



## La Cambra reclama que es mantinguin els calendaris dels projectes per a les inversions en connectivitat i ampliacions de l'Aeroport de Barcelona

- L'elaboració del DORA per al període 2022-2026 es veurà afectada per la crisi sanitària, que ja ha provocat que Aena anunciés la intenció de retardar les inversions.
- El model pel que 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 i la ciutat aeroportuària.

**Barcelona, 12 d'agost de 2020.**- La Cambra de Barcelona, a proposta de la seva Comissió d'Infraestructures, Transports i Mobilitat, reclama que es mantinguin els calendaris dels projectes per a les inversions en connectivitat i ampliacions de l'Aeroport de Barcelona, un cop conegut que **Aena té previst retardar les seves actuacions a causa de la crisi sanitària**. Si finalment es decidís així, caldria 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.

És important transmetre aquesta petició tenint en compte que **l'operador aeroportuari espanyol ha de definir el proper Document de Regulació Aeroportuària (DORA)**, que reflectirà les actuacions per al període 2022-2026. Entre aquestes accions es troba una inversió de 5.000 milions d'euros als aeroports de Barcelona i Madrid. Aquest document es podria veure afectat igualment per la crisi, atès que **el tràfic aeri no es recuperarà fins d'aquí a dos anys** segons les previsions, però alhora **pot ser una oportunitat per dur a terme aquestes ampliacions el més aviat possible per les menors afectacions que no en 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, Reus, Sabadell i Lleida) en àmbits d'especialització, formació i suport**.

### 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**. 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, motiu pel qual **Aena ha d'establir llaços amb els ajuntaments del Prat i Gavà** i proposar mesures compensatòries com **re-naturalitzar àrees pertanyents al Delta del Llobregat**.



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 reclama 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 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.

### 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**. Això requeriria diàleg entre Aena i Adif, però com a pas previ caldria **detectar els factor clau i estratègics per impulsar l'activitat a Girona i Reus** (hangars de reparació, escoles de formació aeronàutica, etc.).

**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**.

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.