

EL MUNDO

Domingo 17 de diciembre de 2023. Año XXXV. Número: 12.414. Edición Madrid. Precio: 3 €



ACTUALIDAD ECONÓMICA Número especial con las mayores empresas españolas de 2023: cuáles son, cuánto venden y quién manda

FÚTBOL Barcelona y Atlético se alejan de la cabeza tras empatar en Valencia (1-1) y caer en Bilbao (2-0) **Páginas 36 y 37**



AENA DISEÑA UN SUPERPROYECTO PARA QUE BARAJAS ACOJA 90 MILLONES DE PASAJEROS

Madrid será el gran aeropuerto de la UE mientras El Prat se estanca

La inversión para unificar las terminales 1, 2 y 3, mejorar las cuatro pistas y crear instalaciones lo convertirán en 'hub' de las aerolíneas asiáticas

Mientras tanto, la Generalitat se muestra incapaz de desatascar la negociación sobre la ampliación del saturado aeródromo catalán

POR CÉSAR URRUTIA **Páginas 30 y 31**

MONTERO, LA ÚLTIMA BALA DE PODEMOS EN LAS EUROPEAS

Habrà duelo de alto voltaje. Podemos anunció ayer que se presentará en solitario a las elecciones europeas de junio de 2024. Eso significa que se enfrentará por primera vez contra Sumar en una batalla nacional en la que podrá medir fuerzas de tú a tú con la coalición de Yolanda Díaz en una pugna encarnizada por la hegemonía de la izquierda alternativa al PSOE. Para no sucumbir en ese órdago, Ione Belarra ha encargado a Irene Montero (ambas en la imagen) que sea la cabeza de lista de la candidatura 'morada'.

Págs. 6 y 7 FOTO: A. DI LOLLI



CRÓNICA EN LOS TÚNELES DONDE LOS TRENES DE CERCANÍAS DE ÓSCAR PUENTE DESCARRILAN

POR MARTÍN MUCHA

División entre los ministros ante el «error» de la futura foto con Puigdemont

POR LUCÍA MÉNDEZ **Página 10**

PAPEL



LA DOLOROSA ESPERA DE MARÍA AL 'FÁRMACO CRISPR', LA MEDICINA VÍA ADN
POR CRISTINA G. LUCIO

CABREO VERDE TRAS LA CUMBRE DEL CLIMA
POR JORGE BENÍTEZ

JAVIER ESPARZA PRESIDENTE DE UNIÓN DEL PUEBLO NAVARRO (UPN)

«La siguiente pantalla del pacto con Sánchez es liberar los presos de ETA»



ARABA PRESS

«La dirección del PSN no tiene escrúpulos, es capaz de entregar Pamplona a los terroristas de EH Bildu con todo lo que significa»

«No me arrepiento de llamar escoria a Sánchez y Chivite. Hacen daño a la convivencia de este país, de Navarra y Pamplona» **POR JOSEAN IZARRA **Pág. 14****

CARTA DEL DIRECTOR
JOAQUÍN MANSO



El muro de Pamplona **Página 3**

Telefónica desde 1924

100 años conectando la vida de las personas

ACTUALIDAD ECONÓMICA

Madrid será el mayor aeropuerto de la UE con El Prat estancado

● Aena proyecta para Barajas la mayor capacidad en Europa ● El debate político bloquea el aeródromo barcelonés desde 2019

CÉSAR URRUTIA MADRID Negocios y política acostumbran a producir mezclas inestables. Los negocios en la política elevan el riesgo de corrupción y la política en los negocios suele restar rentabilidad. Los aeropuertos de Madrid y Barcelona, los dos mayores de la red de Aena en España, han vivido dos décadas de aceleración de actividad en las que han multiplicado sus tráfico para convertirse en motores económicos de las respectivas capitales. Si, según la Universidad de Barcelona, el Prat genera 40.000 empleos y sitúa en el 6,8% su contribución al PIB catalán y más del 8% al de la provincia de Barcelona, Barajas ocupa a 60.000 trabajadores de manera directa y aporta el 9,7% del PIB de la Comunidad de Madrid, según el Ministerio de Transportes.

