



DIÀLEGS

CINQ MAE MMS OI REN
Cnò e

Aeroport sí, aeroport no. Tot indica que serà que no. Però la polèmica sobre el Prat no ha acabat encara. Francesc Robusté i Pere Suau, dos prestigiosos acadèmics en el seu àmbit, analitzen quines alternatives hi ha i si queda marge per a la negociació.

La inversió d'Aena estava justificada amb un sector en crisi i les incògnites energètiques?

PERE SUAU.—Hi ha una falta de visibilitat a llarg termini. La sensació és que el trànsit està tornant a uns nivells d'estacionalitat més alts, amb més trànsit a l'estiu que a l'hivern. Els viatges de negocis estan tornant de manera més lenta, ja que les videoconferències s'han quedat. Però diria que les previsions de trànsit d'Aena, que apunten a una recuperació en el període 2025-2026 estan alineades amb el sector.

FRANCESC ROBUSTÉ.—L'any 2018 i 2019 estàvem molt tensats, tant en el camp de vol com a les terminals, i l'any 2019 l'aeroport de Barcelona va tenir gairebé 52,7 milions de passatgers. I la capacitat a les terminals era de 55 amb una taxa de creixement interanual d'un 5%. A aquest ritme, al novembre del 2020 hauríem arribat al límit de capacitat sense pandèmia. Quan recuperem el trànsit del 2019, pels volts del 2024 o el 2025, en onze mesos estarem al límit...

D'aquí la necessitat d'ampliar la pista...

F.R.—Es va encarregar un informe sobre l'ampliació que va fer Eurocontrol. Va donar unes recomanacions i cap no era ampliar la pista. Està justificada aquesta inversió? Al final els condicionants poden ser la Ricarda o l'afectació de so. Aquestes avaluacions són complexes i no s'han tingut en compte les diferents alternatives.

S'ha posat massa el focus a la Ricarda?

P.S.—El gestor aeroportuari només ha donat una opció possible, però n'hi ha d'altres que també ens poden portar a un altre interrogant, com optimitzar les pistes, tot i que generariem més soroll sobre determinades comunitats al voltant de l'aeroport. La solució bona és que aquesta és acceptada per tothom i que dona resposta al context en què ens trobem, no necessàriament la millor des del punt de vista tècnic.

En els grups de treball no s'han arribat a posar sobre la taula aquestes altres propostes. Per què no ha estat així?

F.R.—En realitat Aena planteja quatre alternatives: mantenir l'estatu quo; construir una nova pista d'aterratge al mar, que de seguida es rebutja per cost i per impacte ambiental; un canvi de configuració de les operacions i allargar la tercera pista, aquests 500 metres sobre la Ricarda. Aquesta última opció descarta l'anterior, per la generació de so-

Francesc Robusté

Catedràtic de Transport UPC



El 2026, sense intervenció, es corre el risc d'arribar al límit de capacitat"



És possible mitigar el soroll i canviar l'operativitat de les pistes"



A Aena li correspon fer un altre pas; enrocar-se no té sentit"



Pere Suau, de la UOC, i Francesc Robusté, de la UPC, cara a cara als diàlegs de *La Vanguardia*

“Cal pensar a reformar i ampliar l'antiga T2”

éuR se cna é t

roll sobre Castelldefels, Gavà i el Prat. Joan Rojas, un enginyer aeronàutic, va fer al juliol un estudi sobre el canvi d'operativa, perquè cada una de les pistes pot rebre aterratges i fer enlairaments de manera independent. El problema és que la pista interior fa més soroll. Però els càlculs demostren que els veïns de Gavà Mar estarien, en qualsevol cas,

sota la corba sònica dels 65 decibels i els de la platja de Castelldefels sota la dels 60 decibels, els mateixos que fa una conversa. Parlem de l'ordre de 4.400 residents, però Heathrow, per exemple, té 660.000 afectats per aquests nivells de soroll. Sí que seria necessari un paquet de mesures per disminuir el soroll, a càrrec d'Aena.

