

**PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO
DE BARCELONA-EL PRAT.**

ESTUDIO TÉCNICO AERONÁUTICO.

1.- OBJETO DEL ESTUDIO.

Este estudio tiene por objeto analizar, desde un punto de vista técnico aeronáutico, la necesidad de ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat pretendida por su Gestor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

A la vista de la documentación facilitada por la propia AENA en círculos empresariales, institucionales (Generalitat de Catalunya, Ayuntamientos) y medios de comunicación, se analizarán las razones que AENA plantea para justificar tal ampliación y si estas son o no necesarias y realistas desde un punto de vista aeronáutico.

2.- INTRODUCCIÓN.

La propuesta de Documento de Regulación Aeroportuaria para los ejercicios 2022-2026 ("DORA II") de AENA prevé inversiones para el Aeropuerto de Barcelona-El Prat que incluyen, entre otras, la construcción de una nueva Terminal Satélite de pasajeros y el alargamiento en 500 metros, en dirección este, de la pista 07R/25L (conocida popularmente como la tercera pista).

El alargamiento de la pista 07R/25L supondría la **práctica desaparición de la Laguna de La Ricarda, parte de la zona ZEPA del Delta del Llobregat y de la Red Natura 2000**. No es objeto de este estudio valorar los aspectos medio ambientales que tal proyecto supone, únicamente los aeronáuticos.

AENA, consciente de las dificultades que la alta protección medio ambiental de la zona ZEPA supone para el desarrollo de su proyecto, ha construido un relato justificativo que pretende crear la opinión en la ciudadanía de que no alargar la tercera pista supondrá la pérdida del total de las inversiones previstas por AENA para el aeropuerto (estimadas en 1.700 M €), la saturación del Aeropuerto de Barcelona y la pérdida de su condición de Hub.

Así mismo, ha creado un clima de opinión en el que, caso de no aceptarse el alargamiento de la tercera pista, la única opción posible para el Aeropuerto sería operar sus pistas paralelas de modo independiente, lo cual tendría un impacto acústico devastador sobre las poblaciones próximas al aeropuerto (El Prat de Llobregat, Sant Boi, Viladecans, Gavá, Castelldefels, Begues).

En este estudio se detallarán las razones que AENA alega para justificar el alargamiento de la tercera pista y se analizará si son realmente necesarias y justificadas desde un punto de vista exclusivamente técnico aeronáutico.

3.- SITUACION ACTUAL (SEPTIEMBRE 2021).

La pandemia producida por el COVID 19 ha tenido efectos devastadores sobre el turismo y el sector aeronáutico en general. El año 2020 ha supuesto para el Aeropuerto de Barcelona-El Prat una caída de pasajeros del 75,8 % y de operaciones del 64,4 %.

(https://wwwssl.aena.es/csee/ccurl/967/784/Estadisticas_provisionales_2020.pdf).

En el año 2019, último año completo antes de la pandemia, el Aeropuerto de Barcelona-El Prat tuvo un total de 52.688.455 pasajeros y 344.563 operaciones.

(https://wwwssl.aena.es/csee/ccurl/174/519/00.Definitivo_2019.pdf).

La capacidad máxima de un aeropuerto viene determinada por varios factores de tipo aeronáutico como son la capacidad de pistas, la longitud de las mismas y su disposición geográfica y distancia entre ellas, la capacidad de las terminales de pasajeros etc. En este apartado analizaremos aquellas que tienen relevancia para el caso particular del Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

A.- CAPACIDAD DE LAS PISTAS.

La capacidad declarada actual del Aeropuerto de Barcelona-El Prat es de 78 operaciones/hora (38 aterrizajes+40 despegues). Considerando únicamente el horario oficial diurno de operación del aeropuerto (07.00 a 23.00 hora local - LT), resulta una capacidad máxima diurna de:

78 operaciones máximas/hora x 16 horas = 1.248 operaciones máximas en horario diurno.

En horario nocturno, de 23.00 a 07.00 LT no existe ningún tipo de restricción a las operaciones, siendo la capacidad de 48 operaciones/hora. Ello implica 384 operaciones máximas adicionales al día en horario nocturno, lo que eleva la capacidad máxima diaria a 1.632 operaciones/día.

