

AMPLIACIÓN DEL AERÓDROMO DE LA CAPITAL CATALANA

El Prat tocará techo seis años después de estrenar la T-Sud

Aena señala que el Aeropuerto de Barcelona puede alcanzar las 90 operaciones por hora –su máximo– en el año 2015.

IGNASI PUJOL, Barcelona

Seis años. Éste es el tiempo que podría transcurrir hasta que el Aeropuerto del Prat alcance el máximo de operaciones por hora que permitirá la nueva Terminal Sud, que entrará en funcionamiento a finales del próximo año o principios de 2009. La nueva infraestructura hará posible pasar de las 61 maniobras de aeronaves por hora actuales a las 90 operaciones. Según fuentes de Aena, El Prat alcanzará esta cifra alrededor de 2015.

Desde el ente público, gestor de los aeropuertos españoles, remarcan que “el incremento de slots (permisos de despegue y aterrizaje) será progresivo”. Con la nueva terminal, estos permisos aumentarán un 75%. Hace dos años el número de operaciones en el aeródromo barcelonés era de 56; en la temporada de invierno se han alcanzado las 61 maniobras y en la temporada de verano se operarán 62 movimientos por hora. En 2006, se registraron 327.636 operaciones en Barcelona, un 6,4% más que el año anterior.

Sin embargo, este aumento de operaciones se ve frenado por la congestión de las actuales terminales de El Prat.

Las aerolíneas condicionan sus planes a la política de expansión de 'slots' de Aena

Algunas aerolíneas, como las agrupadas en la alianza Star Alliance –de la que forman parte Spanair y Lufthansa, entre otras–, señalaban recientemente que la implementación de Barcelona como un hub (centro de conexión de vuelos) dependerá de los planes de expansión de slots de Aena. El ente asegura que se producirá un “crecimiento sostenido” cuando entre en funcionamiento la T-Sud.

La Terminal Sud permitirá pasar de los treinta millones de pasajeros del año pasado a los 55 millones. La terminal ocupará 525.000 metros cuadrados, superficie que multiplica por cuatro el espacio de las tres terminales actuales. El nuevo espacio atraerá el 60% del tráfico.

Pero, ¿qué sucederá cuando El Prat toque techo en 2015? Con este horizonte, podría replantearse la necesi-



La T-Sud entrará en funcionamiento a finales de 2008 o en 2009./E. Ramón

Récord de vuelos programados

El Aeropuerto del Prat vivió ayer la jornada más intensa de la operación retorno de Semana Santa, con un total de 1.102 vuelos programados, la cifra más alta de la historia del Aeropuerto de Barcelona. La operación retorno proseguirá a lo largo de hoy, con 1.052 vuelos previstos en El Prat, informa *Europa Press*. Durante toda la mañana de ayer, la instalación registró una actividad intensa con una gran afluencia de usuarios, aunque los vuelos operaron con puntualidad y no se registraron incidencias. La mayoría de los pasajeros que aterrizaron en El Prat fueron catalanes que regresaron de sus vacaciones. Entre los principales destinos elegidos por los catalanes esta Semana Santa destacan Madrid, Sevilla, Islas Canarias e Islas Baleares, y, fuera de España, Ámsterdam, Londres y París.

La Cámara y la patronal Fomento del Trabajo pidieron que en 2008 se realizara un nuevo Plan Director para

estudiar la cuarta pista. La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ya dejó hace un año la puerta abierta a cualquier posibilidad de ampliación, aunque advirtió que la opción no se trataría hasta 2008 (año electoral). Los partidos políticos catalanes se muestran abiertos a la construcción de una cuarta pista, pero apelan a la prudencia. Sólo el PP ha puesto sobre la mesa la necesidad de abordar el tema. Los técnicos remarcan que no se puede abrir el debate sin tener en cuenta los aspectos técnicos.

Aena señala que hablar ahora de una cuarta pista en El Prat es “adelantarse en el tiempo”

Desde Aena, que llegó a valorar positivamente la posibilidad de construir una cuarta pista ganada al mar, señalan que “en estos momentos no es una necesidad y que no existe debate sobre la cuestión”. “Es adelantarse en el tiempo”, dicen. El actual Plan Director, aprobado en 1999, se empezó a discutir en 1991.

La actual manera de operar las pistas de El Prat, acordada por la Comisión de Seguridad Medioambiental –que reúne a la Administración central, autonómica y local–, hace que las tres pistas no funcionen independientemente, cuestión que limita la operatividad de las mismas. Mientras las aeronaves despegan por la tercera pista, los aterrizajes se efectúan por la principal y, de noche, por la pista cruzada.