

# Economía

EL DEBATE SOBRE UNA INFRAESTRUCTURA BÁSICA

## Empresarios y sociedad civil defenderán en un acto masivo el futuro de El Prat

*Las instituciones exigen que la terminal Sur impulse el desarrollo del aeropuerto*

El 22 de marzo es el día elegido por el mundo empresarial y la sociedad civil para exigir que la adjudicación de la terminal Sur de El Prat permita convertirlo en la gran infraestructura de una de las áreas económicas más importantes de Europa.

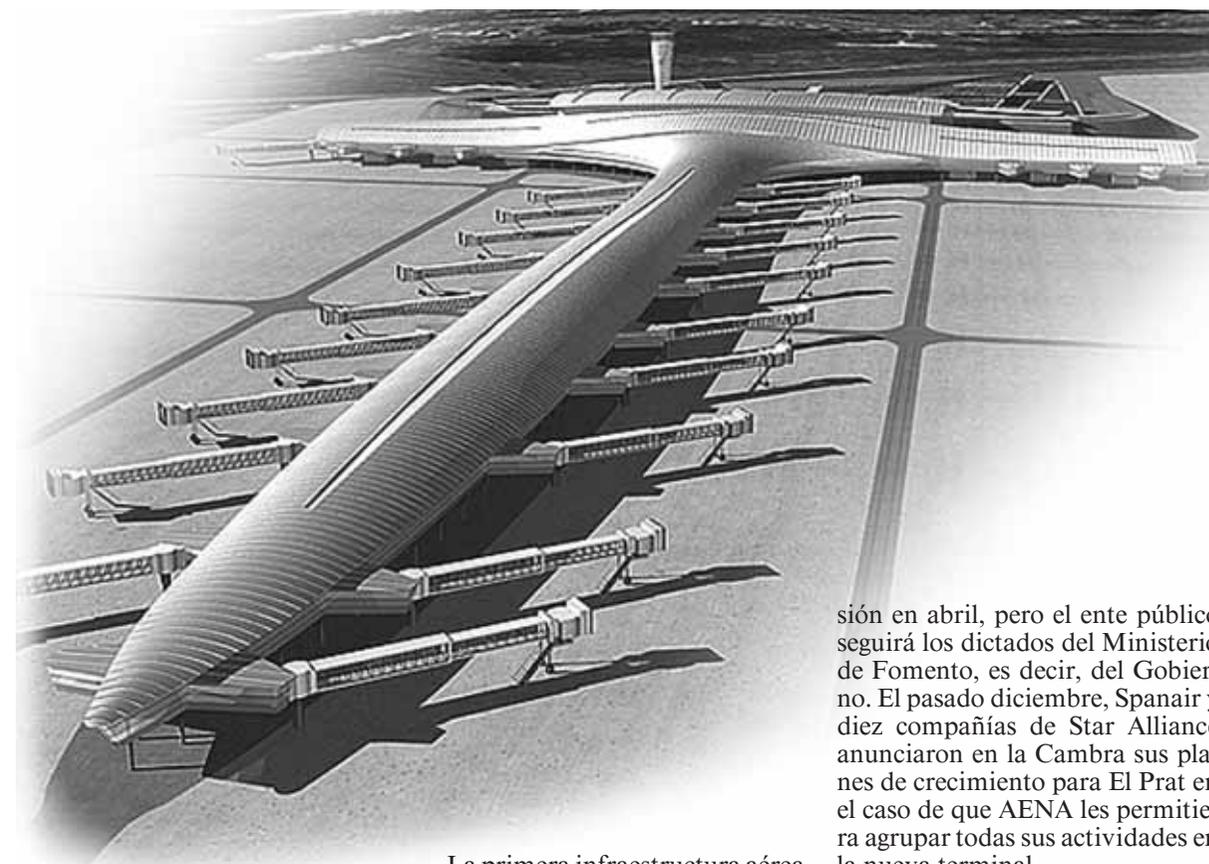
LALO AGUSTINA

BARCELONA. – Los empresarios catalanes quieren asegurarse de que Barcelona y Catalunya no dejan pasar la gran oportunidad que tienen delante de convertir el aeropuerto de El Prat en un gran *hub* –centro de conexión de vuelos– con rutas intercontinentales.

Con ese objetivo, el mundo empresarial catalán, criticado en ocasiones por su escasa implicación, se está movilizándolo para influir en el futuro del aeropuerto. Instituciones como la Cambra de Comerç de Barcelona, las patronales Foment del Treball y Cecot, organismos como la Fira y el RACC y asociaciones de empresarios como FemCat y el Círculo de Economía están organizando un gran acto masivo para plantear la necesidad de que Barcelona cuente con una aeropuerto de primera categoría.

