

EL AEROPUERTO DE BARCELONA-EL PRAT AMPLIARÁ SU CAPACIDAD A 70 MILLONES DE PASAJEROS/AÑO Y ACTUARÁ INTEGRADO CON EL DE GIRONA

Un plan para crecer

JAVIER R. VENTOSA

¿Cómo será el aeropuerto de Barcelona-El Prat en la próxima década? ¿A cuántos pasajeros atenderá? ¿Cuántos vuelos gestionará? Las respuestas a estas preguntas figuran en el Plan Director fase 2017-2026 de la principal infraestructura aeroportuaria catalana, presentado en febrero pasado por el ministro de Fomento. El documento planifica importantes inversiones y novedosas actuaciones para afrontar con garantías el crecimiento continuado del tráfico aéreo en este aeropuerto, segundo de España y séptimo de Europa por número de pasajeros en 2017.

En 2001, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) culminó el proceso de dotar a los 43 aeropuertos de la red de interés general de su propio Plan Director, instrumento de planificación que ha diseñado las grandes líneas de ordenación y desarrollo de cada uno de ellos para afrontar el crecimiento de la demanda durante 15 años. El correspondiente al aeropuerto barcelonés de El Prat, aprobado en noviembre de 1999, proyectó una importante ampliación de infraestructuras –la tercera de su historia– que multiplicó su capacidad operativa y transformó su fisonomía mediante actuaciones de calado, entre ellas una segunda terminal de pasajeros (T1), una nueva torre de control, la tercera pista o la ampliación de la T2. En los 10 años transcurridos hasta la finalización en 2009 de las principales actuaciones del Plan Director, la cifra de pasajeros/año gestionados en este aeropuerto creció de 17,4 a 27,4 millones.

A partir de 2014, coincidiendo con la explosión de la ciudad condal como destino turístico de moda y con la recuperación del sistema aeroportuario español, el aeropuerto catalán, rebautizado como Barcelona-El Prat, ha encadenado cuatro ejercicios consecutivos de gran

crecimiento de tráfico aéreo y pasajeros, debido en buena medida a la estrategia de especialización en aerolíneas *low cost* adoptada por sus gestores. Año tras año ha batido sus propias marcas hasta culminar en 2017 el mejor ejercicio de su historia, con récords de actividad en pasajeros (47,2 millones), operaciones (323.539) y toneladas de carga transportadas (156.105). Estas cifras consolidan a Barcelona-El Prat como segundo aeropuerto español (Madrid-Barajas registró 53,4 millones el pasado año) y séptimo de Europa por número de pasajeros, además de situarlo como tercero en crecimiento de las grandes terminales de la UE. Pero esta histórica marca, refrendada en los primeros meses de 2018 por cifras que apuntan a nuevo récord a final de año, se aproxima ya al techo de 55 millones de pasajeros/año previsto por el Plan de 1999.

Para planificar los escenarios futuros de crecimiento que permitan al sistema aeroportuario dar una respuesta eficaz a las previsiones de alza de la demanda de transporte aéreo en España para la próxima década, y evitar así problemas de congestión, Aena trabaja desde hace años en la revisión de los Planes Directores de los aeropuertos españoles. Esta revisión se irá plasmando en propuestas de Planes Directores, cuya aprobación final corresponde al Ministerio de Fomento. En este proceso,

el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, presentó oficialmente el pasado 12 de febrero el Plan Director del aeropuerto de Barcelona-El Prat fase 2017-2026, presentación a la que en los próximos meses seguirán otras similares, entre ellas la del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Objetivo y ejes del Plan Director

En la fase que ahora se inicia, el Plan Director del aeropuerto barcelonés proyecta un nuevo ciclo de desarrollo que persigue una ambiciosa meta: alcanzar la capacidad para atender a 70 millones de pasajeros/año. Para ello propone cuatro grandes ejes de actuación: adaptar las infraestructuras a la demanda de tráfico esperado, mejorando para ello la capacidad de las mismas con el objetivo de no limitar el desarrollo del aeropuerto; mejorar la conectividad con otros aeropuertos para mantener la posición de liderazgo como destino turístico; fomentar la intermodalidad con objeto de mejorar el acceso al aeropuerto en transporte público; y, por último, consolidar en un único sistema los aeropuertos de Barcelona-El Prat y de Girona-Costa Brava. Y todo ello potenciando la sostenibilidad medioambiental del recinto aeroportuario, situado en un entorno de especial protección como es la reserva natural del delta del Llobregat.

