UN PLAN DE DESARROLLO A LARGO PLAZO PARA EL AEROPUERTO DE BARCELONA

Las fuerzas vivas de Cataluña, como es natural, están muy interesada en apoyar las mejoras de índole general en las infraestructuras de transporte de la región y, por ende, es lógico que aprueben las propuestas de desarrollo portuario adoptadas en la actualidad como política de los gobiernos central y autónomo. Estas propuestas dotarán a la ciudad de unas instalaciones portuarias más avanzadas, y convertirán a Barcelona en el principal puerto marítimo de todo el Mediterráneo. El desarrollo previsto para el puerto cuenta con el apoyo de la Comunidad Europea, y la escala del desarrollo es tal que el puerto facilitará a sus usuarios una mayor capacidad y un nivel de servicio significativamente mejor.

Barcelona está bien comunicada mediante el Sistema Nacional de Autopistas, permitiendo una conexión por carretera sencilla y rápida con el resto de España y con Portugal, así como con otros países europeos, a través del sistema francés AutoRoute. Este sistema viario sitúa a Barcelona como la principal urbe industrial y comercial de las bien comunicadas regiones del Norte de España y del Sur de Francia.

También se conseguirá mejorar aún más las infraestructura de transportes de superficie de Barcelona mediante la conexión entre esta ciudad y la Red Europea de Ferrocarriles de Alta Velocidad, uniendo a Barcelona con Francia, Bélgica, Alemania y Holanda, a través de unas conexiones aún más amplias, a medida que se vaya extendiendo la red. Es posible conectar este sistema al aeropuerto a medida que avance la construcción de las instalaciones.

Por lo tanto, la ciudad contará en el siglo XXI con suficientes instalaciones de infraestructura de transportes ferroviarios, terrestres y marítimos en línea con las necesidades de una gran urbe comercial e industrial. Las instalaciones aeroportuarias existentes cuentan con un gran nivel pero, a causa del continuo crecimiento de la demanda de transporte aéreo, la ampliación del aeropuerto existente se enfrenta a diversas dificultades.

Creemos que cualquier propuesta para el futuro desarrollo del aeropuerto de Barcelona debería permitir que las instalaciones alcancen su verdadero potencial, lo que dotaría a la ciudad de un aeropuerto de primera clase que le situaría entre los grandes aeropuertos "hubs" del mundo. Existe la necesidad de disponer de unas instalaciones de primera clase que atraigan el tráfico aéreo, con la ventaja de que un gran "hub" de transporte aéreo generará un elevado número adicional de puestos de trabajo tanto en el aeropuerto como en la comunidad.

Además, es preciso reconocer que el emplazamiento actual del aeropuerto es el único sitio adecuado para un aeropuerto en la zona de la Región de Barcelona. No se dispone de otro lugar para un desarrollo adicional de las actividades aeronáuticas una vez que el emplazamiento actual alcance su capacidad operativa. Por lo tanto, es esencial que cualquier propuesta de desarrollo futuro de las instalaciones existentes tenga en cuenta el potencial de la demanda de transporte aéreo en el nudo de Barcelona, debiendo incluir una capacidad potencial suficiente para todos los requisitos del futuro.

En toda Europa se ha observado un crecimiento constante en el número de pasajeros que se desplazan en avión. La tendencia de crecimiento a largo plazo del número de pasajeros que utilizan el transporte aéreo en Europa Occidental es similar a la tasa de

crecimiento mundial, doblándose cada diez o doce años. No obstante, muy pocos de los principales aeropuertos europeos cuentan con suficiente capacidad de ampliación para hacer frente a este crecimiento.

El aeropuerto de Heathrow, en Londres, es el aeropuerto internacional de Europa con mayor tráfico y ya ha tocado el techo de su capacidad. Aun cuando se apruebe la ampliación propuesta de la terminal 5, seguirán existiendo limitaciones de capacidad para un crecimiento considerablemente mayor a causa del hecho de que el aeropuerto sólo cuenta con dos pistas principales y la construcción de una pista paralela principal adicional no parece aceptable desde el punto de vista del medio ambiente. Los otros grandes aeropuerto de Londres, Gatwick y Stansted, cuentan con una sola pista y tienen muy poca capacidad de ampliación. Gatwick se encuentra ya muy cerca de su techo operativo. La falta de capacidad de ampliación en el Reino Unido es similar ala del resto de los grandes aeropuertos de Europa Occidental.

