



## La Cambra demana a les administracions debatre el futur de l'aeroport de Barcelona considerant totes les opcions existents

- **Cal posar damunt de la taula totes les opcions i analitzar-les, sense descartar-ne cap de bon principi, com permetre els enlairaments a través de la pista llarga, costat muntanya.**
- **La corporació defensa un model aeroportuari d'alt valor afegit, propi del segle XXI, basat en la connectivitat intercontinental, optimitzant-ne el seu funcionament i fent de Reus i Girona, peça clau; tot evitant el creixement descontrolat.**
- **La passivitat davant la seva adequació contribuirà a fer que l'Aeroport torni a la situació de congestió i mala qualitat del servei dels anys anteriors a la pandèmia.**
- **Calen connexions ferroviàries eficaces dins del nostre sistema aeroportuari.**

**Barcelona, 11 de novembre de 2021.-** L'adequació de l'Aeroport de Barcelona és una **oportunitat, tant per poder operar en bones condicions d'operació i de qualitat de servei, com per poder continuar desenvolupant tràfic intercontinental**, obrint vies per tal que Catalunya i el conjunt de la seva economia es connectin amb el món.

Per aquest motiu, la **Cambra de Comerç de Barcelona defensa que l'objectiu s'ha d'emmarcar sota un nou model de gestió aeroportuària, propi del segle XXI, seguint criteris de sostenibilitat**, amb una òptima utilització de la infraestructura i organització de les operacions; **evitant, en definitiva, un creixement descontrolat**. La corporació no aspira a fer de l'Aeroport un *hub & spoke* clàssic, sinó a desenvolupar-ne un que aspiri a altres models europeus (Brussel·les, Copenhague, Zürich, Viena...) que fomenti les connexions intercontinentals que interessin a l'economia.

Per tal de determinar les actuacions a portar a terme per aquesta adequació de l'aeroport, **cal posar sobre la taula i analitzar**, sense descartar-ne cap de bon principi, **les dues opcions d'adequació existents per l'aeroport**: canvi de configuració operativa i actuació a nivell d'infraestructura de pista.

Per una banda, cal valorar la proposta d'Aena d'augmentar la **capacitat operativa a nivell de pistes**, actualment restringida en l'hora punta, amb l'allargament de la tercera pista.

I per altra banda, **també cal posar sobre la taula i valorar la configuració actual de les pistes**, atès que no és la que estableix el Pla Director del 1999 i DIA corresponent. **L'esmentat Pla considera la configuració de pistes independents** (enlairaments simultanis per les dues pistes paral·leles), **i no preveu una configuració en pistes segregades** (enlairaments per la tercera pista, costat mar, -la curta- i **aterratges per la pista terra, costat muntanya, -la llarga-**), **com actualment s'està practicant en consens amb els municipis**.

De fet, si s'optés per una configuració en pistes independents aplicant el gir cap al mar en tots els enlairaments l'impacte acústic seguiria sent a nivells de població afectada inferior a altres aeroports europeus (estudi 2018, GPA), tot i triplicar-se.



Ara bé, d'abordar-se aquesta opció valdria la pena ser estudiada, fent un nou estudi de la corba sonora actualitzada a la situació actual de tràfic i de característiques de les aeronaus, així com també aplicar mesures de mitigació com: insonoritzar les àrees habitades que passin a superar els llindars màxims legals; establir restriccions horàries (operacions en horari nocturn, cap de setmana); fixar una política tarifària amb taxes més elevades a avions que produeixen més soroll; o instaurar normes de restricció/prohibició d'ús d'aeronaus especialment sorolloses (velles).

### Un debat essencial per transformar l'aeroport de Barcelona en un model d'alt valor afegit

Cal notar que, malgrat la importància d'afrontar aquest debat amb les dues opcions sobre la taula, la informació facilitada per AENA ha estat molt escassa, la qual cosa fa molt difícil anticipar el grau d'impacte i possible compensació. No obstant, **cal examinar en detall totes les opcions possibles, però tenint molt presents: els espais protegits d'ambdues bandes de la tercera pista, les necessitats aeronàutiques (de cara a possible reducció de la longitud de perllongament, i la generació de soroll.**

Sabent que **si no es fa cap actuació al respecte per millorar els vols intercontinentals, l'Aeroport tornarà a la situació de congestió i mala qualitat del servei dels anys 2018 i 2019; romandrà com un aeroport de connexió intraeuropeu i es trobarà definitivament limitat per incrementar el seu tràfic intercontinental; i seguirà facilitant un model de viatger de baix valor afegit.** Unes conseqüències que jugaran en contra a l'hora de construir una economia basada en el coneixement, la tecnologia i la innovació, així com també per atreure inversió estrangera i dinamitzar la generació de capital al territori.

