

Informe sobre el sistema aeroportuari català

El context de la proposta del Govern

- L'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona- El Prat és una infraestructura d'èxit, situada en els primers llocs dels rànquings europeus per la seva connectivitat, oferta i demanda, i que en cap cas és una infraestructura menor. Els aeroports que se situen per sobre de Barcelona són tots HUB intercontinentals.
- La posició relativa de Barcelona només empitjora en la seva connectivitat intercontinental, malgrat el gran creixement experimentat des del 2005 (de 17 vols a 58). Li correspondrien més vols de llarg radi, d'acord amb el seu volum de passatgers.
- La solució pretén ser coherent amb els grans consensos que existeixen a Catalunya (millora de la connectivitat global, visió de sistema aeroportuari català, accessibilitat ferroviària dels aeroports, no obviar l'emergència climàtica, preservació dels espais naturals protegits i nou model de governança) i que s'emmarca en els objectius de política aeroportuària del Govern (Desconcentrar, Diversificar, Descongestionar, Desestacionalitzar i Descarbonitzar l'activitat aeronàutica).
- Cerca una solució que:
 - Promou un increment qualitatiu de l'oferta (vols de llarg radi)
 - Corregeix el perfil baix cost de de l'aeroport (69% de les operacions),
 - Considera el paper complementari de tots els aeroports amb una mirada de sistema aeroportuari (equilibri territorial, Catalunya sencera).
 - Protegeix els espais naturals
 - No interfereix en el desenvolupament futur del Port de Barcelona
 - No dona l'esquena a l'actual situació d'emergència climàtica.
 - S'emmarca en la planificació estratègica moderna (S. XXI),
 - Flexible,
 - Adaptable a l'evolució de la demanda real,
 - Gradual
 - Escalable
 - Reversible
 - Troba el millor equilibri entre el creixement qualitatiu de l'aeroport, la protecció dels espais i dels plans d'El Prat i el respecte i convivència amb els veïns de les zones residencials properes.
 - En aquest trilema li correspon al Govern interpretar l'interès general.

Per què cal actuar? Quin és el problema?

- El problema de capacitat argumentat pel gestor no és permanent. És puntual i estacional. No requereix una solució permanent i irreversible, d'infraestructura, i amb

greus conseqüències pel medi natural protegit del Delta i que interfereixi en els plans de desenvolupament del Port de Barcelona.

- El creixement quantitatiu de l'oferta (vols de curt radi, punt a punt, baix cost) pot i ha de canalitzar-se pels aeroports comercials de Girona i Reus.
 - Cal fer-los més atractius (connexions ferroviàries, política tarifària, política comercial)
 - La Generalitat fa la tasca de promoció d'aquests aeroports que no fa AENA (Taules estratègiques, convenis de promoció turística de les terres gironines i tarragonines).
- Els problemes de capacitat provocats per alguns enlairaments per la pista terra en l'actual configuració segregada de pistes són inexistents durant la temporada d'hivern i molt menors i concentrats en la temporada d'estiu. Hi ha marge perquè creixin en els propers anys sense produir grans impactes en la capacitat operativa de l'aeroport.
- A futur, el Govern considera que només caldrà actuar en aquestes franges de concentració de vols de llarg radi per tal de poder acomodar el seu increment.
 - Identifiquem que aquestes hores de major congestió coincideixen en hores on el creixement potencial dels vols de llarg radi – especialment a l'estiu- s'espera que sigui més gran i, potencialment, puguin incrementar més el nombre d'enlairaments necessaris per la pista terra.
 - Degut a l'operativa combinada dels vols amb enlairaments des de la pista terra a Amèrica i Àsia, que es concentra entre les 10 i les 14h:
- La Demanda no és un factor limitatiu del creixement de llarg radi. Les estimacions ens diuen que els vols de llarg radi i els passatgers directes en aquests vols tenen potencial per duplicar-se en els propers 30 anys.
- En conclusió, la demanda no és un factor limitatiu del creixement de la connectivitat intercontinental de l'aeroport, però una part d'aquests vols poden requerir enlairaments per la pista llarga els dies de més calor de l'any limitant la capacitat de l'aeroport d'absorbir-los.

