

TRIBUNA

Aeropuerto: hay solución



En rojo, las actuaciones que implica cada alternativa

Se ha especulado con las diferentes opciones para resolver los dos problemas del aeropuerto de Barcelona que requieren la mejor solución: a) Tener la capacidad de volar lejos contando con una pista de 3.500 metros de longitud TORA, tramo de rodaje disponible, para los despegues de grandes aviones en rutas intercontinentales; y b) Reducir la congestión del aeropuerto de Barcelona. Lo que importa no es la solución escogida para resolver este o aquel problema, sino el conjunto de soluciones que se proponen, que tienen que ser entre sí armónicas.

De entre las propuestas que se comentan, están las alternativas, con variantes, que propone Aena. Estas aumentan la capacidad de Barcelona, con más pasajeros y más terminales, paradójicamente no con más pistas, justo el contrario de lo que hay que hacer según nuestro criterio y los objetivos anteriores.

La propuesta de Aena se basa en tres puntos: aumentar la capacidad de pasajeros a Barcelona y, con limitaciones, los vuelos intercontinentales; construir una nueva terminal, terminal satélite, para llevar la capacidad del aeropuerto a 70 millones de pasajeros y conectarla con la T1 a través de un tren subterráneo, y alargar la pista asfaltada de 2.600 metros hasta los 3.000 metros. Este alargamiento puede suponer ciertamente un impacto moderado en zonas protegidas por aves en El Prat, pero corta las alas de nuestro aeropuerto para volar lejos. En consecuencia, supone definitivamente utilizar solo el hub de Madrid para paliar las carencias de Barcelona para vuelos intercontinentales. Es evidente que aquel alargamiento no podrá resolver las carencias severas de Barcelona, hoy reales, para todos los vuelos intercontinentales. El coste para la propuesta Aena es de 1.700 millones de euros.

Hay una absoluta incoherencia en esta propuesta porque aumenta la capacidad de las terminales de 50 millones de pasajeros a 70 millones y no incrementa la capacidad de las pistas, cuando es más que sabido que para evitar la congestión se

debe actuar en los dos ámbitos, pistas y terminales. A Aena ciertamente le conviene, porque es el propietario del hub de Madrid, pero eso es definitivamente contrario a los intereses de Barcelona. Aena confunde sus intereses de compañía con los intereses de comunicación aérea de Barcelona y Catalunya, y lo esconde en un menor impacto ambiental.

La propuesta alternativa plantea no aumentar la capacidad de pasajeros en Barcelona, sino aumentar la capacidad de vuelos intercontinentales. Parte de los vuelos de corta y media distancia (sin conexión) se desplazarían a Girona y Reus.

Eso lo permitiría la construcción de una pista pilotada a 10 metros sobre el mar de 3.500 metros de longitud en tramo de rodaje disponible, transparente por el oleaje y las corrientes, así como utilizar la terminal 2 para vuelos intercontinentales, hoy desperdiciada y de uso parcial. La ubicación es idónea, está en el extremo del aeropuerto y, por lo tanto, evita transportar las mercancías hasta el avión o desde el avión por el interior del aeropuerto. La distancia hasta la pista sobre el mar para vuelos intercon-

tinenciales es más larga, 4 minutos más, pero en un vuelo de 10-12 horas este tiempo de tráfico es menos importante. El uso de la de terminal 1 sería como hasta ahora para vuelos de corta y media distancia.

La pista sobre el mar permite ser utilizada 24 horas por 7 días por el nulo impacto de ruido sobre la población del entorno del aeropuerto. Se resuelve sin limitación el problema actual de la carga aérea en Barcelona (hoy solo con el 20%

La propuesta alternativa prima los intercontinentales por encima de la capacidad

de carga aérea que tiene Madrid) y que tanto afecta a la industria catalana.

La actual pista cerca de mar de 2.600 metros para vuelos de corta y media distancia se mantendría como hasta ahora. Esta pista tiene un tiempo corto de "taxi", de 7 minutos, desde la T1, y da una ventaja importante para vuelos de corta

duración. La T1 y la T2 se conectarían con un tren sin conductor. Así se podrá facturar desde cualquier terminal y salir por la que corresponda sin las molestias actuales del equipaje y tener que coger el autobús.

