

Informe Aeroports Catalans 20-05-2021.

Autor: Santiago Montero Homs.

- 1.- Introducció.
- 2.- Historia de la Terminal-2 de El Prat.
- 3.- El precedent de la Terminal-1 i de la 3ª pista.
- 4.- Prospectiva a 2021. El Prat, els altres aeroports i el futur.
- 5.- Objectius a llarg termini (2050).
- 6.- Objectius a mitjà termini (2030).
- 7.- Sistema ferroviari d'Alta Velocitat pels aeroports catalans. Proposta.

1.- Introducció.

A finals d'Abril el President d'Aena va proposar que l'Aeroport de Barcelona entrés en el pla quinquennal d'Aena per una inversió de 1700 M€ a fi de assegurar el seu futur com hub intercontinental. Va dir que havien estudiat la possibilitat de re-configurar les pistes i les terminals per assegurar en els propers anys la capacitat suficient per acomplir l'objectiu de hub que ens havíem plantejat anys anteriors..

Aquestes qüestions depenen de molts factors i estan molt embolicades per malentesos que venen de lluny. Això produeix confusió i plantejaments molt variats. En aquets casos de problemes complexos, el fonamental es plantejar-se la pregunta encertada. Per el qui escriu, la pregunta continua essent, “com podem aconseguir que l'aeroport del Prat ens connecti directament amb les grans megalòpolis mundials?

Aquesta, encara es la mateixa pregunta que ens vàrem fer els qui entre 1997 i 2003 vàrem tenir la oportunitat de participar en el naixement de la internacionalització del aeroport del Prat. Llavors vàrem tenir la sort que a més, vàrem encertar en la resposta: es tenia de fer la 3ª pista prop (o dins) del mar i la nova terminal entre pistes. Això assegurava la funcionalitat i la extensió horària que requeria un hub internacional.

Aquella decisió i la renúncia a la alternativa de crear un conjunt de 3 aeroports petits que hagués impedit consolidar cap hub i la gran gestió dels darrers 20 anys, han estat la clau del formidable èxit de Barcelona per passar del 25è al 6è aeroport europeu. S'ha fet el més difícil però ara apareixen els fenòmens disruptius de de la energia i el clima que requereixen re-estudiar la estratègia.

2.- Historia de la Terminal-2 de El Prat.

George Orwell, a la seva obra “1984” va dir, ”qui controla el passat controla el futur; qui controla el present controla el passat”. La frase te moltes lectures possibles que mereixen consideració. La més evident és, que per controlar una situació, primer s'han de conèixer els antecedents. En resum, si volem controlar el futur dels aeroports catalans, primer hem de saber algunes coses de la seva història.

No escriurem gaire història. Tot i així, recordarem la part que influeix en els fets d'avui. Ja a la post-guerra, El Prat i Reus van quedar en mans dels militars guanyadors, on manava el Ministerio del Aire a través de Aviación Civil (AC). Mal inici per a molts catalans. Però comencem a 1980, quan es restaura la Generalitat amb competències plenes sobre urbanisme, encara que sense poder sobre les grans infraestructures.

S'ha de recordar que Jordi Pujol, decideix posar a J. A. Solans i Albert Serratosa, dos independents, al front de urbanisme i infraestructures. El denominador comú dels tres, era la seva creença que "Catalunya era un cos massa petit per un cap massa gros". Em consta que els dos nous responsables es van comprometre a equilibrar el territori, limitant el creixement de Barcelona per propiciar el creixement de les comarques.

Aquesta posició la compartíem la immensa majoria dels catalans. Però 40 anys després, el resultat de la gestió es el contrari del que és pretenia. El cap del país ha crescut del 35 al 33 % dels ciutadans. El fracàs va començar el mateix any 1980 a causa, curiosament, de les obres d'ampliació del Aeroport del Prat. Aquest fet es cabdal per entendre el que encara està passant avui dia.

En aquell moment, Aviación Civil (AC), convençuda que Catalunya ho agrairia, iniciava la que avui es la T-2 de l'Aeroport del Prat. El objectiu de AC era posar-lo en condicions de rebre viatgers pel campionat del món de futbol que s'inaugurava a Barcelona el 1982. Engrandir El Prat va enervar a Pujol, que a més havia encarregat a Serratosa la difícil missió d'aconseguir el traspàs del Aeroport.