Por motivos prácticos y siendo restrictivos - en contra de nuestros intereses-, vamos a tener en cuenta únicamente la capacidad en horario diurno.

1.248 operaciones máximas en horario diurno x 365 días/año = **455.520** operaciones máximas diurnas al año.

Sobre este máximo de 455.520 operaciones diurnas/año, las 344.563 operaciones que hubo en el año 2.019 (incluidas aquellas que se produjeron en horario nocturno) suponen un **75,64 %**.

Existen planes para incrementar la capacidad de pistas desde las actuales 78 operaciones/hora hasta 90 operaciones/hora. **Para ello será necesario aplicar diferentes procedimientos de control de tráfico aéreo avanzados.**

Algunos de estos procedimientos ya se han implementado recientemente (reducción de la mínima radar de aproximación de 3 a 2,5 millas náuticas), si bien su efecto en el incremento real de capacidad no se ha podido cuantificar ni verificar apropiadamente dada la drástica reducción de tráfico causada por la pandemia y por ello AENA no ha elevado aún la capacidad de 78 operaciones/hora. Otros procedimientos de control de tráfico aéreo avanzados como la reducción de mínimas de separación en aproximación por estela turbulenta, optimización de trayectorias de despegue (SID,s), así como obras que permitan una mayor eficacia

en el lado tierra del aeropuerto (mejoras de las salidas rápidas de pista, nuevos apartaderos de despegue etc) están aún pendientes de implantación.

Con la implantación de estos procedimientos y la realización de las obras necesarias en el aeropuerto es perfectamente posible alcanzar las 90 operaciones/hora con el actual modo de operación de pistas segregadas.

A continuación, procederemos a recalcular la capacidad máxima anual con 90 ops/hora:

90 operaciones máximas/hora x 16 horas x 365 días = **525.600** operaciones máximas diurnas al año.

Sobre este máximo de 525.600 operaciones diurnas/año, las 344.563 operaciones que hubo en el año 2.019 (incluidas aquellas que se produjeron en horario nocturno) suponen un **65,56 %**.

Así pues, **el Aeropuerto de Barcelona dispone de entre un 25 % y un 35 % de capacidad de pistas disponible y no utilizada.**

No parece que la capacidad de pistas sea actualmente un factor limitante del futuro desarrollo del aeropuerto.

Estos datos permiten afirmar que **las pistas del Aeropuerto de Barcelona-El Prat están aún lejos de su saturación**, en especial si se le compara con otros hubs europeos como Heathrow, Paris CDG, Schipol, Frankfurt etc.

B.- LONGITUD DE LAS PISTAS.

El Aeropuerto de Barcelona dispone actualmente de 3 pistas. Dos pistas paralelas 07/25 L/R de 3.350 y 2.660 metros de longitud y una pista cruzada 02/20 que se utiliza en horario nocturno. Las pistas paralelas se usan en horario diurno, utilizándose la pista larga para aterrizajes y la corta para despegues. (https://ext.eurocontrol.int/airport_corner_public/LEBL)

Esta configuración de pistas, implantada por motivos medio ambientales (minimización del ruido y contaminación química para la población que habita en el entorno aeroportuario) hace que, en ocasiones, los aviones pesados (de largo recorrido o intercontinentales) no puedan despegar por la pista corta debido a su peso, necesitando hacerlo por la pista larga que se usa para aterrizajes.

Esto implica, según AENA, una ligera pérdida de capacidad del aeropuerto en aterrizajes. Lo cierto es que al haber más de un 25% de capacidad disponible no utilizada no se produce tal pérdida de capacidad, sino retrasos en la operación que, en condiciones normales, son prácticamente insignificantes.

AENA cifra en un 6 % el número de operaciones de tráfico pesados que operaron en 2019. Lógicamente, de ese 6 %, un 3 % corresponde a aterrizajes y otro 3 % a despegues.

Es decir, de las 344.563 operaciones que hubo en el año 2.019, se estima que unas 10.337 operaciones corresponden a tráfico pesados o intercontinentales susceptibles de necesitar el despegue por la pista larga en vez de por la corta que es la preferente.

