

La ampliación del Aeropuerto de Barcelona

Aena ha planeado un plan de ampliación del aeropuerto de Barcelona valorado en 1.704 millones de euros. Consiste -resumidamente- en la construcción de una terminal satélite junto a la torre de control, la conexión subterránea entre esa terminal y la actual T-1, la ampliación de los aparcamientos en la T-1, un nuevo equipo de tratamiento de equipajes (SATE) y -lo más conflictivo- la prolongación de unos 500 metros de la tercera pista, (la más próxima al mar) en terrenos de una ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves). Merece la pena recordar que para “cerrar” el Plan Director del Aeropuerto, que data del año 1999, fue necesario un acuerdo entre la Administración del Estado, la Generalitat y los Ayuntamientos de Barcelona y El Prat para ubicar la citada pista y su longitud. Finalmente, se decidió construirla paralela a la pista larga (3.350 metros) y a una distancia de 1.350 metros de esa -para que pudieran operar como “pistas independientes”- y con una longitud de 2.600 metros, colindantes sus dos cabeceras con dos ZEPAs.

Estimo, con una hipótesis optimista, que en 2026-2027 se llegaría al máximo de capacidad, 55 millones de pasajeros

La ampliación se justifica por la proximidad de la futura demanda a la capacidad máxima del aeropuerto, que se estima en 55 millones de pasajeros anuales. Ahora bien, ¿cuál ha sido y cuál será la demanda del aeropuerto? En 2019, último año típico antes de la pandemia, los pasajeros de El Prat alcanzaron la cifra de 52,7 millones y con el incremento medio que se venía produciendo en los últimos años (+6%) hubiera alcanzado su capacidad en 2020. No obstante, llegó la pandemia y esa tendencia se ha roto. El año pasado solo 12,7 millones de viajeros (un 76% menos) utilizaron el aeropuerto y, los cuatro primeros meses de este año, la caída es del 89% respecto al 2019. Realizando la hipótesis optimista de que en 2021 se alcance la mitad de la demanda de 2019, y que posteriormente el crecimiento sea casi en V, estimo que en 2026-2027 se llegaría a la cifra de 55 millones de pasajeros. Sin embargo, el transporte aéreo de pasajeros se enfrenta a diversas amenazas: el miedo a viajar en grupo, las comunicaciones por internet, el incremento de los billetes por la posible penalización del queroseno y -en el caso de Barcelona- la supresión o reducción de vuelos de algunas compañías, (por

ejemplo, Norwegian transportaba unos 1,8 millones de pasajeros).

Por otra parte, la capacidad de un aeropuerto viene condicionada por la capacidad del subsistema crítico. En El Prat, es más restrictivo el número máximo de operaciones (despegues/aterrizajes) por hora. Antes de la pandemia, el número máximo de operaciones en los meses de verano estaba entorno a las 70, cuando según los manuales con dos pistas paralelas segregadas, (en una se aterriza y en otra se despegan) pueden ser 80 y con operaciones independientes, (se puede aterrizar y despegar en cualquier pista) se puede llegar hasta las 88. Es cierto que en el caso de Barcelona las dos pistas paralelas no tienen la misma longitud, y eso limita la operación de despegue de los aviones grandes (tipo A380), pero de estos operan muy pocos en Barcelona y recordemos que Airbus ha dejado de fabricarlos.

No deberían plantearse dificultades a la terminal satélite y las inversiones aparejadas, sí a la prolongación de la pista

En mi opinión, no deberían plantearse dificultades a la construcción de la terminal satélite y las inversiones que lleva aparejadas (túnel de conexión, 'people mover', nuevo SATE, ampliación de aparcamientos,...), pero no está totalmente justificada actualmente la prolongación de una pista invadiendo una ZEPA, cuando existe margen de capacidad para ampliar el número de operaciones/hora con mayor eficacia operativa o permitiendo el funcionamiento del aeropuerto con "pistas independientes" en el periodo punta, (entre las 8 y las 10 horas, aunque es preciso señalar que en esos periodos las operaciones de aterrizaje y despegue están bastante compensadas)

Finalmente, si sigue creciendo la demanda en el futuro, la alternativa más viable es utilizar el Aeropuerto de Girona como segundo aeropuerto. Pero, para ello, hay que realizar una importante inversión en el mismo, entre otras actuaciones, construir un 'people mover' entre la terminal aeroportuaria y una futura estación en la línea del AVE (estación que debería estar servida con un frecuente servicio de trenes de regionales de alta velocidad, que la conecten con Barcelona en 30 minutos y con otras capitales catalanas y del sur de Francia). Esta solución permitiría ampliar las capacidades de los aeropuertos de Barcelona y Girona respetando los terrenos protegidos, aunque sea aumentando ligeramente el impacto acústico en periodos de tiempo limitado.