Aquesta situació va posar a Albert Serratosa en una posició quasi impossible. De fet, Jordi Pujol el va "fitxar" amb l'objectiu que explotes la seva amistat universitària amb Salvador Sánchez Terán (ex Governador Civil i Ministre de AAPP a 1980) per tal que l'hi estirés traspassaments d'infraestructures en aquella legislatura. Llavors encara no estava clar com es transformarien AC, Puertos del Estado i altres.

El resultat va ser nefast. L'Estat va continuar les obres a la T-2 i es va negar a cap traspàs. A més no va entendre que Pujol no volgués ampliar l'aeroport. La reacció de la Generalitat va ser animar l'aeroport de Reus i crear els de Girona i Lleida. Però, sobre tot, utilitzar la seva competència en urbanisme per reduir al mínim el territori que AC disposava al Prat per tal d'estimular als altres. Les mesures van ser:

- Expropiar els terrenys més allunyats del mar (després polígon Mas-Blau).
- Privatitzar el Mas-Blau. requalificar-lo com àrea firal i oferint-lo a la Fira.
- Permetre el creixement residencial del municipi de San Cosme i Les Palmeres.
- Traspassar al municipi del camp de Golf i el camí de la platja.
- Concedir la qualificació de Zepa a les finques de La Ricarda i el Remolar.
- Acordar la necessària Planta potabilitzadora del final del Llobregat.
- Requalificar els terrenys de Gavà-Mar com residencials (al 1998)

Cada una d'aquestes decisions, escalonades en el temps, té la seva història. Algunes eren necessàries i la majoria discutibles. Però totes tenien en comú que reduïen la capacitat del

Aeroport amb l'objectiu de fer créixer els alternatius. Serratosa, que patia incomprendions a Madrid es va desencantar del seu objectiu aviat. Solans va tenir molts desencanys que van culminar en el de 1998.

La reacció de AC, que es va quedar amb 15 km² de territori, va ser radical. Com només podia anar contra l'expropiació del Mas Blau, va interposar un Contenciós-Administratiu contra la decisió. Mentre, la Generalitat promocionava els projectes dels altres aeroports. A mig camí, sembla que l'alt funcionari que contra el parer dels centralistes va retirar el contenciós, es justificà dient-los “cuando el enemigo se equivoca, no hay que distraerlo”.

Aquí tindria d'acabar el capítol, ja que no cal entrar en el judici de cada una de les set decisions esmentades. Quasi totes son autodestructives. Però n'hi ha una, molt rellevant, que mereix una anàlisi que m'ha sumit en tants dubtes que mai he donat una opinió taxativa. Hem refereixo a la decisió de declarar Zepa a la Ricarda i el Remolar.

Quan es va prendre, crec recordar que a primers dels 80's, no hi havia una pressió popular tan gran com va arribar més tard. Alguns van dir que “la Generalitat s'havia posat ella mateixa la soga al coll”. Ja se sabia que aquella competència en poc temps es transferia a la UE i que desfer-la seria molt difícil. Es plausible que en la decisió van valer més les ideologies polítiques que no pas las mediambientals, que llavors cotitzaven poc.

Certament que la ruta de les aus evolucionava. Però també s'ha de dir que era una ruta “relativament nova” que creixia des de feia 500 anys. El delta del Llobregat era més limitat. En temps dels romans era molt petit i el riu vessava al mar molt amunt. Fins i tot els aiguamolls van créixer molt a causa dels grans forats que feien els “gravers” que extreien arena per construir el eixample esquerra de Barcelona.

Aquets forats, per la pressió del riu i la filtració freàtica, es van reomplir d'aigua dolça. Les aus van variar rutes i poc a poc si aturaren. Per altre banda, en tot el territori que envolta Barcelona en un radi de 90 km, no hi ha cap espai per fer-hi un aeroport. Es natural que els Canuda i altres pioners, escollissin el Prat. Edificar prop del mar, es feia a Gènova, Niça o Tokio. Llavors, era natural que aquí també es fes.

Soc dels que a 1972 vaig llegir els Meadows i el seu llibre “Els límits del creixement”. Tenia dubtes al principi, però aviat vaig comprendre que la cosa es molt seria. Crec que, fins i tot l'aviació de llarg radi s'ha de reduir. Però no te alternativa. Mentre no surti un combustible adient, te de passar al grup d'activitats que han de fer servir els pocs bio-combustibles hidrogenats que permetin aquest servei necessari.

