



Cambra de Comerç
de Barcelona

notaPremsa

premsa.cambrabcn.org
premsa@cambrabcn.cat

La Cambra fa una crida a encetar un debat ampli, transparent i integrador sobre el model aeroportuari

- Resulta fonamental dur a terme un debat per aconseguir el consens previ que l'adequació de l'Aeroport de Barcelona requereix. En cas contrari, perdrem l'oportunitat de consolidar l'Aeroport de Barcelona com a porta d'entrada i sortida de Catalunya amb la resta del món.
- Cal posar sobre la taula totes les alternatives de solució a les necessitats de l'Aeroport, per analitzar-les en profunditat i valorar i comparar tant els seus beneficis com els impactes.
- Mentrestant, hem de vetllar per l'execució, sense més retards afegits, dels projectes de les connexions ferroviàries amb els Aeroports de Reus i Girona.

Barcelona, 13 d'octubre de 2021.- La Cambra de Barcelona fa una crida a **encetar un debat ampli, transparent i integrador sobre el model aeroportuari, que englobi tots els agents del territori i amb l'objectiu d'aconseguir un consens previ**, un cop ha quedat descartada definitivament l'ampliació de l'Aeroport de Barcelona al Document de Regulació Aeroportuària 2022-2026 (DORA II).

En aquest debat s'haurà de tractar en primer lloc **el model d'Aeroport que volem per a Barcelona i per al sistema aeroportuari català**, per a continuació identificar amb claredat les necessitats que aquest planteja, les diferents alternatives per resoldre-les, tenint en compte l'evolució tecnològica i d'operadors i, finalment, consensuar el corresponent projecte. **Serà fonamental, en aquest sentit, la voluntat i compromís de les Administracions estatal i catalana**, que són les que tenen les competències sobre aquesta infraestructura i l'entorn natural en el qual està ubicada.

La no introducció de l'ampliació de l'Aeroport al DORA II representa, per una banda, perdre la inversió corresponent a **nova terminal satèl·lit, connexió entre aquesta i la T1 i l'allargament de la tercera pista**, que representava una bona part dels 1.700 milions d'euros originalment previstos. Alhora, representa **perdre els cinc anys que s'haurien d'haver dedicat a la redacció del Pla Director i la corresponent Declaració d'Impacte Ambiental**. Aquest és el marc dins el qual s'esperava conèixer el projecte proposat per AENA, per tractar-lo (finalment) sobre una taula de treball tècnica, per la seva anàlisi i avaluació (juntament amb possibles alternatives) i sota el consens territorial.

Ara **resulta fonamental portar a terme, en els anys que tenim pel davant fins a la tramitació del pròxim DORA, el debat i consens previ que aquesta infraestructura requereix**. En cas contrari, perdrem molt més que la inversió; perdrem l'oportunitat de posar l'Aeroport de Barcelona en el lloc que li pertoca, com a porta d'entrada i sortida de Catalunya amb la resta del món.

S'han d'estudiar totes les alternatives possibles

L'Aeroport de Barcelona es troba en un punt clau que requereix **un canvi qualitatiu del seu model, en el qual les connexions intercontinentals són essencials**. Un aeroport amb un major component intercontinental és **una plataforma clau per al desenvolupament d'una nova economia per al país**,

 <http://premsa.cambrabcn.org>

 @CambraBCN

 Cambra de Barcelona

 Cambra de Barcelona

 @cambrabcn

 Cambra de Barcelona



Cambra de Comerç
de Barcelona

notaPremsa

premsa.cambrabcn.org
premsa@cambrabcn.cat

amb vocació global i **basada en el coneixement, la tecnologia, el talent, la qualitat de vida i la generació d'oportunitats.**

En aquest sentit, **resulta fonamental atorgar a l'Aeroport les condicions de capacitat i operativitat necessàries per a desenvolupar el seu tràfic intercontinental**, sempre sota criteris de sostenibilitat i d'equilibri territorial. Amb aquest objectiu, les actuacions s'haurien de focalitzar en:

- 1) **Augmentar la capacitat de la infraestructura pel que fa a terminals**, molt especialment per donar servei a aeronaus de grans dimensions.
- 2) **Incrementar la capacitat operativa quant a pistes**, actualment restringida per una configuració operativa que no correspon a l'originalment establerta en el Pla Director de 1999.

