

AENA DESCARTÓ CINCO OPCIONES PARA AMPLIAR EL PRAT POR SU ALTO IMPACTO

13/09/2021



Estas operaciones podían superar los 90 vuelos por hora. Sigue adelante el plan de mejora de Reus y Girona

[EL ECONOMISTA.](#)

La paralización de la ampliación del Aeropuerto de El Prat ha puesto en guardia a todos los sectores económicos y políticos. La "falta de confianza" por parte del Govern de Catalunya, tal y como denunció la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, hace unos días, llevó a la cancelación de un proyecto que se veía obligado a invadir el espacio natural protegido de La Ricarda para evitar que la infraestructura catalana se quedase rezagada frente a sus competidores europeos. Aena, encargada de desarrollar el proyecto, descartó durante los primeros meses de trabajo hasta cinco opciones alternativas para este plan de ampliación al considerar que tendrían un alto impacto sobre el territorio y la población y se decantó finalmente por la propuesta que ahora se queda en el cajón.

En concreto, como se puede ver en los planos adjuntos, la compañía que encabeza Maurici Lucena optó por presentar varias alternativas que pasaban por la creación de nuevas pistas que permitiesen alcanzar el objetivo de operar con la capacidad de 90 operaciones cada hora. Para ello se plantearon dos opciones principales, la modificación del modo de operación actual de las pistas (modo mixto o modo segregado con cambio de rol de pistas) o la disposición de una pista con longitud suficiente para la operación de aeronaves *widebody*, es decir, aquellas que tienen doble pasillo y que se utilizan principalmente para vuelos de largo radio. Esta última opción requería de la ampliación de una de las actuales pistas o la construcción de una nueva. Con esta idea, se plantearon varias opciones de actuación.

La primera de ellas consistía en mantener la configuración existente y añadir mejoras operacionales en modo mixto, o cambios de rol de pistas en modo segregado, permitiendo conseguir ese objetivo de 90 operaciones por hora. Desde el punto de vista del impacto sobre áreas protegidas, estas alternativas serían las más adecuadas, al mantenerse el límite actual de la zona de servicio aeroportuaria. En cambio, aumentaría los ruidos y, como consecuencia, las molestias hacia los vecinos de las zonas colindantes. Por ello, se planteó una segunda opción, extender la pista 07R/25L en modo segregado, ocupando la zona de La Ricarda. Pese a que a nivel medioambiental esta solución no era la más adecuada, la ampliación hacia el este (hacia Barcelona) es la que menor ruido genera, y mejora la situación actual, al permitir que los virajes hacia el mar se produzcan antes para la mayor parte de las operaciones de despegue, consiguiendo 90 maniobras por hora.

Adicionalmente, se plantearon otras opciones, como la construcción de una nueva pista hacia el Sur en modo segregado o en modo mixto independiente o la creación de otra hacia el Norte en ambos formatos. Todas ellas, de acuerdo con Aena, pueden proporcionar una capacidad incluso superior a las 90 operaciones por hora que se buscan por la ampliación, pero han sido descartadas debido a su "alto impacto en el territorio".

Finalmente, la opción elegida fue la segunda que, tal y como se ve en el plano, invadía la zona protegida de La Ricarda. En cambio, según fuentes de Aena, tanto el Gobierno central como la Generalitat y el gestor aeroportuario estaban de acuerdo en que esta era la mejor opción al menos hasta la reunión del pasado día 3 de septiembre, cuando todas las partes dieron su beneplácito al proyecto. Esta opción permite al aeropuerto planificar un mayor número de vuelos de largo radio, aumentar la eficiencia y el rendimiento de uso de las pistas paralelas y reducir el impacto acústico de los despegues, reducir el tiempo de rodaje de los despegues de la T2, con el correspondiente ahorro en combustible y emisiones contaminantes gracias al *by-pass* que se construiría.

Para compensar el daño sobre la zona protegida, Aena planteó diferentes actuaciones con el fin de mantener en un estado de conservación favorable los hábitats y las poblaciones de las especies presentes en el espacio. En este sentido, propuso incrementar en 280,8 hectáreas los terrenos bajo protección y restaurar otras partes, con protección especial para diferentes especies presentes en el territorio. Todas estas medidas, de acuerdo con el operador aeroportuario, no sólo mejorarían la situación actual de la Red Natura en la zona, sino que la ampliarían notablemente también, "convirtiéndose en un referente de sostenibilidad".

Sea como fuere, en los últimos meses Aena y Enaire ya han implantado algunas medidas para maximizar la capacidad de El Prat con las características técnicas actuales. En este sentido, el pasado mes de febrero se redujo la mínima separación entre aeronaves de 3 millas náuticas a 2,5

siempre y cuando se cumplan ciertas medidas de seguridad, como que la pista esté seca y haya una visibilidad igual o mayor a 10 kilómetros. El Plan Director que debe aprobarse a futuro debe garantizar la posibilidad de mantener la media de tiempo de ocupación de pista de las aeronaves menor o igual a 50 segundos, facilitando el rápido despegue.

Aumento de precios

El presidente de Aena, Maurici Lucena, vaticinó ayer que la no ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat llevará a su saturación a partir de 2026, lo que provocará la subida de los precios de los vuelos de las aerolíneas que operan desde allí. "Barcelona llegará a un nivel próximo a la saturación de aquí a unos años y tendrá que hacer frente a la competencia de otros aeropuertos como los de Milán, Roma y Viena, y que deben estar contentos porque tienen un competidor menos", afirmó en una entrevista en *SER-Catalunya*.

Esta saturación, tal y como ya señaló *elEconomista*, hará imposible que se incorporen más rutas y ello llevará a un aumento de los precios por parte de las líneas aéreas "por la regla de la oferta y la demanda". Por ello, el presidente de Aena ha abierto la puerta a "seguir hablando con las autoridades públicas", después de que el Gobierno haya dado por roto el acuerdo con el Govern para aprobar la inversión de 1.700 millones de euros que debía permitir la conversión del aeropuerto de Barcelona en un *hub*.

Planes de Girona y Reus

Pero más allá de la paralización de los planes de ampliación de El Prat, Aena mantiene las inversiones previstas para las infraestructuras de Girona y Reus. Estas mejoras servirán para incrementar la capacidad de los otros dos aeropuertos catalanes, pero no permitirán crear el gran *hub* intercontinental en el que buscaba convertirse el aeropuerto de la Ciudad Condal. Aena afirma que el desarrollo de un *hub* "no es factible con dos aeropuertos en diferentes ubicaciones" y una distancia de alrededor de 100 kilómetros entre ellos, "ya que requiere unas conexiones ágiles con tiempos de escala reducidos".

En concreto, en el aeródromo de Girona se construirá una estación de alta velocidad y se llevarán a cabo actuaciones destinadas a la mejora y ampliación tanto de la terminal como de la plataforma, tal y como se puede ver en el plano. Para ello, se invertirán 367 millones de euros a través del Plan Director del aeropuerto con el fin de conseguir multiplicar por cinco el número de pasajeros que utilicen estas instalaciones hasta los 10,1 millones.

Por su parte, en Reus Aena invertirá en mejoras de la pista y plataforma y la renovación del sistema de inspección de equipajes de bodega, entre otras cosas, con la ampliación del Edificio Terminal puesta en servicio recientemente. El objetivo de esta infraestructura es alcanzar los 2.622.200 pasajeros al final del horizonte marcado en su Plan Director. "No renunciamos a seguir trabajando y colaborando en potenciar la complementariedad de los Aeropuertos de Girona y de Reus", señaló Sánchez el miércoles.