3.- El precedent de la Terminal-1 i de la 3^a pista.

A 1996, el nou govern espanyol va decidir potenciar els aeroports espanyols, en especial el de Campo Real (Madrid), que és transformà en l'ampliació de Barajas. La relació entre Aena i la Generalitat no era fluida i va ser el President de la Cambra de Barcelona qui tingué la oportunitat personal de negociar amb el Ministre del ram. Va aconseguir la promesa que “en Barcelona se invertirà el 50 % de lo que se haga en Madrid”.

Encara que entre 1997 i 2003 els dos pressupostos es van doblar, sorprenentment, el compromís s'ha complert amb exactitud, tot i que va haver-hi canvi de Ministre el 2000. El fet que la Cambra intervingués va permetre que l'autor d'aquest informe participés en els fets. El punt de partida el va propiciar el President de la Cambra quan va advertir-nos que si no es feia un projecte adequat, els diners es perdrien.

Adequat, vol dir que no importava tant el projecte com els **requisits funcionals** que tenia d'acomplir. Els dos experts que vàrem treballar-hi a 1997, vàrem acceptar la hipòtesi que en el futur Europa "obriria els cels" igual que havia fet EEUU. Es a dir, *la decisió dels serveis aeris la prendrien els Operadors, no l'Estat. Per tant, vàrem lluitar per que és fes un projecte que satisfés els requisits funcionals que demanessin els Operadors.*

¿Quins requisits funcionals demanaven els operadors? Els de vols de curt radi, demanaven funcionalitat i brevetat dels avions a terra. Els de llarg radi, volien pista oberta les 24 hores dels 7 dies de la setmana. Els "charters" (ara low cost) exigien espai independent per la seva operació. Això ens conduïa a un layout del futur aeroport amb 3^a pista a 1500 metres de la principal i una nova Terminal entre pistes.

Pel seu costat Aena, Generalitat i Barcelona Regional, van proposar altres configuracions en les que sempre allargaven la Terminal existent, cosa que allargava l'estança a terra dels avions de curt radi. En aquesta discussió d'avant projectes, vàrem guanyar els la Cambra per un cúmul de factors entre els que destacà la intel·ligència d'Albert Vilalta, Paco Gutiérrez i Joan Rojas, que varen fer valdre els nostres requisits funcionals.

Especial esment s'ha de fer a Norman Ashford, Consultor de la UE, que des de Brussel·les ens va recolzar i va facilitar que la UE aprovés l'expedient mediambiental. Finalment, amb perjudicials exigències del Ajuntament de El Prat, es va poder fer un aeroport que encabia en els 15 km² quasi bé tots els serveis necessaris per atraure la aviació comercial i anar creant el hub amb èxit com després s'ha demostrat.

Tot i així, les grans pressions dels interesos en acció, van originar una colla de defectes que no es van poder esquivar. Son els següents:

- La 3^a pista havia d'estar més propera al mar per provocar menys soroll.
- La 3^a pista necessitava 600 metres de longitud addicional.
- Es tenia d'haver qualificat com aeronàutic el Polígon Mas-Blau.
- La zona logística tenia d'haver estat al cantó nord prop de la Zal Prat.
- La zona tècnica tenia d'haver estat al cantó sud mirant a Gavà-Castelldefels.
- No es tenia d'haver aprovat la urbanització de Gavà-Mar.
- Es tenia d'haver previst la connexió ferroviària (BR va fer una bona proposta).
- Es tenien d'haver previst més dics per embarcament de avions grossos.

Cada epígraf te la seva historia que no es heroica per part de la banda catalana o local. S'ha consolidat un gran poble a una zona humida i s'ha debilitat un aeroport situat al lloc ideal. Avui encara es planeja residencial a les Palmeres en lloc d'hangar.

Tot i així, les virtuts del aeroport superen en molt els defectes. Entre 1997 i 2003 es van salvar els principals atacs a la integritat del projecte. Joan Rojas, Paco Gutiérrez i, modestament, qui escriu aquestes línies, podem explicar com es va defensar. Però ara arriba el moment de resoldre aquets problemes com es veurà tot seguit.

L'única cosa a ressaltar, és que a 1997, quan el President de la Cambra va obrir el ball, les possibilitats de fer un hub aeroportuari a Barcelona eren nul·les. Ningú no ho demanava i cap tècnic ho creia possible. Però amb molta sort i perseverança dels gestors durant 20 anys, s'ha aconseguit

4.- Prospectiva a 2021.

