



# Barcelona +

## INFRASTRUCTURES

# La nova terminal de l'aeroport estarà llesta d'aquí a un any

■ L'acabament de l'obra no implicarà l'obertura immediata de l'edifici ■ Encara no hi ha data per a la inauguració ■ De moment, no es poden fer tornos de nit, perquè els focus molesten els controladors aeris

**Josep Ferrer**  
EL PRAT DE LLOBREGAT

La construcció de la nova terminal de l'aeroport de Barcelona, anomenada *terminal sud* o *terminal entre pistes*, estarà llesta d'aquí a només un any. Si més no, aquests són els terminis amb què treballen els tècnics del pla Barcelona d'AENA, que són els qui dirigeixen aquesta complexa obra dissenyada per l'arquitecte Ricard Bofill. Que l'obra civil estigui enllestida no vol dir que entri en servei immediatament. Només cal veure la nova torre de control, de disseny futurista, que fa temps que està feta, però de moment no exerceix les seves funcions.

Enginyers, tècnics i obrers desitgen que d'una vegada per totes aquesta torre, dissenyada per Bruce Fairbanks, substitueixi l'actual. "No podem posar totes les grues necessàries ni a l'alçada adequada, ni podem anar al ritme desitjat, perquè tenim la torre de control al mig de l'obra", explica Josep Canet, enginyer del pla Barcelona. La torre també impedeix que es pugui treballar de nit, "perquè els focus molesten els controladors".

Malgrat tot, Canet no és partidari de la jornada nocturna. "Preferim fer tornos molt llargs, perquè a la nit el rendiment baixa molt". Quan la torre sigui substituïda per la nova, es podran "tornar a posar els tornos nocturns quan calgui".

Aquest és un dels grans inconvenients a l'hora d'afrontar aquesta obra singular i faraònica. Però n'hi



Una imatge de la nova terminal que s'està fent a l'aeroport de Barcelona ■ MIQUEL ANGLARILL

### Les xifres

**1.000**

persones treballen a les obres de la nova terminal. Al 2007 hi podran treballar entre 2.000 i 3.000 persones.

**25**

grues fixes i unes 15 de mòbils són les que hi ha ara mateix treballant a la nova terminal.

**525.500**

són els metres quadrats de superfície que tindrà la nova terminal, cosa que equival a 82 camps de futbol.

ha d'altres, com el terreny deltaic en què s'assenta la nova terminal, que ha obligat a lluitar contra la pressió d'aigua i la inestabilitat del sòl, amb la inversió de molts diners i temps per solucionar-ho.

El subsòl d'aquesta zona també crea problemes en la construcció de la línia 9 del

metro, que arribarà a l'aeroport el 2011.

En la construcció de la terminal sud, en què s'invertiran més de 750 milions d'euros, hi participen més unions temporals d'empreses (UTE), amb un total de deu constructores, entre les quals les sis o set més importants de l'Estat

espanyol. Hi ha altres UTE que ajuden el pla Barcelona en els càlculs i el funcionament de l'obra. A més, s'han adjudicat onze contractes més per obres menors, tan diverses com ascensors, instal·lacions elèctriques, aire condicionat, megafonia i recollida pneumàtica de residus. ■

### Dunes per assentar el terreny

L'aeroport està situat sobre el delta del Llobregat, en uns terrenys amb aigües superficials que no tenen gaire consistència. Això ha obligat els tècnics a buscar un mètode "per aconseguir que el sòl baixés uns quaranta centímetres i s'assentés", explica l'enginyer del pla Barcelona, Josep Canet.

El sistema utilitzat ha estat la col·locació d'unes dunes de terra de vuit metres d'alçada. "Les hem anat desplaçant cada dos o tres mesos fins a aconseguir rebaixar el terreny a l'alçada que volíem". Tot aquest pro-

cés de remoure tones i tones de terra ha durat aproximadament un any, però encara no s'ha acabat. S'haurà de fer el mateix al lloc de domini de la torre de control.

Una altra de les actuacions que s'han dut a terme "i que no es veuen", diu Canet, ha estat la construcció d'un mur impermeable, de set quilòmetres de longitud i 22 metres de profunditat, que envolta el perímetre de l'obra per evitar l'entrada d'aigua. "L'aigua està mig metre per sobre del nivell del mar i l'hem trobat fins a 12 metres de profunditat".

