

# L'aeroport del Prat demana pista



L'ampliació de l'aeroport del Prat, una de les reformes incloses en el Pla Delta, sovint s'ha centrat en la discussió d'on situar la tercera pista. Però sota aquesta decisió hi ha d'altres temes que marquen el model de creixement de l'àrea metropolitana de Barcelona i de la resta del país.

**E**l 1997, per primera vegada, segons ha fet públic Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), l'aeroport del Prat va superar els 15 milions de passatgers. Aquesta xifra, que només l'havien aconseguida fins ara l'aeroport de Mallorca i el de Madrid, és el resultat d'un creixement anual superior al 10% des de l'any 1995.

Les xifres de creixement no fan res més que indicar la necessitat d'iniciar les reformes suficients perquè l'aeroport del Prat pugui absorbir el creixement progressiu previst.

Actualment, l'aeroport de Barcelona té dues pistes, la principal, de 3.350 metres i la transversal, de 2.720 metres. Segons un estudi del 1996, elaborat per l'entitat Barcelona Regional, aquesta estructura permet efectuar un total de 180.000 operacions l'any, a un ritme de 40 o 45 maniobres per hora. Aquestes xifres equivalen a un total de 15 milions de passat-

gers l'any, i es va assolir l'any passat. Segons aquest mateix estudi, l'aeroport de Barcelona podria arribar a un estat de congestió i saturació si arriba a absorbir entre 18 i 20 milions de passatgers l'any. Tenint en compte els índex de creixement actuals, l'any 2000, amb les condicions que té avui, el Prat podria arribar a una situació de congestió, amb uns 20 milions de passatgers l'any, i cap al 2002, la situació, amb 22 milions de passatgers, seria de saturació.

**Deixar de ser un aeroport de tercera.** Segons l'estudi de Barcelona Regional, l'aeroport del Prat es troba ara com ara en una situació òptima per a situar-se entre el grup dels segons aeroports d'Europa, com a *hub* (centre) intercontinental: disposa d'una bona posició geogràfica en relació als corrents internacionals de transit, és una bona plataforma aeronàutica (amb accessos per sobre del mar). A banda de les bones

condicions geogràfiques, cal no oblidar que Barcelona és una de les principals capitals del Mediterrani occidental i que és una ciutat portuària, per tant, té un potencial logístic molt important.

Però per poder afrontar aquestes possibilitats de creixement, l'estudi fet per Barcelona Regional parla la necessitat d'engegar amb urgència les "transformacions necessàries per assumir aquest creixement amb unes condicions de qualitat". Actualment, l'Associació de Companyies Aèries situen l'aeroport de Barcelona com a un de tercer nivell europeu, per darrere del d'Estocolm, Copenhaguen, Munic, Viena, Brussel·les, Milà, Ginebra i Lisboa.

Amb la reforma de l'aeroport del Prat no només es vol augmentar el nombre de passatgers, sinó que també es pretén convertir-lo en un centre de redistribució de persones i mercaderies. Estratègicament, la ciutat de Barcelona, com diem, té una situació privi-

legiada i és el centre d'una de les zones que ha viscut un desenvolupament més important del sud d'Europa. A més a més, un dels aspectes característics de l'articulació econòmica europea és la constitució d'espais econòmics cada cop més grans, des dels quals s'organitzen xarxes de distribució i emmagatzematge a escala europea, que es van concentrant en determinades zones caracteritzades perquè tenen grans mercats o centres de producció. Barcelona reuneix totes aquestes característiques.

L'objectiu central d'aquest projecte és, per tant, convertir l'aeroport del Prat en un nus de comunicacions aèries, marítimes i terrestres (amb línies ferroviàries i terrestres) per a Barcelona i tota la seva àrea d'influència, una euro-regió d'uns 300 quilòmetres a la rodona. Les obres d'ampliació han de permetre moure més passatgers i han d'arribar a les vora de 600.000 tones de mercaderies l'any 2020.

Segons Barcelona Regional el cost de les obres d'ampliació de l'aeroport seria d'uns 154.000 milions de pessetes, que corresponen al 44% de l'estimació de la despesa total per tirar endavant el Pla Delta (que inclou el port de Barcelona, l'aeroport, les zones logístiques, la xarxa viària i ferroviària...), reivindicat des de Catalunya fa anys.

El pressupost de Barcelona Regional abasta la construcció de la tercera pista, les obres a la terminal, una zona de càrrega, una altra d'indústria aeroportuària, un aparcament nou amb una capacitat de 15.000 vehicles i la instal·lació d'un tren lleuger interior i un transport intern subterrani (*people mover*) que uneixi la terminal central amb els satèl·lits nous construïts entre pistes.