4.1.- L' aeroport de El Prat..

El 2019 semblava que, després de tants anys de progrés, Barcelona s'estava consolidant com hub aeroportuari. Malauradament, en 18 mesos la situació s'ha capgirat i Barcelona té moltes possibilitats de perdre aquesta posició per les següents raons:

- Retrocés del mercat per l'efecte hivernacle (CO₂) sobre els hub no consolidats.
- Ha fet fallida l'únic Operador amb base intercontinental al Prat.
- La ciutat ha perdut seus d'empreses i executius que fan servir el llarg radi.
- La ciutat ha perdut i continua perdent prestigi, higiene i imatge.
- Els ciutadans i dirigents no són conscients de la gravetat. Ho mostra aquest tema.
- Les xarxes ferroviàries no estan preparades per atenuar una crisi de mercat aeri.

D'aquets punts a resoldre, el més crític es el darrer: la pèrdua de mercat del avió en favor del tren, en radis curts i fins i tot, mitjans que Barcelona no sap encarar.

4.2.- Situació dels aeroports catalans.

A 2019 teníem una situació equilibrada. El Prat era bo en radis curts, fort en radis mitjans i creixia en radis llargs. Calia consolidar els radis llargs ja que els avions grossos porten mercaderies, facturació, benefici i solvència. Barcelona és encara un hub molt justet i després del Covid-19, molts vols de radis curts i algun mitjà passaran al tren. Si és perden vols, encara que pocs, hi ha el risc de caure per sota del punt crític mínim.

Reus i Vilobí, a 2019, necessitaven guanyar mercat en low cost. En aviació Reus i Vilobí, "son la marca Barcelona" (com "London Stansted Airport" o "London Luton Airport"). Per això, estava pendent de millorar la comunicació ferroviària amb la ciutat de Barcelona. En canvi s'insisteix en dir que son la 4^a pista de Barcelona, cosa que en aviació no té sentit. Ningú va a Luton per canviar a Heathrow i volar a Austràlia

Per tant el problema dels tres aeroports domèstics era entendre el seu paper en relació a Barcelona que passava per comunicar-hi per tren de manera vertebrada. Això no s'ha sabut fer ni des de Madrid ni Barcelona. Per reblar el clau, tampoc El Prat, ho fa bé.

4.3.- Prospectiva: problema energètic i Covid-19.

Entre 2019 i 2021, la arribada del Covid-19 i el temporal “Gloria” han ensenyat que els gasos d’efecte hivernacle escalfen la Terra, redueixen la biodiversitat creant nous virus que provoquen noves pandèmies i generen temporals. A més, una composició d’AVE porta el doble de viatgers que un avió comercial gastant la tercera part d’energia. No hi ha altre remei que deixar de cremar combustibles fòssils i reduir la activitat del avió.

Per tant el viatger de tren consumeix 6 vegades menys energia que el d’avió. Fins i tot es poden fer trens de doble composició que augmenten l’estalvi de 10 a 12 vegades. A més l’energia s’obtindrà de recurs renovable. Això, a Europa, eliminarà vols d’avió fins 750 km i reduirà molt els que arriben fins a 1500 km.

La traducció de l’anterior al nostra tema, és que els “hubs intercontinentals” d’aviació s’alimentaran en bona part de viatgers d’AV procedents de 750 o 1500 km, per portar-los a altres continents. Així viatjaran molts executius i líders de negocis. La ciutat ho pugui fer tindrà avantatja, pot atreure talent i progressar. Poden tenir-ho els aeroports catalans?