Que la recuperación de la pandemia haya sido tan rápida y propulsada por el turismo se explica en buena parte por estos dos motores económicos. Los más de 53 millones de viajeros que movió el Prat en 2019 y que constituyen su marca histórica están a punto de superarse. Y los 60 millones de Barajas han sido decisi-

gestión de 90 millones de pasajeros (un 28% más que ahora) en 2031.

Mientras, El Prat, ya saturado en su capacidad, es desde 2019 el centro de un debate sin conclusión en la sociedad catalana. ¿Debe ser un hub con conexiones intercontinentales o punto a punto? ¿Es mejor agrandarlo o conviene desarrollar y conectar por tren otros más pequeños como el de Reus o Girona? ¿Se puede construir una pista en el mar o basta con alargar 500 metros la más cercana a la costa aun entrando en el parque natural de La Ricarda? Y, muy importante: ¿Es Aena la única entidad que debe gestionar El Prat o el mando del aeropuerto debe ser compartido con entes territoriales? El debate perpetúa el bloqueo del aeródromo.

«En Barajas no hay conflicto medioambiental, lo admite hasta el presidente de Aena, Maurici Lucena», dice Lluís Mijoler, alcalde de El Prat por el partido El Prat en Comú y voz autorizada en el debate a pesar de representar a una institución «secundaria» frente a Aena, el Ministerio de Transportes y la Generalitat. Tampoco hay conflicto de gobernanza, porque ni la Comunidad de Madrid de

tor aeroportuario semipúblico inició el desembolso de 2.400 millones para Barajas con la remodelación de la T4 y T4S, base principal de Iberia.

En Madrid, Barajas ni se discute en el ámbito político. En una segunda fase, a partir de 2026, la remodelación del aeropuerto continuará en la unificación de las viejas terminales 1, 2 y 3 para que jueguen un papel mucho más relevante que el actual, tal y como demuestra el proyecto que Aena ya presenta a aerolíneas dispuestas a instalar bases y al que ha tenido acceso este diario.

BAZA PARA COMPETIR

El proyecto es la prueba de que, en el seno de Aena, la capacidad de Barajas es considerada su mejor baza competitiva frente a rivales saturados: Heathrow en Londres, donde hace más de 10 años se intenta, sin éxito, la construcción de una tercera pista; Fráncfort o Charles de Gaulle, en París, sin apenas margen para crecer; Schipol, en Ámsterdam, bloqueado...

En las imágenes que ha empezado a mover Aena de su nueva terminal, se distingue un gran edificio central que será el «procesador» de pasajeros desde su llegada, bien a los nuevos aparcamientos o a la zona de *drop off* para pasar a los mostradores de facturación y de allí al filtro de seguridad en el «lado tierra». Aunque también podrán entrar al edificio y su nueva zona comercial desde el nuevo hotel anexo que se proyecta y que también servirá para los pasajeros del grupo IAG en la T4.

Resulta llamativo en este sentido que aunque el grupo propietario de Iberia, British Airways y Vueling –y probablemente de Air Europa– ha prometido desde hace años lanzar rutas desde Barajas hacia Asia para no limitar su mercado a Europa y Latinoamérica, Aena no parece querer esperar a verlo.

La idea del gestor aeroportuario participado por el Estado y fondos como The Children's Investment Fund (TCI) o BlackRock es ofrecer la nueva terminal unificada como base europea a aerolíneas asiáticas que quieran captar clientes para trasladarlos bien hacia el Este o hacia América. De hecho, equipos de Aena ya han presentado en China su proyecto de nue-



MÁS CAPACIDAD EN EL PRAT. El proyecto para Barcelona incluye desde 2019 remodelar las terminales y el campo de vuelo para dar más capacidad.