Sin embargo, la mayoría de aviones pesados son capaces de despegar por la pista corta, especialmente en primavera e invierno.

Los datos reales del año 2.019 facilitados por el Aeropuerto de Barcelona revelan que **solo 2.334 aeronaves pesadas necesitaron despegar finalmente por la pista larga en 2019 (media de 6,4 diarias), lo que supone un 0,68 % sobre el total de operaciones anuales.**

Por otro lado, **AENA ha declarado públicamente que, si se alarga la tercera pista y con ello deja de haber despegues por dicha pista, se pueden alcanzar las 90 operaciones/hora en modo de operación segregado.** Tal es así que se compromete, vía nuevo Plan Director, a mantener el actual modo de operación segregado, descartando por tanto la implantación del modo de operación independiente.

Con estos datos podemos concluir que:

- Dada la capacidad que el aeropuerto tiene aún disponible y no utilizada (25-35 %), **AENA no puede hablar de pérdida de capacidad derivada de la utilización de la pista larga 07L/25R por parte de las aeronaves pesadas que no pueden utilizar la pista corta 07R/25L preferente para despegar.**
- **El número de aeronaves pesadas que precisan la pista larga 07L/25R para despegar es insignificante (0,68 % del total de operaciones del Aeropuerto de Barcelona en 2.019).**
- **El 78 % de las aeronaves pesadas pueden despegar por la pista corta** sin mayores problemas. Solamente 1 de cada 5 necesitan hacerlo por la pista larga.
- Como viene sucediendo desde hace años, las futuras mejoras tecnológicas en las aeronaves (motorización, diseño de alas etc) harán que cada vez sea menor la distancia necesaria para el despegue de aeronaves pesadas, por lo que es altamente probable que el porcentaje de aeronaves pesadas que precisen de la pista larga para despegar se vaya reduciendo paulatinamente a medio plazo.

C.- MODO DE OPERACIÓN DE LAS PISTAS.

El Aeropuerto de Barcelona-El Prat cuenta con dos pistas paralelas con una distancia entre las mismas que permite tanto operaciones paralelas independientes (mixtas) como operaciones paralelas segregadas, tal y como se definen en el Documento 9643 de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) "Manual sobre operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos paralelas o casi paralelas (SOIR)".

En el año 2006 y en cumplimiento de la normativa medio ambiental, 7 municipios del entorno aeroportuario forzaron a AENA a cambiar el modo de operación inicialmente previsto por el Gestor aeroportuario (segregadas) por otro con un impacto acústico mucho menor (segregadas semi-mixtas), que además demostró proporcionar una capacidad de pistas ligeramente superior. Este es el modo de operación vigente en la actualidad en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

Estos municipios han intentado desde entonces que AENA se comprometiera a no implantar el modo de operación independiente (mixtas), sin obtener ninguna respuesta hasta la fecha. Este modo de operación es el más lesivo de todos los posibles, con diferencia, en términos de contaminación química y acústica sobre la población que reside en el entorno aeroportuario.

D.- CAPACIDAD DE LAS TERMINALES DE PASAJEROS.

De nada sirve tener pistas capaces de soportar 90 operaciones por hora si luego las terminales de pasajeros no son capaces de atender ese volumen de pasajeros/hora y se generan problemas tales como largas esperas para recoger las maletas, insuficientes mostradores de facturación o largas colas en los controles de pasaportes o seguridad etc.

Así pues, los aeropuertos deben tener unas terminales capaces de absorber picos de pasajeros acordes con la capacidad máxima de pistas de vuelo. El Aeropuerto de Barcelona-El Prat dispone actualmente de 2 terminales de pasajeros, con una capacidad declarada de 55 millones de pasajeros/año.

La terminal T1 tiene una capacidad de 33 M de pasajeros/año y la T2 de 22 M de pasajeros/año. (https://ext.eurocontrol.int/airport_corner_public/LEBL).

