

Los empresarios reactivan la opción de ampliar el aeropuerto sobre el mar

FemCat quiere que los vuelos de carga ganen protagonismo en El Prat

RAMON AYMERICH
Barcelona

La certeza de que las ampliaciones previstas para el aeropuerto de El Prat no van a estar a la altura del potencial de esta infraestructura, ha llevado a las entidades empresariales catalanas a replantearse los planes previstos para su inmediato futuro. Si el martes fue la Cambra de Comerç de Barcelona la que planteó la necesidad de construir una cuarta pista que permita el incremento del número de vuelos, ahora es la fundación FemCat la que ha relanzado la opción de ampliar el aeropuerto de El Prat sobre el mar, de manera que le permita ganar en dimensión.

Para ello, FemCat, la fundación que preside Joaquim Boixareu, se ha desplazado hasta Hong Kong para conocer de primera mano cómo se construyó el aeropuerto de Check Lap Tok, ganado al mar en 1998 y modelo para posteriores ampliaciones. “Nuestro objetivo es situar la ampliación en una perspectiva a largo plazo y en el contexto de un negocio, el aéreo, que se multiplicará por dos en los próximos diez años”, explica Boixareu. Y añade: “Todas las proyecciones para los próximos veinticinco años apuntan a un tráfico de entre 50 y 75 millones de pasajeros. Pero si el aeropuerto pudiera promocionarse de forma correcta en el exterior, estas cifras estarían muy por encima”.

El punto de partida de FemCat es el de un aeropuerto que crece muy por debajo de sus expectativas. “Barcelona es de las pocas ciudades del mundo en las que puerto y aeropuerto están tan próximos, lo que garantiza importantes sinergias. Barcelona tiene el segundo puerto del mundo en cruceros. Sólo con eso se garantiza un incremento de pasajeros brutal en el futuro”, explica Juan Antonio de Andrés, ingeniero aeroportuario, consultor con larga experiencia en Aena y autor del informe. “Si el aeropuerto de Barcelona tuviera las infraestructuras adecuadas, se podrían alcan-

La ampliación permitiría ganar 1.000 ha, con capacidad para alcanzar los 100 millones de pasajeros al año en el 2020



LA VANGUARDIA

zar con facilidad los 100 millones de pasajeros en el año 2020. Sólo hace falta adecuar la oferta”.

En estos momentos, Barcelona ocupa el noveno lugar en el ranking de aeropuertos europeos en número de pasajeros, con 33 millones de pasajeros e incrementos anuales que han estado por encima del 8%. Más desalentador es el panorama de la carga. En este ámbito del negocio, Barcelona se sitúa en el lugar número 30 del ranking europeo, por detrás de aeródromos pequeños pero especializados como Lieja, Luxemburgo, Bérgamo o Midlands. “La propuesta de ampliar el aeropuerto sobre el mar –añade De Andrés– permitiría ganar 1.000 hectáreas y posibilitaría la apertura del aeropuerto durante las 24 horas del día sin molestias de ruido para el entorno”.

En este aspecto Hong Kong es también el modelo que seguir. Además de *hub* intercontinental, Check Lap Tok es la mayor terminal de carga del mundo, con 750 vuelos diarios. Hong Kong expor-

ta por vía aérea el 1% de las mercancías, cifra que asciende hasta el 35% si se consideran esas mercancías en valor.

La opción de FemCat por ampliar en el mar reside también en las dificultades para encontrar suelo en el entorno inmediato de la región metropolitana barcelonesa. “En este sentido hay un ahorro de costes importante que si se hace en tierra firme. Empezando por el ahorro en indemnizaciones”, explica Boixareu.

“Ganar terreno al mar es relativamente sencillo. Se dragan los lodos del fondo, se construye un espigón y se desplaza el agua con piedras y otro tipo de materiales. Después se compacta el fondo hasta que se estabiliza”, indica Rafael Rubio, responsable de Ac-

“El aeropuerto es la primera y la última visión que se lleva alguien de una ciudad, de cómo se trabaja”

ción Infraestructuras para el Sudeste Asiático y antes en Nexo, constructora que ha participado en este tipo de obras en Hong Kong. “En el caso barcelonés, estamos hablando de aguas muy poco profundas, por lo que el proceso sería relativamente sencillo”, añade este alto ejecutivo. El proceso tiene incluso su propio término en inglés, *reclamation*.

En los últimos años, lugares como Macao han ganado un 33% de su territorio al mar; Singapur, un 10%, y Hong Kong, un 7%. Doha ha construido infraestructuras sobre el mar y Brisbane (en Australia) está en ello. La práctica de ganar terreno al mar es algo también común en Amsterdam y el entorno de la capital holandesa.