Para descongestionar Barcelona, que se mantendría en 50 millones de pasajeros, se trasladarían 10 millones de pasajeros a Girona y Reus (el proyecto durará al menos de tres a cinco años para entrar en servicio y, por lo tanto, hay tiempo para promover e incentivar el traslado a Girona y Reus de vuelos sin conexión intercontinental en Barcelona). Aparte de la descongestión de Barcelona, sería una ventaja para el territorio, Girona y Reus, que recibirían pasaje por sus áreas de interés, turismo, etcétera, evitando que este circulara de manera innecesaria por Barcelona.

El coste de la pista sobre el mar a 1.000 metros de la costa es de 1.500 millones de euros y la recuperación de la terminal 2, y el monorriel de conexión con la T1, 200 millones. Total, 1.700 millones de euros.

Como conclusiones podemos decir que la solución alternativa que proponemos es mejor para el país que la actual y la propuesta por Aena porque: permite operar vuelos intercontinentales y carga aérea sin limitaciones; tiene un impacto positivo para la flora y fauna marinas y nulo para la nidificación de aves; no aumenta la contaminación atmosférica respecto de la solución actual por el hecho de limitar el número de vuelos operados desde Barcelona; no afecta al oleaje ni las corrientes marinas; elimina el impacto de ruido de las poblaciones vecinas y permite operaciones 24 horas por 7 días; no aumenta el tráfico de pasajeros en Barcelona, que se transfieren a Girona y Reus, con un impacto positivo para el territorio, y para Barcelona, con menos tráfico; hace un mejor uso de las instalaciones actuales de la T2 y conexión con la T1, y tiene un coste igual al de Aena, 1.700 millones de euros.

Cuadro comparativo de alternativas

	ACTUAL	AENA	ALTERNATIVA
Capacidad vuelos intercontinentales	Escasa	Limitada	Llena
Capacidad para carga aérea	Muy limitada 150.000 t/año	Limitada	Llena
Máxima capacidad	50 M pax	70 M pax	50 M pax
Trasvase tráfico en Girona y Reus	2 M pax	2 M pax	10 M pax
Conexión ferroviaria Girona y Reus	No	Indefinida	Lanzaderas cada hora
Impacto de ruido	Limitación en pista tierra	Mejora	Reducción total
Impacto contaminación aire	Base	Empeora por más tráfico	Base
Impacto flora y fauna marina	Base	Base	Mejora
Impacto nidificación de aves	Base	Empeora	Base
Vuelos de proximidad Terminal	T1	T1	T1
Pista vuelos de proximidad	2.600 m	3.000 m	2.600 m
Vuelos intercontinentales. Terminal	T1 y T2	T satélite	T2
Pista vuelos intercontinentales	2.600 m (*)	3.000 m (*)	3.500 m
Utilización Terminal 2	Escaso	Escaso	Intercontinentales
Vuelos 'low cost'	T2	T2	Girona y Reus
Tiempo de 'taxi' vuelos de proximidad	7 minutos	7 minutos	7 minutos
Tiempo de 'taxi' intercontinentales	8 minutos	8 minutos	13 minutos
PISTAS DISPONIBLES			
Paralela en la costa - interior	3.300 m	3.300 m	3.300 m
Paralela en la costa - exterior	2.600 m	3.000 m	2.600 m
Paralela en la costa sobre el mar			3.500 m
Diagonal	2.500 m	2.500 m	2.500 m
Coste total	0 €	1.700 M €	1.700 M €
Riesgo técnico y posible sobrecooste	Base	Bajo	Medio - Bajo

(*) en ocasiones pista de 3.300 m con limitaciones por ruido

EDUARDO ALONSO PÉREZ DE ÁGRED A, JOAQUIM CELLO BRUF AU, FERNANDO HERMOSILLA LARRASOANA, GUILLEM LÓPEZ CASASNOVAS, ANDRÉU MAS-COLELL Y JOANDOMÈNEC ROS ARAGONÈS