

Infraestructures de transport > Aeroportuàries |

AEROPORT DE BARCELONA (EL PRAT) (2004)



Xavier Basora, Jordi Romero i Xavier Sabaté

L'ampliació de l'Aeroport de Barcelona continua al llarg de l'any amb l'inici de les obres de la terminal sud, la finalització de la construcció de la nova torre de control i l'entrada en funcionament de la polèmica tercera pista. El sorolls dels avions que fan servir aquesta pista provoquen les queixes veïnals a Gavà i Castelldefels i fan revifar la vella demanda de gestionar l'aeroport de manera compartida entre l'Estat i les administracions catalanes. L'arribada del ferrocarril d'alta velocitat a l'aeroport resta pendent de concretar, tot i l'evidència d'un dèficit d'accés en transport públic a les instal·lacions aeroportuàries.

Antecedents 2003

Pla Barcelona: vers l'aeroport intercontinental

El Pla director de l'aeroport de Barcelona, també conegut com Pla Barcelona, va ser aprovat l'octubre de 1999 pel Ministeri de Foment amb l'objectiu d'ampliar la capacitat de l'aeroport del

Prat. Tant el Govern espanyol, com la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i la Cambra de Comerç de Barcelona consideraven imprescindible aquesta ampliació, ja prevista al **PLA DELTA**, de l'any 1994. El president d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA, l'empresa pública que gestiona l'aeroport), José Eladio Seco, va destacar el paper de l'aeroport com a plataforma essencial al sud d'Europa, amb més de 70 companyies, una vintena de les quals de baix cost. En aquest sentit, Vueling Airlines es va convertir l'1 de juliol en la primera companyia aèria amb seu a l'aeroport del Prat. Els principals accionistes de la nova aerolínia eren Apex Partners, Inversiones Hemisferio (Grupo Planeta) i JetBlue, que van invertir-hi uns 30 milions d'euros. Les previsions de Vueling eren convertir-se en el segon operador de l'aeroport de Barcelona l'hivern del 2006-2007, i arrabassar aquest lloc a Spanair.

A principi de setembre es va presentar un estudi de la revista nordamericana Air Transport World (ATW), que situava l'aeroport en el 36è lloc mundial en nombre de passatgers i en el 49è lloc en operacions comptabilitzades durant el 2003. Segons ATW, l'aeroport era el desè més important d'Europa i un dels que creixia més ràpidament. Les tres terminals de l'aeroport es trobaven l'any 2004 al límit de la seva capacitat.

La finalitat de l'ampliació de l'aeroport era constituir el hub del mediterrani occidental. Un hub és 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. Quan la infraestructura ho permetés, el percentatge de passatgers en trànsit, és a dir, aquells que fan escala a l'aeroport, podria anar d'un 14% fins a un 30%. L'ampliació significaria passar de 23 milions de passatgers a l'any a 40 milions l'any 2015. La consolidació de l'aeroport com un hub europeu també potenciaria el lideratge del **PORT DE BARCELONA** com a primer port de creuers d'Europa.

El Pla Barcelona preveia entre les grans obres construir la tercera pista de l'aeroport, la nova torre de control i la terminal Sud, o terminal entre pistes. Actuacions ja realitzades eren l'ampliació de les terminals actuals i la construcció de nous aparcaments, mentre que la ciutat aeroportuària per donar servei a l'aeroport encara no s'havia començat a construir. De totes les obres previstes, a la darrerria de 2004 més del 80% es trobava en funcionament o en fase de construcció.

Fi de la primera fase de construcció de la nova torre de control i inici de la nova terminal sud

El setembre de 2003, el llavors ministre de foment Francisco Álvarez-Cascos, col·locava la primera pedra de la nova torre de control del Prat. Aquesta torre va ser dissenyada per l'arquitecte Bruce Fairbanks, el mateix que va fer les torres de l'aeroport de Barajas i de Màlaga. L'edifici va acabar de construir-se a mitjan setembre de 2004 quan una

grua de 450 tones va col·locar les tres plantes superiors de la torre. La torre té una alçada de 62 m i el punt des d'on treballen els controladors ocupa un disc de 21 m de diàmetre, amb capacitat per a quinze posicions de control. Segons el director de l'obra, Manuel Pascual, la torre seria operativa al cap de deu mesos, temps necessari per afegir els equipaments de navegació aèria. El conjunt significaria una inversió de 13 milions d'euros.

