



Cambra de Comerç
de Barcelona

notaPremsa

premsa.cambrabcn.org
premsa@cambrabcn.cat

La Cambra insisteix que es mantinguin els calendaris dels projectes per a les inversions en connectivitat i ampliacions de l'Aeroport de Barcelona i la participació de la Generalitat i del sector privat en la seva gestió

- La inversió prevista als aeroports del Prat i Barajas per al període 2022-2026 era de 5.000 milions d'euros, però s'ha retallat a la meitat a causa de la crisi sanitària.
- Aena ha previst una inversió de 1.700 milions per ampliar l'Aeroport de Barcelona però necessita el vistiplau de la Generalitat i els municipis de l'entorn de l'aeroport.
- El model pel qual cal treballar en els propers anys ha de contemplar actuacions a l'Aeroport de Barcelona com la terminal satèl·lit i l'ampliació de la tercera pista, la ciutat aeroportuària i la connexió amb AVE amb els aeroports infrautilitzats de Girona i Reus.

Barcelona, 17 de maig de 2021.- La Cambra de Barcelona, a proposta de la seva Comissió d'Infraestructures, Transports i Mobilitat, insisteix que **es mantinguin els calendaris dels projectes per a les inversions en connectivitat i ampliacions de l'Aeroport de Barcelona**, que Aena ja ha decidit retardar fins al 2025 a causa de la crisi sanitària. La corporació reitera que cal avançar tot el que sigui possible en aquests projectes i **obtenir els consensos necessaris per a la seva execució**, de tal manera que quan hagi passat la crisi, es puguin dur a terme immediatament.

L'operador aeroportuari espanyol ha aprovat la proposta del nou **Document de Regulació Aeroportuària (DORA) per al període 2022-2026**, que vol enviar al Consell de Ministres al setembre. La intenció inicial d'Aena era **invertir 5.000 milions d'euros** durant aquest període als aeroports del Prat i Barajas, però **s'ha retallat a la meitat a causa de la crisi sanitària**.

Actualment, Aena contempla el projecte d'ampliació de l'Aeroport de Barcelona amb **una inversió de 1.700 milions d'euros**, però necessita el vistiplau de la Generalitat i els municipis de l'entorn de l'aeroport. Si no s'aconsegueix, **l'ampliació del Prat podria ser descartada al DORA definitiu**.

Aquest document es podria veure afectat igualment per la crisi, atès que **el tràfic aeri anterior a la crisi sanitària no es recuperarà fins al 2026** segons les previsions d'Aena, però **ahora pot ser una oportunitat per a buscar els necessaris consensos territorials i ambientals i preparar aquestes actuacions per a la seva execució el més aviat possible aprofitant a més les menors afectacions que suposaria en comparació a un moment de plena recuperació**.

El model pel que cal treballar en els propers anys és el d'un Aeroport de Barcelona que creixi segons un **escenari de creixement qualitatiu mig/alt** i esdevingui un **hub de companyia de llarg recorregut** que mantingui el seu domini com a principal aeroport en nombre de connexions intraeuropees. Tanmateix, **aquest model ha de comptar amb els altres aeroports catalans : Girona i Reus per suport en la capacitat i Sabadell i Lleida en àmbits d'especialització, innovació i formació**.



Cambra de Comerç
de Barcelona

notaPremsa

premsa.cambrabcn.org
premsa@cambrabcn.cat

Actuacions necessàries a Barcelona

Calen una sèrie d'actuacions per desenvolupar aquest model a l'Aeroport de Barcelona, la primera de les quals és la **terminal satèl·lit**, una actuació ja prevista al Pla Director del 1999 que Aena vincula amb la prolongació de la tercera pista. No obstant això, **la construcció de la terminal satèl·lit** es justifica per si mateixa perquè **permetria augmentar la capacitat nominal de 55 milions de passatgers a 70 milions, fins i tot sense la prolongació de la tercera pista.**

La segona gran actuació necessària és **l'ampliació de la tercera pista per ampliar la cobertura de vols intercontinentals i degut a la creixent dimensió de les aeronaus.** S'ha de tenir en compte l'impacte mediambiental que tindria aquesta ampliació per a la zona natural de la Ricarda, que requeriria l'aprovació prèvia del projecte per la Comissió Europea ja que gaudeix de la protecció de la xarxa Natura 2000, motiu pel qual **Aena ha d'establir llaços amb els ajuntaments del Prat, Gavà i la Generalitat** i proposar mesures compensatòries com **re-naturalitzar àrees pertanyents al Delta del Llobregat.** El Pla d'Acció Climàtica de AENA es ja un referent en el bon camí a crear un model aeroportuari sostenible.

