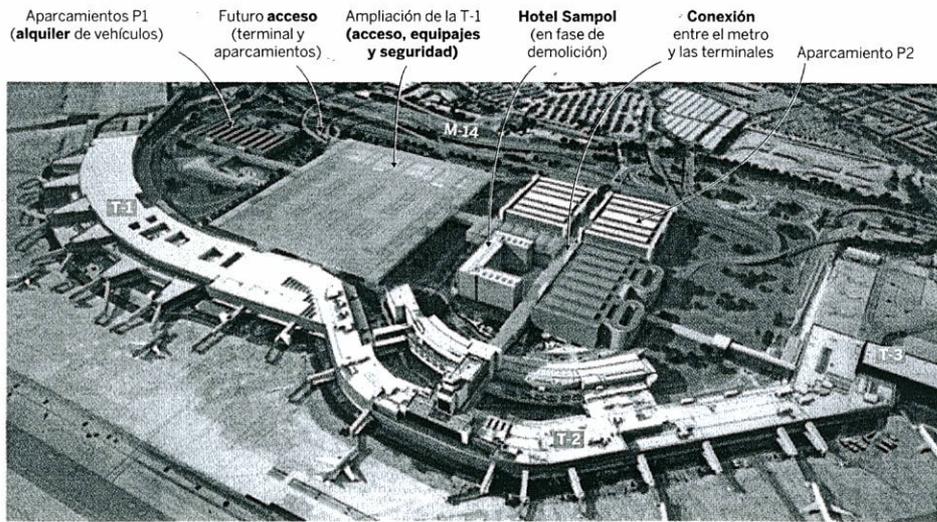


ECONOMÍA Y TRABAJO

Reforma del aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez



Fuente: AENA.

EL PAÍS

Madrid, quinto aeropuerto europeo por pasajeros

El sector aéreo europeo alcanzó en 2018 un nuevo récord con 1.106 millones de pasajeros en los aeropuertos de la UE. Los datos publicados hace tres semanas por Eurostat muestran que la cifra de viajeros subió en todos los países del bloque a un ritmo del 6% frente a 2017.

España, quinto país en población de la UE, es el tercero en tránsito de pasajeros, con 221 millones, muy cerca de Alemania (222 millones) y lejos de Reino Unido, con 272 millones. Heathrow, el principal aeropuerto de Londres, encabeza la lista de aeródromos con 80 millones de viajeros, seguido del parisino Charles de Gaulle (72 millones), Schiphol, en Ámsterdam (71 millones), Fráncfort (69 millones), y los españoles Adolfo Suárez-Madrid-Barajas (58 millones) y Barcelona-El Prat (50 millones), quinto y sexto respectivamente. La media de pasajeros al día fue de 155.000 al día con 1.200 operaciones.

Aena prevé invertir 750 millones para unir las terminales 1, 2 y 3 de Barajas

La empresa aeroportuaria destinará otros 750 millones a ampliar la T-4 y su satélite

MIGUEL ÁNGEL NOCEDA, Madrid
La empresa Aena abordará la remodelación del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas en su próximo plan estratégico. Según aprobó el consejo de administración de la empre-

sa gestora de los aeropuertos españoles en su última reunión, la operación consiste en unificar las actuales terminales 1, 2 y 3 y en ampliar la T4 y su satélite para optimizar el funcionamiento general y elevar el número

potencial de pasajeros de 70 a 80 millones. La inversión total prevista ronda los 1.500 millones de euros, que se reparten prácticamente a partes iguales entre las dos instalaciones que compondrán el aeródromo en el futuro.

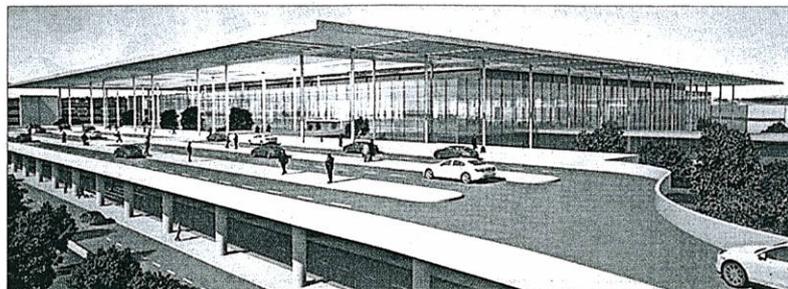
drileño no es la única que tiene Aena en cartera: la empresa también piensa acometer importantes inversiones en otras instalaciones del territorio nacional, entre ellas El Prat de Barcelona.

Aena también quiere rentabilizar al máximo los terrenos que tiene ociosos junto a los aeropuertos. En 2018 ya lanzó un plan inmobiliario para levantar oficinas e impulsar la actividad comercial y logística a partir de inversión público-privada en esas áreas. Posteriormente, en marzo pasado aprobó un plan para autoabastecimiento energético a partir de paneles solares.

