Juan Crespo

Ingeniero técnico industrial y director del Aeropuerto de Sabadell

"Un aeropuerto eficiente, sostenible y con un alto nivel de calidad es lo que nos tiene que definir"

Joan Carles Ambrojo

Juan Crespo es ingeniero técnico industrial e ingeniero en organización industrial por la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC). También ha realizado el Máster en Gestión y Dirección Aeroportuaria y Aeronáutica del Aeronautical Business School. Desde el pasado 15 de septiembre, es director del Aeropuerto de Sabadell. Anteriormente desempeñó funciones como ejecutivo de servicio en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat desde marzo de 2012 hasta junio de este año. En 2001 se incorporó a Aena en el Departamento de Ingeniería y Mantenimiento de la infraestructura barcelonesa, donde realizaba gestiones relacionadas con el área de energía y balizamiento. Su vocación es la gestión aeroportuaria.

Juan Crespo.

Ha evolucionado desde la ingeniería técnica industrial a la dirección de aeropuertos, una trayectoria profesional poco común.

Inicié mi formación en el aspecto técnico con una ingeniería y la complementé con la Ingeniería de Organización Industrial, enfocando mi futuro al ámbito de la gestión. Dicha formación me ha permitido ir asumiendo responsabilidades en Aena como la de ejecutivo de Servicio y posteriormente la dirección de aeropuerto.

¿Cómo fueron sus inicios en Aena y qué formación complementaria ha realizado?

Mi primer puesto en Aena fue el de técnico de mantenimiento aeroportuario. Lo compaginaba con mis estudios de ingeniería. Aena es una compañía que vela por la formación específica de sus empleados, por lo que en función de la responsabilidad que he asumido, he recibido la formación adecuada.

En Aena ha desempeñado funciones muy distintas. ¿Cómo ha vivido profesionalmente tan diferentes cometidos? ¿Cuáles son las situaciones más complejas experimentadas durante su actividad aeroportuaria?

Me siento muy agradecido por la oportunidad de progresar que me ha ofrecido mi compañía. Con cada cambio, la motivación era mayor, por lo que ha sido muy enriquecedor haber podido desempeñar mi labor en áreas completamente distintas. Como *etapa compleja* no puedo clasificar ninguna dentro de Aena ya que, como he mencionado anteriormente, me siento muy agradecido y satisfecho con el trabajo realizado, la formación recibida y la trayectoria lograda.

¿Los ingenieros técnicos industriales tienen en la actualidad mayor cabida en el sector aeroportuario o es un mercado laboral de menor importancia?

Un aeropuerto es una infraestructura multidisciplinar, por lo que no considero que sea un mercado laboral de menor importancia para este tipo de profesionales.

¿Qué es un director de aeropuerto? ¿Cuál es el perfil profesional más adecuado? ¿Qué valores de los ingenieros técnicos industriales son más útiles para el desempeño de su cargo?

El director de aeropuerto asume la máxi-

ma responsabilidad de la gestión y operativa de la infraestructura, en todos sus niveles. Considero que para dirigir un aeropuerto es imprescindible una buena capacidad de gestión, así como una implicación total para lograr objetivos. Es muy importante contar con equipos formados y motivados. La parte técnica tiene un gran peso en una infraestructura de esta naturaleza con instalaciones de todo tipo.

¿Cómo es un día de trabajo y qué decisiones debe tomar?
Cada día es imprevisible y las decisiones que tomo intento consensuarlas, en función de su naturaleza o implicación, con los responsables departamentales del aeropuerto o de mi compañía.

Su nombramiento para el aeropuerto de Sabadell es reciente. El plan director iniciado en 2016 tiene como objetivo su remodelación y modernizar su equipamiento. ¿Qué actuaciones se plantea realizar, teniendo en cuenta que el aeropuerto de Sabadell es la segunda infraestructura catalana en número de operaciones?
Estamos trabajando para progresar en todos los ámbitos. Fíjese que en lo que va de año, el aeródromo ha registrado un aumento considerable respecto al mismo periodo de tiempo de 2016. Por otro lado, se ha incrementado la actividad de las escuelas, más particulares salen a volar, etc.

¿Cuáles son sus prioridades? ¿Calidad de los servicios, seguridad, rentabilidad, eficiencia, fiabilidad?
La seguridad operacional es el principal objetivo. Un aeropuerto eficiente, sostenible y con un alto nivel de calidad es lo que nos tiene que definir.