Per altra banda, **l'ampliació de la tercera pista, tal i com està plantejada, tindrà una limitació de moviments que caldrà assumir** i tenir en compte en el moment de fer el projecte. L'aterratge i l'enlairament dels avions afectarà, per exemple, **l'operativa de les grues del Port**, motiu pel que caldrà també estudiar alternatives de configuració de la pista que resolguin aquest problema.

En definitiva, **la Cambra insisteix a Aena que prengui la iniciativa sense dilacions del procés de concertació territorial imprescindible per assolir un acord que faci viable el projecte de perllongament de la tercera pista** a partir d'una estratègia pròpia de creixement sostenible del tràfic aeri i d'una estratègia d'enfocament equilibrat respecte de la gestió de l'impacte acústic i dels usos del sòl al seu entorn més immediat. **I el primer pas per part d'Aena hauria de ser especificar quin és l'augment de longitud que proposa per a la tercera pista**, que cobreixi les necessitats que en justifiquin l'ampliació.

Un altre projecte a afegir a la llista és **la ciutat aeroportuària**, que ha de funcionar com **un centre de serveis i negocis que incorpori totes les necessitats del sector aeronàutic**, però també **obert a altres sectors econòmics rellevants per a l'economia metropolitana.** Caldria assegurar la col·laboració entre la Generalitat (per la competència urbanística) i AENA en el seu plantejament i promoure l'inici de la seva construcció ja, atès que el seu desenvolupament serà previsiblement gradual i lent.

Per últim, **és necessari completar l'arribada de Rodalies a la Terminal 1**, amb la posada en servei del túnel actualment en construcció per part d'ADIF. El que es coneix com a Ramal aeroport que hauria d'entrar en funcionament el segon semestre del 2024, que serà operat per FGC, i que connectarà totes les línies de rodalies, metro i AVE amb l'aeroport (es preveu la connexió Pg. Gràcia -T1 en 25 min i 4 trens/hora.)



Cambra de Comerç
de Barcelona

notaPremsa

premsa.cambrabcn.org
premsa@cambrabcn.cat

Resta d'aeroports

L'aposta de la Cambra de Barcelona és per una xarxa d'infraestructures descentralitzada i interconnectada. El model aeroportuari, doncs, passa necessàriament per **connectar els aeroports de Girona i Reus amb el de Barcelona aprofitant la línia d'alta velocitat existent** per augmentar la capacitat del sistema aeroportuari, donat el baix rati d'utilització que tenen. Això requeriria diàleg entre AENA i ADIF. També caldria **detectar els factors clau i estratègics per impulsar l'activitat a Girona i Reus** (hangars de reparació, escoles de formació aeronàutica, etc). Cal remarcar que existeix un conveni entre AENA i ADIF per a fer el projecte del baixador de l'aeroport de Girona , i que el projecte de l'estació de l'aeroport de Reus ja té fins i tot l'obra adjudicada , però no començada.

L'Aeroport de Sabadell, per altra banda, necessita una actualització de les seves infraestructures i millora de serveis (accessos, digitalització, hangars, etc.) per tal que pugui seguir sent un referent de l'aviació general i potenciar aquells elements que li permetin generar activitat aeronàutica.

En termes de governança, **la gestió dels aeroports de Barcelona, Girona, Reus i Sabadell ha de ser individualitzada**, tot i que convenientment coordinada, i amb la participació directa de les institucions i les entitats del territori. En aquest sentit, es podria aprofitar més el **Comitè de Coordinació Aeroportuària de Catalunya (CCAC)** per intervenir en la planificació dels aeroports catalans. També es podrien crear **subcomitès per a cada aeroport amb representació d'Aena**.

La Generalitat, d'altra banda, ha d'exercir les diverses competències que té en el funcionament i desenvolupament del sistema aeroportuari (urbanístiques, medi ambient, mobilitat, laboral, comercials) coordinadament amb AENA.

Les propostes esmentades no només contribuirien a la recuperació econòmica, sinó que també suposarien un impuls al desenvolupament de futur, permetent una millor posició a nivell global.