Las murallas del aeropuerto

LA CAMBRA DE COMERÇ PIDE QUE LA ECONOMÍA PRIME SOBRE LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE EN EL PRAT



LA VANGUARDIA / ARCHIVO

Imagen virtual del futuro aeropuerto, con la tercer pista y las nuevas terminales, y los terrenos del entorno y que han provocado la disputa

lv051120- 1 vivir en barcelona

ALBERT GIMENO / FRANCESC PEIRÓN
BARCELONA

La Cambra de Comerç de Barcelona, una de las instituciones más relevantes de la denominada sociedad civil catalana, juega fuerte en la cuestión aeroportuaria. Ante la presión medioambientalista, con el conseller Salvador Milà a la cabeza de la llamada Red Natura 2000, el presidente de la Cambra, Miquel Valls, ha hecho suya aquella famosa exclamación de la Barcelona del XIX: "¡Abajo las murallas!". Valls sostiene, amparándose en diversos estudios realizados por su entidad, que el Govern ha de primar en las instalaciones de El Prat los intereses económicos por encima de los de protección del medio ambiente. Si hay que proteger algo, sostiene a la vista de que las previsiones del plan director de 1999 se han visto desbordadas –los 25 millones de pasajeros se han alcanzado cinco años antes de lo esperado–, en todo caso es la posibilidad de que el aeropuerto pueda seguir creciendo.

Hasta el pasado mes, el Museu d'Història de la Ciutat exhibió la exposición que precisamente se titulaba *Abajo las murallas*, donde se vinculaba la expansión de Barcelona con el derribo de sus fortificaciones. Entonces, el protagonismo correspondió a los ciudadanos, ya que una revuelta popular propició la demolición. La muestra calificaba esta iniciativa protagonizada por los barceloneses de "decisión valiente" que abrió "un largo proceso que permitió descoser el corsé que oprimía a los residentes física e ideológicamente".

Miquel Valls no alberga duda alguna de que las nuevas murallas, las del siglo XXI, son las medidas de protección medioambiental que desde una de las patas del tripartito –la de ICV, con el conseller Milà y el alcalde de El Prat, Lluís Tejedor– se quieren establecer. "La Red Natura 2000 es la murallla", insiste el presidente de la Cambra, quien ha solicitado a AENA, el ente gestor de los aeropuertos españoles, una revisión del citado plan director de 1999 para que se amplíe la protección aeroportuaria, de manera que el terreno esté a disposición de las instalaciones y que éstas puedan expansionarse en caso necesario, a escala logística e incluso en cuanto a pistas. "Queremos que no puedan poner grúas", dice con relación a lo sucedido en Sabadell, donde un crecimiento urbanístico en ocasiones ilegal –tras el último accidente en que el murieron los cuatro ocupantes de una avioneta se han retirado varias plumas que carecían

"La Red Natura 2000 –las medidas proteccionistas anunciadas por Milà– es la nueva muralla", dice Valls

de permiso– ha encajonado al aeródromo. Son, según Salvador Curcoll, director del área de infraestructuras y territorio en la Cambra, unas 90 hectáreas del llamado parque del Litoral. "De momento no queremos que se haga nada, pero tampoco queremos que se edifiquen hoteles o casas rurales, porque luego resultaría imposible dar marcha atrás".

La valoración de los responsables de esta entidad, por radical que pueda parecer, ha tenido eco, tanto en el Ayuntamiento de Barcelona, que presentó alegaciones en contra de la aplicación de las medidas proteccionistas anunciadas por Milà, como en otra de las patas del tripartito. De hecho, durante la presentación en el Parlament del nuevo plan de aeropuertos, Joaquim Nadal, titular de la conselleria de Política Territorial, habló de un nuevo plan director en el que se contemple el crecimiento de El Prat en tierra y, a largo plazo, una cuarta pista, después de "comprobarse la insuficiencia" de la que se inauguró en el mes de septiembre del 2004.

