Foment del Treball Nacional

CONCLUSIONS DE LA COMISSIÓ PER A L'AMPLIACIÓ DE L'AEROPORT DE BARCELONA

RESUM EXECUTIU

Octubre 2023

CONCLUSIONS DE LA COMISSIÓ PER A L'AMPLIACIÓ DE L'AEROPORT DE BARCELONA

RESUM EXECUTIU

El 5 de setembre de 2022 la Junta Directiva de Foment del Treball va acordar la constitució de la Comissió per a l'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona i el nomenament del seu president, Lluís Moreno, actual president de la Cambra de Contractistes d'Obres de Catalunya (CCOC) i Vicepresident de Foment del Treball.

Aquesta Comissió formada per una cinquantena de professionals d'ampli espectre de disciplines, també va ser recolzada per diverses entitats representants de la societat civil catalana, principalment en la seva vessant econòmica i empresarial. S'ha escoltat, en forma de compareixences, a una trentena de persones i entitats i s'ha recopilat més d'un centenar d'informes i memoràndums.

L'objectiu últim d'aquesta Comissió era marcar el camí cap al **model aeroportuari que cal desenvolupar a Catalunya**, proporcionant una base d'anàlisi estrictament tècnica sobre les accions a emprendre en aquest sentit, i contribuir així al debat i consens indispensables a nivell de territori, d'Administracions Públiques, forces polítiques i societat civil.

La importància estratègica dels aeroports per l'economia dels territoris justifica sobradament aquesta aspiració. Les dades demostren com actualment l'Aeroport de Barcelona representa un pol d'activitat i un motor de creixement.

L'any 2018, abans de la pandèmia, l'impacte de l'aeroport era d'una facturació de 9.250 milions d'euros, un valor afegit brut de 4.000 milions d'euros, unes rendes salarials de 1.740 milions d'euros i una ocupació de 38.000 llocs de treball directes. Més concretament, els efectes catalitzadors globals per a Catalunya el mateix any 2018 es van quantificar en una facturació de 33.930 milions d'euros, un valor afegit brut de 16.400 milions d'euros, unes rendes salarials de 7.190 milions d'euros i 218.000 llocs de treball. Amb la qual cosa, l'aeroport de Barcelona va suposar una contribució del 7% (aproximadament) en el producte interior brut (PIB) de Catalunya.

En aquest terreny de l'impacte econòmic, cal tenir molt present una component específica del tràfic aeri, que és la connectivitat intercontinental. Aquesta representa un revulsiu clau per al desenvolupament del comerç exterior i la productivitat; l'entrada en nous mercats; la localització d'empreses i seus corporatives en el territori, així com la inversió estrangera; i també la consolidació de la ciutat com a node logístic multimodal de referència al món (la càrrega aèria utilitza majoritàriament les aeronaus dels vols intercontinentals).

Així doncs, la feina de recerca i anàlisi d'aquesta comissió s'ha fet sota una visió de model aeroportuari català estretament lligat al model econòmic al qual ha d'aspirar Catalunya: **una plataforma connectada al món.**

Aquest plantejament es fonamenta en un sistema aeroportuari en xarxa, integrant els Aeroports de Barcelona, Girona i Reus. L'Aeroport de Barcelona ha de passar a funcionar com un veritable node intercontinental; i Girona i Reus hauran de canalitzar la creixent demanda de tràfic intra-europeu que

la capital catalana no podrà assumir, en base al desenvolupament dels corresponents plans directors i connexions ferroviàries, que els comuniquin amb el centre de Barcelona d'una forma eficaç.

El desenvolupament de la connectivitat de llarg radi de l'Aeroport de Barcelona representa la clau de volta d'aquest model. La demanda de vols de llarg radi existeix, i ho demostra la història recent de l'Aeroport: Del 2005 al 2019 Barcelona ha multiplicat per quatre el nombre de passatgers intercontinentals i per tres les destinacions, fins a 47. Després del sotrac de la pandèmia i la paralització del tràfic aeri, Barcelona ha reactivat progressivament aquestes destinacions i aquest estiu de 2023 s'han tingut en operació un total de 46, una xifra molt similar a la del 2019.