El aeropuerto de Frankfurt también cuenta solamente con dos pistas principales, con una capacidad aún menor que la de Heathrow debido a la estrecha separación entre ambas. Los terminales y las plataformas de estacionamiento de aviones en Frankfurt también se encuentran muy limitadas. Este aeropuerto debe considerarse muy cercano al techo de su capacidad. La terminal principal, la Terminal 1, ya se encuentra demasiado masificada en horas punta.

El aeropuerto de Amsterdam cuenta con considerable espacio para su ampliación, pero el gobierno holandés ha limitado el número de vuelos que el aeropuerto puede gestionar a causa de la contaminación acústica y del riesgo que representan los aviones que sobrevuelan el entorno. Es muy probable que este techo se alcance en 5 años. Aunque parece probable una ampliación del techo actual, es posible que no sea significativa y, por lo tanto, también se debe considerar que el aeropuerto de Schiphol está muy cercano a su capacidad permitida a largo plazo.

Restricciones medioambientales similares limitarán el futuro crecimiento del aeropuerto de Munich y del de Kastrup de Copenhague. Incluso el Charles de Gaulle de París, diseñado para contar con una gran capacidad con cuatro pistas paralelas, ha estado sujeto a graves objeciones medioambientales por parte de organizaciones representativas de los municipios cercanos debido a las operaciones de tráfico aéreo sobre zonas habitadas.

Algunos aeropuertos, como los de Dublín y Oslo, cuentan con margen para la expansión, pero a diferencia de Barcelona estas instalaciones prestan servicio a capitales relativamente pequeñas que se encuentran en zonas marginales de Europa y que no están bien situadas para actuar como grandes nudos de transporte.

Si Barcelona quiere ampliar sus instalaciones aeroportuarias de tal forma que en el futuro sea capaz de convertirse en uno de los principales nudos de Europa, cualquier futuro desarrollo deberá acometerse de forma que, a largo plazo, puedan satisfacerse diversas condiciones:

- El aeropuerto deberá contar, a largo plazo, con cuatro pistas paralelas para proporcionar suficiente capacidad en el "lado aire", es decir para el tráfico aéreo.

- Deberá contarse con suficiente espacio para las terminales de pasajeros y las plataformas de estacionamiento de aeronaves, para poder proporcionar una alta capacidad al tráfico de pasajeros.

- El acceso por carretera y los aparcamientos de vehículos deberán contar con las dimensiones suficientes para prestar servicio a las operaciones del aeropuerto tras su ampliación.

- Todas las instalaciones deberán reducir al mínimo el impacto medioambiental sobre la comunidad y la zona, incorporando al mismo tiempo un nivel muy elevado de seguridad para pasajeros y aeronaves.

La propuesta existente para la ampliación del aeropuerto de Barcelona debería incorporar otra pista de vuelo paralela, al sur de la existente, con una separación de 1.500 m. Para reducir los costes de construcción, la pista está situada dentro del recinto del aeropuerto y, a fin de evitar daños medioambientales a las reservas de aves que se encuentran a ambos lados del aeropuerto, la pista tiene una longitud considerablemente inferior a la de la pista principal actual. Aún cuando la propuesta actual aumentará notablemente la capacidad del aeropuerto mediante la incorporación de otra pista y la posibilidad de una nueva terminal de pasajeros en el centro, la solución "pactada" presenta una serie de limitaciones que la hacen inviable para el desarrollo a largo plazo del aeropuerto, si éste quiere convertirse en uno de los grandes protagonistas del transporte europeo.