Las discrepancias muestran dos vías, en ocasiones antagónicas. Miquel Valls fue una de las primeras personalidades que se lamentó públicamente de la filosofía del no a todo. "O nos quedamos estancados o apostamos por el crecimiento". Su posicionamiento es claro: "Es evidente que existe un problema ecológico, pero hay que valorar que se trata

CONTINÚA EN LA PÁGINA 2

Un aeropuerto singular

EL PRAT TIENE MENOS PESO INTERCONTINENTAL QUE INSTALACIONES CON MENOS TRÁNSITO

VIENE DE LA PÁGINA 1

de una zona de desarrollo, que no liga con el corsé del entorno. ¿Estamos con el progreso del siglo XXI o no?, ¿derribamos las murallas o no? Es otra vez la misma decisión que en el XIX".

En su informe titulado *Impacto económico del aeropuerto de Barcelona*, la Cambra señala que este impacto equivalía al 1,7% del valor añadido bruto (VAB) de Catalunya en 1994. Este indicador se situó, diez años después, en el 2,9%, que está por encima del 2,7% del VAB. Durante este periodo, la actividad ha crecido intensamente, puesto que el número de pasajeros ha aumentado a un ritmo anual del 8,8% –de los 10.600.000 a 24.558138–, mientras que el de mercancías fue del 4,4%, de 58.883.000 kilos a 90.566.743.

En este documento se explica que, para los próximos 15 años, la organización Aiports Council International –asociación internacional de aeropuertos– estima un crecimiento anual del tráfico aéreo mundial de pasajeros y mercancías del 4,1% y 5,4%. Si se proyecta esta previsión a Barcelona, el impacto económico se situará en el 3,3% en el 2014. Los usuarios llegarán a los 40 millones, una cifra que aproximaría las instalaciones al colapso.

Sin embargo, este trabajo pone pegas a tanta euforia. El documento valora que si se descuenta el impacto del turismo, el peso económico se reduce de forma considerable. "Podemos afirmar que el impacto económico del aeropuerto de Barcelona se sitúa por debajo del de otros aeropuertos europeos de referencia, como son el de Amsterdam, el de Viena y los dos de París".

La exposición *Abajo las murallas* planteaba una pregunta a los visitantes: "¿Cuáles son las nuevas murallas que tal vez haría falta derribar en la Barcelona actual?". Valls y la Cambra no dudan en su respuesta. Las del aeropuerto, para que sea posible hacer de El Prat una gran área logística como la que hay en el recinto holandés de Schipol.●

PROYECTOS

Pista sobre el mar

■ La Cambra de Comerç avaló que la tercera pista del aeropuerto de El Prat, que se inauguró hace poco más de un año y que ha estado en el centro de la polémica por las molestias a los vecinos, se construyera casi en la línea del mar o incluso dentro. Este trazado habría evitado pasar por encima de nucleos habitados.

A. GIMENO / F. PEIRÓN
BARCELONA

El aeropuerto de Barcelona es uno de los trece en el conjunto europeo con más de 20 millones de pasajeros. El 2004 fue el octavo por el tránsito de pasajeros y el cuarto en cuanto al crecimiento de este tránsito con relación al ejercicio del 2003. Pero, pese a tener una área de influencia económica importante, "los pocos enlaces intercontinentales de que dispone lo convierten en un caso singular". Así lo indica un informe de la Cambra de Comerç, donde se explica que la escasez de vuelos de largo recorrido le hace "perder" la demanda de transporte de su propio mercado al enviar pasajeros a otras instalaciones. De esta manera, se sitúa en el tráfico internacional por debajo de aeropuertos con un volumen de tránsito inferior, como el de Manchester, Munich, Roma o París-Orly.