Amb la recuperació de les rutes amb Nord i Sud-Amèrica (amb l'excepció de Lima, que encara s'ha de recuperar), i també amb un inici de retorn de les rutes Asiàtiques (d'Air China i la seva ruta Barcelona-Pequín; Shenzen Airlines i la ruta a Shenzen), els passos a seguir en els pròxims anys s'hauran de centrar, per una banda, en l'impuls de destinacions i freqüències al mercat asiàtic, específicament el Japó, l'Índia i la Xina, i recuperar destinacions importants com Shanghai i Hong Kong. Pel que fa al mercat nord-americà, serà clau aconseguir limitar-ne l'estacionalitat incrementant les freqüències durant tot l'any.

Però per tal de permetre a l'Aeroport de Barcelona fer aquest salt qualitatiu en la seva activitat d'una manera contundent, cal superar les restriccions actuals a nivell de capacitat operativa.

Les dades ens indiquen que l'aeroport està a punt de tocar la seva capacitat màxima que es troba quantificada en 55 milions de passatgers anuals. L'any 2019 –un any abans de la pandèmia– l'aeroport de Barcelona va arribar als 52,7 Mpax. Aquest problema és especialment crític en les franges horàries "punta", que són precisament les que demanden els vols intercontinentals en els seus horaris de sortides i arribades. Així doncs, és necessari incrementar la capacitat operativa de l'aeroport de Barcelona en aquestes franges horàries o de forma contrària no es podrà seguir desenvolupant la connectivitat intercontinental de l'Aeroport.

Ens trobem en un entorn i en un moment molt complex que imposa diferents exigències a un projecte com aquest. Parlem doncs, de restriccions mediambientals amb una disputa europea, rigidesa normativa, l'expectativa de creixement de mercat del transport aeri i la fragmentació en posicionaments polítics diversos. Segurament fins i tot la situació és més complexa que els anys en que el Ministeri de Foment (previ a la privatització d'AENA) va crear un Pla Barcelona (2003) per gestionar, planificar i construir la nova terminal T1 (allò va ser un pla d'èxit on varen intervenir localment tècnics que varen complementar les capacitats d'AENA).

No obstant, **no fer res és la pitjor de totes opcions**, perquè implicaria renunciar a construir un sistema aeroportuari de talla internacional, que permeti generar ocupació i atraure talent i inversions en els propers anys. Després de dècades d'infra-inversió en infraestructures, no es pot deixar de banda un projecte estratègic com aquest.

Un cop dut a terme una anàlisi exhaustiva de les **propostes considerades**, tenint presents un bon nombre de variables, s'han identificat els **pros i contres de cadascuna**, els quals s'han plasmat en el present document: se'n desprèn que les propostes més adequades son, o bé allargament de la pista 24L /06R ja sigui cap a l'Est de 300 a 840 metres, o bé recuperant les pistes independents.

Les 4 propostes d'allargament de la pista 24L/06R incrementen la capacitat de pistes de l'Aeroport i anul·len total o parcialment l'actual interferència de la pista d'arribades en configuració de pistes segregades en funció de l'allargament que es decideixi. Evidentment, des del punt de vista operatiu, la darrera opció (840 metres cap a l'Est) garanteix una configuració de pistes segregades pures. És important comentar, que l'impacte acústic es redueix en totes les opcions, en unes més que d'altres, però cal veure en totes elles la possible interferència amb l'ampliació del Dic Sud del Port.

La proposta de tornar a pistes independents, millor opció des del punt de vista operatiu i considerada, de fet, en la DIA (09/01/2002), modifica la petjada acústica respecte a la situació actual amb impacte directe a les poblacions de l'entorn de l'Aeroport. Implicaria, per tant, el cost econòmic associat a la mitigació/compensació de l'impacte acústic que patirien els veïns de Gavà Mar i Castelldefels, a més del cost (tant o més important) d'ordre polític/jurídic.

Seran les Administracions públiques les que hauran de posar sobre la balança tots els inputs d'informació aportats pel present estudi, i encaminar el consens necessari, sota els criteris d'interès general i minimització dels possibles impactes, ja sigui sobre els Espais Naturals, altres infraestructures clau de l'àmbit del Delta del Llobregat (destacant el Port) i/o els ciutadans per l'impacte acústic.