La proposta de solució del Govern

- Encaixada en el marc normatiu vigent (Pla director Aeroportuari del 1999, Declaració d'Impacte Ambiental del 2002 i l'acord de la Comissió de Seguiment Ambiental del 2006)
- **El Govern proposa mantenir l'operativa semi-segregada, l'actual, la major part del temps de l'any, i passar a pistes independents només en les franges horàries de més demanda combinada de vols de llarg radi cap Amèrica i Àsia i més gestionades (es proposa la franja 10-14h) i de condicions ambientals**

més adverses (juliol i agost), que dificulten els enlairaments des de la pista curta actual i obliguen a alguns avions a enlairar-se des de la pista llarga, interferint la seqüència d'arribades.

- Permet incrementar la capacitat operativa horària de l'aeroport en les franges operades en pistes independents, fins a les 90 operacions hora (78 actuals).
 - 12 noves operacions, per les quatre hores proposades, durant juliol i agost (2.880 operacions potencials).
 - L'aeroport de Barcelona ja va dissenyar-se per ser operat en configuració de pistes independents (permanents) i la Declaració d'impacte ambiental validava aquesta configuració.
- No té afectacions als espais naturals protegits del Delta, ni posa en risc el desenvolupament del port.
- Minimitza els impactes acústics sobre les zones residencials de l'entorn només actuant puntualment i exigint un pla de mitigació del soroll al gestor.
- Allibera la capacitat necessària per impulsar la connectivitat intercontinental.
- Impulsa el paper complementari dels aeroports de Girona i Reus avui infrautilitzats.
- Es proposa estudiar i acordar, si s'escau, la fixació d'un límit anual d'operacions a l'aeroport de Barcelona, basat en emissions.

Què cal fer per implementar-la?

- Es proposa iniciar els treballs de la gestió del canvi d'operativa – disseny de les trajectòries simultànies, formació dels controladors, etc.- per fer possible, quan sigui realment necessària, aquesta gestió operativa per franges horàries.
- La seva implementació és molt més ràpida que qualsevol actuació en infraestructura amb afectacions a espais naturals protegits.
- La temporalitat de l'aplicació de la proposta depèn de l'evolució de la demanda real.
- Per allargar temporalment la necessitat d'implementar-la, el Govern insta al gestor i a ENAIRE a analitzar i implementar totes les mesures d'optimització de la infraestructura i de la gestió del trànsit aeri actual per tal de guanyar capacitat.
- Caldrà fer algunes actuacions limitades en el camp de vol per tal d'assegurar l'eficiència de l'operativa en pistes independents i durant les transicions entre configuracions.

La pista llarga i la seva relació amb les destinacions

- Cal posar en valor l'actual infraestructura. Ja té una pista llarga de 3.352 m.
 - Corregida per altitud i temperatura, la pista de l'aeroport de Barcelona s'aproxima a la longitud de les pistes d'aeroports comparables amb millors indicadors de connectivitat intercontinental (Madrid o Zurich).
- Permet volar a totes les destinacions a les quals ens interessa volar, i ho permet en condicions de viabilitat econòmica amb els avions més habituals del sector i els que tindran una major presència en el futur.
 - A la majoria de destinacions (actuals i futures) la major part del avions s'enlairaran per la pista curta, com es fa actualment.
 - A més, la millora tecnològica de les aeronaus, que les fa més eficients, permetrà:
 - Enlairaments en pistes més curtes
 - Reduir el soroll
 - Reduir les emissions

Terminal satèl·lit

- La proposta inclou la construcció de la terminal satèl·lit, perquè és coherent amb els objectius que tenim.
 - Descongestionarà i ampliarà la capacitat dels aeroports fins als 70 milions.
 - Afavorirà la connectivitat intercontinental.
 - Oferirà més punts de contacte per avions de fuselatge ample.
 - Facilitarà el processament de passatgers no Schengen.
 - Reduirà els rodatges dels avions pel camp de vol, reduint temps i emissions.
- Inclosa en el pla director i anunciada diverses vegades però mai executada.