L'augment de capacitat de les terminals quedaria ben resolt amb el **projecte de la terminal satèl·lit** que fins ara AENA havia plantejat, però que ha quedat fora del DORA II. Aquesta actuació hauria suposat, a més, **una millora pel que fa a les operacions de moviments d'aeronaus entre terminals i pistes**, amb el consegüent estalvi de combustible i emissions.

L'increment de la capacitat operativa en pistes ha generat molta controvèrsia, a causa de l'impacte mediambiental que es derivaria del projecte plantejat per AENA (allargament de la pista mar afectant La Ricarda). **El debat públic s'ha produït sobre un terreny estèril, amb poc rigor i sense conèixer realment el projecte en un mínim detall que permetés avaluar l'impacte real ni les alternatives.**

Existeixen altres solucions al projecte d'allargament de pista, com ara **el funcionament de les pistes actuals de forma independent** (enlairaments i aterratges simultanis en les dues pistes paral·leles, tal com es va establir en el Pla Director de 1999 i la corresponent Declaració d'Impacte Ambiental), les quals s'haurien d'analitzar en detall.

En definitiva, **cal posar sobre la taula totes les alternatives de solució a les necessitats de l'Aeroport**, per analitzar-les en profunditat i valorar i comparar els seus beneficis i impactes, amb una visió temporal adequada i tenint en compte l'evolució de la societat i del sector aeri.

Cal vetllar pel bon disseny i execució de les estacions als Aeroports de Reus i Girona

L'adequació de l'Aeroport de Barcelona és una actuació imprescindible per completar aquesta infraestructura i posar-la al lloc que li pertoca com a porta d'entrada i sortida de Catalunya amb la resta del món. **Aquest canvi de model que volem per a l'Aeroport és indissociable de la constitució d'un sistema multiaeroportuari català.** Dins d'ell, els aeroports de Reus i Girona han de jugar un paper fonamental de complementarietat i **equilibri territorial**, canalitzant aquell tràfic aeri que Barcelona no podrà assumir en desenvolupar-se les noves connexions intercontinentals.

Per tal que aquest sistema funcioni de forma competitiva, **cal desenvolupar una infraestructura ferroviària que connecti les seves terminals amb el centre de la ciutat de Barcelona.**

El Govern de l'Estat manté el seu compromís per portar a terme les estacions que hauran de donar servei als aeroports de Girona i Reus. Tanmateix, es tracta de **projectes que han patit una successió de retards i que no es poden permetre més endarreriments.** És fonamental que des de l'Administració Estatal s'accelerïn els estudis i projectes corresponents, tenint molt en compte els requeriments de les persones usuàries del transport aeri (accés el més immediat possible a l'estació des de la terminal, rapidesa de connexió), així com la reducció dels impactes negatius que genera el fet de no disposar d'aquestes infraestructures (congestió, contaminació, etc.).



Cambra de Comerç
de Barcelona

notaPremsa

premsa.cambrabcn.org
premsa@cambrabcn.cat

La planificació i la gestió han de ser definides pel territori

Ens trobem en un moment, pel que fa a l'Aeroport de Barcelona i el sistema aeroportuari català, en el qual són necessàries tant la voluntat com les accions per executar un canvi de model sota **criteris d'equilibri territorial**. Des d'aquesta perspectiva, es fa més necessari que mai **examinar el context de governança actual**, segons el qual la proposta i aprovació dels plans d'inversió per als Aeroports de Barcelona, Reus i Girona està subjecta a una combinació de criteris d'ens gestor privat i públic (amb criteris de centralització estatal) que no estan guiats per una visió del territori i del model econòmic que volem per al nostre país.

En definitiva, els planejaments estratègics, econòmics i de desenvolupament dels aeroports de Barcelona, Reus i Girona, així com la capacitat de decisió sobre la fórmula per la seva gestió, **s'han de definir i executar des d'aquells organismes i institucions més propers als teixits socials i econòmics del territori**.