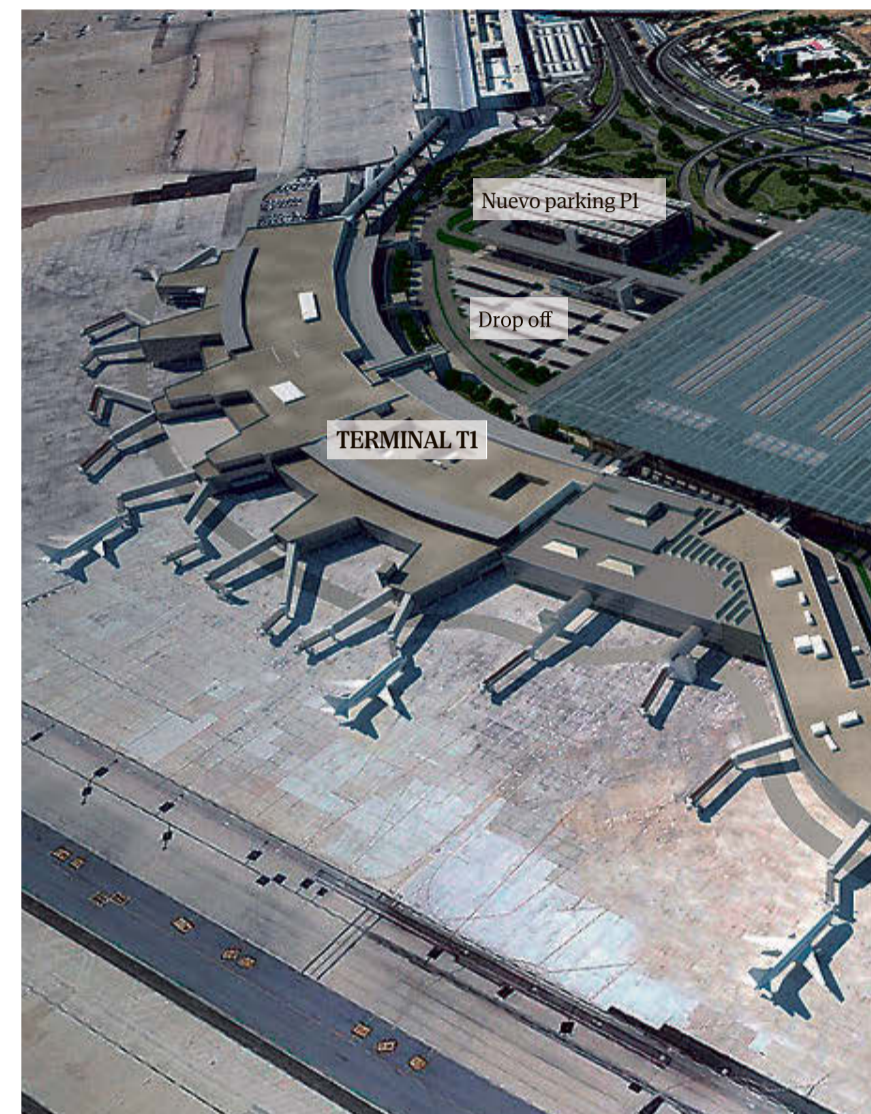
vos en el despegue pospandémico de la economía madrileña, con un decidido vuelco hacia el turismo masivo que ahora llena su centro hasta el punto de crear problemas de vivienda en la capital.

El caso es que no hay reemplazo para ninguno de los dos. La diferencia que marca el futuro de ambos es, precisamente, la política. Barajas proyecta ya ser el mayor aeropuerto de la UE por capacidad máxima declarada con cuatro pistas, una superficie de 35 km², un hub para aerolíneas asiáticas paralelo al de IAG y la