El documento, firmado por Salvador Corcoll, director del área de infraestructuras y territorio de la citada entidad, sostiene que El Prat se sitúa al nivel de los aeropueros de turismo como el del Palma de Mallorca (ver gráfico en esta misma página), y que, por tanto, no se dirige al mercado intercontinental. Esa es la posición real de Barcelona, aunque se está tratando de superar y ya se cuenta con ocho vuelos transatlánticos. En este trabajo se explica que, para valorar cuál es esta demanda, un reciente estudio de la Cambra y la Generalitat –realizado a partir de los datos de los sistemas de reservas mundiales (Amadeus y Galileo, sobre todo) y de la opinión de las compañías y de los agentes económicos– llega a dos conclusiones. La primera es que "hay demanda suficiente para hacer viables rutas de Barcelona a América del Norte, Central y Sur". Además se está en el límite de rentabilidad en diversas rutas hacia el este, desde países europeos al Medio Oriente y el Lejano Oriente (Japón y China), "o, al menos, pueden tener un carácter estratégico que aconseja retenerlos como posibles objetivos".

El otro resultado es la valoración de que, en las rutas hacia el este, los tráficos desde Barcelona están muy poco desarrollados, pero tampoco en Madrid la situación es mucho mejor. Este dato se considera muy importante, por cuanto apunta una posibilidad de expansión sin entrar en competencia con tráficos consolidados en la Península, pese a que se habrá de hacer frente a aeropuertos tan dedicados a estas rutas como son los de Londres-Heathrow, París-Charles de Gaulle o los alemanes de Frankfurt y Munich.

El documento de la Cambra remarca que todas las prácticas de expansión pasan por un buen conocimiento de las compañías que operan en cada aeropuerto. En El Prat, el primer operador, con mucha distancia, es Iberia (9,3 millones en el 2004). Un dato relevante en este trabajo es la observación del gran impacto que tuvieron los atentados en Nueva York y Washington en septiembre del 2001. En esa fecha, Iberia había alcanzado los 9,4 millones de usuarios, cifra que el pasado año aún no se había recuperado, después de una caída de más de medio millón de pasajeros en el 2002.

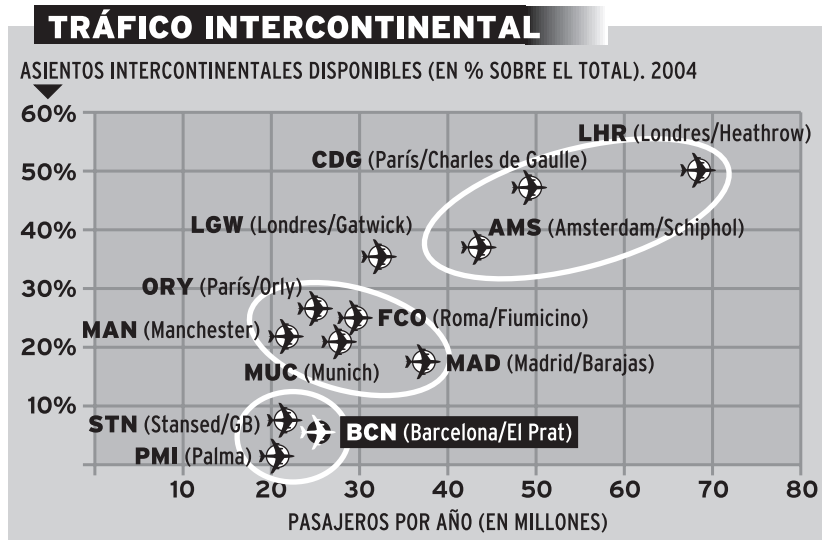
Las otras compañías que más operan en Barcelona son Spanair (2,6 millones), Air Europa (2) y, luego ya se sitúa una *low cost* (de bajo coste) como es Easy Jet, con 1,4 millones, por delante de Lufthansa (0,9), Air France (0,8) o British Airways (0,6). El informe destaca el buen papel de otra empresa de bajo coste, Vueling, que en el mismo año de su debut logró 300.000 usuarios.