Inversions

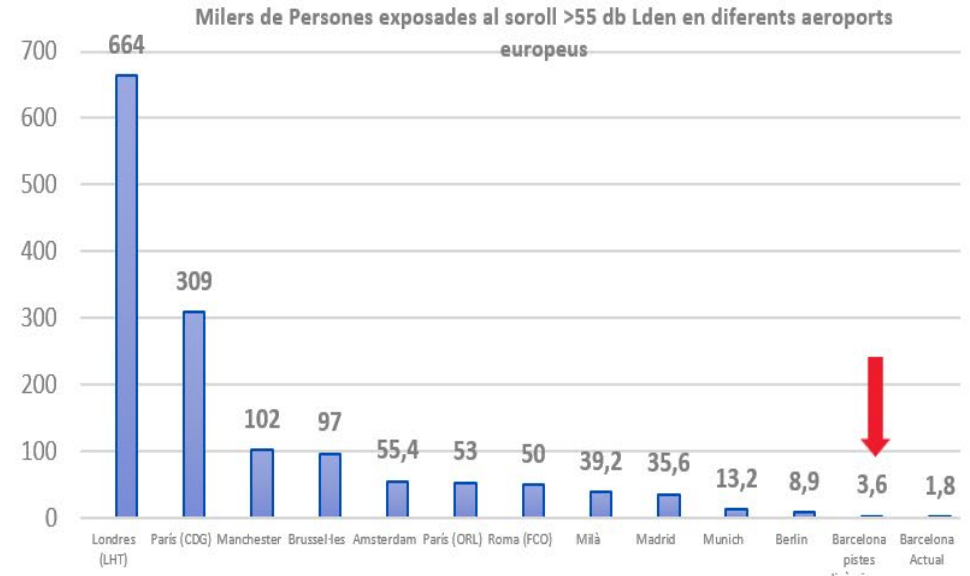
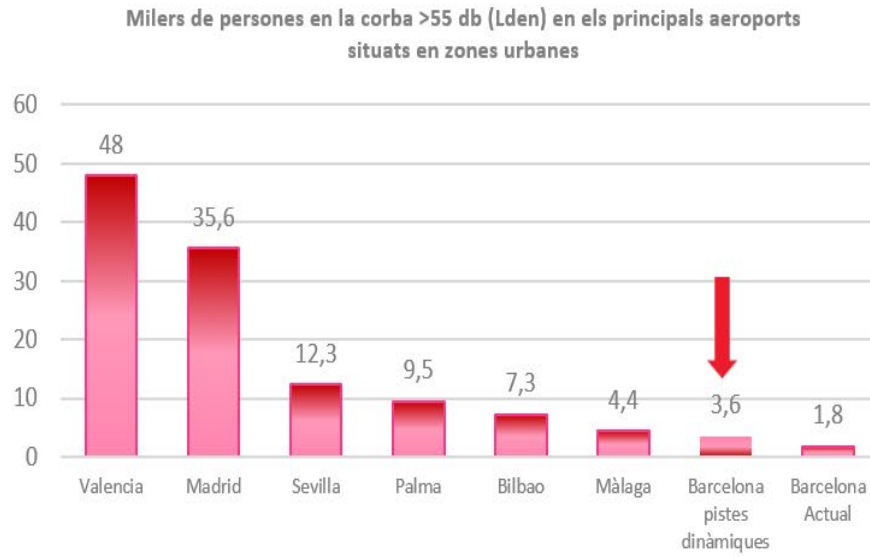
- La proposta no renuncia a la inversió de 1.700 milions proposada pel gestor el 2021.
 - Les inversions són compatibles i desitjables en el context de la proposta del Govern, excepte els fons destinats a l'ampliació de la pista (262 milions).
 - Aquesta s'ha de redirigir a dissenyar i dotar un pla de mitigació del soroll .

Pla de mitigació del soroll

- La solució proposada seguiria mantenint • l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona- El Prat com un aeroport privilegiat en impactes acústics i un referent europeu, dintre dels grans aeroports continentals.
 - Cap llar per sobre dels llindars màxims legals.
 - Increment limitat dels habitatges afectats per sobre dels 55 db (772 habitatges)
 - Aquesta solució queda vinculada a que el gestor dissenyi i doti un Pla de mitigació del soroll ambiciós per minimitzar i/o compensar els increments puntuals de soroll durant l'operativa en pistes independents.

- El Pla de mitigació del soroll hauria d'incloure dos àmbits d'actuació:
 - Àmbit aeroportuari: Disseny de trajectòries, procediments d'aproximacions i sortides, regulacions i incentius tarifaris.
 - Àmbit zones residencials: insonoritzacions, compres d'habitatges i compensacions econòmiques per als veïns més afectats per la contaminació acústica derivada de l'activitat de l'aeroport.

Comparativa amb altres aeroports d'Espanya i Europa.