L'any 2004 van començar els treballs d'aplanament del terreny per a la construcció de la terminal Sud, projectada per Ricardo Bofill, el mateix arquitecte de la resta de les terminals. La nova terminal, que es preveia que s'inaugurés a la darrera de 2007, s'ubicaria entre les dues pistes paral·leles i els aiguamolls de Filipines, pròxims a la llacuna del Remolar.

De tots els projectes que formaven el Pla Barcelona, la construcció de la nova terminal era el que requeria una inversió més gran, més de 478 milions d'euros aportats pel Ministeri de Foment. Tindria cinc plantes i una superfície de més de 500.000 m², més de la meitat del que ocupen les tres terminals existents. La nova terminal podria atendre 8.500 passatgers per hora, és a dir, més de 25 milions l'any. Tindria també una gran plaça intermodal on confluirien diversos mitjans de transport. Les obres preveien igualment la construcció de dos aparcaments en alçada, la urbanització d'accessos i espais per a autobusos i taxis i la instal·lació d'una nova central elèctrica per donar servei a la terminal.

Posada en funcionament de la tercera pista

Després de vint mesos d'obres, inclosos dos de retard, i una inversió de 320 milions d'euros, el 28 de setembre es va inaugurar la tercera pista de l'aeroport del Prat. La pista no estaria en ple rendiment fins que s'acabés la nova terminal sud, però a principi de novembre l'aeroport ja funcionava amb 56 vols cada hora, quan el màxim sense tercera pista es trobava en els 52 moviments per hora. Es preveia un màxim de 90 moviments de cara a l'any 2015. La nova pista, de 60 m d'ample, està adaptada per rebre vols intercontinentals i està dotada de l'instrumental ILS (instrument landing system), que permet operar en cas de visibilitat escassa i autoritza els aterratges a cegues si els avions i els pilots disposen de la tecnologia i la formació necessàries.

La ubicació de la tercera pista va ser objecte d'anys de discussions. Un cop descartades diverses opcions, es va optar per situar-la entre dues llacunes naturals, la de la Ricarda i la del Remolar, a uns 1.350 m de la pista principal, a la qual és paral·lela. La tercera pista té 2.660 metres de llarg i és sensiblement més curta que la pista principal per no afectar aquestes dues zones humides.

La construcció de la tercera pista va implicar un important impacte sobre el **PARC NATURAL DEL DELTA DEL LLOBREGAT**. A més del tram asfaltat, als dos extrems de la rampa i al costat més pròxim al mar comença una zona de seguretat on no hi pot haver cap element que pugui dificultar ni la visibilitat ni l'operativitat dels vols. Per aquest motiu, els arbres de la pineda litoral més pròxims van ser retallats o talats i van ser substituïts per espècies arbustives de menor altura. Aquesta actuació va afectar una superfície de més de 22 hectàrees de pineda, en especial del paratge de la Ricarda. Els tècnics d'AENA van reconèixer que aquesta tala tindria efectes sobre l'ecosistema, però defensaven que no suposaria la desaparició dels espais qualificats com a zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA).

Queixes i mobilitzacions pel soroll de la tercera pista

Només cinc dies després d'entrar en servei, la tercera pista ja va provocar les queixes veïnals, especialment a la zona residencial de Gavà Mar, i en menor mesura a Castelldefels. En canvi, el Prat va sortir-ne beneficiat, ja que la pista transversal, la que més afectava la població d'aquest municipi, deixaria d'utilitzar-se de manera habitual.

Les molèsties pel soroll eren conseqüència de l'ús que fan els avions quan aterren a la tercera pista, venint des de Castelldefels i sobrevolant Gavà Mar. L'Ajuntament de Gavà sempre havia defensat que els aterratges es fessin per la tercera pista venint de Barcelona i els enlairaments per la pista principal, en direcció Castelldefels, aprofitant el corredor agrícola. Al seu torn, Castelldefels proposava que els enlairaments es fessin per la tercera pista, seguits d'un gir en direcció al mar. AENA va declarar que la ruta criticada per Gavà s'utilitzava només quan la meteorologia no donava més opcions, i que normalment es faria servir la pista transversal per enlairar-se i la principal per aterrar.