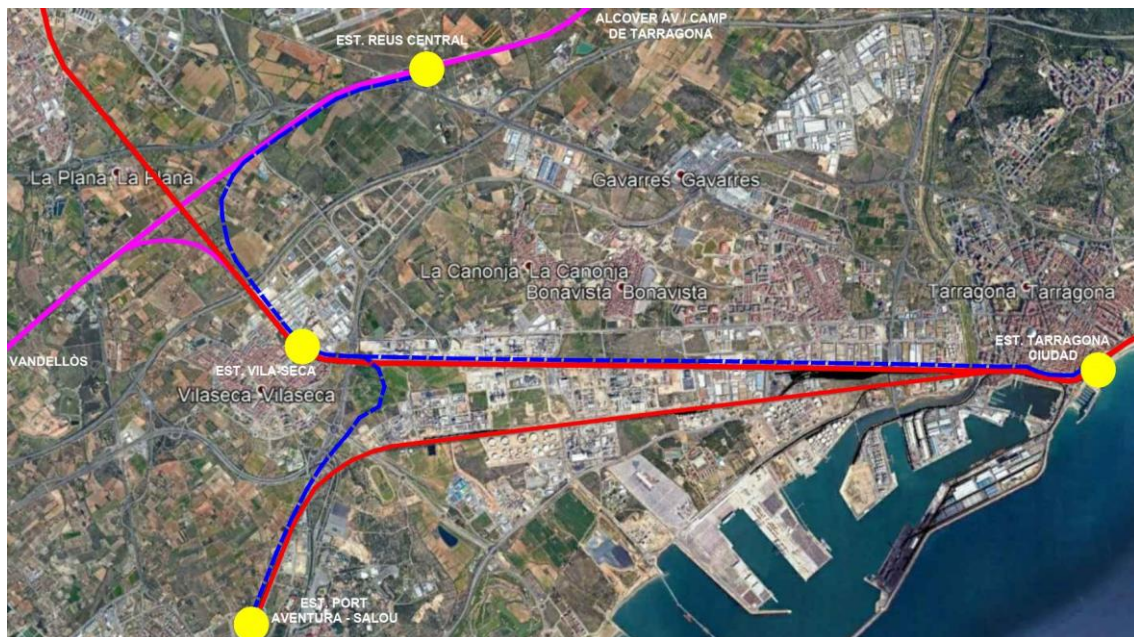
5.- Objectius a llarg termini per els aeroports catalans (2050).

Hi haurà grans disruptcions inesperades en el futur. De moment, només sabem una d’aquestes disruptcions, que és l’escalfament del conjunt de la Terra. El que no sabem es si l’Àrtic, Groenlàndia o l’Antàrtic és fondran o no. També sabem que si es fon Groenlàndia, la base del aeroport quedarà 5 metres sota el mar i l’aigua entrarà al interior del Liceu des de les portes principals. No caldrà que bombegin.

Hem d’enfocar els problemes i reduir el dany a la mínima expressió. Però les pistes del Prat estan a la cota de 2 o 3 metres. Si l’aeroport entra en problemes, necessitem un pla aeroportuari alternatiu. Com orogràficament no hi ha espais, el millor es tenir els terrenys preparats per transformar l’aeroport de Reus en hub intercontinental. Allí es donen les condicions ideals sempre i quan l’urbanisme català preservi el terreny.

Per això, s’ha de mirar la ortofoto del Baix Camp annexa. El punt groc més enlairat es el de la futura “Estació Reus Central”, sobre la que es veu la cua de la pista del Aeroport de Reus. Aquesta estació, quan es faci, serà el centre de la conurbació que formen Reus, Tarragona, Salou i el conjunt de les 400.000 persones de les comarques properes. Està a 65 metres d’alçada i miraculosament, encara no presenta problemes sònics.

