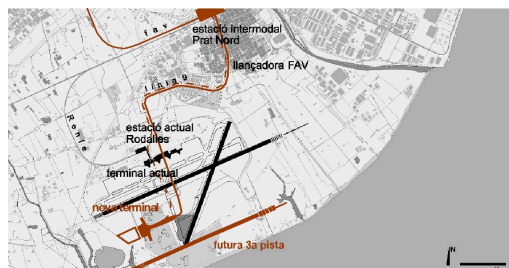


Infraestructures de transport &gt; Aeroportuàries |

## AEROPORT DE BARCELONA (EL PRAT) (2003)



Sergi Saladié i Manuela Tomàs

**Continuen les obres d'ampliació i transformació de l'Aeroport de Barcelona. La intervenció prevista al Pla director de l'aeroport té l'objectiu de convertir-lo en una plataforma distribuïdora de vols intercontinentals capaç d'absorbir grans fluxos de passatgers.**

L'octubre del 1999 el Ministeri de Foment va aprovar el Pla director de l'aeroport de Barcelona (també conegut com Plan Barcelona) que preveia l'ordenació de les activitats en el recinte aeroportuari i la concreció de les noves terminals de passatgers, de càrrega i de conjunt. Les obres d'ampliació permetrien atendre la demanda de trànsit a l'aeroport fins al 2020 i consolidar-lo com a hub internacional amb una capacitat de més de noranta operacions en hora punta i de quatre-centes mil operacions l'any.

Aquest pla d'ampliació de l'aeroport representava una inversió de 2.300 milions d'euros i el mes de desembre de 2003 el 77% de les obres que formaven el pla es trobaven o bé en servei o en fase d'execució. Es preveia la creació d'una tercera pista, una nova àrea terminal (la terminal sud) amb una gran plaça intermodal a l'interior, una torre de control, un hotel, un parc aeronàutic (que concentraria l'activitat industrial) i finalment una ciutat aeroportuària, concebuda com una plataforma econòmica que donés resposta a les necessitats de passatgers, treballadors i empreses relacionades amb els serveis aeroportuaris.

Així, en pocs anys, l'aeroport s'hauria de convertir en una miniciutat amb indústria, oficines, centres comercials, sales de conferències i activitats logístiques. Segons Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), ens responsable de la gestió dels aeroports espanyols, tot aquest conjunt d'instal·lacions futures podrien generar uns quaranta mil llocs de treball.

L'ampliació de l'aeroport també estava previst que afectés la xarxa viària. L'actuació implicava la modificació de les vies d'accés a la terminal actual, el desviament de la C-32 i la construcció de noves vies que interconnectarien les terminals actuals amb la futura terminal sud.

Un cop acabada l'ampliació, la previsió era que l'Aeroport de Barcelona tingués les infraestructures necessàries per convertir-se en un autèntic hub europeu, és a dir, una plataforma distribuïdora de vols intercontinentals capaç d'absorbir grans fluxos de passatgers on es potencien els transbordaments i les connexions tant de viatgers com de mercaderies.

Barcelona podria optar a convertir-se en un hub gràcies a diversos fets. D'una banda al fet de trobar-se situada fora de la zona aèria més congestionada; de l'altra, al fet que té accessibilitat en totes les direccions i, finalment, al fet que no és interferida per cap altre hub en menys de 600 km de radi. S'esperava que aquest nou status beneficiaria alhora tots els aeroports espanyols, els quals incrementarien el respectiu trànsit aeri. Segons el ministre de Foment vigent, Francisco Álvarez-Cascos, «el sistema aeroportuari espanyol pivotarà sobre dos grans aeroports hub: Madrid i Barcelona, però seran les companyies aèries les que decidiran si ofereixen connexions intercontinentals o no».