Segons els veïns i l'Ajuntament de Gavà, AENA no complia els requisits en relació amb la contaminació acústica que marcava la Declaració d'Impacte Ambiental (DIA) aprovada l'any 2002. Concretament, no es va fer un pla d'aïllament acústic, tampoc era operativa la xarxa de mesuradors de soroll i les operacions de vol no s'ajustaven a la DIA. La ministra de Medi Ambient, Cristina Narbona, va reconèixer aquest fet i va demanar explicacions a AENA sobre la configuració de les rutes dels avions que estaven provocant molèsties. AENA va declarar que complia les prescripcions de la DIA i que estava treballant en un pla de vols alternatiu, que preveia enllestir abans de l'estiu de 2005.

Els veïns de Gavà Mar i de Castelldefels es van manifestar diverses vegades per protestar contra el soroll dels avions. Les principals mobilitzacions van tenir lloc els dissabtes 30 d'octubre, 20 de novembre i 18 de desembre. La primera manifestació la van protagonitzar més de 200 vehicles que circulant lentament van tallar els accessos a l'aeroport durant més d'una hora. La situació va provocar grans retencions de trànsit, i molts passatgers van perdre el

vol. A mitjan desembre, es va organitzar una caravana lenta prop de l'aeroport, amb uns 50 veïns, que després van abandonar els cotxes a les sortides i accessos de l'aeroport, amb el consegüent caos circulatori. D'altra banda, també es van llançar diversos coets pirotècnics al pas dels avions, un acte que ningú va reivindicar.

Els ajuntaments de Castelldefels i de Gavà van presentar al llarg de l'any dos recursos contenciosos administratius contra AENA, amb l'objectiu de demanar el tancament cautelar de la tercera pista fins que no es complís amb la DIA. Com a alternativa, els alcaldes de Castelldefels, Antoni Padilla, i de Gavà, Dídac Pestanya, van proposar a final de novembre que s'allargués la tercera pista uns 500 metres cap a Barcelona, per reduir els sorolls en aquestes poblacions. Padilla va afirmar que l'espècie humana havia de ser considerada en primer lloc, en referència a l'afectació que l'ampliació de la pista tindria sobre la llacuna de la Ricarda. Aquest era un dels temors dels membres de la Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (Depana), ja que segons ells, AENA mantenia l'esperança inconfessada que algun dia les reserves naturals es poguessin descatalogar com a figures de protecció i així fer-hi de veritat la tercera gran pista.

En l'àmbit polític, tots els grups parlamentaris de Catalunya van acordar reclamar a l'Estat que s'adoptessin les accions adequades per fer compatible l'activitat de l'aeroport amb les prescripcions de la DIA. A més, Convergència i Unió (CiU) va presentar una proposició no de llei en què instava el Govern estatal a trobar una solució definitiva per als sorolls, i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) va presentar-ne una altra on instava a posposar el funcionament de la pista. Finalment, la Fiscalia de Medi Ambient va obrir d'ofici diligències per investigar si AENA estava cometent un delictes continuat de contaminació acústica i contra la salut pública.

Desviament de l'autovia C-31 i expropiació dels càmpings

Una altra de les actuacions que va comportar el Pla Barcelona va ser el desviament de l'autovia de Castelldefels (C-31), per poder construir la terminal Sud de l'aeroport. Les obres disposaven d'un pressupost de 57,4 milions d'euros i era previst que s'enllestissin a la tardor de 2006. El tram desviat seria el comprès entre la connexió amb la pota sud de la Ronda de Dalt i el camí de les Filipines, a Viladecans, i tindria 5,3 quilòmetres de longitud. La nova calçada disposaria de tres enllaços, un que permetria la connexió del nucli urbà de Viladecans amb la platja, un altre per on s'accediria directament a la zona de càrrega de l'aeroport i una tercera sortida que seria la porta de la futura terminal.

