



**EL AEROPUERTO DE BARCELONA AUMENTA SUS PASAJEROS A UN RITMO ANUAL DEL 11%,
UNO DE LOS MAYORES DE EUROPA**

AL LÍMITE DE CAPACIDAD

ELVIRA MARTÍN / FOTOS: AENA

El tráfico de pasajeros en el aeropuerto de El Prat crece espectacularmente año tras año, superando todas las previsiones y llevando al aeródromo barcelonés al límite de sus posibilidades. Tres nuevas infraestructuras aún en construcción, el edificio intermodal, la terminal Sur y la torre de control, evitarán que se produzca el temido colapso. Su plena operatividad permitirá doblar la capacidad del aeropuerto, que podrá absorber una demanda superior a los 55 millones de pasajeros anuales.



Prácticamente ningún otro aeropuerto europeo evoluciona al ritmo que lo hace El Prat. En lo que va de 2006 ya ha crecido un 11,6% respecto a 2005 y, si sigue como hasta hoy, este año se podría situar en el octavo lugar en crecimiento de tráfico de pasajeros en el ranking de los aeropuertos europeos, escalando así dos posiciones en los dos últimos años. Concretamente, el pasado año el aeropuerto barcelonés contabilizó 27,13 millones de pasajeros, una cifra récord que supone un aumento del 10,5% respecto al año anterior. Este rápido y espectacular crecimiento ha provocado que El Prat se encuentre actualmente al límite de su capacidad operativa, con 58 movimientos por hora e incrementos medios anuales en el tráfico de viajeros del 10 al 12%. A partir de octubre El Prat también incrementará su capacidad, pasando de 58 a 61 movimientos a la hora.

Para hacer frente a este ritmo de crecimiento y absorber la demanda prevista para los próximos años, en 1999 se pu-

Vista de los trabajos de la futura terminal Sur. Debajo, la nueva torre de control, que entrará en servicio este mismo año.



so en marcha el Plan Barcelona de AENA, una de las mayores operaciones de infraestructura aeroportuaria en Europa. Este plan contempla distintas obras de ampliación con una inversión cercana a los 3.000 M€. Cuando esté terminado, se multiplicará por cinco la superficie destinada a terminales y se podrá llegar a realizar 90 operaciones en hora punta, lo que convertirá al aeropuerto barcelonés en un *hub* internacional y en la plataforma de conexiones de referencia en el sur de Europa, con capacidad para atender a más de 40 millones de viajeros anuales y un millón de toneladas de carga.

Estos valores sólo podrán alcanzarse cuando estén operativas tres nuevas infraestructuras: el edificio intermodal, la nueva torre de control y la terminal Sur, que, junto a la tercera pista, inaugurada en octubre de 2004, transformarán definitivamente la fisonomía y la capacidad del aeropuerto. La torre entrará en funcionamiento antes de finales de 2006, la nueva terminal Sur estará concluida a principios de 2008 y el edificio intermodal entrará en servicio en verano de 2007

El nuevo edificio intermodal

El edificio intermodal, actualmente en ejecución, servirá como nexo de unión entre las actuales terminales A y B, estableciendo entre ellas una continuidad funcional y de accesos, tanto en la zona de facturación de equipajes como en los flujos

de pasajeros a lo largo de los distintos edificios. Así, el acceso al vestíbulo general se realizará desde el vial principal del aeropuerto, y los mostradores de facturación situados al fondo del vestíbulo tendrán continuidad con los de la terminal olímpica y con los de la futura configuración de la terminal A. Concretamente, esta ampliación permitirá aumentar en 35 el número de mostradores de facturación y de filtros de seguridad. Su entrada en funcionamiento está prevista para mediados de 2007, aunque 10 de estos mostradores

entrarán en servicio en julio para agilizar los procesos de facturación en el verano, momento de mayor afluencia de viajeros en El Prat

El edificio intermodal, que constará de tres plantas, dos principales y una sótano, servirá también para resolver la comunicación con la futura estación ferroviaria y de metro que se situará bajo el vial principal de acceso al aeropuerto, en la mencionada planta sótano. Por su parte, el acceso a la planta superior se realizará a partir de un núcleo de escaleras y ascensores





El aeropuerto de El Prat registró en 2005 la cifra récord de 27,1 millones de pasajeros.

que entronca con una zona de paso paralela a la fachada principal, y que conducirá a los pasajeros al vestíbulo previo a los filtros de seguridad que dan acceso a la zona de embarque existente y también permitirán el acceso de los usuarios al nivel inferior. En una primera fase, el edificio se conectará a este nivel con la pasarela que permite el acceso a la estación de Renfe. Ya en una fase posterior se conectará con la ciudad aeroportuaria.

Uno de los objetivos que persigue el proyecto es la alineación del conjunto de fachadas frontales de las distintas terminales. Para ello se ha incluido, tanto para el edificio intermodal como para la terminal olímpica, un gran paramento de hormigón blanco que servirá de engarce

LA AMPLIACIÓN DE EL PRAT PERMITIRÁ REALIZAR 90 OPERACIONES A LA HORA Y ATENDER A MÁS DE 40 MILLONES DE PASAJEROS AL AÑO

de todo el frente de fachada, desde el mural de Miró, en la terminal B, hasta la terminal A.

El presupuesto de esta obra asciende a 18.997.209,75 euros, el plazo de ejecución es de veinte meses y la misma corre a car-

go de la unión temporal de empresas formada por Obrascón, Huarte, Laín y Solesca. En la actualidad, las obras avanzan según los plazos previstos llevándose a cabo dos actuaciones al mismo tiempo: una en la planta sótano del edificio, ya excavada y donde se están levantando las pantallas perimetrales; y la otra, con la construcción de la estructura metálica del edificio y del muro de la fachada norte.