### Un nou model: connectivitat intercontinental, optimització operativa, i Reus i Girona, peces clau

**El nou model aeroportuari que dibuixa la Cambra basa el seu posicionament competitiu en la connectivitat intercontinental i la qualitat d'operacions i servei**, i, més concretament, optimitzant les operacions en pistes, millorant la política d'impacte acústic, treballant sobre la desestacionalització, amb una apropiada gestió dels usos del sòl i llençant un projecte integral per una gestió ambiental apropiada dels espais naturals del Delta del Llobregat.

**En aquest punt els Aeroports de Reus i Girona són una peça clau del nou model.** Representaran un complement i un suport a l'Aeroport de Barcelona en el desenvolupament de les seves connexions intercontinentals. Amb ells s'establirà, de fet, un nou sistema aeroportuari Barcelona-Girona-Reus, el qual requerirà un fort suport institucional i acció comercial decidida, des d'una gestió local, de territori.

Per fer-ho **s'haurà d'articular el sistema aeroportuari català internament, establint unes connexions ferroviàries eficaces** entre les terminals dels aeroports de Girona i Reus amb Barcelona ciutat amb unes xarxes ben dotades i eficaces; a més a més, s'han de garantir connexions ferroviàries el més directe i ràpides possible entre les terminals de l'Aeroport de Barcelona, el centre de la ciutat i també el seu territori d'influència, facilitant totes les vies possibles de captació de viatgers. En aquest sentit, **l'accés directe de l'Alta Velocitat a l'Aeroport de Barcelona** segueix sent un element clau de competitivitat que, malauradament, no està contemplat en la planificació vigent.



Cambra de Comerç  
de Barcelona

notaPremsa

premsa.cambrabcn.org  
premsa@cambrabcn.cat

### La intermodalitat, una perspectiva de futur per fer possible la descarbonització i optimització de rutes

Aquest model de col·laboració intermodal aeri-ferroviari, del qual hi ha ja exemples en diferents països europeus, haurà d'ajudar als nostres aeroports a optimitzar la seva captació de viatgers i en última instància a les aerolínies a optimitzar les seves xarxes. És a dir, **la col·laboració tren-avió, fruit del foment del ferrocarril i el sector aeri en transformació, durà a una racionalització de les xarxes de connexions aèries.**

Ha de ser sobre la base d'una bona dotació ferroviària que s'haurà d'establir aquesta dinàmica multimodal, i no sobre prohibicions com la proposta en el Pla España 2050 (prohibicions dels vols de curt radi amb alternativa ferroviària de menys de 2,5 hores). Ara bé, **aquesta prohibició, pel que fa a l'Aeroport de Barcelona, només afectaria als serveis directes de la connexió d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona**, un corredor en el qual el mateix mercat ja ha provocat un descens significatiu del tràfic aeri sobre la base d'una oferta ferroviària cada vegada més competitiva.

Tot i que el transport representa el 30% de les emissions de Gasos d'Efecte Hivernacle (GEH) a Espanya, s'ha de tenir present que aquest tipus de mesures tenen en realitat un efecte reduït pel que fa a la reducció global d'emissions de GEH; **una descarbonització efectiva del sector del transport radicarà en el foment del ferrocarril** (el transport per carretera genera més del 70% de les emissions del transport) **i en la descarbonització dels vehicles, vaixells i aeronaus.**

En aquest sentit, **el sector aeri ha expressat el seu ferm compromís per reduir les seves emissions**, però ha reclamat també que els governs i institucions europees aportin un **suport institucional i financer indispensable per poder traçar i complir el full de ruta cap a la descarbonització.**