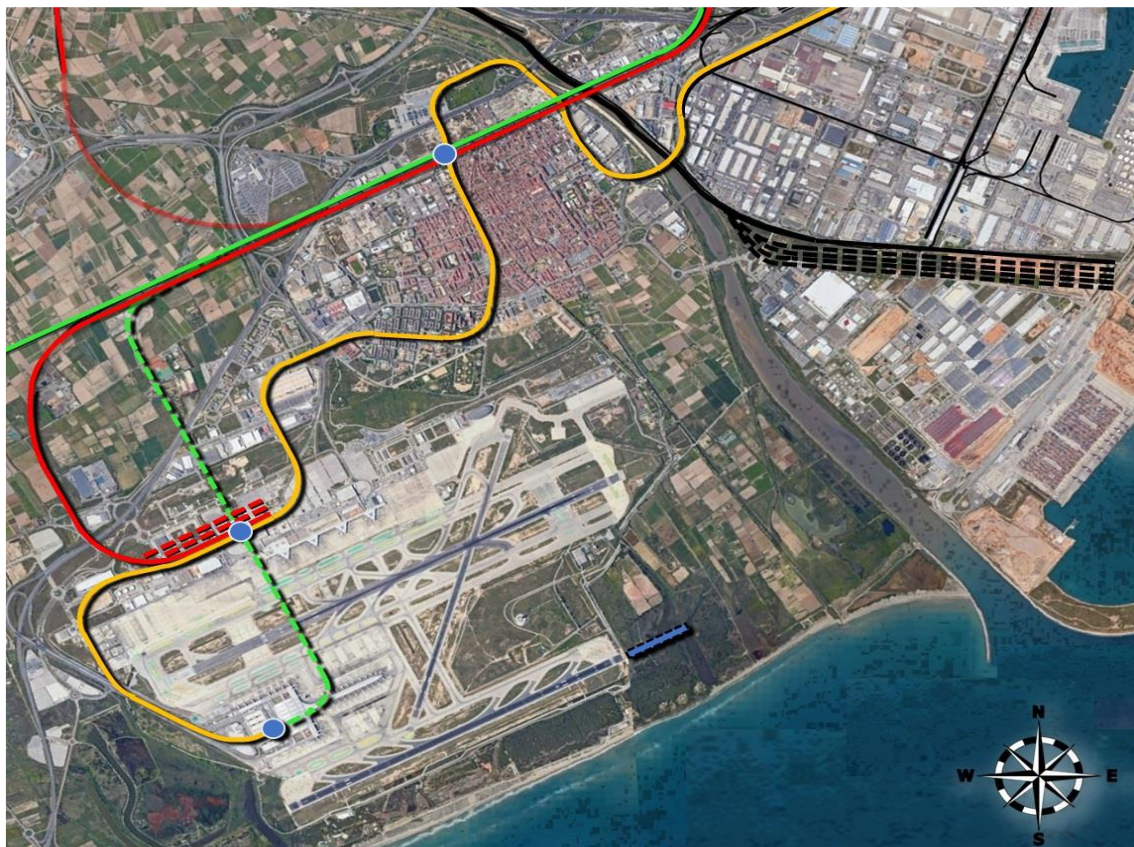
La gran oportunitat es reservar sol per la part sud de la línia a fi de poder construir una segona pista paral·lela a la existent de tal manera que l’estació sigui la del Aeroport i a la vegada la centralitat regional. Per tant, ara es el moment d’actuar urbanísticament i esperar l’evolució climàtica i de la mobilitat per tal que en els propers anys estiguin obertes totes les possibilitats.



També és podria fer quelcom semblant a l'aeroport de Viloví, on la situació es semblant però amb menys població al voltant i amb uns terrenys no tant adients.

6.- Objectius a mitjà termini per l'aeroport de El Prat (2030).

La principal decisió serà planificar les connexions dels ferrocarrils amb l'aeroport del Prat. Al gràfic adjunt es dibuixen les línies ferroviàries que l'envolten actualment:



La descripció de les estacions i línies es la que segueix:

- Vermell inferior: llançadora T-2 a Sants. Prevista la seva demolició (?).
- Vermell superior: arribada de la LAV des de Martorell i encarrilament cap Sants.
- Punt blau superior: estació passant inter-modal de El Prat.
- Punts blaus inferiors: estacions de la T-1 i la T2.
- Groc: L-9 del metro. Es pot apreciar l'inici del seu oscil·lant traçat.
- Verd continuat. R-2 Vilanova-Sants- Granollers.
- Verd discontinuat. Nou Rodalies T-1 a Barcelona (?). En construcció.
- Negre discontinu. Platja de vies de mercaderies a la llera del antic Llobregat.
- Negre continuat. L-10 que s'atura a l'arribada la llera del antic Llobregat.
- Límit superior del mapa junt al verd-vermell: final de L-1 del metro.

Es molt difícil d'explicar que una abundància de línies i estacions ferroviàries tan elevada doni un resultat de connectivitat ferroviària tan magre. És la prova més clara de la manca de lideratge territorial que pateix Catalunya i de la nul·la planificació global. Cada autoritat fa sa guerra i no es coordina amb les altres. Assenyalem algunes exemples:

- La L1 i L10 arriben a curta distancia del Aeroport però no culminen l'arribada.
- La L9 fa un gran esforç per arribar a l'aeroport, però un traçat erroni la debilita.
- La llançadora a Sants s'abandona i se li dona un servei pèssim. Ara, es vol tancar.
- La LAV ha un gran rodeig per poder passar per davant del aeroport, però no entra.
- És fa la nova línia T1-Sants però no hi ha pas lliure pels túnels de Barcelona.
- És va fer una zona logística per l'aeroport però al altre extrem de la llera de la Zal.
- És disposa d'espai per fer l'estació sud de AV, però és clausura la seva línia.