La actual propuesta de ampliación presenta diversos problemas

- La nueva pista paralela prevista es demasiado corta para servir como pista alternativa para los vuelos intercontinentales si la pista existente queda fuera de servicio a causa de un accidente o por razones de mantenimiento.

- Existe un riesgo elevado y, con toda seguridad, inaceptable de colisiones con aves a lo largo de la alineación propuesta que dirigiría a los aviones a las reservas de aves que se encuentran al este y al oeste del aeropuerto.

- La separación propuesta entre las pistas, a pesar de que facilita espacio para instalar una terminal de pasajeros adicional, no proporcionará suficiente espacio para las terminales de pasajeros y las plataformas de estacionamiento de aeronaves, impidiendo que el aeropuerto se convierta en un gran aeropuerto en términos europeos.

- Si la pista se construye en el lugar propuesto actualmente, será imposible, con posterioridad, convertir las instalaciones en un gran aeropuerto con el sistema de cuatro pistas paralelas necesario en términos de capacidad.

- Los accesos que se encuentran junto a la terminal existente, incluyendo accesos por carretera y aparcamientos de vehículos, son inadecuados para una ampliación de acuerdo con los requisitos de un gran nudo europeo.

La nueva propuesta presentada para el desarrollo de un aeropuerto con cuatro pistas de vuelo es un plan de desarrollo a largo plazo superior al actual en el sentido de que

- Satisface los tres requisitos básicos anteriormente indicados que son necesarios para un gran aeropuerto, en relación con las pistas, la terminal de pasajeros y los accesos.

- La propuesta también reduce el riesgo de accidentes causados por colisiones con pájaros al situar la alineación de la pista a un lado de las reservas de aves.

- Pueden lograrse mejoras a corto plazo en la capacidad de las pistas construyendo una pista paralela próxima a la existente.

- Al construir en el mar una pareja de pistas paralelas, se reducirá al mínimo el impacto medioambiental producido por la aproximación y el despegue de aviones.

- Las reservas de animales situadas en las cercanías del aeropuerto se verán perturbadas al mínimo.

Existen diversos precedentes de construcción de aeropuertos, o de ampliaciones de aeropuertos, en el mar. Muchos de ellos se han construido en los últimos 20 años como resultado de los adelantos en ingeniería civil y geotecnia que han permitido construirlos con seguridad y economía. Entre los ejemplos cabe citar