Pel que fa específicament a **l'afectació mediambiental**, malgrat estar emparats per una nombrosa normativa nacional, estatal i comunitària que hauria d'assegurar un estat de preservació per garantir la funcionalitat dels espais de la Ricarda i del Remolar-Filipines, la realitat no ha estat aquesta i és que en l'actualitat, el sistema de zones humides del Delta del Llobregat ha experimentat un clar deteriorament.

L'anterior ampliació de l'aeroport va comportar la desconnexió de les zones humides de la seva alimentació hídrica que arribava des del Llobregat a través de la xarxa de canals.

Aquesta condició de partida, afegida a la inexistència de gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat, ha contribuït a un procés de degradació que ha acabat portant a l'emissió d'una carta d'emplaçament per part de la Comissió Europea a l'Estat Espanyol, la qual exigeix un pla de gestió, la renaturalització dels pàrquings y el corredor a Can Sabadell com a mesures compensatòries, i única i exclusivament l'ampliació de l'actual ZEPA ES0000146 Delta del Llobregat a la nova llera del riu Llobregat i la platja de Ca l'Arana..

Part de la feina d'aquesta Comissió ha estat analitzar els possibles alternatives que facin compatible la conservació natural i l'activitat econòmica. Però també s'ha fet un exercici de proposta de compensació mediambiental específica, i també de disseny de solucions menys impactant en relació als plantejaments de perllongament de la pista curta, considerant la utilització d'estructures específiques que evitarien, en la mesura del possible, una remoció dels llots sedimentats a la zona humida, per la càrrega significativa d'elements contaminants.

En qualsevol cas, sigui quina sigui l'opció eventualment escollida, aquesta s'ha de veure l'ampliació de l'Aeroport de Barcelona-El Prat com una oportunitat per al canvi i la restauració dels espais naturals del Delta, que representen una assignatura pendent a resoldre amb urgència.

En altres paraules, les intervencions que es puguin dur a terme en l'Aeroport de Barcelona – El Prat hauran d'associar-se a l'ampliació i recuperació no només de la Ricarda, sinó tot el conjunt dels Espais Naturals del Delta del Llobregat, fent de l'Aeroport un referent en matèria de gestió mediambiental de l'entorn. La compensació i assegurament de la protecció d'espais no s'ha de tractar com una qüestió de quantitat, sinó de qualitat.

Més concretament, les propostes mediambientals d'aquesta Comissió envers al nou model funcional de compensació són les següents:

- ✓ La creació d'un nou nucli de zona humida, dominat per prats inundables, de 235 ha, afegint 184,7 ha a les 50,4 ha existents. Aquesta mesura comportaria l'expropiació de 90 ha de sòl agrícola productiu.
- ✓ La gestió integral del sistema hídric mitjançant la incorporació d'escorrentiu pluvial de l'aeroport, sectoritzant el drenatge dels conreus i tractant de forma adequada els problemes d'inundació de la zona agrícola de Gavà i Viladecans.
- ✓ La recuperació del germoplasma de la vegetació de la Ricarda per repoblar les zones humides de nova creació i mantenir, en la mida del possible, la seva funcionalitat hidrològica per la ictiofauna.
- ✓ La creació d'un canal d'interconnexió Ricarda- Remolar.
- ✓ El suport a l'activitat agrícola i sectorització del sistema de drenatge.
- ✓ La recuperació de l'hàbitat de pineda sobre dunes als llocs on el sòl no estigui contaminat per sediments fins amb l'objectiu de recuperar els condicionats ambientals que defineixen aquest ecosistema singular, actualment absent al delta del Llobregat.