Un informe de la Cambra sugiere que Barcelona sea sede de un 'hub' internacional a partir de una 'low cost'

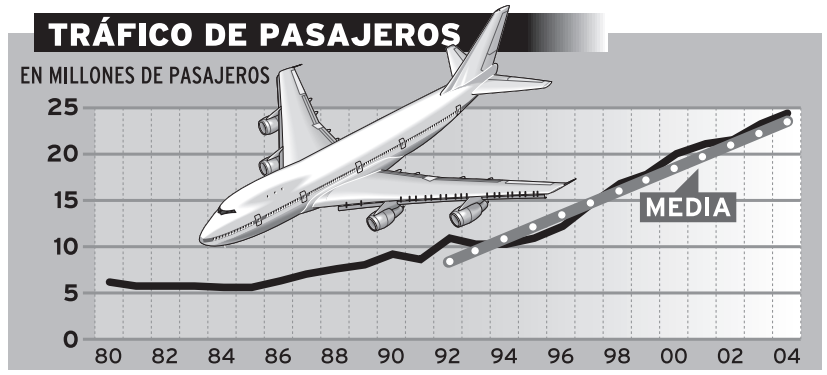
De ahí que la Cambra, tras evaluar las dificultades que supone la creación de un nuevo *hub* internacional (aeropuerto de enlace), sugiere la posibilidad de que surja lo que denomina un *hub* de segunda generación. Esto es, que se cree a partir de la evolución del modelo de compañías *low cost*. "Puede ser –se explica– que una compañía de estas características llegue a establecer una buena red de enlaces europeos en un primer paso; nacionales, en uno segundo, y que finalmente se decidida a entrar en el mercado intercontinental". En este sentido juegan a favor los avances tecnológicos en los diseños y la fabricación de aviones. Los nuevos B787, de la empresa americana Boeing, que volarán a partir del 2008, y el A350, de la europea Airbus y que puede entrar en servicio en el 2010.

Estos aparatos dan un margen a las nuevas compañías ya que no son grandes aviones en cuanto a tamaño, pero sí dispondrán de una tecnología que, a pesar de sus dimensiones más reducidas, les permitirá tener un gran radio de acción. Tanto el B787 como el A350 podrán prestar servicios de larga distancia nonstop y con frecuencias muy elevadas. "Barcelona –concluye– ha de trabajar para posicionarse como un aeropuerto con un importante potencial de tráfico de negocios".●

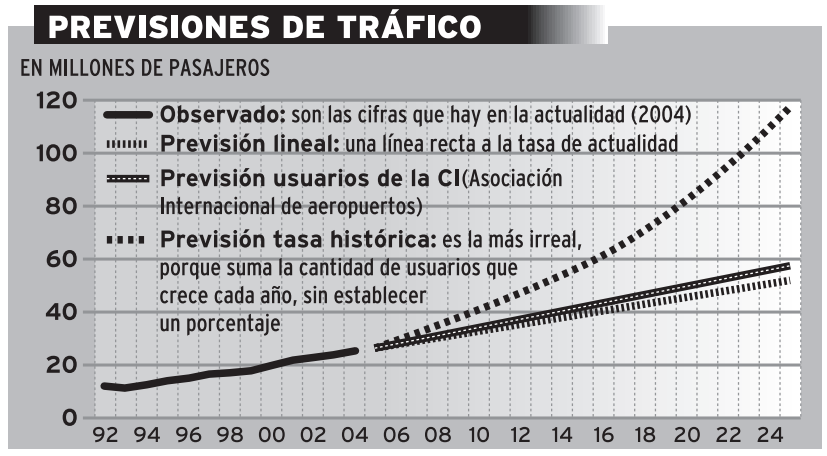
TRÁFICO INTERCONTINENTAL



TRÁFICO DE PASAJEROS



PREVISIONES DE TRÁFICO



LA VANGUARDIA



PEDRO MADUEÑO / ARCHIVO

Un avión de Iberia despega de la tan poco valorada tercera pista de El Prat