### **Entrada en servei de les ampliacions de la terminal A: mòdul M-5 i edifici d'aparcament**

Després de més de dos anys d'obres i d'una inversió de 27 milions d'euros feta per AENA, el juny del 2003 la terminal A estava definitivament enllestida amb una ampliació d'uns 25.000 m<sup>2</sup> de superfície. Poc abans havia estat reformada la terminal B. Al mes de juliol entrava en servei l'ampliació de la terminal A, amb un nou mòdul: l'M-5. Aquesta terminal de vols internacionals feia anys que havia quedat petita per poder absorbir tot el tràfic aeri i el volum diari de passatgers. La reforma va dotar l'edifici d'una sala amb sis noves passarel·les d'embarcament (fingers), dividides en tres grups de passadissos dobles. Aquesta flexibilitat de les passarel·les permetria als passatgers accedir als avions transoceànics de gran capacitat per dos llocs a la vegada. L'ampliació també afectava la zona de recollida d'equipatges, que va guanyar 1.542 m<sup>2</sup> i tres cintes, a més d'una nova zona comercial de prop de 3.000 m<sup>2</sup>. Amb aquest nou mòdul 5 el número de passatgers anuals podria augmentar de 22 a 26 milions.

El març de 2003 s'inaugurava un nou edifici d'aparcaments just al davant de la terminal A seguint el model del que s'havia estrenat el juny de l'any 2002 davant de la terminal C (Pont Aeri). La construcció del pàrquing va requerir una inversió de 41,8 milions d'euros que va aportar el govern central. L'edifici disposava de quatre plantes amb un total de 2.470 places i es preveia la possibilitat d'ampliar-lo dues plantes més. Amb la construcció d'aquest pàrquing, l'aeroport va guanyar 5.000 places d'aparcament aproximadament (2.470 de l'edifici de la terminal A i 2.276 més del bloc del Pont Aeri). Així, a la darrera del 2003 l'aeroport comptava amb unes 13.000 places de pàrquing en total.

#### **Primera pedra de la nova torre de control**

El 3 de setembre de 2003, el ministre de Foment Francisco Àlvarez-Cascos, col·locava la primera pedra per a la construcció de la nova torre de control del Prat, peça clau en l'ampliació de l'aeroport. Aquesta torre fou dissenyada per l'arquitecte Bruce Fairbanks, el mateix que va fer les torres de l'aeroport de Barajas i de Màlaga. L'edifici té planta circular i una alçada de 53,7 m distribuïts en tres plantes on es pensaven distribuir diferents sales, una cafeteria i un aparcament amb capacitat per a vuitanta-tres vehicles. El punt des d'on treballarien els controladors es preveia que ocuparia un disc de 50 m de diàmetre i que tindria capacitat per a quinze posicions de control ampliables a sis més. La fi de les obres es preveia per a la darrera del 2004 tot i que l'entrada en funcionament no es faria efectiva fins el primer trimestre del 2005, una vegada estigués completament equipada i provada. Tot el conjunt comportaria una inversió de 12,9 milions d'euros.

#### **Avancen les obres de la tercera pista, que podria entrar en servei a mitjan 2004**

El juny de 1998, Rafael Arias Salgado, ministre de Foment d'aquella legislatura, afirmava que la tercera pista de l'Aeroport de Barcelona podria estar acabada a la darrera del 2001. Un any després, quan se'n va firmar el pla director, es va decidir que la tercera pista havia d'entrar en funcionament el 2003. No obstant això, fins l'octubre del 2002 no van començar les obres, fet que en va ajornar l'entrada en funcionament fins a l'estiu del 2004.

La nova rampa d'enlairament paral·lela a la principal i a la línia de costa comptaria amb 2.660 m de longitud i seixanta d'ample i permetria passar de les cinquanta-dues operacions per hora a noranta. Aquesta infraestructura, situada a una distància de 1.350 m de la pista principal, entre les llacunes de la Ricarda i el Remolar, té un pressupost global d'uns 150 milions d'euros. Una vegada asfaltada, el pas següent serà col·locar a les dues capçaleres el sistema de senyalització ILS 2/3, que permet operar sense visibilitat, un avenç que també s'està implantant a la pista principal.

Segons AENA, el mes de febrer del 2004 està previst que es calibri el sistema d'abalisament de seguretat i que un parell de mesos més tard es comencin a fer proves a la nova pista. Un cop tramitats els permisos aeronàutics internacionals, la nova pista podria entrar en servei l'estiu del 2004.