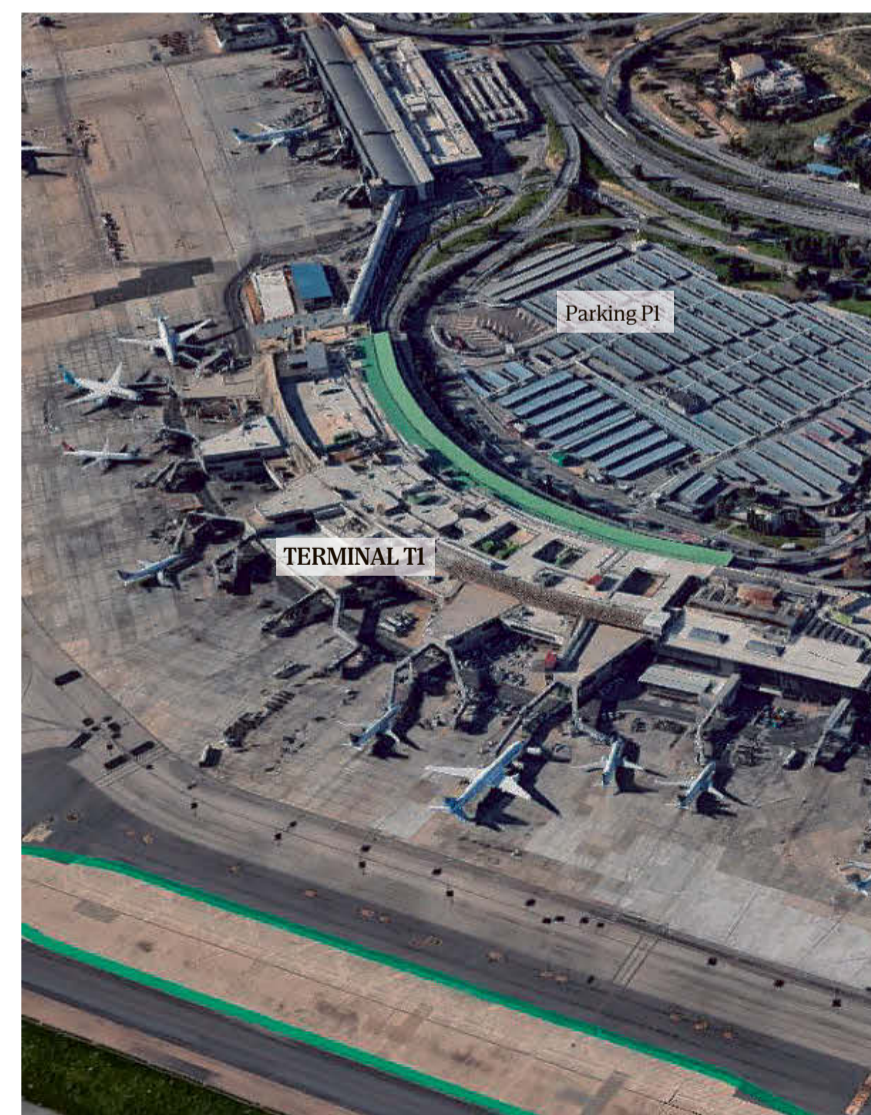
Isabel Ayuso ni los ayuntamientos exigen participar en la gestión.

En cualquier caso, Mijoler demuestra amplios conocimientos del mundo aeroportuario a la hora de opinar sobre El Prat. De hecho, ya es consejero del Puerto de Barcelona y su posición contraria a la ampliación pesó en la decisión del presidente Pere Aragonés de dar marcha atrás en su visto bueno a la ampliación en 2021. Aena excluyó entonces Barcelona de su plan quinquenal 2022-2026. Los 1.700 millones de euros presupuestados se quedaron en un papel mientras el ges-