En la actualidad, las terminales 1, 2 y 3 plantean algunas deficiencias y disfunciones, como los accesos separados y la falta de un aprovechamiento racional, que las hace menos operativas que la vecina terminal 4. Por eso, el planteamiento de Aena pasa por reconstruirlas y hacer una única terminal, que tendrá una sola entrada (desaparecen los distintos enlaces por carretera) y un procesador de nueva construcción, que se instalará sobre la superficie del viejo aparcamiento. Este nuevo nodo de acceso hará las funciones de distribución de pasajeros, facturación y recogida de equipajes y control de seguridad.

Es decir, habrá un acceso único y un procesador con todos los avances que le permitan ser un edificio sostenible, según las fuentes consultadas. Este nuevo distribuidor, en forma de rectángulo ocupará una superficie de 140.000 metros cuadrados en tres alturas. Desde él se alcanzarán los actuales edificios terminales, que se convertirán, una vez superado el control de seguridad, en lo que en el argot aeroportuario se denomina zona aire y donde se ampliará la zona comercial a todos los corredores.

La reforma también incluirá un nuevo aparcamiento de tres plantas para empresas de alquiler de coches y VTC, con capacidad para 1.100 vehículos, que se ubicará inmediatamente antes del nuevo procesador, según se llegue al aeropuerto. Al otro lado, estará un nuevo aparcamiento para coches privados de cinco plantas, que albergará en torno a



Recreación de Aena de uno de los accesos a la nueva terminal unificada de Barajas.

2.250 plazas y complementará al existente en la actualidad. Una vez se hayan definido los viales y accesos, incluidos la conexión con el Metro, se podrá decidir si se incluye una gasolinera.

Trámites y permisos

La empresa, en la que el Estado tiene el 51% del capital a través de Enaire (antigua Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), tiene previsto incluir el proyecto en el Documento de Ordenación y Regulación Aeroportuaria (DORA) correspondiente al periodo 2022-2026, una vez que haya sido aprobado por el Gobierno. Pero, para encarrilar la operación tienen que empezar ahora los trámites y lanzar el proyecto para que esté listo en dos años. Lo primero que se ha hecho es sacar la licitación para hacer el diseño y la ingeniería, que ha ganado por concurso una UTE formada por las firmas Typsa y Vidal. Asimismo, se ha comunicado a las aerolíneas, que son las que

soportarán las inversiones por la vía de las tasas.

El proyecto debe contar con los informes preceptivos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) y la Dirección General de Política Económica, además de someterlo a consulta del Comité de Coordinación Aeroportuaria. Posteriormente, la propuesta debe enviarse a la Dirección General de Aviación Civil, dependiente del Ministerio de Fomento. Según el calendario de Aena, este informe debe estar listo antes de marzo de 2021 para que, definitivamente, lo apruebe el Consejo de Ministros antes de septiembre de ese año y se pueda abordar la nueva terminal, cuya denominación no se ha decidido.

Además, está a la espera de la demolición del edificio fantasma que está en la entrada a la actual T-2 y que iba a destinarse al hotel Sampol. El frustrado proyecto, de 2007, acabó en pleito que ganó Aena en la Audiencia de Madrid en sentencia que confirmó el Su-

premo. Según esta, los propietarios (Sampol) deben pagar nueve millones por daños y perjuicios. La duda está en quién lo tiene que demoler.

El proyecto, muy ambicioso, pretende equiparar la nueva terminal a la más moderna y funcional T-4 y a su satélite, para las que también se contemplan ampliaciones. Según los planes de la empresa que preside Mauricio Luceña, las obras de la T-4 consisten en alargar los dos brazos (el del edificio principal y el del satélite) hacia el norte para solucionar los problemas de capacidad que se están empezando a plantear. Asimismo, ayudará a desarrollar el hub que quiere establecer el grupo Iberia (propiedad de la hispano-británica IAG) una vez que se haya finalizado la adquisición de Air Europa, ahora usuario de la T-2. El objetivo es alcanzar las 120 operaciones a la hora entre las dos futuras terminales. La media actual es de 100.

La mejora del aeropuerto ma-

Factura eléctrica

Según los planes de Aena, la inversión prevista es de 250 millones, pero supondría un ahorro del 70% de la factura eléctrica, que hoy asciende a 75 millones al año (es decir, un ahorro de 52,5 millones). Con esta medida, que ya está en desarrollo, con una primera fase adjudicada a la UTE Cyme-Insaie por 8,2 millones, prevé un recorte del 40% de la huella de carbono.

La compañía tiene el objetivo de instalar paneles solares, además de Madrid y Barcelona, en unos 20 aeropuertos de los 46 que tiene en España, principalmente en los que cuenta con más terreno liberado y más sol. El resto del plan inmobiliario se está terminando de desarrollar y se espera para el año que viene.

La estrategia incluye la sustitución antes de 2025 del 100% de los vehículos por turismos abastecidos con energía verde, así como un plan de sustitución de utilizadores para handling, cuya explotación la realizan empresas ajenas. Asimismo, plantea la instalación inicial de 2.300 puntos de recarga de coches eléctricos en los aparcamientos (uno por cada 40 plazas) y de tomas para aeronaves.