

El PP apoya el proyecto, pero pide que se aclaren algunos interrogantes

M. Á. MARCOS Y REDACCIÓN
NAVALMORAL Y MÉRIDA

El presidente regional del PP, Carlos Floriano, aseguró ayer que su partido «remará a favor» de cualquier proyecto de infraestructura que se plantee para Extremadura, y que en el caso del aeropuerto internacional espera que sea «una realidad cuanto antes». No obstante cree que se deberían responder una serie de interrogantes que se han planteado sobre el mismo.

La primera es conocer los inversores que están detrás de la iniciativa y las compañías con las que ya se ha hablado para que aterricen que permitan afirmar que en el año 2020 pasará por allí un millón de viajeros. También debería saberse si la estación del tren de alta velocidad de Cáceres se construirá cerca del aeropuerto y si en sus inmediaciones se hará un polígono industrial para el almacenamiento de las mercancías y para atender los servicios que genera una instalación de ese tipo. No se puede decir, a juicio de Floriano, que se hablará en junio.

Por último pidió que se agilice la construcción de la autovía Cáceres-Badajoz, «no sea que tengamos el aeropuerto antes que la autovía».

Monago

Mientras tanto, el portavoz del equipo municipal de gobierno del Ayuntamiento de Badajoz, José Antonio Monago, afirmó que, dada la «cuantía económica prevista» para la construcción del aeropuerto internacional de Cáceres, esta futura infraestructura «está más próxima a ser un aeródromo».

El concejal pacense del PP hizo estas declaraciones en el transcurso de una rueda de prensa en la que informó sobre el convenio de colaboración para la recuperación del Guadiana a su paso por Badajoz, al ser preguntado por su opinión sobre los datos de la obra ofrecidos desde la Junta de Extremadura.

Así, Monago señaló que era «mejor mantener mucha cautela» ante lo que calificó como «declaración de intenciones», ya que a su juicio el presupuesto anunciado es «pequeño», si se compara con inversiones previstas para otros aeropuertos como el de Ciudad Real que, aseguró, «son 30 veces mayores».

Además afirmó que se están «creando demasiadas expectativas» en el proyecto, sobre todo si se tiene en cuenta que se «retrasa hasta 2020» los datos sobre la frecuencia de vuelos o las compañías u operadores interesados en participar en el proyecto. Por último declaró que no quería entrar en «rivalidad» con Cáceres y deseó a la ciudad «toda la suerte del mundo» con este proyecto.

JOSÉ ANTONIO HERCE ANALISTAS FINANCIEROS INTERNACIONALES

«Necesitamos duplicar la capacidad hotelera de la región»

El responsable del estudio económico sobre el aeródromo asegura que la instalación «debe contar con una infraestructura del AVE»

PABLO CALVO CÁCERES

José Antonio Herce, de Analistas Financieros Internacionales, es la persona encargada de evaluar el futuro económico del aeropuerto internacional de Extremadura.

— **¿Después de que se anunciara su ubicación el lunes, en qué punto se halla el estudio de viabilidad del aeropuerto?**

— Es un estudio preliminar. Pienso que se requiere la aprobación del proyecto de interés regional por parte de la Junta y la aprobación del Ministerio de Fomento para que se construya un aeropuerto de interés general. Cuando se avance en estas fases, es cuando se irán perfilando los estudios a fondo. El que hemos hecho es preliminar, pero contiene muchos de los elementos que se irán sustanciando más adelante. Las tres patas que hemos analizado ahora son la ubicación y diseño técnico, sin que esto ni mucho menos se parezca a un plan director o un proyecto de la pista, terminal, etcétera; en segundo lugar, el modelo de negocio, sin ser un estudio en profundidad para vender ya el proyecto a los eventuales inversores; y, en tercer lugar, un estudio de impacto socio-económico para ver en qué medida vendría a revolucionar todo el tejido productivo de la región, especialmente el turístico. En estos tres ámbitos hemos avanzado lo suficiente en este primer año de trabajo, de forma que los siguientes pasos los daremos con confianza. Compartimos la ilusión del promotor (Caja Extremadura).

— **¿En qué medida va a suponer un cambio para el sector turístico de Extremadura?**

— Un cambio profundo, porque no va a ser un aeropuerto para trasladar españoles a Extremadura, ni extremeños al resto de España, es un aeropuerto internacional para hacer que la región sea accesible para una demanda global que busca destinos atractivos. Un aeropuerto diseñado para aprovechar la revolución de las compañías de bajo coste, que están llevando millones de viajeros a destinos que hasta hace 10 años eran inaccesibles. Va a ser un eslabón en una cadena cada vez más larga de oportunidades económicas. Entonces, estamos hablando de trasladar turistas. Extremadura recibe cada año apenas 300.000, y la mayoría viene en automóvil. El objetivo es duplicar el número de turistas en el horizonte de 2020, unos 600.000, lo cual nos da 1,2 millones de viajeros, porque el turista entra y sale. Para eso necesitamos casi duplicar la capacidad hotelera de acogida turística de la región (que actualmente es de 36.000 plazas). Esto se dice pronto, pero cuesta

hacerlo porque Extremadura ahora mismo está por debajo de los principales destinos turísticos, pese a que tiene un atractivo de primer orden. Nos parece que sí, que el imán existe, pero hay que quitar los obstáculos que impiden atraer la demanda global. Lo que está claro es que cada vez hay más gente en el mundo, con más dinero, con más tiempo y con más ganas de moverse. Da igual dónde estén los destinos, porque por 30 euros pueden llegar a cualquier punto de Europa.