ASÍ SERÁ LA NUEVA TERMINAL 1, 2 Y 3 DE BARAJAS

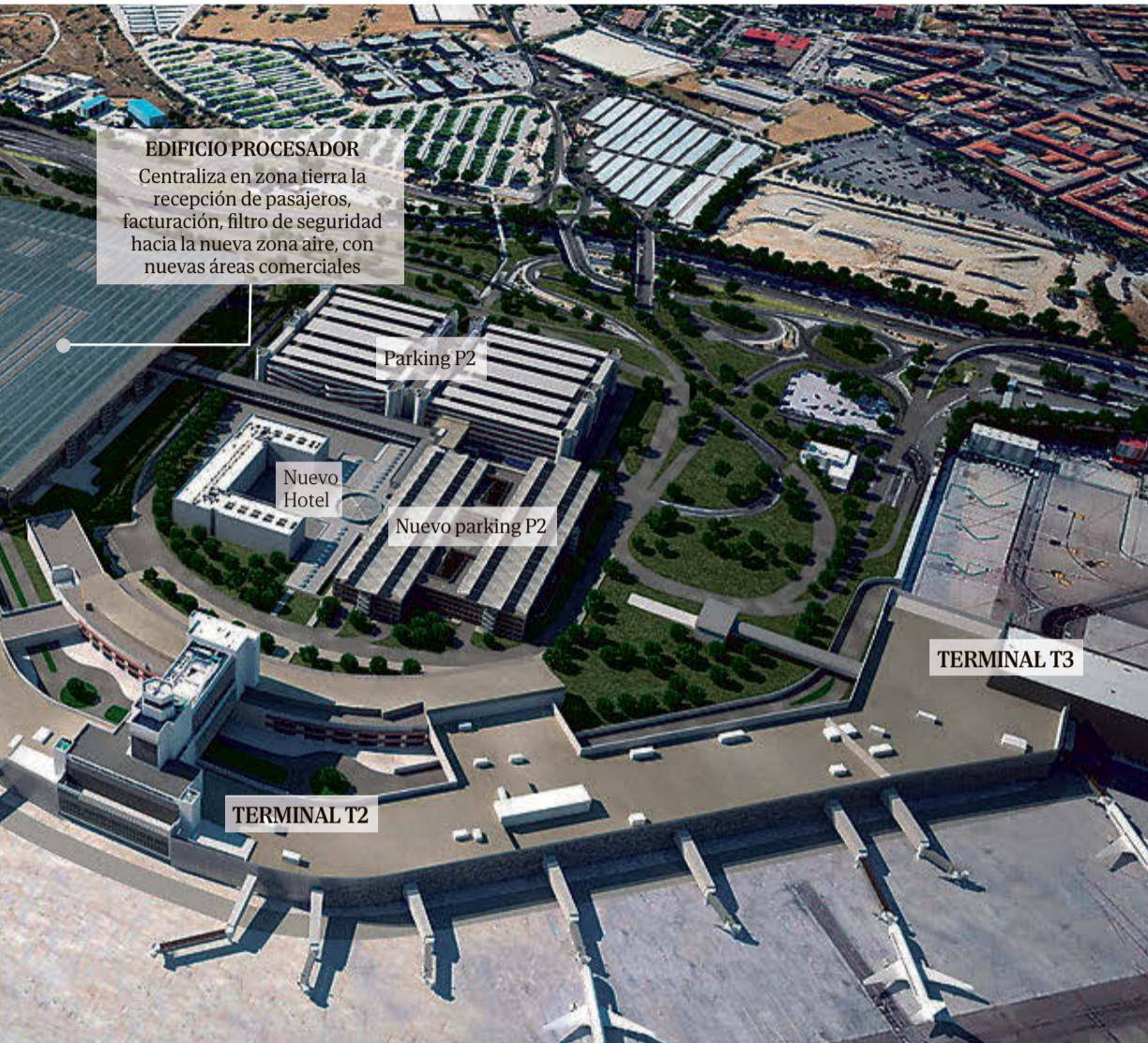


EL ACTUAL AEROPUERTO ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS



FUENTE: AENA

ACTUALIDAD ECONÓMICA



va terminal, que competiría con el plan asiático de IAG. China Eastern, con vuelos a Shanghai y Wuanzhou es la principal conexión actual entre España y el gigante oriental.

No sería la primera vez que Aena maniobra para garantizarse la competencia en su mayor aeropuerto. En 2012, cuando la reestructuración de Iberia atravesaba su peor momento, el hoy consejero delegado de IAG, Luis Gallego, advertía de que sin un acuerdo laboral con la plantilla que exigía sacrificios, la compañía seguiría viva pero operaría como un «zombie». El mensaje iba destinado a pilotos y sindicatos, pero desató la alarma en el gestor aeroportuario. Eran años en los que El Prat llegó a superar puntualmente a Barajas en tráfico de pasajeros. Casi inmediatamente Aena abrió las puertas a la creación de un insólito y segundo hub en Barajas por parte de Air Europa, lo que creó un gran malestar en Iberia, que ha acabado lanzando una oferta de compra de 500 millones de euros por su rival para operar como aerolínea dominante en Madrid.