## Infraestructures La renovació de l'aeroport



1. L'acer i el vidre dominaran la nova terminal de l'aeroport. 2. S'han construït dunes per estabilitzar el terreny 3. En l'obra hi treballen 25 grues fixes ■ MIQUEL ANGLARILL

# El Prat esmola l'espasa

**DIMENSIÓ** • La terminal Sud, que té forma de fulla d'espasa, serà quatre vegades més gran que les tres actuals **PÀRQUING** • Hi haurà 12.000 noves places d'aparcament, 24.000 comptant les de totes les terminals **PONT AERI** • Una de les zones d'embarcament es destinarà a la ruta Barcelona-Madrid

Josep Ferrer  
EL PRAT DE LLOBREGAT

**A** costumats a cercar noms curiosos i singulars que identifiquin els edificis més emblemàtics del país, un dels que podrien fer fortuna per a la nova terminal que s'està construint a l'aeroport de Barcelona és el de *l'espasa*. Vist des de l'aire, l'edifici dissenyat per Ricard Bofill disposa d'un gran dic longitudinal –nom tècnic– que seria com la fulla de l'espasa, que desemboca al que correspondria a l'empunyadura, un gran edifici transversal de 460 metres d'ample on es faran tots els tràmits de facturació i recollida d'equipatges i per on s'accedirà a la instal·lació.

A més, Bofill ha volgut que la fulla de l'espasa acabi en punxa, i així es pot comprovar en qualsevol visita a les obres de la nova terminal. Amb la possibilitat d'arribar just a l'extrem del dic, seria fàcil imaginar Leonardo Di Caprio i Kate Winslet en els papers de Jack i Rose a la proa del transatlàntic de la pel·lícula *Titanic*. És clar, però, que al voltant no hi hauria aigua i peixos, sinó obrers i

avions. Serà recomanable –si és que no ho impedeixen– poder-se acostar fins a aquest indret un cop entri en servei la nova terminal. La visió del camp de vol de l'aeroport i tota la zona de la desembocadura del Llobregat deixa bocabadat, i en girar-nos podrem fer-nos una idea de les espectaculars dimensions d'aquesta gran infraestructura, “que és quatre vegades més gran que les actuals terminals i també més gran que la T4 de Barajas”, assenyala Josep Canet, enginyer del pla Barcelona d'AENA, que s'encarrega de dirigir els faraònics treballs de la nova terminal.

**La visió del camp de vol** de l'aeroport i tota la zona de la desembocadura del Llobregat deixa bocabadat

L'espasa o dic longitudinal té 654 metres de llarg per 36 d'ample –l'equivalent a 10 carrils d'autopista–. Aquesta serà la zona destinada només a embarcament i comptarà per tant amb espais d'espera per agafar l'avió, lavabos, algun comerç, cintes transportadores i una coberta

amb lluernia, “perquè hi pugui entrar llum natural”. Al final del dic s'arriba al gran edifici de la terminal, on hi haurà, entre altres, la zona de facturació, amb 186 mostradors; les sales de recollida d'equipatges, que ocuparan una superfície de 20.000 metres quadrats, amb 15 cintes; 36.000 metres quadrats de superfície comercial, en la qual s'inclouen botigues, bars i restaurants, i 28 punts de control de seguretat. Des d'aquí es podrà accedir a dues zones d'embarcament laterals, una de les quals, la més propera a la pista principal, és podria destinar al pont aeri.

**Tren llançadora entre terminals**

Com a complement a la terminal s'estan construint també els aparcaments, 10.000 dels quals seran coberts i 2.000 en superfície, i ja s'ha preparat el subsòl per a l'arribada del metro i del tren de Rodalies. “Nosaltres ja ho tenim enllestit. Ara només cal que es facin els túnels per arribar fins aquí”, diu Canet.

Com a previsió de futur, s'ha fet un túnel de poc més d'un quilòmetre per tal de poder connectar amb un tren llançadora aquesta terminal amb una futura terminal satèl·lit que es cons-

**25**  
milions de passatgers a l'any podrà processar en solitari la nova terminal, amb un màxim de 8.500 passatgers a l'hora

**24.000**  
places d'aparcament tindrà l'aeroport sumant les de les dues terminals.

truïria al costat de la nova torre de control. Una de les novetats serà la manera d'accedir a la terminal, ja que els vehicles ho podran fer per diferents nivells en funció de si es va a recollir o deixar gent. Per anar d'una terminal a l'altra es podrà fer, a banda del vehicle privat, amb tren, metro o autobús. De moment encara no s'ha definit quin ús es donarà a l'actual torre de control quan deixi de funcionar.

**Acer, formigó, vidre i granit**

Quan entri en servei la nova terminal Sud, comptarà amb 43 passarel·les d'accés directe als avions, 102 portes d'embarcament, 3.600 portes, 42 escales, 124 ascensors, 49 passadissos mecànics, equivalents a dos quilòmetres de distància; 26 rampes, 62 estacionaments d'avions, 40 places d'aparcament d'autobús, 150 places de taxis en posició de sortida i una capella multiconfessional.

En la construcció s'hauran fet servir, entre altres materials, 100.000 tones d'acer, 800.000 metres cúbics de formigó, 190.000 metres quadrats de terra noble, 137.000 de cobertes, 90.000 de façana de vidre, 70.000 de ceràmica i més de 500.000 peces de granit. ■