AENA ha anunciado su proyecto de construcción de una Terminal Satélite en medio de las dos pistas paralelas, al este de la T1. AENA no ha publicado hasta la fecha ningún documento oficial sobre el proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona, pero por declaraciones a los medios de comunicación y actores institucionales, se sabe que esta nueva terminal tendrá capacidad para 15 M de pasajeros, lo que elevará la capacidad total del Aeropuerto de Barcelona a 70 M de pasajeros/año.

En el año 2019, el último año antes de la pandemia, el Aeropuerto de Barcelona tuvo un total de 52.688.455 pasajeros, es decir, estaba al 95,8 % de su capacidad máxima.

Parece razonable concluir que el aeropuerto se halla muy próximo a su nivel máximo de capacidad de pasajeros anuales y que **es necesaria y urgente la ampliación de la capacidad de las Terminales de pasajeros.**

4.- EL PROYECTO DE AENA PARA LA AMPLIACION DEL AEROPUERTO DE BARCELONA-EL PRAT.

Todos los detalles acerca del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat que se conocen proceden de presentaciones en actos institucionales y declaraciones a los medios de comunicación. **No existe, a fecha de hoy, ningún documento oficial de AENA o el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el que se exponga tal proyecto.**

A través de esta información, se sabe que con el proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona, AENA pretende ejecutar las siguientes actuaciones inversoras para el periodo 2022-2026:

- Reconfiguración de la Terminal de pasajeros T1.
- Nueva Terminal Satélite de pasajeros.
- Conexión entre Terminales
- Nuevo aparcamiento en la T1.
- "Mejoras en el campo de vuelo", mediante el alargamiento de la pista 07R/25L (conocida popularmente como la tercera pista) 500 metros hacia el este.

Las actuaciones más relevantes del proyecto de ampliación son la **construcción de la nueva Terminal Satélite de pasajeros y el alargamiento de la tercera pista**.

La actuación más controvertida es, sin duda, el alargamiento de la tercera pista, pues supondría la **práctica desaparición de la Laguna de La Ricarda, parte de la zona ZEPA del Delta del Llobregat y de la Red Natura 2000**.

AENA, consciente de las dificultades que la alta protección medio ambiental de la zona ZEPA supone para el desarrollo de su proyecto, ha construido un relato justificativo que pretende crear la opinión en la ciudadanía de que **no alargar la tercera pista supondrá la pérdida del total de las inversiones previstas** por AENA para el aeropuerto (estimadas en 1.700 M €), la **saturación del Aeropuerto de Barcelona y la pérdida de su condición de Hub**.

Así mismo, AENA ha creado un clima de opinión en el que, caso de no aceptarse el alargamiento de la tercera pista, la única opción posible para el Aeropuerto sería operar sus pistas paralelas de modo independiente (mixtas), lo cual tendría un impacto devastador en términos de contaminación química y acústica sobre las poblaciones próximas al aeropuerto (El Prat de Llobregat, Sant Boi, Viladecans, Gavá, Castelldefels, Begues etc).

Con este relato, AENA pretende concitar una opinión favorable a su proyecto de todos los actores relevantes: Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Barcelona y otros del entorno aeroportuario afectados (El Prat de Llobregat, Gavá, Castelldefels...), Cámaras de Comercio, Círculos de Empresarios etc. con el objetivo de presentar a Bruselas su proyecto con el total apoyo de las instituciones y del territorio, y la esperanza de que ello redunde en la autorización de las instituciones europeas para alargar la pista y justificar la **desaparición de la Laguna de la Ricarda**. Para ello argumenta el ejemplo de la ampliación del puerto de Rotterdam.

Las razones que AENA alega para acometer este proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona son:

- Si no se alarga la tercera pista el Aeropuerto no puede ser un hub.
- Si no se alarga la tercera pista el Aeropuerto se saturará en breve, ya que la tercera pista es corta y no permite el despegue de vuelos intercontinentales.
- Si no se alarga la tercera pista, no se construirá la Terminal Satélite.
- Si no se alarga la tercera pista, la única opción posible es la implantación del modo de operación independiente (mixtas), mucho más lesivo en términos de contaminación química y acústica para la población que reside en el entorno aeroportuario.

A continuación, se analizará si estas 4 razones que AENA alega para justificar su proyecto de ampliación son necesarias y realistas.