TODO O NADA

En El Prat, Mijoler entiende que «los accionistas privados» de Aena prioricen inversiones por el hub de Madrid, que es intercontinental y crítica que, por decisiones políticas, iniciativas como la ampliación de El Prat se lleven «al absurdo de cargarse espacios naturales protegidos por Europa». «Aena nos ofrece todo o nada, esa es su propuesta», denuncia mientras reclama otro modelo de crecimiento para el delta del Llobregat.

Aena, por su parte, insiste en que su propuesta de ampliación de pista es la mejor para superar la saturación del aeropuerto y elevar su capacidad máxima hasta 70 millones de pasajeros anuales, un 40% más. «Desde 2019 hemos mantenido 60 reuniones con todo tipo de entidades y organizaciones», se defienden en el gestor presidido por Lucena.

Las distintas opiniones sobre la función y el gobierno del aeropuerto han estado chocando a lo largo de los últimos cuatro años en forma de tribunales, dosieres y libros blancos. La patronal Foment del Treball ha presen-

tado su documento definitivo con una solución parecida a la de Aena (ampliación de la pista con entrada en La Ricarda) y un lema: «Ahora o nunca».

Ese *ahora o nunca* presiona a favor de una decisión que excluya el aeropuerto del debate electoral catalán en 2024. La ampliación está pendiente del visto bueno de la Generalitat, que a su vez quiere alcanzar un consenso con patronales, partidos, ayuntamientos y entidades, además del compromiso del Gobierno para acordar las mejoras técnicas que requiere el Prat (terminales, conexiones, pistas...), así como un nuevo modelo de gobernanza en la infraestructura.

La Mesa Técnica Institucional para la ampliación del Prat que desbloquearía el proyecto estaba agenda con la ex alcaldesa de Gavá y ex ministra de Transportes Raquel Sánchez para este mes de diciembre. Ahora hay que esperar a enero para que Óscar Punte, su sucesor, tome las riendas. «La primera reunión será para establecer la metodología y quién forma parte de la mesa técnica institucional», explican fuentes de la Conselleria de Transportes de la Generalitat. El Gobierno de Aragón está centrado ahora en el traspaso prometido de Rodalies, pero de fondo siempre está el aeropuerto. «A partir de ahí, tenemos que hablar de la gobernanza del aeropuerto y de sus mejoras».

En juego está la entrada de El Prat en el próximo plan quinquenal de inversiones de Aena, denominado Dora. Con un 51% de participación del Estado en el grupo aeroportuario cotizado, en el Ibex no hacen declaraciones respecto a la posibilidad

de ceder la gestión a las instituciones políticas. La privatización de 2015 vino precedida de un duro saneamiento de la red de aeropuertos fantasma creada por los excesos de inversión pública en la primera década de 2000. A cambio, protegió los criterios y procedimientos de inversión de la empresa, que sin embargo sigue su pérdida tradicionalmente por un político, hoy del PSC como Lucena. Ceder en la gestión de El Prat supondría revertir el modelo de privatización en el segundo mayor aeropuerto de la red, algo difícilmente planteable.

DATOS

90 MILLONES DE PASAJEROS. El proyecto de Aena para Barajas elevará a esta cifra su capacidad máxima declarada.

12% PESO EN EL PIB. La contribución de Barajas al PIB madrileño crecerá casi tres puntos cuando la ampliación se complete, hasta el 12%.

90 OPERACIONES POR HORA. La ampliación de El Prat elevará el número máximo de aterrizajes y despegues en hora punta, elevando a 70 millones la capacidad de pasajeros.

135 HECTÁREAS. Es la extensión de La Ricarda, el paraje natural integrado en Red Natura 2000 del Delta del Llobregat que limita con el aeropuerto.

39 MILLONES DE VISITANTES. El número de pasajeros internacionales en Barcelona se ha duplicado desde el año 2000 hasta los 38,7 millones actuales.