- Aeropuerto de Kansai, Osaka, Japón

- Aeropuerto de Changi, Singapur

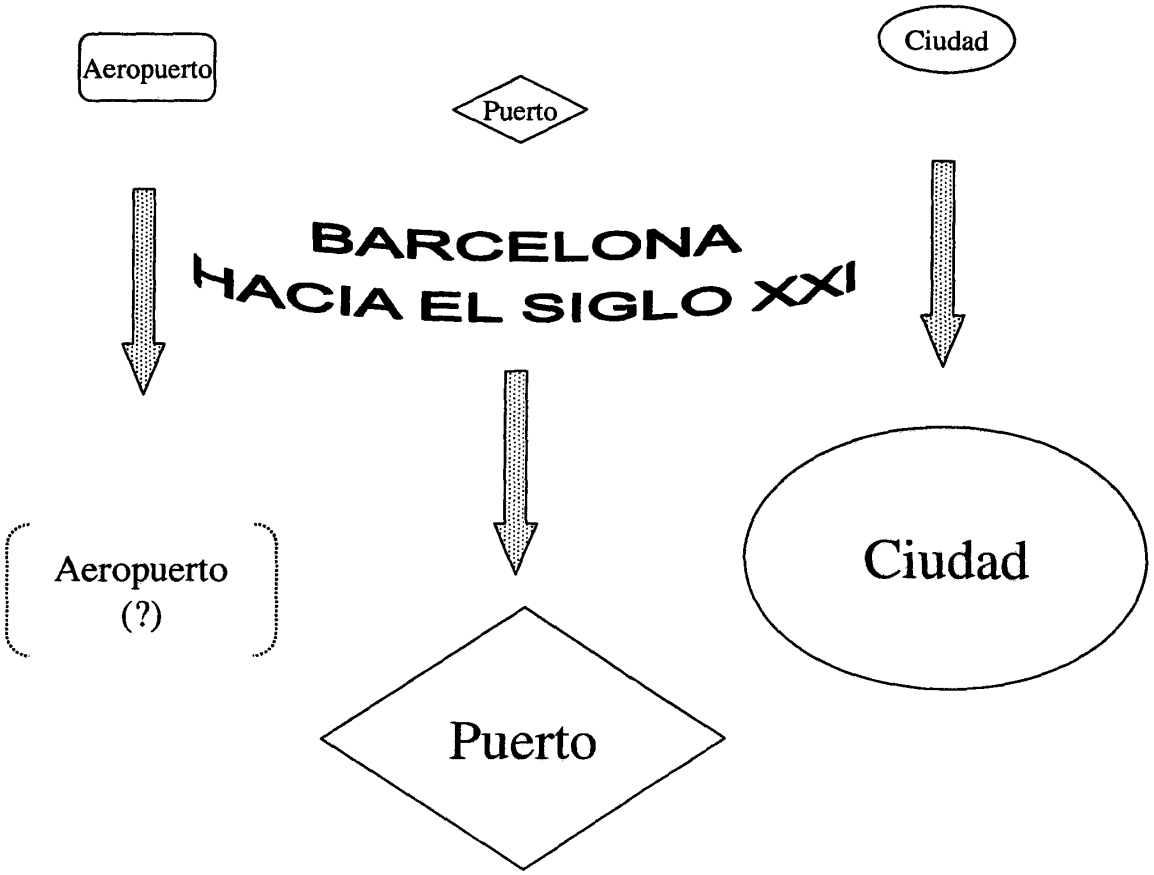
- Aeropuerto de Inchon, Seúl, Corea

- Aeropuerto de Chek Lap Kok, Hong Kong

- Aeropuerto de Niza, Francia

Barcelona es uno de los principales centros comerciales e industriales de Europa con una infraestructura de transportes terrestres y marítimos que han convertido a esta ciudad en una de las más importantes de la Europa sur-occidental. Es necesario planear unas instalaciones de transporte aéreo que satisfagan las necesidades a largo plazo de la ciudad y de la región.

En la década de los años 90, Barcelona apuesta por un futuro que la ha de situar en la primera línea de Europa



Una **ciudad** en marcha, que mejora y desarrolla nuevas infraestructuras terrestres y que incrementa todas sus actividades (económicas, culturales, de ocio, etc.) con la idea de situarse a la cabeza del continente.

Un **puerto,** cuyo crecimiento, ya proyectado, le permitirá absorber las exigencias propias del área y, con su oferta, atraer demanda de todo el Mediterráneo.

Un **aeropuerto,** que ..., todavía, puede ser **uno de los más capaces** de Europa, si no el que más, dadas las excepcionales características y posibilidades de su entorno.

BARCELONA: REALIDAD

Por sus características culturales, económicas y sociales, tanto actuales como previstas a medio y largo plazo, la demanda de transporte aéreo en el área de Barcelona, ha de situarse en cotas mucho más elevadas que las superadas hasta hoy.

La sola posibilidad de que se pueda "disparar" la demanda exige que las soluciones a corto no impidan futuros crecimientos de la infraestructura aeroportuaria.

El aeropuerto existente no dispone de capacidad suficiente para satisfacer a esa demanda. **Una fase inicial "pobre"** puede provocar la **saturación definitiva** a medio plazo. El aeropuerto **necesita un plan a muy largo plazo** para garantizar el futuro.

En consecuencia, se considera razonable que se proyecte un **aeropuerto de gran tamaño** y capacidad **con 4 pistas de vuelo paralelas**.

No hay sitio, a distancia razonable de la capital de Cataluña, **para construir un nuevo aeropuerto** que sea capaz de atender el volumen de tráfico que se puede generar en el área de influencia de Barcelona.