El cuarto eje constituye la gran novedad del Plan Director, al establecer, por primera vez en la red de Aena, el principio de complementariedad entre dos aero-

puertos, uno principal (Barcelona-El Prat) y otro de menor tamaño (Girona-Costa Brava), basado en la intermodalidad. Aprovechando su cercanía geográfica (les separan unos 100 kilómetros), el documento propone construir una nueva estación de alta velocidad en el aeropuerto gerundense que lo conectará con el centro urbano de Barcelona y, a través de un nuevo enlace de Rodalies (Cercanías), con el aeropuerto barcelonés. Los dos aeropuertos, por tanto, quedarán enlazados por conexiones rápidas de ferrocarril, una integración que, en palabras del ministro de Fomento, permitirá formar “un único sistema aeroportuario”.

Esta integración, que en la práctica supone doblar la actual oferta de destinos a disposición del viajero interesado en visitar la ciudad condal, pretende favorecer el rendimiento y las oportunidades de ambos aeropuertos: Barcelona-El Prat podrá desarrollar de una forma más cómoda su posicionamiento estratégico, reduciendo además su nivel de congestión; y Girona-Costa Brava, al mejorar su atractivo como base para visitar la capital catalana gracias a la nueva conectividad que proporcionará el AVE, podrá ampliar su oferta y captar nuevas aerolíneas de bajo coste, para reducir así la diferencia actual entre temporada de invierno y de verano. Es un modelo similar al implantado en otros países de Europa. Un ejemplo es el área de Londres, donde Heathrow ejerce de aeropuerto principal y Gatwick, Stansted y Luton, a unos 60 kilómetros de la ciudad, son aeropuertos complementarios con un acceso ferroviario rápido a la capital británica que son empleados por aerolíneas de bajo coste.

Máster Plan Inmobiliario

Aena ha iniciado un nuevo modelo de negocio basado en la comercialización de los terrenos libres en los aeropuertos de su red para promover desarrollos inmobiliarios, en línea con las experiencias de los principales aeropuertos europeos. La nueva estrategia, que ofrecerá a los promotores 2.000 hectáreas de terrenos de los aeropuertos españoles aprovechando la recuperación del sector inmobiliario, se lanzó oficialmente el 7 de marzo en la ciudad condal con la presentación, a cargo del ministro de Fomento, del Máster Plan Inmobiliario del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Su filosofía ya estaba contemplada en el Plan Director fase 2017-2026.

De acuerdo al plan maestro, el recinto aeroportuario de Barcelona-El Prat tiene una superficie de 1.553 hectáreas, de las que 543 son terrenos libres. De ellos se reservarán 215 hectáreas para preservar los valores ambientales del entorno y el resto, 328 hectáreas, serán los suelos comercializables, con una edificabilidad de 1,84 millones de metros cuadrados. Para dar una idea de su magnitud, estos terrenos son el equivalente a 1,5 veces los suelos de la operación Madrid Nuevo Norte, considerado el mayor proyecto urbanístico de Europa.

Para los terrenos comercializables, situados en una franja al norte del recinto aeroportuario, el plan maestro proyecta crear un polo de tecnología y desarrollo digital, con espacios para empresas y actividades en los campos de la industria, la tecnología, el transporte y la investigación. En suma, una puerta a la innovación que impulsará la economía a partir del desarrollo del territorio. Para ello propone cinco usos de los terrenos libres: áreas de carga y naves de comercio digital (75 hectáreas, edificabilidad de 561.821 m²), parque logístico (58 ha, 288.823 m²), ciudad aeroportuaria con hoteles y centros de negocio (49 ha, 592.728 m²), áreas agrícolas para fusionar oficinas y business farms (28 ha, 143.436 m²) y plataformas de industria 4.0 y aeronáutica (51 ha, 261.936 m²).

