

UN PROJECTE URBANÍSTIC EXEMPLAR

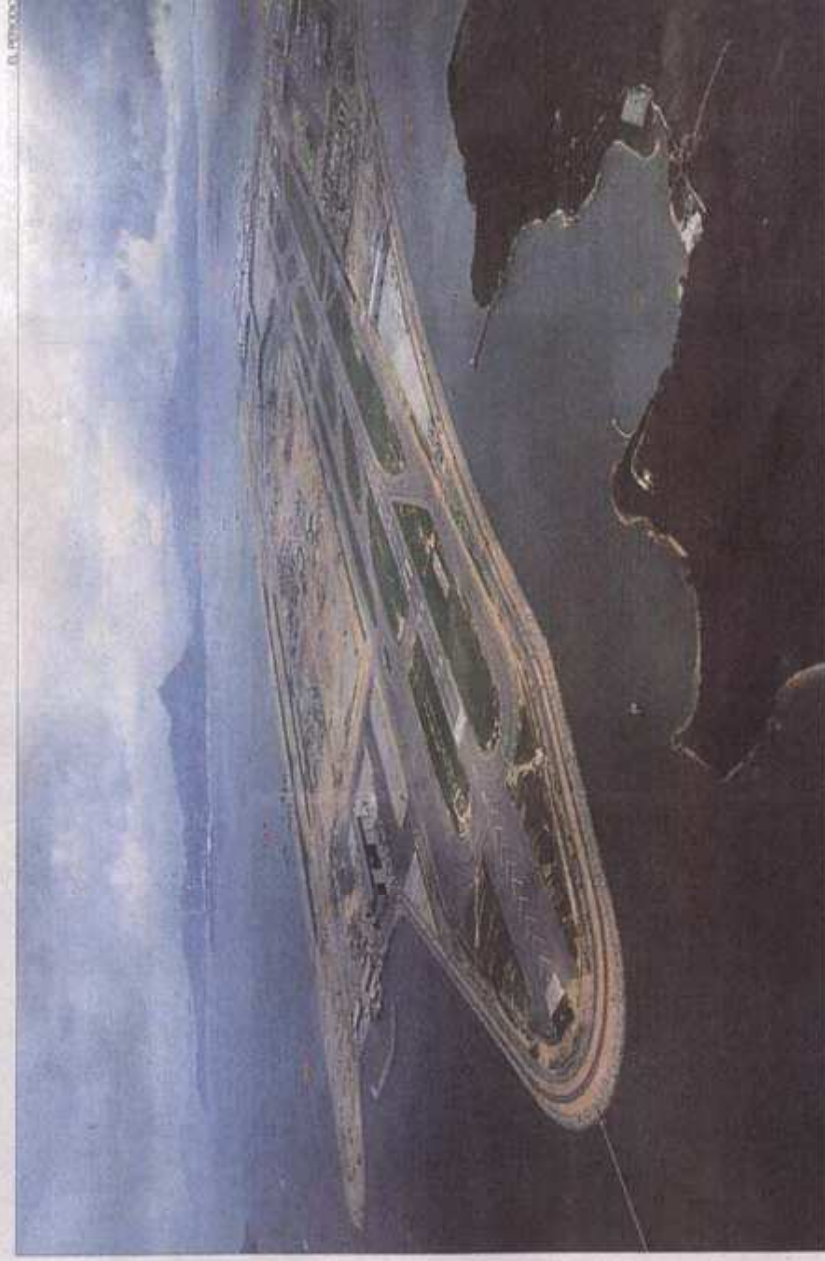
# 'Reclamar' el mar

Hong Kong aspira a ser la porta d'Àsia amb un aeroport de la mida de dos terços de BCN que va aixecar sobre l'aigua i que és líder mundial en moviment de càrregues.

JOSEP-MARIA URETA  
HONG KONG

Quan es parla de termes aeroportuaris és freqüent l'ús de l'anglès per referir-se a les activitats que hi estan relacionades: *hub*, *finger*, *interland* i desenes de vocables han estat adoptats, en cadena, tant per teòrics del transport com pels seus usuaris més modestos. Ara irromprà un nou terme, amb un significat en anglès que no té res a veure amb el català d'ús comú. És la paraula reclamada. En llengua catalana, la queixa davant un servei mal prestat. En anglès, *reclamation* és guanyar terreny al mar.

Quan es tracta de parlar de l'aeroport del Prat, del seu futur i dels que el determinen, l'ús de la paraula reclamació respon a la seva etimologia: uns reclamen el traspass de la gestió; altres, el millor repartiment de la nova terminal T-Stud i, uns quants més, que la companyia aèria Spairnair la comprin empresaris catalans per posar límits al monopoli de facto d'Iberia i les seves filials. En qualsevol d'aquestes exigències ha aparegut, a l'ombra o sota els focus, la fundació empresarial FemCat (Fundació d'Empreses de Catalunya), que agrupa dirigents empresarials d'entre 35 i 50 anys i que fa uns quants



►► Vista aèria del complex aeroportuari Chek Lap Kok, que inclou un camp de golf i un recinte firal per a visitgers.

## LA PROPOSTA

### PISTES ACTUALS



### PROJECTE D'AMPLIACIÓ



Lap Kok es va construir íntegrament sobre el mar, a partir de la demolició d'una illa a 35 quilòmetres de Hong Kong. Ni més ni menys que 72 quilòmetres quadrats d'instal·lació, tant com dues tercers parts de la ciutat de Barcelona.

### D'un cavall a un motor

Amb un pressupost inicial de mil milions de dòlars, es van construir les dues pistes de 5 quilòmetres, en funció d'ament les 24 hores, i una terminal de càrrega descrita com a «cavall de transportar des d'un cavall de carreres fins a un motor a reacció», més la terminal de passatgers, que té com a divisa que el viatger que surt ha d'estar a la seva porta d'embarcament en menys de mitja hora des que entra a l'aeroport, i el que arriba ha de disposar de la seva maleta en menys de 20 minuts. A Chek Lap Kok hi treballen 60.000 persones, en un entorn on no falta un camp de golf, hotels i un recinte firal.

Aterrem a Barcelona. L'actual aeroport, amb la seva tercera pista forçada, se situa avui en els 32 milions de passatgers i una activitat de càrrega irrisoria. Segons alguns estudis,

aquesta xifra ja podria ser de 55 milions si la instal·lació hagués seguit el patró de Chek Lap Kok. De fet, aquest model ja va ser suggerit, entre altres, per Josep Piqué el 2003.

Per encàrrec de FemCat, ha i pres el seu projecte l'enginyer aeronàutic Juan Antonio de Andrés, amb més de 30 anys en el sector. La proposta, pensada per arribar amb el modiat al 2020, està basada a guanyar al mar (reclamar) entre 500 i 1.000 hectàrees i una remodelació dels del complex actual. Es tracta de crear dues noves pistes a la superfície, salvant-ne una de les actuals, mantenir la T-Stud i, a la zona o soleta, impulsar nous equipaments que afegixin valor estratègic a l'aeroport. A més, la proximitat al port permetria crear un gran centre terminal de mercaderies.

Si alguna frustració hi va haver després del famós acte de l'IESE fa un any, és que tot va quedar formalisme que amb prou feines van suscitar atenció entre les autoritats aeroportuàries espanyoles. La torna a reclamar una proposta per que Barcelona tingui un aeroport que miri al mar obert de la logística mundial. ■