7.- Sistema ferroviari d'AV pels aeroports catalans. Propostes.

Es molt llarga la relació de coses a fer i rectificar. Els temes de base estan escrits al llibre "Idees per la transició ferroviària a Catalunya". Aquí farem unes petites propostes que ajustin la xarxa d'AV amb els aeroports. Però prèviament assenyalem les dificultats:

- Les decisions sobre les línies LAV és prendran a altres CCAA o països.
- L'estació inter-modal del Prat no acceptarà gaires aturades de trens d'AV.
- S'ha de fer una 3ª LAV a Barcelona. (Lleida-Igualada-Vallés i cap a França?)..

Les línies d'AV han de fornir els nostres aeroports de viatgers del nord/sud d'Espanya i de centre Europa. Això obliga a fer els trams Tarragona-Valencia, Saragossa-Vitòria i Montpeller-Perpinyà a 250/300 km/h (comercials/punta). Farà falta molta diplomàcia per seduir els altres governs. No ens valdrà un disseny a 200/250 km/h que deixa fora del nostre radi crític a Paris, Brussel·les, Koln, Frankfurt, Zurich, Milà, etc.

La estació inter-modal de el Prat de AV, no servirà d'aturada si no disposa d'una dotzena de vies, cosa quasi impossible. La raó serà que les freqüències entre Madrid i Barcelona creixeran molt amb la arribada d'Aves de Murcia, Alacant, Valencia, Bilbao, Donostia,

Burgos, Vitòria, Pamplona així com Regionals de Catalunya sud.. A Camp de Tarragona, el formarà el coll d'ampolla.

S'haurà d'iniciar la línia Lleida-Igualada i el pas pel Vallés. Llavors ens farem preguntes: com és distribuïran els servies des de Lleida?, els que vagin pel Vallés, entraran a Barcelona o és dirigiran per Mollet cap a França?, és farà una estació addicional d'AV a Granollers?, els procedents de València, podran fer el by-pass per el Vallés?, quin paper és donarà a les estacions de El Prat? Això, Territori ho ha de planificar ara.

Per altre banda, la millor noticia es que els canvis disruptius, porten grans oportunitats. Aquí també ens hem de concentrar. Això requereix una actitud proactiva, una governança clara i uns quadres tècnics de qualitat. Fem una llista de temes que s'han d'afrontar:

- La oferta d'Aena te bona pinta tot i que s'han d'analitzar els detalls.
- S'ha d'agrar i acceptar la invitació d'Aena a participar en la nova estratègia.
- S'ha de dissenyar la xarxa de AV catalana juntament amb el Regulador espanyol.
- Tenim molts punts forts en els que recolzar-nos per negociar.
- S'ha de rehabilitar l'estació inter-modal de El Prat.
- S'ha d'adaptar la terminal ferroviària de la T-2 amb trens de AV.
- Duplicar la línia des de la T-2 a la inter-modal i enganxar-la al ample estàndard..
- Adaptar el Paet de Vilobí com nova estació i fer el by-pass de Girona (?).
- Escometre la nova Estació Reus Central com centralitat del sud i per un pla B.
- S'han de reservar terrenys per possible ampliació al sud de l'estació Reus Central.
- Fer un nou pla de comunicació posant al dia els noms dels aeroports

Cada un dels 10 punts és una historia, tot i que la majoria dels temes son clars. Per el cas de aeroport del Prat, estem preparant el projecte amb 4 escenaris. En el cas del nom dels aeroports, ja no podem posar els noms de Colom (Gènova) o Picasso (Málaga) que tantes relacions tingueren amb Barcelona. Encara estan lliures Gaudi, Dalí i Miró. Que atrau més, qualsevol dels esmentats o els actuals?

Però el principal es entrar amb esperit positiu a la invitació d'Aena, que, tot i que soni bé, tècnicament s'ha d'estudiar. A les obres que proposa Aena, ja si podria sumar la d'adaptar la estació de la T-2 com l'origen del node de Barcelona per l'AV que es dirigeix cap el nord. Es una solució barata, fàcil i de retorn immediat.

Santiago Montero i Homs
20 de Maig de 2021.