El proyecto requerirá una inversión público-privada de 1.264 M€ en 20 años, la mayor parte a cargo de la iniciativa privada. Para su implementación se han previsto tres fases: lanzamiento (0-5 años, inversión inicial de 386 M€ y edificabilidad de 726.260 m²), desarrollo (5-10 años, inversión acumulada de 708 M€ y edificabilidad de 1,2 millones de m²) y consolidación (10-20 años, inversión acumulada de 1.264 M€ y edificabilidad de 1,8 millones de m²). Según el cronograma oficial, la construcción se iniciará a finales de 2019 y los primeros inmuebles estarán listos en 2020.

Mejor accesibilidad

Aunque el Plan Director fase 2017-2026 se presentó en febrero, una de sus actuaciones se ha anticipado en el tiempo para mejorar la accesibilidad del transporte público masivo al aeropuerto barcelonés. Esta accesibilidad está encomendada hoy al metro (línea 9 Sur), con parada en las terminales T1 y T2 desde 2016, y al servicio de Rodalies (línea R2 Norte), que llega en vía única a la T2, pero no a la T1, de construcción posterior. Para ampliar la accesibilidad hasta la T1, el Ministerio de Fomento, a través de Adif, desarrolla desde 2015 una nueva conexión ferroviaria que tendrá parada en las dos terminales, conectándolas entre sí y con la red de Rodalies. Esta conexión, promovida por la SEITT e incluida entre las actuaciones del Plan Director para el periodo 2017-2021, tendrá un gran impacto en las comunicaciones ciudad-aeropuerto, ya que enlazará la T1 con la estación AVE Barcelona-Sants mediante trenes lanzadera en 19 minutos. Cerca de 9 millones de usuarios/año podrán beneficiarse de la misma.

El nuevo acceso, con una longitud de 4.495 metros, tiene su origen en el enlace con la línea convencional Barcelona-Tarragona, discurrendo en doble vía hasta la T1, con una parada intermedia en la T2. La mayor parte del trazado se desarrollará en un túnel de 3.385 metros, de los que 2.830 se excavan con tuneladora y el resto serán tramos entre pantallas, además de un tramo inicial a cielo abierto. El túnel, con un diámetro de 10,6 metros y profundidad máxima de 25,8 metros, tendrá dos tramos: uno de 1.363 metros hasta la T2 y otro de 1.466 metros desde ésta hasta la T1, tras discurrir bajo una de las pistas paralelas.

Los trabajos subterráneos de esta obra están siendo ejecutados por la tuneladora Gala, máquina del tipo EPB (Escudo de Presión de Tierras) con experiencia previa en obras de Cercanías, que inició la perforación del túnel en septiembre de 2017 y que ya ha completado su mayor parte. En una fase posterior se llevarán a cabo los trabajos de montaje de vía y de superestructura en dicho túnel. También se encuentra avanzada la construcción de una nueva estación en la T2 que permita la intermodalidad con el metro.

▲ Inversiones y actuaciones

Para alcanzar estos objetivos en el horizonte del año 2026, el Plan Director ha planificado un conjunto de inversiones por un importe global de 1.594 M€ (sin IVA, como las cifras posteriores), un reto que el ministro de Fomento ha calificado de “extraordinariamente ambicioso, pero perfectamente alcanzable”. La mayor parte de estas inversiones corresponde a actuaciones en el aeropuerto barcelonés (1.211 M€), pero habrá otro paquete de inversiones complementarias para el aeropuerto gerundense (383 M€).

El Plan Director establece dos periodos para ejecutar estas actuaciones. Entre 2017 y 2021 se han planificado inversiones por 521 M€ en Barcelona-El Prat. La más relevante (330 M€), ya en marcha, es el nuevo acceso de Rodalies a la terminal T1, conexión ferroviaria que permitirá enlazar con el centro de Barcelona en apenas 20 minutos. A ello se sumará otro paquete de actuaciones por valor de 191 M€, que incluyen la remodelación del dique sur de la T1, mejoras funcionales en instalaciones de seguridad, inspección de equipajes y control de pasaportes, así como la adecuación del campo de vuelo con la mejora de pavimento de las pistas del aeropuerto. En este periodo se prevé una inversión menor (23 M€) en el aeropuerto de Girona-Costa Brava.