P.S.—Quan mirem els estudis sobre l'impacte del soroll el que veiem és que les molèsties que tenen els ciutadans afectats depenen, en una tercera part, de la dosi objectiva de decibels que reben. Però dues terceres parts d'aquestes molèsties depenen de la relació que hi hagi amb el gestor. Hi ha un element clau, que és el tenir un canal de comu-

nicació obert amb el ciutadà. Perquè si aquest canal no està obert, la molèstia es canalitza per altres vies: manifestacions, denúncies... En el cas de la relació entre Aena i els ciutadans, sobretot de Gavà, hi ha hagut denúncies penals. Així que Aena encara ha de fer un pas, saltar al segle XXI i convertir-se en un operador que tingui un paper que vagi més enllà de gestionar l'aeroport i portar passatgers i proveir un impacte econòmic.

F.R.—És obvi. Al segle XXI, aquestes solucions simples a nous problemes complexos estan una mica *demodés*. Sobre el soroll a l'aeroport de Barcelona, Aena només ha aplicat una mesura, que és limitar la capacitat del camp de vol. Hi ha moltes més coses que es poden fer. Entre les quals, posar barreres acústiques i aïllaments als veïns com ho fan les discoteques. També es pot jugar amb la política tarifària, restriccions, horaris, adquisició de terrenys, seqüenciament d'aeronaus...

Pot sobreviure el Prat sense ser un hub intercontinental?

P.S.—Cal puntualitzar una qüestió. Se'ns ha plantejat que aques-



ncàd C Et Càt Cc

ta ampliació és igual a tenir un *hub*. Però qui construeix els *hubs* són les companyies aèries. L'aeroport de Barcelona ha estat fins al 2019 un dels aeroports europeus on el creixement de vols intercontinentals directes era més important sense tenir una aerolínia *hub*. El 2019 eren 45 destinacions que se sustentaven amb demanda local. Sense tenir un *hub* l'aeroport de Barcelona havia demostrat que era capaç de sostenir vols intercontinentals, els que necessitava l'economia catalana. A data d'avui no tenim una companyia aèria que vulgui muntar un *hub* a Barcelona. No perquè el mercat sigui potent, no perquè la infraestructura no pogués mantenir-lo, sinó perquè avui la tendència de les aerolínies és reduir aquests centres de distribució. Els 500 metres de la Ricarda tampoc no garanteixen un *hub*.

F.R.—Germà Bel deia, fa uns dies, que la pregunta no és “to be hub or not to be”. Al Prat la pista mar és de 2.660 metres, però les noves aeronaus Boeing 757 només necessiten 2.800 metres de pista. O sigui, que el que tenim és suficient... a tot estirar ens falten

“Com més temps passi, més difícil és que es toqui la Ricarda”

z c m á - a - u á S r é

uns 140 metres, no són 500. I també es podria allargar, en part, cap al Remolar sense entrar tant a la Ricarda. Això és el que hauríem de dir als empresaris.

Què es pot fer aquests cinc anys?

F.R.—Ens donen una ajuda per consensuar el futur. Per exemple, dels 1.700 milions d'euros, més de 1.000 eren per a una nova

terminal satèl·lit. No només l'edifici, sinó l'enllaç per mitjà d'un tren automàtic. Això té sentit si operem les pistes de forma independent, però, si no és així, potser el que cal fer és reformar i ampliar l'antiga T2.

P.S.—Si mirem altres casos, veiem que, per exemple, al Regne Unit es va organitzar una comissió independent que va tenir

Pere Suau-Sánchez
Professor Economia
i Empresa UOC



“
Les taules tècniques sobre l'aeroport han acabat defensant interessos polítics”

“
Si Aena planteja un debat poc abans que s'acabi el termini, no hi ha temps per debatre”

“
Ampliar la pista 500 metres tampoc no garanteix que el Prat sigui un 'hub'”

blic s'ha resolt aquí en només dos mesos. L'actual situació es va plantejar al maig i a l'agost ja havíem de tenir la solució. Si tu plantejges el debat públic a pocs mesos que acabi el termini, és molt difícil que hi hagi un debat.

Quins han estat els errors?