Governança

- La proposta del Govern ha de venir acompanyada d'un nou model de governança, que permeti a la Generalitat i a les administracions del territori – i també a les organitzacions del teixit econòmic i social del país – participar i incidir en les decisions de planificació estratègica i en l'orientació de la política aeroportuària.
 - Només així es pot donar resposta als grans consensos i reptes de país.
 - No és acceptable que la planificació estratègica estigui en mans d'una empresa públic-privada, que ja no és garant de l'interès general.
 - Els criteris de rendibilitat financera no poden imposar-se als interessos públics.

QUADRE RESUM DELS ELEMENTS MÉS SIGNIFICATIUS DE LA PROPOSTA

Elements més rellevants de la proposta	Descripció
Aeroport de Barcelona	
Mesures d'optimització operativa	Cal estudiar i implementar mesures que permetin optimitzar l'operativa actual tant en el camp de vol, en les terminals, i en la gestió del trànsit aeri, estirant la capacitat disponible declarada fins on sigui possible abans d'haver d'implementar mesures que canviïn l'operativa actual de l'aeroport. Es podria arribar a les 81-82 ops/h.
Gestió dinàmica de pistes per franges horàries a l'estiu	Operativa diürna actual, excepte en les franges horàries de 10 a 14h dels mesos de juliol i agost que es permetria l'operativa en pistes independents (incrementant la capacitat disponible fins a xifres properes a les 90 ops/h). -Només implica la gestió del canvi per part del gestor i d'Enaire i d'algunes actuacions en el camp de vol.
Actuacions en el camp de vol	Actuacions en el camp de vol (camins de rodada, camins de sortida, punts d'espera, adequacions, rampes T1, etc.) per tal de fer eficient l'operativa en pistes independents.
Terminal Satèl·lit	Construcció de la terminal satèl·lit i de les seves connexions amb la T1. Permet incrementar la capacitat fins a 70 M€, afavoreix la connectivitat, aporta punts de contacte per avions de fuselatge ample, facilita el processament dels passatgers no Schengen, i redueix el temps i distància de rodatges (temps i emissions)
Inversions	Es manté el muntant d'inversions proposat el 2021 per AENA (1.700 M€). La major part de la inversió era la Terminal satèl·lit i les seves connexions. L'única diferència són les inversions destinades per a l'ampliació de la pista (262 M€), que el Govern exigirà dedicar a dissenyar i dotar un pla de mitigació del soroll.
Pla de mitigació del soroll	El Govern exigirà al gestor si vol operar en el sistema de pistes independents per franges horàries que dissenyi i doti un ambiciós Pla de mitigació del soroll en els àmbits aeroportuari (trajectòries, disseny d'aproximacions i sortides, polítiques tarifàries i de regulació) i residencial (insonoritzacions, compres d'habitatges, compensacions econòmiques, etc.).
Política aeroportuària orientada a l'eficiència operativa i ambiental	Configuració d'una política aeroportuària que faci servir les eines a disposició del gestor per a promoure l'eficiència assignativa (hores pic vs. hores vall), operativa i ambiental (soroll, emissions, energia, etc.) en base a tarifes, regulacions, inversions, etc.
Fixació d'un límit anual d'emissions/operacions	Acordar un número màxim d'operacions anuals o d'emissions (combinació de contaminants, CO2, etc.)

	que doni incentius a una gestió eficient dels recursos i a afavorir la transició energètica.
Sistema Aeroportuari de Catalunya	
Nou model de governança	Nou model de gestió/governança que permeti que les administracions representatives del territori, en primer lloc la Generalitat, puguin incidir de forma decisiva en les decisions i en la planificació estratègica de les infraestructures aeroportuàries d'interès general gestionades per AENA. També les organitzacions representatives del teixit econòmic i social hi ha de poder tenir un paper actiu.
Aprofitament dels aeroports avui infrautilitzats del sistema aeroportuari de Catalunya	El creixement quantitatiu pot acollir-se de forma complementària en el conjunt d'aeroports del sistema aeroportuari de Catalunya que es troben actualment infrautilitzats. Cal una política que fomenti la seva utilització (tarifes, comercial, etc.) en el marc d'un creixement limitat (qualitatiu) en l'aeroport principal, i el seu atractiu.
Impuls a la millora de la connectivitat i accessibilitat ferroviària dels aeroports	La millora de l'atractiu dels aeroports regionals per poder canalitzar la demanda quantitativa de nous vols o d'un potencial desplaçament (voluntari) des de Barcelona passa per la seva millor accessibilitat terrestre, especialment en mode ferroviari, que a la vegada contribueix a que aquesta nova mobilitat sigui ambientalment més sostenible (també a Barcelona, R-Aeroport).