La inversión prevista entre los años 2022 y 2026 doblará la del periodo anterior, con un total de 1.050 M€. De nuevo, la mayor parte (690 M€) se destinará al aeropuerto de Barcelona-El Prat, donde se realizarán las actuaciones de mayor calado. La más destacada es un nuevo edificio satélite, similar al T4S situado frente a la

T4 de Madrid-Barajas, enfocado específicamente a las rutas intercontinentales, “un tráfico que es necesario potenciar”, según dijo el ministro. Esta terminal satélite, que se emplazará junto a la torre de control y frente a la T1, añadirá al aeropuerto 17 nuevos puestos para aeronaves y no tendrá puertas de facturación ni *check-in*.

El Plan Director de Barcelona-El Prat fase 2017-2026 supondrá la cuarta gran ampliación de instalaciones en la historia del aeropuerto

El nuevo edificio estará enlazado con la terminal T1 mediante la segunda gran actuación prevista para este periodo, una conexión subterránea bajo pistas por donde, siguiendo el modelo T4-T4S de Madrid-Barajas, se desplazarán de forma automática los pasajeros (se dispondrá para ello un sistema del tipo *Automatic People Mover*) y los equipajes (con un sistema automatizado parecido al SATE madrileño). Otras actuaciones adicionales contempladas en la segunda fase son una nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves junto al edificio satélite y un nuevo edificio de aparcamiento junto a la T1.

Por su parte, el aeropuerto de Girona Costa-Brava recibirá en este periodo inversiones por importe de 360 M€, que se destinarán a ampliar tanto el área terminal de pasajeros (60.000 m² más) como la plataforma de estacio-

Estadísticas de Barcelona-El Prat 2004-2017				
Pasajeros			Operaciones	
Año	Total (millones)	Incremento (%)	Total	Incremento (%)
2004	24,5	7,9	291.369	3,3
2005	27,1	10,6	307.811	5,6
2006	30,0	10,5	327.650	6,4
2007	32,8	9,6	352.501	7,6
2008	30,2	-8,0	321.693	-8,7
2009	27,4	-9,4	278.981	-13,3
2010	29,2	6,5	277.832	-0,4
2011	34,3	17,8	303.054	9,1
2012	35,1	2,2	290.004	-4,3
2013	35,2	0,2	276.497	-4,7
2014	37,5	6,7	283.851	2,7
2015	39,7	5,7	288.879	1,8
2016	44,1	11,2	307.863	6,6
2017	47,2	7,1	323.539	5,1

Fuente: Aena

namiento de aeronaves. La principal actuación, como se apuntó, será una nueva estación de alta velocidad, proyectada a unos 500 metros del edificio terminal, que conectará mediante lanzaderas el aeropuerto gerundense y la céntrica terminal AVE de Barcelona-Sants en apenas 40 minutos, con posibilidad de llegar a Barcelona-El Prat en otros 20 minutos mediante las nuevas lanzaderas de Rodalies. Esta estación, cuyo diseño desarrollarán conjuntamente Aena y Adif, deberá ser una realidad antes de 2026.

La asociación del aeropuerto Girona-Costa Brava con el potencial turístico de la ciudad de Barcelona permitirá impulsar la actividad del segundo aeropuerto catalán por número de pasajeros, que actualmente está en proceso de recuperación (1,9 millones de pasajeros en 2017) tras los años dorados de la pasada década (cuando superó los 5,5 millones). También permitirá fomentar el turismo en otras comarcas de Girona e incluso extender su área de influencia al otro lado de los Pirineos. Los gestores del aeropuerto radicado en el término municipal de Vilobí d'Onyar ya trabajan en nuevas estrategias para aprovechar esta oportunidad. ■