#### **Inici de les obres de la nova terminal sud, que es perllongaran quatre anys**

El Plan Barcelona també preveia la construcció d'una nova terminal: la terminal sud o terminal entre pistes, ubicada entre l'actual pista principal, la tercera pista i els aiguamolls pròxims a la llacuna del Remolar. Aquest projecte és el que requereix una inversió més gran de tots els que formen el Pla d'ampliació de l'aeroport. El cost total de l'operació ascendeix a 478,35 milions d'euros que aporta el Ministeri de Foment. Ha estat dissenyada, igual que l'actual terminal, per Ricardo Bofill i tindrà una superfície de 525.500 m<sup>2</sup> distribuïts en cinc plantes. L'aeroport comptava el 2003 amb tres terminals, una de les quals està reservada al pont aeri. Entre totes tres, agrupades en un sol edifici, no superen els 200.000 m<sup>2</sup>.

El 18 de desembre de 2003 es col·locava la primera pedra d'aquesta terminal, començant així prop de quatre anys d'obres. La finalització estava prevista per a la darrera del 2007. Amb aquest nou edifici, l'Aeroport de Barcelona podria atendre uns vuit mil cinc-cents passatgers per hora, més de 25 milions l'any.

Peter Hodgkinson, soci de Ricard Bofill, va explicar que la nova terminal constaria de tres edificis, un de central i dos de laterals, amb un sol sostre. L'edifici central acolliria els processos de facturació, seguretat, emigració-immigració, tractament i recollida d'equipatges, a més, seria seu dels grans centres d'activitats comercials i serveis de l'aeroport. Els altres dos edificis inclourien les zones d'embarcament i sales d'espera i un aparcament amb 7.500 places. La forma de la terminal recordava una au, amb el cos central i les dues ales. «Vol ser un gran signe que vola entre els dos estanys, el Remolar i la Ricarda». Finalment, cal dir que el conjunt incloïa la construcció d'una gran plaça intermodal on confluirien els diversos mitjans de transport previstos: el **METRO**, la llançadora del **FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV)**, el **FERROCARRIL DE RODALIES**, els autobusos i els taxis. També s'havia previst urbanitzar tots els accessos, adequar espais per a l'aparcament de quaranta autobusos i cent cinquanta taxis i instal·lar una nova central elèctrica per donar servei a tot l'equipament.

#### **Impacte de l'ampliació de l'aeroport sobre les zones humides del delta del Llobregat**

Amb l'objectiu que les obres d'ampliació de l'aeroport no malmetessin l'entorn es va decidir efectuar controls periòdics de tipus atmosfèric, hidrològic, de la flora i fauna de la zona i de protecció del patrimoni cultural. També es va voler guardar la terra retirada que pogués conservar llavors de la flora autòctona del delta del Llobregat, amb l'objectiu de reutilitzar-la posteriorment en els treballs de restauració. La vigilància ambiental no només es pretenia dur a terme mentre s'executessin les obres sinó que posteriorment es preveia fer un seguiment de les

emissions de l'aeroport i de les tasques de revegetació per poder recuperar, al voltant del camp de vol, la flora i fauna que hi havia abans dels treballs.

Malgrat totes aquestes mesures de prevenció i correcció mediambientals, les obres d'ampliació de l'aeroport, amb la construcció de la tercera pista i la terminal sud, estaven afectant àrees d'interès natural. Per aquest motiu, l'agrupació ecologista DEPANA va presentar el 2 de desembre de 2003, davant la Fiscalia de Medi Ambient, una denúncia contra AENA. Segons l'agrupació ecologista, s'havien fet moviments de terra en dos paratges protegits pel catàleg de zones humides de la Generalitat: La volateria i El pas de les vaques. En aquesta darrera zona habita una parella d'arpella, una espècie protegida d'au en vies d'extinció que únicament nidifica en aquest lloc i als Aiguamolls de l'Empordà. A més, l'entitat assegurava que no es respectaven els compromisos de vigilància ambiental de les obres promesos per les administracions, motiu pel qual van decidir presentar més demandes davant de la Fiscalia de Medi Ambient.