A.- HAY QUE ALARGAR LA TERCERA PISTA PARA SER UN HUB.

Según AENA, si no se alarga la tercera pista el Aeropuerto no puede ser un hub.

Esta afirmación no es cierta.

El Plan Director del Aeropuerto de Barcelona del año 1999 (página 26) ya preveía la conversión de Barcelona en un hub intercontinental una vez finalizaran las obras previstas en el mismo (2009).

La realidad ha venido a confirmar la conversión en hub contemplada en el Plan Director, ya que **en el año 2019 el Aeropuerto de Barcelona-El Prat contaba con 74 rutas intercontinentales a 47 destinos.**

El hecho de que no haya más vuelos intercontinentales a/desde Barcelona no radica en la longitud de sus pistas, ya que al menos una de ellas permite la operación de este tipo de aeronaves y no hay riesgo de saturación a medio plazo, sino en otros factores, como son **la demanda y el hecho de no tener una gran aerolínea con base principal en la ciudad.**

Barcelona y su área de influencia no tienen población suficiente para generar una demanda muy superior de vuelos intercontinentales y convertirse en un gran hub. No obstante, **el Comité de Rutas ha hecho hasta ahora una gran labor en consolidar a Barcelona-El Prat como el 6º hub europeo. Este es el camino que hay que seguir.**

El factor más limitante para que Barcelona se desarrolle como un gran hub es el hecho de no disponer de una gran aerolínea con base central en su aeropuerto. British Airways en Londres-Heathrow, Air France en París CDG, KLM en Amsterdam-Schipol, Turkish Airlines en Estambul, Emirates en Dubai etc son ejemplos de que los principales hubs europeos y mundiales son base de operaciones de una gran aerolínea.

Alargar la tercera pista no hará de por sí que aumente la demanda de vuelos intercontinentales a/desde Barcelona ni hará que una gran aerolínea establezca su base en el aeropuerto.

B.- SI NO SE ALARGA LA PISTA EL AEROPUERTO SE SATURARÁ EN BREVE.

Según AENA, si no se alarga la tercera pista, el Aeropuerto se saturará en breve.

Esta afirmación no es cierta.

Se ha analizado anteriormente (apartado 3.A) la capacidad de pistas del aeropuerto, habiéndose demostrado que, a finales de 2019, último año antes de la pandemia del COVID 19, quedaba aún **entre un 25 y un 35 % de capacidad de pistas disponible y no utilizada.**

Las previsiones de Eurocontrol y de la propia AENA señalan que no se espera recuperar los niveles de tráfico y pasajeros pre-pandemia hasta 2025-2026.

El alargamiento de la tercera pista en 500 metros tampoco va a suponer una ganancia significativa de capacidad para el Aeropuerto de Barcelona.

Como hemos visto en el apartado 3.B, es cierto que algunos despegues de vuelos intercontinentales (el 0,68 % del total de operaciones/año) no pueden hacerlo por la pista corta 07R/25L (tercera pista) y deben por ello utilizar la pista larga 07L/25R.

No obstante, **la supuesta pérdida de capacidad derivada de la longitud de la pista corta 07R/25L se ve ampliamente compensada por la capacidad que el Aeropuerto de Barcelona tiene aún disponible y no utilizada (25-35 %).**

No es cierto, como alega AENA que se produzca una pérdida de capacidad por esta causa. En todo caso se podrían producir mínimas demoras en la operación diaria que pueden ser compensadas convenientemente con una **adecuada gestión de slots de aterrizaje/despegue** (no coincidentes en las mismas franjas horarias, tal y como se hace en los aeropuertos hub más importantes del mundo).

Por otra parte, **es previsible que la mejora de la tecnología permita continuar con la progresiva disminución de la distancia de despegue necesaria para este tipo de vuelos.** Cuando se inauguró la tercera pista en 2004, prácticamente todos los vuelos intercontinentales utilizaban la pista larga. Hoy en día, hasta el Airbus 380 de 600 pasajeros despegue en Barcelona la mayoría de las veces por la pista corta.

Sería un contrasentido alargar la tercera pista para que dentro de 10-15 años ningún vuelo intercontinental necesitara tanta distancia para despegar.