“El aeropuerto es la primera y la última visión que la gente recibe de una ciudad –señala Boixareu–. Dice mucho de la cultura de una ciudad y de cómo se hacen las cosas. Todo ello en un mundo que va a gran velocidad. Barcelona no puede perder más oportunidades en este aspecto. Ryanair ya se fue a Girona porque no encontró espacio en Barcelona. Si no actuamos con rapidez, el aeropuerto de El Prat puede alcanzar su techo en los próximos seis años”. Y eso, según FemCat, es malograr las posibilidades económicas de un área como Barcelona y renunciar a una infraestructura crucial.●

EL MODELO DE CRECIMIENTO ASIÁTICO

Las infraestructuras van por delante

■ “En Asia, las infraestructuras van siempre por delante del crecimiento. No como en Europa, donde ocurre exactamente lo contrario”. La frase, formulada por Rafael Rubio, puede ser suscrita por la mayor parte de las personas a las que FemCat visitó en su reciente visita a Hong Kong y Shanghai. En ambos casos, la estructura política facilita la toma de decisiones. En Hong Kong, las entidades empresariales copan el 50% de los órganos de gobierno de este gran emporio comercial y financiero del Sudeste Asiático, lo que facilita la construcción de las

infraestructuras necesarias. En el caso de Shanghai, el primer puerto del mundo, las autoridades provinciales participan en los órganos de gobierno de la infraestructura junto con operadores pri-

vados y parte del capital de la empresa portuaria cotiza, y con un éxito importante, en la que es la segunda bolsa del continente asiático.

La rapidez en la toma de decisiones y su orientación hacia el crecimiento sorprenden al visitante que llega por primera vez a la costa china, donde el PIB crece por encima de los dígitos. Si el visitante procede de Catalunya, donde la toma de decisiones en materia de infraestructuras se ha convertido en los últimos años en un proceso de extrema complejidad, la sensación es de perplejidad.



EFE / ARCHIVO

Check Lap Tok se ganó al mar en 1998

“La convergencia entre los países europeos es similar a la de EE.UU.”

» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

Bueno, pero España está más que a la baja, y una subida de tipos, si acaso, puede parecer más apropiada para el caso alemán, donde la economía está fuerte. ¿En el fondo no pasa que los ciclos en Europa están descoordinados y un tipo de interés único es un problema?

La convergencia cíclica entre las economías de la zona ha ganado mucho con el euro. El grado de convergencia es similar al que se observa en EE.UU., donde las

economías de Texas, California y Ohio tampoco se mueven exactamente al mismo ritmo. Y tienen todas el mismo tipo de interés. La cuestión no es por tanto la de divergencia de ciclos sino, en el caso español, de la persistencia de un diferencial de inflación, que es un diferencial de competitividad y de liberalización de su economía, que se traduce en su baja productividad. La productividad española por empleado en los diez últimos años ha aumentado a una tasa media anual del 0,1%, frente a 0,8% en la zona

euro, mientras que en ese mismo periodo los costes laborales unitarios han crecido en torno al 25% respecto a los de los alemanes.

Pero, además, en España se suma el ajuste inmobiliario. ¿Una subida no es fatal?
Seguimos en el mismo dilema. La fuerte inversión estos años en ladrillo no ha ido en beneficio de una mejora de la productividad, pues el sector no es intensivo en tecnologías y cualificaciones altas. Los agentes sociales se han acomodado a un statu quo que ha conducido a una economía relati-

vamente poco dinámica, con un margen escaso de flexibilidad para adaptarse en el caso de la aparición de shocks.

Volviendo a la inflación, ¿no nos olvidamos de que estamos en plena burbuja del petróleo y de las materias primas?

Los precios de las materias primas, ciertamente, han experimentado un alza importante. Pero no debemos olvidar que el euro ha protegido a la zona y reducido el efecto sobre las empresas y los consumidores. De hecho, no está afectando mucho a las exportaciones. El saldo exterior está equilibrado. Alemania es el primer exportador mundial, seguramente porque sus productos tienen un contenido tecnológico elevado en el que el valor de la moneda no es tan crucial. El

problema viene cuando has de competir en precios con mercancías producidas por países con costes laborales reducidos y contenido tecnológico medio o bajo.

Los mercados han entrado en una nueva fase de agitación. ¿Inquieta esto al BCE?

No preocupa, lógicamente. No es bueno. El exceso de volatilidad puede conducir a cometer errores a los agentes financieros. Pero, ojo, también la ausencia de volatilidad puede ser peligrosa porque induce a pensar que el riesgo ha desaparecido. Ahora estamos en una fase de reapreciación del riesgo. Por eso han surgido tensiones, en unos mercados más que en otros. Pero, en conjunto, el sistema financiero, aunque esté ajustándose, está resistiendo bastante bien.●