— **¿El aeropuerto tendrá estación del AVE?**

— La intermodalidad es fundamental, y una de las razones por las que se ha elegido el lugar es porque está a muy pocos kilómetros, tres o cuatro, de la Ruta de la Plata, a otros tantos de la futura autovía Cáceres-Badajoz, y prácticamente a las puertas del trazado del tren de alta velocidad (AVE). Efectivamente, es cuestión de hacer una estación, o apeadero, como quiera llamársele, pero desde luego una infraestructura de este tipo. Esto es lo que ahora tendremos que estudiar; en el estudio preliminar no se ha llegado a ese nivel de profundidad porque nos basta con saber que esta localización es óptima en el plano de la intermodalidad de transportes.

AVE

— **¿Pero entonces está claro que se debe complementar con un tren que acerque a los viajeros recién llegados hasta una ciudad, como se ha hecho en Ciudad Real?**

— Por supuesto, habrá una lanzadera o lo que se determine, aún no tenemos el estudio detallado del pasillo que conectará el aeropuerto con el AVE. A lo mejor es una lanzadera que coge al viajero en el mismo aeropuerto internacional de Extremadura y lo deposita cinco minutos más tarde en una parada del AVE. No hemos llegado al punto de determinar lo que es más conveniente, porque lo importante era demostrar la viabilidad y el impacto económico del proyecto en sí, pero estando tan cerca de esas conexiones el paso siguiente es definirlo y ver lógicamente a quién le corresponde realizarla.

— **¿Puede que una desaceleración o crisis económica retraiga a los posibles inversores o afecte a las compañías de bajo coste y el proyecto quede en el aire?**

— No, mire usted, no sé la duración de la desaceleración económica que sufre la economía española, pero le aseguro que cuando estemos en condiciones de poner la primera piedra, estaremos ya o al final del túnel o viendo la luz muy cerca. Es más, la obligación de los agentes implicados en el proyec-



José Antonio Herce, de Analistas Financieros. / HOY

CRISIS ECONÓMICA

«Podría retrasar el proyecto como mucho un año o un año y medio»

MERCANCÍAS

«No hay que despreciar las sorpresas en este terreno»

to, una vez que este estudio preliminar nos dice que es interesante, es seguir adelante, porque, además, ahora ni en los próximos meses se van a comprometer recursos. Es un proyecto que, como mucho, una desaceleración económica lo puede retrasar un año o año y medio. También hay que pensar en las economías europeas, porque en definitiva queremos traer turistas extranjeros. Al margen de las evoluciones coyunturales que puedan aconsejar un horizonte de espera, éste es un proceso muy largo, el horizonte de madurez de los tráficos nos lleva a 2020 y hasta entonces podemos tener varios ciclos.

— **Hay más proyectos de aeropuertos privados en marcha en España. ¿Están trabajando en alguno más?**

— Hay varios proyectos, sí, pero no estamos en ellos. Técnicas Reunidas es la principal ingeniería española y tiene una larguísima experiencia en proyectos constructivos de aeropuertos, en particular Miguel Ángel Benlloch. Ellos sí han participado en más proyectos en España y fuera. Nuestro papel

aquí ha sido evaluar la unidad de explotación que en su día será el aeropuerto internacional de Extremadura y hacer la evaluación del impacto socio-económico.

Turismo

En este punto, volviendo a lo de antes, el sector turístico es clave. Lo que tenga que ganar la región con este proyecto se va a canalizar a través de la puesta al día y organización del sector turístico de la región. No sólo hay que duplicar la capacidad, como decía antes, sino hacerlo con parámetros de calidad y con lo que llamamos un espacio continuo de turismo, es decir, que no llegue al aeropuerto o a la casa rural y luego diga qué hago, quién me explica lo que hay, quién viene a recogerme... Muchos sectores de la oferta turística necesitan una puesta al día radical, es algo que se detecta. Si no sabemos hacer eso, el aeropuerto tendrá una vida complicada y la región habrá desaprovechado una oportunidad para seguir convergiendo.

— **¿Qué peso tendrán las mercancías en el aeropuerto?**

— El estudio alude a mercancías, pero el futuro de este aeropuerto dependerá de los turistas. Pero no hay que despreciar que haya sorpresas una vez que la infraestructura esté en marcha y los operadores puedan conseguir algunas alianzas en algunos ramos del transporte de mercancías. Uno se lleva sorpresas viendo cómo aeropuertos secundarios han renacido gracias a los vuelos bajos de coste, y segundo, han conseguido atraer actividades de mucho valor añadido. Por ejemplo, Vitoria es el centro de distribución del pescado fresco. Todo depende de cómo se venda el servicio, con qué tarifas y con qué calidad.