D'altra banda, dos càmpings històrics de l'autovia de Castelldefels, La Ballena Alegre i Filipinas, van deixar d'existir com a conseqüència de la construcció de la tercera pista. Les dues parcel·les van ser incloses en l'àrea de protecció de l'aeroport, on no hi pot haver edificacions residencials ni obstacles, a fi d'assegurar el funcionament correcte dels aparells de navegació i comunicació. Les expropiacions dels càmpings permetrien comunicar el nucli de Viladecans amb la platja.

Accessos a l'aeroport

Uns 300 delegats de Comissions Obreres (CCOO) van reclamar el 19 d'octubre millores en l'accés en transport públic a l'aeroport, on treballen unes 12.000 persones. El secretari general de CCOO a Catalunya, Joan Coscubiela, va exigir a totes les parts implicades que fessin un pla de mobilitat. El sindicat entenia que no es podia esperar l'arribada del metro i va demanar la millora tant de la freqüència com dels horaris dels **FERROCARRILS DE RODALIES** de RENFE i que els autobusos que connectaven l'aeroport amb el centre de Barcelona i amb els municipis del Baix Llobregat milloressin la freqüència de pas i disposessin de tarifa integrada.

El juny de 2004 el president de la Generalitat, Pasqual Maragall, i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, van pactar que es donaria màxima prioritat a les obres de la línia principal del **FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV)**. En una primera fase de construcció del **FAV AL BAIX LLOBREGAT**, es faria passar el tren pel centre urbà del Prat de Llobregat, perquè arribés el 2007 a **BARCELONA**. La connexió del **FAV AMB L'AEROPORT** quedaria pendent per a una segona fase i no es va concretar a quina terminal es faria. Si arribés a la vella, s'aprofitaria l'estació de Rodalies, però, si arribés a la nova, això permetria crear una estació intermodal.

Mentre s'esperava la concreció de l'arribada del FAV a l'aeroport, les administracions estudiaven com a gran element de connexió el tren de rodalies de RENFE, que podria assolir una freqüència de pas de sis minuts, almenys en hores punta. A més, el Govern de la Generalitat va presentar com a alternativa per apropar l'aeroport al centre de Barcelona l'ampliació de la **Línia 2 de METRO**, que des de l'estació de Pedrosa (recinte Fira II) aprofitaria el tram previst per a la **LÍNIA 9** per arribar a l'aeroport, de manera que la Línia 9 tindria el seu extrem a Pedrosa i no a l'aeroport.

La gestió compartida

La participació en la gestió aeroportuària ha estat una vella reivindicació d'empresaris, municipis i administracions de Catalunya davant la gestió unitària de tots els aeroports de l'Estat per part d'AENA. Segons la Generalitat, la gestió compartida permetria aconseguir una certa autonomia dels aeroports i optimitzar-ne l'eficiència.

Pasqual Maragall va defensar abans de les eleccions estatals una gestió mixta de l'aeroport, amb la participació de l'Estat, la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona pel que fa a la part pública, i amb un percentatge de capital privat.

La ministra Álvarez va respondre el mes de maig que les comunitats autònomes participarien en les decisions que es prenguessin sobre els aeroports dels territoris de la seva competència. Aquestes declaracions van despertar les esperances de les velles reivindicacions catalanes.

Durant la inauguració de la tercera pista de l'aeroport, Maragall i l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, van insistir en la gestió compartida, però en aquella ocasió la ministra Álvarez no es va pronunciar sobre la qüestió. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va indicar que la gestió compartida asseguraria una millora substancial del tractament de qüestions com l'arribada del FAV a l'aeroport i la gestió de la tercera pista, amb tots els problemes i queixes que havia comportat per la contaminació acústica.

A l'acabament de l'any 2004, continuaven els treballs de la terminal sud, es posava a punt la nova torre de control i tant el conflicte pels sorolls com el debat sobre l'arribada de FAV a l'aeroport continuaven oberts.

Més informació

www.aena.es



Continguts relacionats

[AEROPORT DE BARCELONA \(EL PRAT\) \(2004\)](#)