El AVE ha afectado el escenario del transporte. ¿Cuáles son los retos y asignaturas pendientes que debe afrontar el sector aeroportuario español?
El sector tiene un gran potencial futuro porque el transporte aéreo es un valor en permanente revisión que cumple con todas las garantías exigidas.

¿Y qué papel tiene el primer aeroclub de España, el Aeroclub Barcelona-Sabadell?
Es un cliente muy importante dentro del Aeropuerto de Sabadell. Colaboramos en diferentes aspectos enriquecedores para ambas partes.

Cada vez más, los aeropuertos dependen de las nuevas tecnologías, que proporcionan grandes oportunidades, pero también representan grandes riesgos. ¿Cuáles son las innovaciones más positivas que existen en el entorno aeroportuario y cómo se pueden evitar los peligros?
Insisto en que es imprescindible un análisis de puntos fuertes y débiles a la hora de tomar decisiones e implementar nuevos sistemas, pero gracias a esas nuevas tecnologías nos mantenemos pioneros dentro de la industria y mantenemos estándares altos de calidad.

Fernando Echegaray, también ingeniero técnico industrial, fue director del aeropuerto de El Prat y responsable de la Dirección de Red de Aeropuertos de Aena. Ahora es el director de Aéroports de Paris. ¿Cuál es su meta profesional?
Mi principal objetivo, en el que centro todos mis esfuerzos, es realizar una buena labor en el Aeropuerto de Sabadell.

Dilatada historia

Barcelona, 1910. Se celebra el primer vuelo con motor. En Sabadell se despierta el entusiasmo y diversos aficionados de esta ciudad catalana organizan una exposición aeronáutica. El alcalde de Sabadell solicita a la Asociación de Locomoción Aérea (ALA) que visite la ciudad para ubicar en ella un aeródromo. El proyecto no pasa de ahí. En 1919, se produce la primera operación de un avión en Sabadell: un aterrizaje de emergencia. Entre 1925 y 1927, se construye el primer campo de vuelo, al nordeste de la urbe. Comienzan a utilizarlo el piloto Joan Bonamusa con su biplano Harriot y entusiastas del vuelo sin motor. El 2 de agosto de 1931, con motivo de la fiesta mayor, se celebra el primer festival aéreo en el Camp N'Oriac. Un grupo de apasionados forman el Aeroclub de Sabadell del Vallés; su primer presidente, Antonio Campmajó, acomete el viejo proyecto de un nuevo campo de aviación de mayores dimensiones. El alcalde Salvador Ribé lo impulsa y, en 1932, ofrece al Ministerio de la Guerra los terrenos necesarios para establecer un campo de aviación. En 1933, con la autorización gubernamental bajo el brazo, el comandante de Ingenieros Miguel Ramírez de Cartagena diseña el proyecto técnico. Tras explanar y nivelar el terreno, se celebra un gran festival aéreo, organizado por el Aeroclub de Sabadell.

El 1 de agosto de 1934, se inaugura oficialmente el aeródromo de Sabadell para usos militares y de aviación civil. Entre los días 12 y 19 de agosto, 36 aparatos participan en la III Semana de vuelo sin motor, organizada por la Federación Catalana de Vela. Comenzada la guerra civil, se instalan en Sabadell los talleres de la Aeronáutica Naval, en los que se terminan de construir los primeros 230 aviones Polikarpov I-15 de una serie de 300. Los restantes aparatos se terminan en la posguerra. En esas instalaciones también se revisan y reparan los I-15 del Ejército del Aire hasta la década de 1950.

En 1949, celebra el Festival Aéreo Internacional. En 1953, la instalación del Aeroclub Barcelona-Sabadell, fruto de la fusión de los aeroclubes de ambas ciudades, genera una mayor actividad aeronáutica. En 1954, el Ministerio del Aire acepta oficialmente la cesión del aeródromo, con una extensión de 76 hectáreas. El campo está destinado inicialmente a la aviación militar. Para este fin se habían construido dos hangares, un taller de reparaciones, almacenes, depósitos de combustible, alojamientos para los oficiales y la tropa, así como un edificio principal en el que estaba situada también la torre de control.

En 1963, se establecen las servidumbres aeronáuticas, modificadas al año siguiente con la puesta en servicio de la pista 12-30. En enero de 1979, se abre al tráfico aéreo nacional e internacional.