Aquests moviments de terra detectats per DEPANA corresponien als treballs previs a la construcció de la nova terminal sud de l'aeroport. Segons un portaveu d'AENA, les dues zones afectades no pertanyien a l'àrea de protecció prevista en la declaració d'impacte ambiental de les obres, aprovada el gener del 2002 pel Ministeri de Foment, però admetia que la tercera pista estava situada entre el Remolar i la Ricarda, dues zones d'especial protecció per a les aus.

La declaració d'impacte ambiental de les obres preveia la creació d'un corredor biològic de 90 ha, però no esmentava res sobre les dues zones al·ludides pels ecologistes, i segons AENA les obres complien escrupolosament les seves obligacions ambientals i comptaven amb les certificacions ISO 9001, de qualitat, i ISO 14001, de gestió ambiental. Per a DEPANA, en canvi, AENA i el Ministeri de Foment prioritzaven el calendari per damunt de la bona gestió ambiental del projecte.

### **Torna a sorgir la proposta de construir dues pistes en terrenys guanyats al mar**

En el mes d'octubre del 2003, el president del Partit Popular de Catalunya (PP) i candidat a la presidència de la Generalitat, Josep Piqué, va fer pública una proposta d'ampliació de l'aeroport que ja havia estat plantejada per la Cambra de Comerç de Barcelona i rebutjada pel Ministeri de Foment i altres administracions el maig del 1999. El projecte consistia a construir dues noves pistes sobre 425 ha de terrenys guanyats al mar, amb capacitat per operar vint-i-quatre hores al dia, fet que permetria gestionar un volum de 115 milions de passatgers l'any. La tercera pista que actualment s'està construint desapareixeria i al lloc que ocupa s'instal·larien noves terminals. Així, la superfície total de l'aeroport passaria a ser de 2.500 ha i el nombre d'operacions per hora augmentaria fins a cent vint.

El costat litoral de l'aeroport consta d'una sèrie d'espais naturals protegits, motiu pel qual la iniciativa de Piqué obligaria a plantejar la recerca d'un gran acord entre administracions per sacrificar algun d'aquests espais que, en conseqüència, s'haurien de requalificar urbanísticament.

La proposta hauria de ser una realitat el 2014, ja que, segons Piqué, el 2010 l'aeroport estarà al límit de capacitat. D'aquesta manera l'Aeroport de Barcelona es convertiria en el major aeroport intercontinental del sud d'Europa, especialitzat en bona mesura en la conca del Pacífic. La possibilitat d'ampliar l'Aeroport de Barcelona s'emmarcava en el debat sobre la necessitat d'un segon aeroport a Barcelona cap al 2014, que algunes propostes situaven a la comarca de la Segarra. La idea del PP fou àmpliament rebutjada tant des del Govern de la Generalitat com des del PSC.

### **Les comunicacions amb l'aeroport**

a) Acord sobre el disseny de l'estació ferroviària i el nus intermodal Aeroport-el Prat

El 2003 estava prevista la construcció d'una nova estació ferroviària al centre urbà del Prat on actualment està situada l'estació de rodalies de RENFE i part del solar de La Seda, a la zona d'expansió natural del Prat de Llobregat cap al nord. Comptaria amb sis andanes: dues per al FAV Madrid-Lleida-Barcelona, dues per a la llançadora a l'aeroport i dues més per als trens de rodalies. Pel que fa a les vies, quatre serien d'ample internacional i quatre d'ample ibèric, a fi de donar servei als trens de gran velocitat, l'Euromed, els regionals, els de rodalies i la llançadora que connectaria amb les terminals de l'aeroport.

El disseny de la macroestació intermodal es va aprovar l'abril del 2003. S'hi preveia el soterrament de les vies al llarg de 900 m a fi de garantir la permeabilitat del nucli urbà. Tot i això, la continuació del soterrament en direcció a l'Hospitalet i Sants per sota del riu Llobregat va topar amb la negativa del Ministeri de Foment, tot i que va quedar pendent de futures discussions. A nivell de carrer s'hauria de construir el vestíbul amb una zona amb mostradors de facturació perquè els passatgers dels trens de llarg recorregut poguessin arribar a les terminals de l'aeroport mitjançant la llançadora sense haver de dur l'equipatge. Així, l'estació faria de terminal zero de l'aeroport. Als costats del vestíbul s'ubicaria un gran aparcament, una plaça i una terminal d'autobusos. A més es preveia la construcció d'un nou vial que enllaçaria la carretera C-31 (autovia de Castelldefels) i la pota sud de la ronda de Dalt amb l'estacionament per a vehicles privats, les parades de taxis i d'autobusos regulars que connectarien l'estació amb les poblacions del Baix Llobregat.