PROBLEMAS

Los **principales problemas** con los que se enfrentan la mayoría de los grandes aeropuertos europeos son: Dificultad de ampliación por **escasez de suelo**; relativo **aumento del ruido** al incrementarse el tráfico aéreo; **espacio aéreo saturado**; impacto negativo sobre el **medio ambiente; meteorología adversa.**

BARCELONA: CUALIDADES

El **emplazamiento** del aeropuerto existente **permite significativas ampliaciones gracias al mar**, que le "invita" a **ganar terreno** para las pistas de vuelo, y, además, ofrece **características, y posibilidades, excepcionales:**

-**Proximidad** a la ciudad y al puerto. (Está "pegado" a ellos).
-**Meteorología muy favorable** a lo largo de todo el año.
-**Características físicas favorables** para crecer hacia el mar.
-**Ubicación idónea** para alejar el ruido de la población.
-**Posible utilización "H24"**, sin establecer "toques de queda" futuros.
-**Terreno** potencial para generar, y regenerar, zonas naturales.
-**Impacto positivo** sobre el medio ambiente.
-**Estratégica situación geográfica** para rutas intercontinentales.
-I**nmejorable** para **escalas técnicas y tránsitos**.
-**Aeropuerto alternativo** de los grandes aeropuertos europeos.
-**Espacio aéreo "limpio"**, sin saturar, "fuera" del "colapso" europeo.
-**Atractivo** para establecer **actividades aeronáuticas diversas**.

BARCELONA

-**Ritmo de crecimiento** de tráfico de pasajeros en los últimos 36, 10 y 5 años: **8% anual.**

-A ese mismo ritmo, **en 2.010 habría 40 millones de pasajeros**.

-(Si esta cifra de 40 millones de pasajeros se situase en 2.025 el ritmo sería de 3,5% anual (?i)).

-Un **aeropuerto** con **oferta superior** a otros aeropuertos europeos, provocaría una **demanda aun mayor**.

-El **AVE** al aeropuerto **aumentaría**; todavía más, **la demanda**, al servir a la Euro-región de influencia.

-Esta última demanda seria, probablemente, superior a la disminución causada por el AVE Madrid - Barcelona.

-La demanda provista exige un Gran Aeropuerto con 4 pistas de vuelo paralelas.

-Las **actividades** aeronáuticas y complementarias requieren **grandes superficies en tierra**.

-Estas **superficies en tierra** reclaman una **gran separación entre las pistas de vuelo interiores** (>1.800 m).

-**Este separación sólo se puede conseguir ganando terreno al mar**.

-Es **factible**, técnica y económicamente, la ampliación sobre el mar **en 4 - 5 años.**

-**Se evitaría el problema del ruido nocturno, al producirse los vuelos sobre el mar.**

-Probablemente, sería el **único Gran Aeropuerto europeo sin "toque de queda" nocturno**.

-La **meteorología** del emplazamiento, **excepcionalmente favorable**, contribuye a aumentar la oferta de horario.

-El **Gran Aeropuerto** de Barcelona (GAB) seria muy **atractivo y rentable** para todos los agentes en juego.

-Una **solución "corta" no atraería, por sus limitaciones, a muchas clientes** potenciales de todo tipo.

-El GAB supondría una **creación adicional** de, al menos, **210.000 puestos de trabajo**.

-Estos **puestos de trabajo** son los que **se perderían** si se llevase a cabo una **solución "corta".**

-La **Gran Plataforma Logística** de Transporte del Sur de Europa **sólo es posible con el GAB**.

-El **GAB** permite **diversas posibilidades** para satisfacer otros aspectos: **fauna, litoral, medio ambiente**, etc..

-**Coste de expropiación/compra** (terrenos o bienes) y plataforma marítima: ~ **50.000 millones pta**.

-Este costa supone la eliminación de futuros problemas vecinales causados por ruido y/o sobrevuelos.

-La **solución "corta" obliga a fuertes costes adicionales**, al obligar a **desplazamientos bajo el nivel del mar.**

Nuevo Aeropuerto de Barcelona:

-**No hay otro emplazamiento** adecuado **para construir un gran aeropuerto nuevo**.