



Ampliació de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona – El Prat

Dictamen

Un decàleg, resultat de les deliberacions del Comitè Assessor d'Infraestructures sobre l'ampliació de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona – El Prat.

Introducció / Antecedents

L'actual aeroport de Barcelona és fruit del Pla Delta dels anys 1990, quan les administracions implicades (Estat, Generalitat i ajuntaments) acordaren construir una nova pista paral·lela a la principal pel costat mar, però d'una longitud inferior per tal de minimitzar l'impacte a les zones humides de La Ricarda i El Remolar.

En principi, aquesta longitud inferior no havia de suposar una limitació a assolir la capacitat teòrica de 90 operacions/hora (incloent enlairaments i aterratges), ja que la Declaració d'Impacte Ambiental (DIA) permetia l'operació independent de les dues pistes, és a dir, ser emprades per enlairaments o aterratges indistintament.

Però l'enlairament d'avions per la pista llarga (la que no suposa limitacions de càrrega a l'enlairament) produïa una petjada de soroll en algunes zones residencials que, malgrat no superar els llindars legalment establerts, creà un conflicte que es resolgué amb l'acord d'operar provisionalment les pistes com a segregades mentre no s'assolís la necessitat d'arribar a la capacitat de disseny prevista de 90 operacions/hora, és a dir, la llarga per aterratges i la curta per enlairaments, aprofitant que la major part d'avions en tenen prou amb la longitud de la pista curta per enlairar-se.

Malgrat tot, l'operativa actual no és segregada "pura", ja que alguns avions de llarg radi necessiten la pista llarga per enlairar-se, fet que limita la capacitat de l'aeroport a 78 operacions/hora. Augmentar el nombre d'operacions de llarg radi suposa realitzar més operacions per la pista llarga i per tant posar en crisi l'acord assolit fa alguns anys entre AENA i els municipis.



Davant aquesta situació, per poder recuperar la capacitat de 90 operacions/hora, AENA proposa allargar la pista curta en una longitud que permeti l'enlairament de tots els avions per la pista mar, de manera que es tingui una configuració de pistes 100% segregades, tal com es va pactar amb el territori (enlairaments per la pista mar i aterratges per la pista muntanya). Aquesta mesura reduiria la petjada de soroll sobre la població, però suposaria un cert nivell d'afectació a la llacuna de La Ricarda (espai natural protegit per la Xarxa Natura 2000).

Tant la solució d'enlairar més avions per la pista llarga (operativa pistes independents) com la d'allargar la pista curta (operativa 100% segregada) són tècnicament possibles, però cadascuna d'elles traspasa una línia vermella per a diferents grups socials.

Aspectes fonamentals que caracteritzen el projecte

Assumim que estem davant d'una decisió complexa i de gran transcendència econòmica i social, com es el cas de la gestió de la capacitat i possible ampliació de l'aeroport de Barcelona.

Constatem que el model de ciutat que ambicionem és el punt de partida. Creiem en el creixement sostenible de la ciutat i en la creació de condicions generadores de prosperitat econòmica i social. Creiem en l'atracció de talent i d'empreses competitives com a via per a aconseguir-ho. Creiem que cal estar preparats i crear les condicions necessàries per competir en un món global. Creiem que l'aeroport ha de ser una eina que respongui al model de ciutat i de país.

Observem que tenim un aeroport molt ben connectat amb Europa, el tercer amb major nombre de rutes origen-destí i el novè pel que respecte a rutes de llarg radi (radi superior a 4.000 km), que són les que es tractaria d'incrementar. Observem que l'aeroport té una bona infraestructura aeronàutica i de terminals, però que caldrà millorar per poder atreure més rutes de llarg radi i més càrrega aèria.

Volem un aeroport que disposi d'una xarxa de rutes més extensa, amb més connexions de llarg radi que ens ajudin a connectar amb ciutats que aportin negocis de valor afegit, un nivell de servei alt, un encaix mediambiental i una bona convivència amb l'entorn, amb especial atenció a la reducció de soroll.