Les Línies 1 i 9 del Metro també es preveia que tinguessin aturada a la nova estació. En el cas de la Línia 9 va caldre modificar-ne el traçat inicial, desviar-lo a l'altura de Mercabarna cap al nord per tocar el nus intermodal i dirigir-la a continuació cap a la plaça Catalunya del Prat, Mas Blau i les terminals. La correspondència de la Línia 9 del Metro amb la línia 1 es faria a la macroestació i no a la plaça Catalunya, fet pel qual quedava pendent d'estudi la futura prolongació de la línia 1.

Tanmateix, encara no s'han fixat dates per licitar, adjudicar i iniciar les obres, ni tampoc per a l'entrada en funcionament de la instal·lació.

L'inici de les obres per fer arribar el FAV a Barcelona ha patit endarreriments a causa de la manca d'acord entre el Govern de la Generalitat i el Ministeri de Foment pel que fa al traçat al municipi del Prat en passar pel riu Llobregat. Les administracions catalanes van demanar que les vies passessin soterrades per davall del llit del riu, mentre que el Ministeri de Foment veia més adient construir-hi un pont que el travessés. Importants discrepàncies tècniques i econòmiques van dificultar l'arribada d'un acord sobre aquest punt. Fins i tot hi va haver un clar desacord entre les dues administracions pel que fa al cost del soterrament de les vies; per una banda Foment assegurava que les xifres augmentarien aproximadament entre 90 i 150 milions d'euros, mentre que la Generalitat i els ajuntaments estimaven que la quantitat podria oscil·lar entre 5 i 10 milions d'euros.

Amb tot això i malgrat que el secretari d'Estat d'Infraestructures, Benigno Blanco, mantenia el mes d'abril del 2003 que el FAV arribaria a Barcelona a la darrera del 2004, tant la Generalitat com els ajuntaments ja havien assumit que el compromís no es podria complir. Finalment, a la darrera del mes de juliol va arribar el tan esperat acord entre ambdues administracions: el FAV arribaria a Barcelona el 2006, després d'acordar que les vies no serien soterrades per davall del riu Llobregat per motius econòmics i de temps. Malgrat això, el regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament del Prat, Sergi Alegre, es mostrava satisfet amb el pacte, ja que les vies es soterrarien definitivament al pas pel nucli urbà. Així, segons ell, es garantia que cap àrea residencial no seria prop de les vies del tren i que aquesta decisió permetria, a més, el pas a peu pla cap al futur creixement del sector nord de la ciutat.

#### b) La insuficiència dels serveis de transport públic a l'aeroport

L'any 2003, el sindicat Comissions Obreres (CC.OO.) va denunciar la insuficiència dels serveis de transport públic per accedir a les instal·lacions de l'Aeroport de Barcelona, que comportaven que un 61% de les persones que treballaven a l'aeroport s'hi desplaçessin en cotxe particular. Això va provocar que el secretari general de CC.OO. a Catalunya, Joan Coscubiela, afirmés el mes de novembre del 2003 que l'aeroport barceloní era el més mal comunicat pel que fa a transport públic de tot Europa.

El 2003, les empreses enregistrades a l'aeroport arribaven a la xifra de tres-centes i donaven feina a unes dotze mil persones que cada any feien 37,8 milions de viatges d'anada a la feina i de tornada a casa. Segons els estudis de mobilitat del Pla director de l'aeroport, un 52% dels treballadors aeroportuaris es desplaçava a la feina amb el vehicle propi, un 9% compartia cotxe amb altres companys, un 23% hi arribava amb l'autobús que els posava l'empresa, un 15% ho feia amb trens de RENFE i només un 1% s'hi desplaçava amb autobus públic.

