

LOS NUEVOS AEROPUERTOS

Por Ignacio Vasallo*

Zhengzhou, capital de provincia en el centro de China, se convertirá antes del año 2030 en la primera *aerotrópolis*, es decir, una ciudad construida para servir a un aeropuerto y no a la inversa, como ha sido hasta ahora. En ese año el aeropuerto contará con dos terminales y cinco pistas para atender a los previstos 70 millones de pasajeros, los mismos que actualmente atiende Heathrow.

La *aerotrópolis* de Zhengzhou tendrá siete veces el tamaño de Manhattan y viviendas e infraestructuras urbanas para atender a 2,6 millones de personas. El padre de la idea, el profesor de la Universidad de Carolina del Norte John Lasarde, explica en su libro *Aerotrópolis, cómo viviremos en el futuro*, publicado en 2011, la importancia que tendrán los aeropuertos en el nuevo diseño urbano. Al menos en culturas en las que no tenga mucho peso la opinión pública, como es el caso de China. Nadie ha preguntado su opinión a la población de Zhengzhou y a nadie parecen preocuparle los ruidos.

En los últimos cuatro años se han construido en China más de cien aeropuertos, y en 2019 se inaugurará en el sur de Beijing otro más con una inversión de 12.000 millones de euros. ¿Es necesario semejante frenesí constructor cuando al mismo tiempo se construyen miles de kilómetros de vías para ferrocarriles de alta velocidad? La respuesta es, en principio, negativa si tenemos además en cuenta que el 70 por ciento de todos los aeropuertos del mundo son deficitarios. Y, sin embargo, el mismo fenómeno está ocurriendo en otros países asiáticos como Indonesia, al tiempo que en Europa y Estados Unidos se está produciendo una transformación de los existentes, dado que la construcción de nuevos aeropuertos se encuentra con múltiples dificultades generadas por la presión de los grupos ecologistas.

Pero es en Dubai donde se está llevando a cabo la planificación más ambiciosa. Según el director de los Aeropuertos de Dubai, Paul Griffiths, el nuevo aeropuerto, actualmente en fase de diseño, tendrá capacidad, una vez concluido para 240 millones de pasajeros –el actual, que es el que tiene el mayor tráfico internacional, atendió el año pasado a 70 millones–.

Pero, al tiempo que supervisa el diseño del mayor aeropuerto jamás concebido, Griffiths arremete contra los nuevos aeropuertos por ser demasiado grandes e incómodos



Los aeropuertos se están convirtiendo en centros comerciales y de ocio.

para los pasajeros. ¿Una contradicción? En absoluto. En vez de ser un solo aeropuerto, el enorme espacio, equivalente a 20.000 campos de fútbol, estará dividido en doce unidades, cada una de ellas un completo aeropuerto capaz de atender a 20 millones de pasajeros.

Estas enormes inversiones sólo pueden correr a cargo de instituciones públicas que, posteriormente, en algunos casos, las venden o arriendan en concesión administrativa, puesto que potencialmente la mayor parte de los aeropuertos son lucrativos.

Los fondos de pensiones adoran invertir en estas infraestructuras, que operan en ré-

gimen de monopolio, porque, como señala *The Economist* en un reciente artículo sobre este asunto, es como si poseyeran un centro comercial en el que los clientes, en general gente con recursos, están forzados a permanecer durante horas y además de humor vacacional.

Para JWT, uno de los primeros grupos mundiales de publicidad, la transformación de los aeropuertos es una de las tendencias más importantes de los próximos años, puesto que se están convirtiendo en centros comerciales y en *trendsetters* en el campo de la moda, el ocio y la innovación, como podemos comprobar en Copenhague o Los Ángeles.

Inevitablemente, otro campo en el que la innovación es clara es en el de la publicidad. Los aeropuertos más avanzados ya han sustituido la publicidad estática por otra dinámica que se acomoda constantemente a

los pasajeros que se encuentran más cercanos y cuya información se transmite por balizas a través de Bluetooth.

En el lado negativo, los aeropuertos están literalmente explotando a los clientes, puesto que con los ingresos procedentes de las compañías aéreas no cubren ni la mitad de los costes de funcionamiento: amplían espacio para tiendas, mejoran los aparcamientos y renegocian las concesiones para mejorar sus ingresos.

Los aeropuertos, a su vez, se ven presionados por las compañías aéreas para que reduzcan las tasas, por lo que tienen que evitar que haya una compañía dominante.

Un ejemplo de estas nuevas tendencias lo tenemos en los principales aeropuertos españoles, que han incrementado notablemente sus ingresos procedentes de pasajeros. Y, desde su parcial privatización, el valor de Aena está un 70 por ciento arriba desde su precio de salida a Bolsa.

Está claro que para algunos los aeropuertos sí son un negocio. ●

*Exdirector general de Promoción del Turismo y de Turismo de España.