



L'aeroport de Barcelona podria acollir 90 milions de passatgers l'any 2030 amb una estratègia de creixement sostenible i d'enfocament equilibrat

- La Cambra ha identificat possibles estratègies per augmentar la capacitat de l'aeroport i fer front al creixement esperable els propers anys preservant l'equilibri territorial.
- La planificació de l'aeroport a llarg termini ha d'incorporar una visió àmplia del valor afegit que aporta la infraestructura, i establir mecanismes de diàleg obert i continuat amb la comunitat aeroportuària i totes les parts interessades al seu entorn.

Barcelona, 13 de juny de 2019.- L'aeroport Josep Tarradellas Barcelona – el Prat podria arribar a oferir capacitat per acollir 90 milions de passatgers l'any 2030 amb una estratègia de creixement sostenible del tràfic aeri i un enfocament equilibrat per a la gestió del seu impacte acústic. Aquesta és una de les principals conclusions de l'estudi elaborat per la Cambra de Barcelona, que pretén servir de reflexió estratègica, coincidint amb el procés de redacció del nou Pla Director de l'aeroport.

La situació actual és que **el ritme real de creixement del tràfic a l'aeroport de Barcelona està superant les previsions més optimistes** i l'escenari tendencial apunta que es podria esgotar molt abans de l'any 2030 la capacitat de 70 milions anuals de passatgers, declarada com a horitzó del nou pla director. Per això **una primera recomanació és accelerar el calendari de les inversions previstes.**

La Cambra ha analitzat diferents escenaris de tràfic aeri, de configuració de pistes, de relació amb el territori i d'impactes sobre l'entorn per mirar de fer compatible el creixement estimat els propers anys amb la preservació de l'equilibri territorial, en un context europeu d'elevada congestió de l'espai aeri i amb un aeroport de Barcelona caracteritzat per un comportament de la demanda marcadament estacional, tant al llarg del dia com al llarg de l'any, i un progressiu augment de les aeronaus de gran envergadura al seu mix de tràfic.

En aquest sentit, la Cambra anticipa que dos dels elements claus de reflexió que hauria d'afrontar el nou pla director són:

- La **determinació dels tràfics estratègics per a l'economia de Barcelona i de Catalunya**, atès que el mix d'aeronaus condiona la capacitat en termes d'operacions horàries de les diferents configuracions de pistes possibles.
- La **capacitat de gestió dels efectes generats per l'impacte acústic de l'activitat aeroportuària**, perquè la població exposada varia notablement en funció de l'operativa de pistes considerada, **tot i que el seu ordre de magnitud a Barcelona – el Prat és inferior al d'altres aeroports europeus de referència.**



Avaluació de l'impacte acústic: comparació amb altres aeroports europeus

Aeroport	Nº PAX (milions)	Capacitat màxima	Població exposada
Barcelona	50	78 ops/h	4.400 (>55dB)
Londres (Heathrow)	78	90 ops/h	707.600 (>55dB)
Brussel·les	25	74 ops/h	70.000 (>55dB)
Àmsterdam (Schiphol)	69	112 ops/h	62.000 (>55dB)
París (Orly)	32	76 ops/h	60.000
Munic	45	90 ops/h	11.300 (>55dB)

Font: Aena, CAA, Ghent 2018, EEA, ACNUSA i German Federal Environmental Agency.

Reptes de futur i recomanacions

Dins l'horitzó temporal del nou Pla Director de l'aeroport de Barcelona, la capacitat de les seves terminals i dels seus accessos terrestres es considera suficient, comptant amb la futura terminal satèl·lit i l'arribada de la xarxa de Rodalies a la T1.

En canvi, **pel que fa a l'operativa de pistes, la revisió del Pla Director hauria d'incloure les previsions necessàries per adaptar-se al creixement esperable del tràfic aeri i anar-se aproximant al líndar autoritzat de les 90 operacions per hora.**

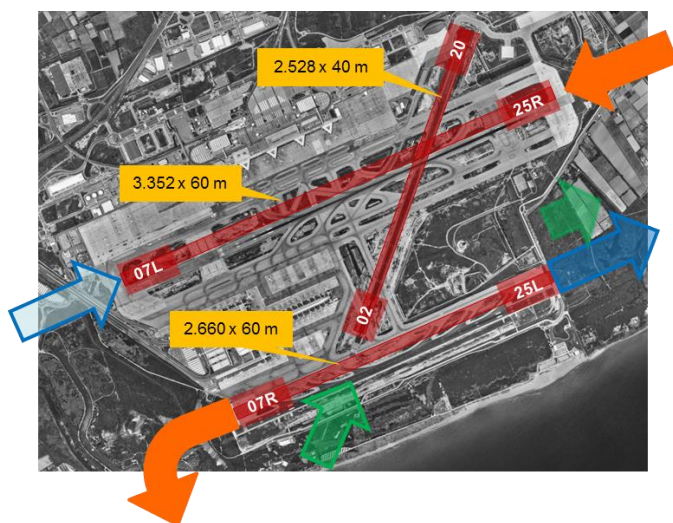
Com a visió a més llarg termini es fa palès que el plantejament global de la infraestructura ha d'anar lligat a una estratègia territorial i econòmica de futur. Més concretament, **l'aeroport de Barcelona ha d'afrontar dos reptes de futur:**

- **En termes de tràfic aeri, una estratègia pròpia de creixement sostenible.**
- **En termes de relació amb el seu entorn territorial, una estratègia d'enfocament equilibrat respecte de la gestió de l'impacte acústic i dels usos del sòl.**

En conclusió, s'han identificat **cinc recomanacions** per fer compatible un horitzó 2030 amb 90 milions de passatgers anuals i la preservació de l'equilibri territorial:

- **Foment de la desestacionalització**, tant diària (hora punta / hora vall) com anual (hivern / estiu). Aquest és un objectiu complex, que requereix l'impuls del territori (administracions públiques i agents econòmics i socials) i la implicació d'Aena, AECFA (coordinació d'slots) i les línies aèries.
- **Millora contínua dels procediments operatius**, per tal d'anar optimitzant l'operativa de les pistes amb els nous procediments que redueixen la distància segura entre avions consecutius.
- **Valoració de la contribució econòmica i social que representa el creixement addicional esperable**, amb l'objectiu d'establir unes bases compartides per a un repartiment equilibrat dels beneficis econòmics generats per l'activitat aeroportuària entre els municipis del seu entorn. Aquesta recomanació s'hauria de traduir en **l'elaboració d'un estudi d'impacte econòmic de l'aeroport de Barcelona per part d'Aena**.
- **Adaptació de l'operativa de pistes** (segregades, independents, mixtes...) **a l'evolució del tràfic**, per donar resposta al creixement esperable. Això implica la necessitat d'establir una **nova taula de concertació territorial** on es pugui abordar conjuntament **la major necessitat d'ús de pista llarga** per a un creixement sostenible de les operacions amb les aeronaus més grans (amb estratègies com la normalització d'ús de la pista 07L 25R per a enlairaments o l'allargament de la pista 07R 25L, que permetria assolir les 90 operacions per hora amb un impacte acústic més reduït) amb la **gestió dels efectes generats a nivell local per l'impacte acústic** amb transparència i sensibilitat.
- **Gestió dels usos del sòl a l'entorn de l'aeroport de Barcelona**, per tal d'establir restriccions al creixement urbanístic a la zona d'influència directa de les operacions aèries.

Configuració de l'aeroport de Barcelona



- **Configuració preferent (oest)**
En funció del pes de l'aeronau i de les condicions ambientals
- Configuració no preferent (est)
- Configuració nocturna