El encuentro empresarial se celebrará el próximo 22 de marzo y está previsto que cuente, entre otras, con las intervenciones de Pedro Nuño, profesor del IESE; Germà Bel, catedrático de Economía en la Universitat de Barcelona, y Andreu Mas-Colell, ex conseller de la Generalitat y profesor de la Universitat Pompeu Fabra. Los impulsores pretenden recabar también el apoyo de una decena de universidades y de los sindicatos.

Aunque la jornada no pretende



tomar partido sobre uno u otro grupo de compañías, lo cierto es que el eje de la convocatoria se centra en exigir a Fomento y AENA que la adjudicación apoye a los que tengan una estrategia que aporte valor añadido, en especial, la posibilidad de vuelos internacionales. Los ponentes insistirán en temas de calado, como la necesidad de tener un aeropuerto eficiente que, tal como pasa ya con la Fira, sea codirigido por los poderes públicos y la sociedad civil. También se pondrá el acento en que acertar en la adjudicación de la nueva terminal beneficiará a Catalunya, pero también a España, que saldría reforzada por contar con dos *hubs* –centros de conexión de vuelos– internacionales en lugar de uno solo, el de Barajas.

La primera infraestructura aérea de Catalunya afronta unas semanas decisivas, en las que AENA debe decidir qué aerolíneas ocupan la nueva terminal Sur de El Prat, que estará lista a finales del presente ejercicio tras una inversión de 3.000 millones de euros. Esta ampliación permitirá que el aeropuerto pase de los 30 millones de pasajeros con los que cerró el 2006 a los 55 millones a largo plazo.

Pero tan importante o más que el crecimiento cuantitativo es el cualitativo y la adjudicación de El Prat determinará la oferta futura de vuelos de Barcelona, un elemento que influye decisivamente en la economía, desde el turismo hasta el establecimiento de sedes de multinacionales o las relaciones comerciales con otros países. Formalmente es AENA quien tomará la deci-

sión en abril, pero el ente público seguirá los dictados del Ministerio de Fomento, es decir, del Gobierno. El pasado diciembre, Spanair y diez compañías de Star Alliance anunciaron en la Cambra sus planes de crecimiento para El Prat en el caso de que AENA les permitiera agrupar todas sus actividades en la nueva terminal.

Jaan Albrecht, presidente de la alianza, se comprometió a convertir Barcelona en un *hub* para el sur de Europa, condición indispensable para albergar vuelos de largo recorrido, prácticamente inexistentes tras la decisión de Iberia de concentrarse estas rutas en Madrid.

Pese a que Iberia no ha pedido la nueva terminal, sí lo ha hecho su participada Clickair. En medios empresariales se observa con recelo que Iberia, que sigue siendo la primera compañía que opera en El Prat, trate de ubicarse en la nueva terminal Sur junto con su *low cost* y la aerolínea regional Air Nostrum. Ésta es, según todos los expertos, la única alternativa que puede impedir o dificultar la ejecución de los planes de Star Alliance para Barcelona. ●

## Díaz-Ferrán, elegido sustituto de Cuevas en la CEOE por 9 a 2

José María Cuevas no ha conseguido que su sucesor, Gerardo Díaz-Ferrán, fuera proclamado por unanimidad. Sin embargo, sí ha obtenido un importante apoyo por parte de 9 de los 11 vicepresidentes, mientras que el presidente de la patronal andaluza, Santiago Herrero, logró sólo 2. La sucesión efectiva se producirá el 30 de junio, una vez que Díaz-Ferrán dimita como presidente de la patronal madrileña CEIM. Por el contrario, mantendrá la presidencia de la Cámara de Comercio de Madrid, lo que garantiza la vicepresidencia del Consejo Superior de Cámaras.

Cuevas explicó a los vicepresidentes su decisión de no agotar su mandato hasta el 2010 por motivos de salud; posteriormente abandonó la sala para dejar que se eligiera el sustituto. El tono del encuentro fue radicalmente distinto del que se produjo el miércoles, cuando se pusieron de manifiesto discrepancias que obligaron a Cuevas a evitar la votación y reclamar consenso para el relevo.

Gonzalo Pascual desveló ayer en la reunión que había pedido a su socio, Díaz-Ferrán, que no aceptara presidir la CEOE por el sacrificio que supondrá para el Grupo Marsans, pero como amigo respalda su candidatura. Santiago Herrero dijo que aceptaba el resultado y se ponía a su servicio. – MARIANO GUINDAL