P.S.—En el procés cal incloure-hi tots els actors econòmics, socials i ciutadans. Al Regne Unit, per exemple, qualsevol ciutadà individual podia enviar el seu comentari. I a Holanda també l'aerolínia principal està representada. A més és necessari formar aquestes taules de decisió d'una manera que sigui despolititzada. En canvi, aquí a Catalunya la taula tècnica s'ha reunit tres vegades. Hi havia representants d'Aena, dels ministeris, dels municipis i de la Generalitat, que reproduïen una determinada estructura administrativa i política. En no haver-hi actors externs o tècnics independents, la discussió política es traslladava a un nivell més baix, perquè aquests tècnics han estat defensant els interessos de cada actor administratiu polític. Finalment, hem après el que passa amb la batalla mediàtica. En l'acord de principis d'agost entre la Generalitat i el Govern espanyol apareixen dues notes de premsa en lloc d'una. El contingut no era exactament el mateix. Això demostra que el que es vol és orientar el discurs i acaba generant una desconfiança molt important. En un món complex les solucions no són senzilles. Però aquesta manera de fer crea solucions extremes, que no solen tenir èxit.

Es poden desbloquejar les negociacions?

F.R.—Vull pensar que acabarem com a amics. Jo crec que el més intel·ligent seria un acostament per part d'Aena. Hauria de liderar l'obertura d'un grup de treball amb les institucions, òbviament amb els ajuntaments afectats, amb alguns experts independents o de la universitat. Enrocar-se no té gaire sentit.

O sigui, que l'actual statu quo no durarà.

F.R.—Barcelona és el sisè aeroport d'Europa. Jo crec que, si no canviem la segregació de pistes d'operacions, la T2 ha de ser la terminal del futur. Amb això assoliríem 70 milions i, estirant una mica, podríem fins i tot arribar als 80. A més, sempre es pot descongestionar el trànsit cap a Girona o Reus, o utilitzar el tren quan hi hagi un recorregut de dues hores i mitja, com a màxim, amb diverses freqüències al dia. Però és necessària alguna intervenció als edificis o en l'operativitat de les pistes, que no suposaran tocar ni un mil·límetre de la Ricarda.

P.S.—L'aeroport de Barcelona no es quedarà així per sempre. Com més temps passi, més difícil serà que l'opció d'afectar la Ricarda pugui dur-se a terme, perquè l'oposició, des d'un punt de vista social, serà més gran. Les noves generacions tenen una sensibilitat més gran pel que fa al medi ambient. Aena n'és conscient, d'això.●

una durada de tres anys. Als Països Baixos, per al cas d'Amsterdam es va crear una taula que es va reunir per primera vegada el 2008 i va anar consensuant acords fins al 2015. En el cas que ens ocupa, Aena ha explicat que ha mantingut al voltant de 60 reunions des del 2019, però han estat a porta tancada. Més enllà d'aquestes trobades, el debat pú-



MACROBOTELLOT DESCONTROLAT A BELLATERRA

Robatoris, destrosses i una violació en una reunió de milers de joves al campus de la UAB

Milers de joves van prendre per assalt el campus de la UAB a Bellaterra la nit de divendres a dissabte. VIURE / P. 1 I 2



“La taula de diàleg és una oportunitat històrica per a una generació”

POLÍTICA / P. 18 I 19

i Pè éta t n pmutPa
Aragonès davant Junts:
“Prou, fins aquí hem arribat”

POLÍTICA / P. 16 I 17



“A Espanya fa falta més diàleg, més ponts i més reconciliació”

POLÍTICA / P. 24 I 25

t n 0525P Òt ntl éa OPs t l 2P5i 25Pt l

El fre a l'ampliació del Prat redueix la inversió a 250 milions

L'aeroport de Barcelona rebrà els pròxims cinc anys un 29% menys del que havia previst Aena

ECONOMIA / P. 66 I EDITORIAL

t l 250èòt ns 5D
Un impacte possible de 97.000 milions

ECONOMIA / P. 67

DIÀLEGS

“ Si no hi ha ampliació, caldrà pensar a reformar i ampliar l'antiga T2”

ubR se n caé z
EV nf RU (of mpP6s Ti r Pæ ER



Pere Suau-Sánchez i Francesc Robusté. ECONOMIA / P. 68 I 69

“ Com més temps passi, més difícil és que es pugui tocar la Ricarda”

hsbs áaoa-áSR Psé
R InTTr Pf t or sr O(Væ' ER

DINERS

L'amenaça de la morositat

Diners

MAGAZINE

Rami Malek: un malvat amb classe



vè 2bPés 5aútP l snqtPs atal
ns qPt vè 2bPés

Aal
t s 15s 44 i s A1 56r

p Ps 2è
H+ (RI DLH L

