantelamiento, el reciclaje y la pintura de aeromodelos. No hay ningún aeropuerto que haga lo mismo que nosotros, pues trabajamos en el ciclo completo de la vida útil", explica Alejandro Ibrahim, director general del Aeropuerto de Teruel y presidente del Clúster de Aeronáutica, Aeroespacial y Defensa de Aragón.

Nacido en Las Palmas de Gran Canaria en 1965, **Ibrahim llegó a las recónditas tierras de Teruel justo antes del primer gran aterrizaje. Se enteró por la prensa de que se buscaba un gerente para un nuevo aeropuerto y se presentó.** Ganó la plaza, viajó a las instalaciones y descubrió que allí no había nada. ¿Nada? «Unas condiciones excepcionales para la aeronáutica, con un clima muy seco y espacio aéreo libre. Y somos el paradigma de la España vacía: si necesitamos expandirnos, nunca tendremos problema, y eso, el espacio, es una ventaja sobre las plataformas que nos quieren copiar y que no pueden porque carecen de sitio donde hacerlo».

El Consorcio del Aeropuerto de Teruel, que gestiona la infraestructura, es una entidad pública participada al 60% por el Gobierno de Aragón y al 40% por el ayuntamiento de la ciudad. **Fue el ejecutivo del socialista Marcelino Iglesias el que impulsó un aeródromo de uso industrial en lo que hasta entonces había sido un polígono de tiro con una inversión inicial que superó los 40 millones de euros.** Para 2030, sumará otros 60 millones en inversiones propias, dado que todo es público y las empresas concursan para llevarse concesiones por largos periodos de tiempo.

En origen, la empresa que lanzó la idea del aeropuerto industrial fue el grupo Industrias López Soriano, especializado en tratamiento de chatarra, pero la crisis financiera y el miedo a endeudarse dieron al traste con sus intenciones. En esas llegó Tarmac, **una filial francesa de la multinacional aeronáutica Airbus, que se hizo en 2013 con la concesión del primer hangar y del uso de la campa durante 25 años para dedicarse a labores de estacionamiento, conservación y desmantelamiento.**

Apuesta segura

"El Gobierno de Aragón nos encomendó encontrar un cliente que trajera los primeros clientes y empezamos a viajar por todas las ferias. Cuando le contamos el proyecto al CEO de Tarmac, que era una empresa nacida en 2009 que acababa de invertir en Tarbes (Lourdes), no se creía que tuviera unas instalaciones 10 veces más grandes y que no requieran inversión porque ya estaban hechas al otro lado del Pirineo. Se dio cuenta de que el que apostara por Teruel tenía ganada la partida", recuerda José Moliner, director de atracción extranjera de la sociedad pública Aragón Exterior entre 2008 y 2012. **"En aquellos años, después de la crisis, nos dijeron muchas veces que era una locura, pero había que ser muy valiente"**, dice Moliner, al que Tarmac fichó después como director de la compañía en Teruel desde el inicio de operaciones hasta 2018.

Más tarde aterrizaron en las instalaciones de Caudé nuevos pobladores. **Es el caso de la reciente llegada de International Aerospace Coatings (IAC), que acaba de inaugurar su hangar de pintura de aeronaves y terminó de finiquitar su primer avión,** un Airbus A-350, a principios de marzo. "Es como una cabina de pintura de un coche, pero a la bestia: tenemos 6.000 metros cuadrados de superficie y 30 metros de altura. Se tarda unas 3.000 horas, unos 15 días, y suele hacerse por cambios en la propiedad del avión, campañas publicitarias o porque la vida útil de la pintura llega a su fin, normalmente a los cinco años", señala Pedro Antonio Jaray, el director general de IAC Spain y alcalde de Tarazona.

Carrera espacial

Con todo, el aeródromo quería volar más alto. **Y apostó por el espacio. En 2011, una start-up ilicitana que soñaba con lanzar cohetes espaciales afincó en Teruel un banco de pruebas.** El año pasado logró lanzar el Miura-1 y ahora desarrolla el Miura-5, el primer lanzador de satélites orbital español, e invertirá siete millones de euros en Teruel tras hacerse con 40 millones del Perte aeroespacial.

Además, hace apenas un mes comenzó la licitación de un nuevo contrato para la mayor inversión pública en el aeropuerto hasta la fecha. **Con 30 millones de euros, el consorcio construirá un enorme hangar de casi 60 metros de alto -el más alto del país- donde se fabricarán zepelines que vuelan a 20 kilómetros de altura (por la estratosfera) de la empresa Sceye,** que anunció sus intenciones de desembarcar en la plataforma en 2022. Antes llegó Elson, una compañía que lleva desde 2014 instalada en el aeródromo y que también trabaja con la logística de las plataformas de estación de gran altitud o HAPS, por sus siglas en inglés.

Pocos de los que estuvieron inmersos en el proyecto original del aeropuerto previeron el éxito incontestable de un espacio único en Europa ubicado en el epicentro de la España vaciada. **El día en el que el primer Jumbo aterrizó en Teruel, propiedad de la compañía holandesa Martinair, sonrieron aliviados.** Sin embargo, un mes antes, cuando los dirigentes de la aerolínea viajaron a Teruel para hacer las comprobaciones in situ todo estuvo a punto de truncarse.

La delegación del consorcio los convocó en la plaza del Torico un lunes de principios de julio. No recordaban que por aquellas fechas la ciudad estaba de fiestas de la Vaquilla. Cuando llegaron al encuentro, un toro ensogado pasó a escasos metros de los holandeses y se perdieron entre la multitud. **"Pensábamos que lo habíamos echado todo a perder porque en estas cosas hay que causar buena impresión... ¡Pero les encantó!",** recuerda uno de los presentes. El resto es historia de Teruel.