Segons l'estudi de Barcelona Regional els projectes inclosos en el Pla Delta es podrien realitzar en sis anys "si tot el sector públic fes un esforç de gestió equivalent al que es va dur a terme per als Jocs del 92". Per als responsables d'aquest estudi, l'ampliació de l'aeroport de Barcelona generaria, a

més a més, uns beneficis òbvis quant a la creació d'ocupació. S'hi podrien crear més de 4.900 llocs de treball directes i uns 44.700 d'indirectes.

Les infraestructures que necessita l'aeroport de Barcelona per poder adaptar-se a les expectatives de creixement –la construcció d'una tercera pista, l'arribada de l'ample europeu de ferrocarril, la construcció d'indústries i serveis vinculats a l'aeroport...– sovint s'han reduït a la discussió que s'ha generat al voltant d'on ubicar la tercera pista.

**Tres propostes per a la tercera pista.** Aquest punt, si bé no és l'únic dins del projecte d'ampliació, sí que ha estat el que ha generat més polèmica. La distància que ha de separar la pista actual de la que s'hi vol construir és la causa de la desavenença.

Hi ha tres propostes, la del Ministeri espanyol de Foment, presentada per AENA –organisme

**L'Associació de  
Companyies  
Aèries situa  
avui dia l'aeroport  
de Barcelona  
com un de  
tercer nivell  
europeu.**

que gestiona de manera unitària i centralitzada tots els aeroports de l'estat – que proposa una distància de 1.350 metres; la de l'Ajuntament del Prat, defensada per ecologistes i Barcelona Regional, que considera com a millor opció una distància de 1.050 metres; i la resposta "ni-tu-ni-jo", de la conselleria de Política Territorial de la Generalitat, que en suggereix 1.150.

De fet, la decisió final l'ha de fixar el Ministeri de Foment. Però davant d'aquesta controvèrsia es va crear una comissió tècnica, integrada per l'Ajuntament del Prat,



MARC VILA

ARXIU / SUSANNA SÁEZ



MARC VILA



el de Barcelona, la Generalitat de Catalunya i AENA, que ha estat treballant per a elaborar un informe que en aquests primers dies del mes de febrer ha de donar els seus fruits, entre els quals hi haurà la recomanació per a la ubicació de la tercera pista.

El Ministeri de Foment, de mans d'AENA, considera que la tercera pista no pot ser operativa a una distància inferior als 1.350 metres de la principal. Per als tècnics d'aquest organisme ministerial, una distància menor vulnera les normatives europees de seguretat

**A dalt, l'estany del Remolar, una de les zones naturals que es pot veure afectada per la reforma del Prat. Enmig, el conseller de Política Territorial, Pere Macias, i el ministre espanyol de Foment, Rafael Arias-Salgado. Baix, imatge de l'aeroport de Barcelona.**

PROPOSTES PER A LA TERCERA PISTA I PROJECTE D'AMPLIACIÓ DE L'AEROPORT DEL PRAT



i impedeix l'ús simultani de les dues pistes i, per tant, planteja la necessitat de fer un segon aeroport a mig termini. De fet, el mateix ministre de Foment, Rafael Arias-Salgado, va declarar sobre el cas que no existia cap aeroport del món que tingués pistes que poguessin actuar independentment a distàncies inferiors als 1.350 metres.

**La destrucció de les llacunes del delta.** L'opinió del Ministeri de Foment va trobar l'oposició directa dels grups ecologistes i de l'Ajuntament del Prat de Llobregat i de Barcelona. Tant DEPANA

(Lliga de Defensa del Patrimoni Natural) com l'Ajuntament del Prat consideren que els arguments d'AENA no són vàlids i no tenen gens en compte l'entorn en què està situat l'aeroport. DEPANA considera que la proposta del ministeri "és incompatible amb el manteniment de les reserves naturals i zones humides de la part del delta del Llobregat" i espais com el Remolar o la Ricarda, d'una gran riquesa vegetal i animal en especial d'aus, quedarien destruïts. Aquesta organització ecologista creu que la pista no hauria de construir-se a una distància su-

perior als mil metres de la principal, ja que, el terreny ocupat amb la nova pista, inclòs l'espai de seguretat i les pistes auxiliars, afectaria de ple les zones del delta considerades com a Reserves Naturals Parcials i Zones d'Especial Protecció per a les Aus (ZEPA). Per a DEPANA, les tecnologies actuals permeten que amb distàncies menors de separació entre pistes es pugui garantir la seguretat i un ús simultani.