La terminal Sur

Con sus pilares metálicos ya despuntando y sus impresionantes dimensiones, la nueva terminal Sur de El Prat, bautizada popularmente como "la espada", empieza a tomar forma y ya es bien visible desde muchas zonas del recinto aeroportuario y sus carreteras de acceso. La nueva terminal es el proyecto más emblemático y representativo de la ampliación del aeropuerto barcelonés. Se prevé que la obra civil esté concluida a principios del 2008, supondrá una inversión de unos 360 millones de euros y su diseño y ejecución corren a cargo del equipo de Ricardo Bofill y la empresa de ingeniería Iberinsa.

Esta terminal permitirá utilizar a pleno rendimiento tanto la nueva torre de control como la tercera pista, ya que está situada más cerca de la misma y los aviones no deberán dar rodeos por todas las instalaciones; además, será capaz de absorber por sí misma 25 millones de pasajeros y podría tener una flexibilidad de desarrollo que le permitiera procesar más de 55 millones de pasajeros, cuando se construya el futuro edificio satélite al otro lado de la pista transversal. Por el momento, se calcula que por la futura terminal pasarán más de 80.000 pasajeros diarios y acudirán a trabajar unas 6.000 personas.

En el diseño del edificio de la terminal Sur confluyen una ordenación de máxima funcionalidad y una arquitectura singular, por lo que, según los expertos, está llamado a convertirse uno de los referentes de las futuras terminales de los aeropuertos europeos. Se trata de un complejo de 525.500 m² estructurado alrededor de tres grandes elementos comunicados bajo un único techo, en un mismo nivel y sin necesidad de cruzar vías de tráfico rodado. Estos tres elementos son: un edificio procesador capaz de alojar la recogida de equipajes, la facturación y la zona comercial en el lado aire; un segundo elemento formado por tres diques dedi-

cado al embarque de pasajeros, y, por último, un centro de transportes o vestíbulo intermodal, elemento singular que será el centro neurálgico de los servicios de transporte. Otras actuaciones importantes en la nueva área terminal son la construcción de un edificio de aparcamientos, una central eléctrica y la adecuación de los diferentes accesos a las instalaciones.

Pero no sólo prima el diseño funcional y las grandes magnitudes, sino que la nueva terminal se está construyendo además con criterios de sostenibilidad y aprovechará la superficie de los dos diques, norte y sur, para instalar 4.000 m² de placas fotovoltaicas que servirán para generación de electricidad. El sistema consistirá en una planta de cogeneración que incorporará placas fotovoltaicas y colectores térmicos; las primeras generarán 500 kilovatios a la hora y los segundos se usarán para producir el 70% del agua caliente que consuma la instalación.

En cuanto a la marcha de las obras, además de la construcción del edificio terminal, en la actualidad se encuentran en ejecución varias actuaciones relacionadas con la construcción de la plataforma de estacionamiento de aeronaves por los lados sur y norte de dicha terminal, por un importe de 57,2 millones y 52,9 millones, respectivamente. Estas obras consisten básicamente en hormigonar la plataforma, balizar la superficie, construir las canalizaciones de la red de hidrantes que permitirá suministrar el combustible a las aeronaves directamente y no a través del camión cisterna, drenar las aguas pluviales y algunas instalaciones especiales para dar servicio a la aeronave. Con la finalización de estas nuevas actuaciones el aeropuerto de El Prat pasará de las actuales 70 posiciones de estacionamiento de aeronaves a tener 168, y de 30 a 79 pasarelas de embarque directo, gracias a las cuales se prevé que el 90% de los pasajeros de la terminal Sur embarquen directamente a los aviones.

Una torre singular

La construcción de una nueva torre de control era necesaria para doblar la capacidad de movimiento de aeronaves y adoptar una nueva configuración del campo de vuelos que permita el aterrizaje y despegue simultáneo en dos pistas. La nueva torre de control es 16 metros más alta que la actual, duplica la superficie de la primera y está emplazada en el lugar más adecuado para apoyar las operacio-



La ampliación del aeropuerto multiplicará por cinco la actual superficie destinada a terminales.

nes de las aeronaves en el nuevo campo de vuelos.

Esta nueva torre de control es de una gran singularidad estructural y será un punto de referencia para el futuro aeropuerto. Tiene una altura de 62 metros, 12.000 m² de superficie urbanizada y 15 posiciones de control. Es obra de Bruce Fairbanks, autor de las torres de Barajas y Málaga, y su estructura se basa en una malla de hormigón en forma hiperboloidal que sostiene las plantas superiores y los elementos de fuste. Se compone de tres partes: plantas superiores con cinco niveles, fuste y plantas inferiores, con sótano de más de 500 m², servicios y zona de aparcamientos.

A la hora de su construcción resulta-

ron llamativas las técnicas de montaje empleadas, ya que la estructura de las tres plantas y del fanal fueron fabricados y ensamblados en el suelo para, una vez finalizado el proceso, colocar toda la estructura metálica en la coronación del edificio. Con esta manera de proceder se optimizó el tiempo de trabajo, reduciéndolo de dos meses a tres días, y se aumentó la seguridad, al trabajar a nivel de suelo en lugar de a 60 metros de altura.

La torre está terminada y en la actualidad se están realizando las instalaciones técnicas y adecuando el mobiliario y los equipamientos para que entre en funcionamiento a finales de 2006, sustituyendo a la actual, que pasará a ser torre de contingencia, sólo de uso ocasional. ■