Pero la demostración más palmaria de que el aeropuerto está aún lejos de su saturación de pistas es el hecho de que, **a día de hoy, el Aeropuerto de Barcelona aún no ha alcanzado el máximo de operaciones que tuvo en el año 2007** (352.501), apenas 3 años después de inaugurarse la tercera pista y sin que aún se hubiera inaugurado la actual terminal de pasajeros T1.

Si a nadie la parecía entonces que el aeropuerto se iba a saturar, con una pista recién inaugurada, no parece razonable ni realista que ahora sí.

C.- SI NO SE ALARGA LA TERCERA PISTA, NO SE CONSTRUIRÁ LA TERMINAL SATÉLITE.

AENA argumenta que si no se alarga la tercera pista corre peligro la totalidad de la inversión prevista para el aeropuerto (unos 1.700 M de €), que es un todo o nada.

Esta afirmación no es realista ni creíble.

Hemos visto en el apartado 3.D que las actuales terminales de pasajeros se hallan al 96% de su capacidad máxima de pasajeros anuales y que ello implica que **es necesaria y urgente la ampliación de la capacidad de las Terminales de pasajeros** mediante la construcción de la nueva Terminal Satélite.

No es creíble que AENA o el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana vayan a permitir que el segundo aeropuerto de España y el sexto de Europa se colapse por falta de capacidad de las terminales de pasajeros, sobre todo si se tiene en cuenta que hay entre un 25 y un 35 % de capacidad de pistas disponible no utilizada.

¿Puede el Aeropuerto de Barcelona-El Prat operar con normalidad a medio-largo plazo sin alargar la tercera pista pero con una nueva Terminal Satélite?.

Rotundamente sí. No construir la Terminal Satélite implicaría tener que limitar el crecimiento del Aeropuerto, tanto en pasajeros como en operaciones anuales.

Cuanto más cerca del límite máximo de pasajeros anuales estén las terminales peor será el servicio prestado a los pasajeros (largas esperas para recoger las maletas, insuficientes mostradores de facturación o largas colas en los controles de pasaportes o seguridad etc). Si no queremos que esto suceda, hay que ampliar la capacidad de las terminales mediante la construcción de la Terminal Satélite.

D.- SI NO SE ALARGA LA TERCERA PISTA, LA UNICA OPCION POSIBLE ES EL MODO DE OPERACIÓN INDEPENDIENTE.

Según el Sr. Lucena, Presidente de AENA (La Vanguardia, 28 mayo 2021), si no se alarga la tercera pista, la única opción posible es la implantación del modo de operación independiente (mixtas), mucho más lesivo en términos de contaminación química y acústica para la población que reside en el entorno aeroportuario.

Esta afirmación no es cierta.

El Plan Director de 1999 (pag.26) del Aeropuerto de Barcelona establece que las pistas tendrán la posibilidad de operar de forma independiente. Posibilidad. No obliga a ello.

El único condicionante al modo de operación de pistas utilizable es que sea capaz de proporcionar la capacidad de operaciones/hora para cada escenario temporal, en un futuro más o menos próximo, 90 operaciones/hora, que es el máximo que permite El Plan Director. Por tanto, **si existen 2 modos distintos de operación que garanticen la capacidad máxima establecida, la Declaración de Impacto Ambiental del Aeropuerto de Barcelona obliga a implantar aquella que minimice el impacto acústico sobre la población.**

El vigente modo de operación segregado (semi-mixtas) tiene limitada su capacidad a 78 operaciones/hora, pero con la aplicación de procedimientos de control de tráfico aéreo avanzados (RECAT EU, reducción de mínimas de separación en aproximación, TBS, etc) se pueden alcanzar las 90 operaciones/hora previstas. El ejemplo práctico más claro es Londres-Heathrow, que usa sus pistas en modo segregado y declara 90 operaciones/hora.

El modo de operación independiente (mixtas) permite en teoría alcanzar las 90 operaciones/hora, si bien existen aeropuertos con este modo de operación independiente como Roma-Fiumicino, Oslo o Helsinki que declaran un máximo de 80 operaciones/hora.