Es constata que l'operativa actual en configuració preferent (pistes segregades, on la pista mar serveix per enlairaments i la pista terra per aterratges) limita la capacitat a 78 operacions/hora, ja que la pista mar no té llargada suficient per alguns enlairaments dels avions de llarg radi (*Wide Body* - WB). Realitzar enlairaments de WB per la pista terra condiciona la capacitat d'arribades, reduint-la respecte la màxima teòrica de 90 operacions/hora: per cada enlairament de WB per la pista terra s'arriben a perdre entre 1,5 i 2 slots d'arribades. Tot i que aquesta situació representa només un 1% dels enlairaments, aquesta xifra augmentarà si creixen els vols de llarg radi i reduirà encara més la capacitat de l'aeroport.

La infraestructura actual permetria arribar a les 90 operacions/hora operant amb un model de pistes independents, tal com estava aprovat a la Declaració d'Impacte Ambiental, però podria desencadenar un conflicte veïnal per l'impacte acústic.

Observem que amb l'actual model d'operació de pistes segregades la infraestructura està prop del límit de la seva capacitat, alhora que les previsions de trànsit preveuen creixements moderats, amb especial desenvolupament dels mercats de llarg radi.

Sembla que l'aeroport té potencial per créixer amb rutes de llarg radi en els propers 15 anys. S'estima que l'aeroport podria arribar a doblar les rutes de llarg radi amb un potencial de creixement de fins a uns 50 vols més a la setmana, xifra que equival a 1 milió de passatgers/any.

Després de diverses compareixences d'experts, constatem la necessitat d'ampliació de la capacitat de l'aeroport principalment per a vols de llarg radi, que permetin incrementar la connectivitat i competitivitat del territori.

Per aquests motius, considerem urgent i necessari emprendre les accions necessàries que permetin atendre la demanda futura de llarg radi. Destaquem la necessitat d'estudiar millor les diverses alternatives, tant d'ampliació de la infraestructura, com de mesures operacionals, així com la necessitat d'abordar les millores mediambientals.

Essent conscients que el desenvolupament d'aquest tipus d'infraestructures requereix de grans consensos que necessiten alhora el seu temps de concertació, observem que és obligació de les administracions competents exercir la seva responsabilitat i el seu lideratge, escoltant el territori i els actors involucrats.



Creiem que per recuperar tota la capacitat de disseny de l'aeroport (90 operacions/hora) caldran actuacions en la infraestructura (entre elles allargar la pista curta) amb un cert grau d'afectació als espais naturals i potser també a l'operativa del Port. Si bé en primer lloc, caldrà explorar les alternatives d'augment de capacitat optimitzant l'operativa aeronàutica, com a solució parcial i a curt termini.

Entre el conjunt de solucions que allarguen la pista mar es constata una opció "de màxims" que comporta una afectació considerable a les zones humides (equivaldria a la proposta d'AENA) i una solució "de compromís", que seria aquella que afectaria el mínim possible a les zones humides, renunciant a part del *load factor* (capacitat de càrrega) via la reducció de metres d'asfalt per tal de no afectar làmines d'aigua. La solució "de compromís" ha estat proposada per diversos consultors aeronàutics. Ambdues solucions caldria veure-les en el marc d'una Avaluació Econòmica, Social i Ambiental que comparés costos i beneficis.

Recomanacions del Comitè Assessor d'Infraestructures

1. Cal tenir present que qualsevol ampliació de pista que es decideixi requerirà temps i caldrà incorporar-la a la planificació recollida al *Documento de Planificación Aeroportuaria* (DORA). Caldrà elaborar estudis informatius amb els seus anàlisis d'alternatives, incloent estudis de demanda, de costos, de tot tipus d'impactes, així com una avaluació econòmica, social i ambiental. Caldrà engegar els tràmits pertinents, entre ells una complexa tramitació ambiental. Tot això pot durar anys, per tant cal actuar amb diligència per tal d'ampliar el radi d'influència de l'aeroport.
2. Es constata que en el cas de l'ampliació de l'Aeroport d'El Prat caldrà passar un filtre ambiental molt exigent a la Unió Europea, en un context en que els augments de capacitat del sistema aeroportuari europeu han deixat de ser una prioritat. Creiem que cal començar per abordar les millores ambientals pendents, augmentant l'estat i qualitat de les zones humides i que per qualsevol de les alternatives de desenvolupament de l'aeroport escollida, cal materialitzar prèviament les compensacions ambientals que puguin quedar pendents, així com abordar les noves compensacions que siguin necessàries abans del desenvolupament de l'alternativa escollida.