L'Ajuntament del Prat està d'acord en les línies argumentals anteriors. De bestreta, els responsables municipals han defensat que el

DAVID FERNÁNDEZ



pistes de l'aeroport de Mineapolis, per exemple, estan separades per 1045 metres de distància i poden funcionar independentment. A més a més des del 1997 utilitzen un sistema de radar més modern, el mateix que recomana l'informe de Barcelona Regional, que permet uns índex de maniobres i de seguretat molt més alts. Però, tot i això, el 1996, l'aeroport de Mineapolis va ser utilitzat per 30 milions de persones. És a dir, aquesta distància funciona fins i tot amb el sistema de radar tradicional.

L'alcalde del Prat de Llobregat, Lluís Tejedor (IC-EV), a banda de criticar la poca sensibilitat del Ministeri de Foment també qüestiona l'actuació de la Generalitat de Catalunya. Tejedor titlla l'actuació del govern d'"absolutament insòlita". L'alcalde del Prat diu que "no és raonable, si aquest tema era tan important [l'ampliació de l'aeroport], que no s'hagi fet

**Mentre l'aeroport del Prat no acaba de definir el seu creixement, part de les obres d'ampliació de Barajas ja s'han adjudicat.**

pliació afirmen que mentre no s'acaba de decidir com s'ha de fer l'ampliació, el Prat va perdre l'oportunitat de poder competir d'una manera plena amb d'altres aeroports. A més a més, mentre l'aeroport de Barcelona no acaba de definir el seu model de creixement, a Madrid ja s'han adjudicat part de les obres d'ampliació de l'aeroport de Barajas. Barcelona ha perdut una ocasió de poder expandir-se aprofitant els canvis que necessitava l'aeroport madrileny. Algunes de les fonts consultades han criticat el poc lideratge que ha exercit la Generalitat en tot el procés per a dur endavant la reforma de l'aeroport del Prat.

En aquest punt, però, fonts properes al govern recorden que Catalunya no té competències sobre els aeroports, que estan gestionats de manera unitària per AENA. De fet, la reivindicació del traspàs d'aquestes competències és una de les reclamacions de fa temps de Convergència i Unió. Però, en un gest que les diverses parts han interpretat com un intent de facilitar l'entesa entre el Ministeri de Foment i el departament de Política Territorial, el conseller Pere Macias va fer saber fa pocs dies al ministre Rafael Arias-Salgado que la reivindicació de les competències dels aeroports catalans quedaven posposades a la solució de l'ampliació del Prat.

Sigui com sigui, la comissió tècnica ja està a punt de fer pública la proposta de quina és la distància recomanable. Només faltaria la decisió final, que probablement es farà el mes de febrer. Segons ha sabut EL TEMPS, de fonts properes a la Generalitat, l'opció que té més possibilitats de ser recomanada per la comissió tècnica podria ser la de la pista a 1.150 metres, que ha estat defensada per la Generalitat des d'un primer moment. Una decisió que casaria les dues postures més enfrontades. Si es fa realitat el pronòstic, caldrà veure si totes les parts estan contentes amb el resultat d'aquesta negociació mètrica o si, pel contrari, ningú no en queda satisfet.

projecte ha de tenir en compte que l'aeroport és en un territori molt condicionat. Exigeixen que es respectin aquestes característiques i que es garanteixi la seguretat i el creixement futur. Amb aquestes tesis, l'Ajuntament del Prat de Llobregat defensa que és possible situar la nova pista a 1.050 metres de la principal, ja que existeixen tecnologies que permeten la circulació de vols amb més precisió i, per tant, consideren que la distància entre pistes no cal que sigui tan elevada.

De fet, la comissió tècnica ha pogut comprovar recentment que les

un plantejament tècnic i polític adequat". Per a ell, aquest és "un problema molt més ampli, de plantejament estratègic, que la Generalitat de Catalunya no s'ha pres seriosament". Afegeix que "calia posar tota la carn a la graella per trobar una proposta seriosa i consensuada". Tejedor remarca que "és insòlit que hagi estat l'Ajuntament del Prat l'administració que ha liderat l'estudi tècnic en lloc de la Generalitat".

**El Prat perd, Barajas guanya.** Fonts properes a la comissió tècnica que estudia el projecte d'am-

**Enric Rimbau**