

RECULL DE PREMSA NOTÍCIA “FEMCAT”

<http://paper.avui.cat/article//economia//129747/la/configuracio/pistes/col%B7lapsara/prat.html>

Diari Avui:

La configuració de les pistes col·lapsarà el Prat el 2015

| L'associació empresarial Femcat recomana treballar des d'ara per l'aeroport del futur | Aposta per la construcció de dues pistes sobre el mar que podrien estar operatives les 24 hores del dia

B. Badrinas

L'any 1998 la ciutat de Hong Kong va inaugurar el modern aeroport de Chek Lap Kok, construït en bona part en terreny guanyat al mar i que en substituïa un altre d'obsolet situat al bell mig d'una àrea poblada i amb una limitada capacitat de creixement. Constituït en un dels principals punts de connexió del continent asiàtic tant de tràfic de passatgers com de càrrega, l'aeroport de Hong Kong va ser visitat fa pocs dies per una delegació de l'associació empresarial catalana Femcat, que ha reprès el projecte d'ampliació de l'aeroport del Prat sobre el mar davant un proper col·lapse de la infraestructura.

"Malgrat la pròxima obertura de la T-Sud, l'aeroport de Barcelona quedarà saturat a partir del 2015, quan superi els 60 milions de passatgers", explica a l'AVUI Juan Antonio de Andrés, extècnic d'AENA i enginyer aeronàutic les tesis del qual han sigut assumides per Femcat. L'any passat el Prat va arribar als 32,8 milions de passatgers i compta amb una previsió de creixement mitjà anual del vuit per cent.

Planificació

Tant l'associació empresarial com De Andrés creuen que les administracions i institucions catalanes ja haurien de pensar en l'aeroport del futur amb l'objectiu de fer una planificació amb garanties d'una infraestructura essencial per al país. "L'aeroport de Barcelona té potencial per créixer més del que ho fa cada any però no té les instal·lacions adequades per fer-ho", es lamenta De Andrés, que afegeix: "Si la infraestructura és deficient, el tràfic aeri creix per sota de les seves possibilitats".

Femcat creu que la construcció de dues pistes sobre el mar és la millor opció per ampliar un aeroport que presenta dificultats per engrandir-se per altres cantons. "Les pistes podrien estar operatives les 24 hores al dia i s'eliminarà la contaminació acústica", diu De Andrés. Les noves pistes acabarien amb les deficiències de les actuals creuades, una de les quals, a més, no té prou llargada per acollir la nova generació d'avions gegants, com l'Airbus 380. Aquest projecte permetria també impulsar el transport de càrrega aèria -un segment en què l'aeroport del Prat està posicionat ara per ara per sota del seu potencial- gràcies a la possibilitat d'operar les 24 hores del dia.

Mil hectàrees

Segons els càlculs realitzats per De Andrés i pendents de verificar en un estudi més ampli, la superfície que s'hauria de guanyar al mar seria del voltant de 1.000 hectàrees, una àrea similar a la que ha obtingut l'aeroport de Hong Kong.

L'enginyer aeronàutic creu que el pas següent a fer és l'elaboració d'un estudi complet - una mena de pla director- sobre el potencial de creixement del Prat. Segons De Andrés, aquesta anàlisi hauria d'estar impulsada i dirigida per les administracions i institucions catalans amb l'objectiu de buscar el màxim rendiment de l'aeroport.

"Si el 1998 Hong Kong no hagués inaugurat el nou aeroport, la regió hauria sofert una paràlisi econòmica", explica Joan Dedeu, conseller delegat de China Consultants, un professional que porta més de vint anys treballant a la capital financera de la Xina. "Aquí tenen molt clar -afegeix Dedeu- que el futur de la regió depèn que l'aeroport pugui atendre la demanda que arriba".

http://www.lavanguardia.es/premium/publica/publica?COMPID=53481550493&ID_PAGINA=22088&ID_FORMATO=9&turbourl=false

La Vanguardia: "Los empresarios reactivan la opción de ampliar el aeropuerto sobre el mar". Ramon Aymerich. 15/06/08

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

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 alcanzar 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 exporta 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 Acciona 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 Fem-Cat, es malograr las posibilidades económicas de un área como Barcelona y renunciar a una infraestructura crucial.

També us facilitem el següent link a **la pàgina web de TV3** on podreu visionar **el vídeo del tall informatiu que es va emetre referent a la visita de FemCat a la Xina:**
<http://www.tv3.cat/videos/496519>