3. Constatem que a partir d'una Anàlisi Econòmica, Social i Ambiental de les alternatives considerades cal establir un marc de diàleg institucional i social, plural i obert, que treballi en solucions a mig i llarg termini que permetin allargar la pista curta, preferentment sense tocar els espais protegits de La Ricarda i El Remolar, compensada amb fortes inversions mediambientals, especialment destinades a sanejar el cicle de l'aigua de les llacunes.
4. Quan comparem els aeroports d'AENA amb altres aeroports del món, veiem que hi ha aeroports que aprofiten millor la capacitat de les infraestructures. Considerem acreditat que mentre no es duen a terme les inversions cal exigir l'optimització de les infraestructures existents d'acord amb els estàndards d'eficiència i seguretat que s'apliquen en altres aeroports similars.
5. Considerem important atendre altres inversions necessàries com les de millora del nivell de servei i la capacitat de la T2, així com la seva connexió directa amb la T1, afavorint el desenvolupament de la ciutat aeroportuària. Abordar la construcció de la nova terminal satèl·lit, preparant l'aeroport per quan siguin necessàries més posicions de contacte, especialment pels passatgers de llarg radi. Així com posar en servei l'estació d'alta velocitat del Prat per tal de connectar l'aeroport amb el territori.
6. Tot aquest conjunt d'actuacions, graduals en el temps, serien el sostre d'ampliació de capacitat de l'aeroport de Barcelona, i la seva implantació hauria d'anar acompanyada d'un pacte sobre la gestió de l'aeroport, actualment massa centralitzada i poc sensible als interessos del territori.
7. Malgrat la governança de l'aeroport no és un tema que ens hem plantejat analitzar, es constata que és una qüestió tan rellevant com la discussió sobre les infraestructures necessàries. Creiem que les institucions locals haurien de tenir un paper important dins la governança de l'aeroport. Conscients que aquest és un aspecte que cal treballar a mig termini, cal establir mecanismes permanents per assegurar una estreta coordinació i col·laboració entre el gestor (AENA), la governança (AENA, ENAIRE) i els diferents ens implicats en el projecte: Generalitat, ajuntaments, companyies aèries i altres actors rellevants en l'entorn aeroportuari en la vessant econòmica, social i ambiental. Cal establir uns objectius generals per arribar a un consens sobre com ha de ser l'aeroport i definir una estratègia clara pel futur de l'Aeroport i el conjunt d'aeroports catalans. L'ordre teòric del debat i de presa de



decisions sembla que hauria de ser: a) creació d'un grup de treball amb tots els actors implicats, b) fixació d'objectius de desenvolupament de l'aeroport (sense oblidar l'objectiu de millorar la governança), i c) concreció del projecte i les infraestructures necessàries.

8. En definitiva, a curt termini, es podria obtenir major capacitat per a vols de llarg radi amb mesures operacionals que impliquen bàsicament AENA, ENAIRE i els municipis propers, sense assolir però la capacitat màxima. A mig termini, la consolidació de la capacitat teòrica de 90 operacions/hora -o un valor proper- obligarà a importants actuacions sobre la infraestructura i entorns que requeriran no tant sols acords institucionals sinó també complexos i llargs processos administratius a nivell europeu. Es recomana, doncs, avançar de manera pràctica en les alternatives tècniques, els acords polítics, i els tràmits administratius, sobretot els ambientals. Per tal d'arribar a la millor solució possible i contribuir al desenvolupament de la ciutat de Barcelona es proposa la creació d'un "*Nou Pla Barcelona*" des del territori i amb el territori.

Barcelona, 19 de març de 2025