CC.OO. demanava que s'allarguessin els horaris del servei del ferrocarril de rodalies de RENFE a l'Aeroport i que s'adaptessin als horaris del metro (de cinc de la matinada fins les dotze de la nit); que n'augmentessin tant la capacitat com la freqüència de pas, i que es creessin noves línies d'autobús que connectessin Barcelona i municipis del Baix Llobregat amb l'aeroport, ja que aleshores només es comptava amb l'Aerobús i la línia 105 d'autobús. El sindicat també va demanar la implantació de línies d'autobús nocturnes, ja que només donava servei la línia 106, amb una freqüència de pas de setanta-cinc minuts; crear un bus de proximitat que es pogués per l'interior del recinte de l'aeroport amb una freqüència de pas de cinc minuts, i que tot el servei d'autobús tingués tarifa integrada. Una de les propostes a tenir en compte era la creació d'un servei d'autobús directe des de la plaça Espanya amb tarifa integrada i amb una freqüència de pas de tres minuts.

#### **El projecte de ciutat aeroportuària**

Un dels projectes més ambiciosos en l'ampliació de l'aeroport de Barcelona és l'anomenada ciutat aeroportuària, que podria arribar a tenir fins a un milió de metres quadrats de sostre construït. El projecte va ser encarregat per AENA a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) i es calcula que seran necessaris deu anys perquè estigui completament acabat.

El gener del 2004, les obres tan sols es limitaven a l'ampliació del centre de càrrega i del parc de serveis aeronàutics. Encara no s'havien concretat els usos de la resta de la zona. Tot i això, es preveia la construcció d'hotels, oficines, una rambla comercial i una zona logística i de serveis. Els límits de la ciutat aeroportuària anirien des dels dos edificis d'aparcament construïts davant les actuals terminals de l'aeroport fins al Polígon del Mas Blau, i es disposaria d'un nou corredor verd que uniria les dues zones que envolten aquesta àrea. El projecte està dissenyat de manera que la ciutat s'integri amb les zones agràries pròximes a l'aeroport, de les quals, amb 206 ha d'extensió, un 31% es destinarà a zones verdes.

El projecte incloïa la construcció de quatre hotels, un de cinc estrelles i dos de quatre o tres estrelles per donar

servei als viatgers en trànsit, a més d'un quart hotel econòmic a la zona logística i de càrrega que es destinaria principalment als transportistes. Es van projectar aparcaments amb capacitat per a 18.500 vehicles i més de 800 camions. A més, per connectar les diferents zones que formarien la ciutat s'utilitzaria un tren elevat monorail. També es preveia una zona de reserva, que comptaria amb 158.000 m2 de sostre, que encara està per definir i que es podria destinar a diversos usos, entre els quals hi podria haver un centre import-export, indústria aeronàutica o fins i tot un petit campus universitari.

El catedràtic d'Urbanisme de la UPC i director del projecte, Antonio Font, explicava que aquesta serà la primera ciutat aeroportuària d'Europa que comptarà amb un disseny conjunt, específic i previ al desenvolupament i estarà perfectament integrada en l'actual aeroport, fet que suposa un model de ciutat aeroportuària únic al continent.

#### **La Generalitat de Catalunya demana la gestió compartida de l'aeroport**

Al començament del 2003 el Govern de la Generalitat proposava al Govern central la gestió compartida de l'aeroport mitjançant un consorci mixt que formarien la Generalitat, els ajuntaments afectats, representants del sector privat i el Govern central.

Tanmateix, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, destacava que l'Aeroport del Prat rebia menys de la meitat de la inversió que li correspondria per nombre de passatgers. Segons el conseller, si aquests diners fossin invertits directament a l'aeroport, l'ampliació podria quedar enllestida més ràpidament.

La resposta va arribar del ministre de Foment, Álvarez-Cascos, que va deixar clar que la gestió continuaria sent com sempre, amb el model de gestió conjunta dels quaranta-cinc aeroports per part del govern central. Segons el ministre, la desaparició d'aquest model faria impossible la inversió realitzada en l'ampliació.

#### **Més informació**

<http://www.aena.es>