A día de hoy, no se conoce ningún estudio de capacidad del Aeropuerto de Barcelona operando en modo independiente, por lo que las declaraciones de AENA afirmando que alcanzará las 90 operaciones/hora son una mera especulación sin base que lo sustente.

AENA reconoce que si se alarga la tercera pista se pueden alcanzar las 90 operaciones/hora en modo segregado puro (sin despegues por la pista larga). Actualmente el aeropuerto opera en modo segregado-semimixto (con despegues por la pista larga). Teniendo en cuenta que únicamente el 0,68 % del total de operaciones anuales precisa despegar por la pista larga y que se dispondría de un 35% de capacidad disponible no utilizada sobre el tráfico de 2019, no es creíble que sea necesario implantar el modo de operación independiente.

Amenazar con la implantación de un modo de operación independiente, que es mucho más lesivo por la contaminación química y acústica sobre la población, no es justificación para pretender alargar la tercera pista, sobre todo cuando la experiencia en otros aeropuertos desmiente que sea la única opción.

5.- CONCLUSIONES.

- * No es necesario alargar la tercera pista para ser un hub. El Aeropuerto de Barcelona-El Prat ya es un hub, como demuestra el hecho de tener 74 rutas intercontinentales a 47 destinos en 2019.
 - * Para seguir creciendo como hub hay que aumentar la demanda (Comité de Rutas). Alargar la tercera pista no va a hacer que haya más demanda.
 - * Sin una gran aerolínea que establezca su base en Barcelona no es posible competir con otros hubs (Heathrow, Paris CDG, Schipol, Dubai, Estambul).
 - * El Aeropuerto de Barcelona no se saturará si no se alarga la tercera pista. Antes de la pandemia del COVID-19 disponía de entre un 25 y un 35 % de capacidad de pistas disponible y no utilizada.
 - * En tanto en cuanto el número de aviones intercontinentales que necesitan la pista larga para despegar (0,68 % del total de operaciones anuales en 2019) no aumente muy significativamente, la pérdida de capacidad derivada se ve compensada con creces con el 25-35 % de capacidad de pistas disponible no utilizada.
 - * Es previsible que la mejora de la tecnología permita continuar con la progresiva disminución de la distancia de despegue necesaria para este tipo de vuelos.
- Sería un contrasentido alargar la tercera pista para que dentro de 10-15 años ningún vuelo intercontinental necesitara tanta distancia para despegar.
- * Es necesaria y urgente la ampliación de la capacidad de las Terminales de pasajeros mediante la construcción de la nueva Terminal Satélite, pues las actuales están al 96% de su capacidad máxima.
 - * No construir la Terminal Satélite implicaría tener que limitar el crecimiento del Aeropuerto, tanto en pasajeros como en operaciones anuales.
 - * No es creíble que no se vaya a construir la Terminal Satélite si no se alarga la tercera pista. AENA no puede permitirse que el Aeropuerto de Barcelona se colapse por falta de capacidad de las terminales de pasajeros, sobre todo si se tiene en cuenta que hay entre un 25 y un 35 % de capacidad de pistas disponible no utilizada.

* No es cierto que, si no se alarga la tercera pista, la única opción posible sea la implantación del modo de operación independiente (mixtas), mucho más lesivo en términos de contaminación química y acústica para la población que reside en el entorno aeroportuario que el actual modo de operación de pistas segregadas (semi-mixtas).

Ambos modos de operación pueden alcanzar las 90 operaciones/hora máximas previstas en el Plan Director.

La Declaración de Impacto Ambiental del Aeropuerto de Barcelona establece que, si existen 2 modos distintos de operación de pistas que garanticen la capacidad máxima de 90 operaciones/hora, AENA está obligada a implantar aquella que minimice el impacto acústico sobre la población, esto es el modo de operación de pistas segregadas actual.

* A día de hoy, no se conoce ningún estudio de capacidad del Aeropuerto de Barcelona operando en modo independiente, por lo que las declaraciones de AENA afirmando que alcanzará las 90 operaciones/hora son una mera especulación sin base que lo sustente.

La experiencia en otros aeropuertos europeos demuestra que, en la mayoría de los casos, se alcanza una capacidad de 80 ops/hora.