Més concretament, la zona del Remolar s'hauria de basar en les següents actuacions:

- ✓ Connexió amb el mar.
- ✓ Amb sistema de comportes i xarxes que impedeixen el pas de grans peixos (carpes) aprofitant el cargol d'Arquímedes existent. Amb això es voldria buidar la llacuna en cas d'invasió de carpes o gambúsies per aconseguir una pradera de macròfits submergits.
- ✓ Dissenyar un canal perimetral per tenir el màxim d'illes lliures de guineus i senglars aptes per a la nidificació d'ardeids i aus aquàtiques.
- ✓ Establiment d'equipaments per optimitzar l'ús públic d'observació d'ocells tant al camí de la Marina com en el sector junt la rotonda
- ✓ Construcció d'un pont o calaix de formigó per permetre el pas de vehicles i visitants
- ✓ Restauració dels condicionants que permeten la presència de flora arenícola sota una pineda esclarissada.

Augmentar la capacitat operativa en pistes també implicarà augmentar la seva **infraestructura de terminals**. Això és un principi de "coll d'ampolla": no serveix de res augmentar la capacitat productiva d'un procés si no s'augmenta tota la cadena de processos. Per tant, es farà imprescindible la construcció de la nova Terminal Satèl·lit per oferir un nombre suficient de punts d'embarcament a les aeronaus de rutes intercontinentals, per facilitar el moviment i gestions de viatgers, del tràfic de mercaderies cap als avions de buc ample i facilitar també la gestió dels moviments de les aeronaus a terra.

La infraestructura de mobilitat, accés i suport de l'entorn de Aeroport de Barcelona -El Prat, necessita millorar, a criteri d'aquesta Comissió, en els següents aspectes:

- Connexió viària pel trànsit de mercaderies Port -Aeroport, per una via urbana d'alta capacitat entre l'espai urbà del Prat de Llobregat i la zona aeroportuària.
- Completar la xarxa de rodalies des de la T1 i cap a Castelldefels, creant un nou circuit de la R2 passant per les dues terminals de l'Aeroport, gran reivindicació del Prat de Llobregat i de Viladecans.
- Una de les principals carències de la infraestructura actual és la falta d'una connexió d'alta velocitat amb l'aeroport. L'evolució creixent d'operacions i viatgers de l'aeroport de Barcelona ha posat al damunt de la taula el debat sobre la necessitat de la seva ampliació, tant per augmentar la seva capacitat com per incrementar la seva funció de plataforma intercontinental i millorar les connexions i situació de la ciutat de Barcelona. En efecte la tendència és eliminar vols curts, aquells de menys de 90 minuts de vol, per tant cal fer les infraestructures necessàries per a que els passatgers per a vols intercontinentals d'un radi de 800 km al voltant de l'Aeroport hi puguin arribar en tren en menys de 3 hores, és a dir en alta velocitat. Així els ciutadans, no solament de Girona, Lleida i Tarragona hi tindrien accés, sinó també els ciutadans de l'Aragó, Navarra, el País Basc i el País Valencià, els ciutadans de la Catalunya Nord i, fins i tot dels nuclis importants de població del sud de França, com Tolosa, Montpeller, i Marsella. En tot cas caldria preveure una estació d'AVE de uns 600 metres de llarg, sota els vials de l'Aeroport propers a la Terminal 2.
- Integrar la Ciutat Aeroportuària proposada per AENA al complexe estructural de l'Aeroport a través de la Terminal 2 amb el node de connexions viàries i ferroviàries (i alta velocitat).
- L'aeroport hauria de ser un Centre d'innovació tecnològica i de creació i difusió de coneixement. L'enginyeria aeronàutica hi hauria de jugar un paper fonamental.. Caldria doncs fomentar acords entre AENA i la Universitat Politècnica de Catalunya o algunes altres universitats per tal de crear títols universitaris i centres d'investigació. També és important considerar la creació d'un viver d'empreses tecnològiques, com a plataformes d'innovació del sector aeronàutic i aeroportuari, semblants a casos d'èxit com el del 22@.

Per últim, per tal de tirar endavant aquest conjunt d'iniciatives cal preguntar-se com fer-ho: és fonamental **dotar d'autonomia la gestió de l'aeroport i poder prendre les decisions tenint en compte el territori**.

Descarregat tot l'informe amb les Conclusions de la Comissió per a l'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona

Foment del Treball Nacional

Per a més informació:

www.foment.com
93 484 12 27
comunicacio@foment.com