

Aeroport del Prat: aterra com puguis

La reforma Bofill de l'aeroport del Prat, a més de ser insuficient per a la Barcelona del 2000, ocasiona greus molèsties de visibilitat i aparcament.

Hi ha dues imatges d'una ciutat que el viatger no sol oblidar. Són, evidentment, la primera i l'última que rep. En el cas de Barcelona, consegüentment, més de 8 milions de passatgers anuals corren el risc d'associar la ciutat dels Jocs a l'aeroport del Prat. I la xifra es dispara a ritme

d'un 20% anual, anunciant 12 milions de passatgers l'any 1992, els suficients per a deixar obsoleta l'actual reforma de l'aeroport.

En les últimes setmanes, la saturació de l'aparcament privat de l'aeroport i la manca de visibilitat de la torre de control s'han

afegit a les molèsties originades per l'actual reforma de l'aeroport i a les pròpies d'un espai aeri col·lapsat. Una visita al Prat aquests dies és prou significativa per a preveure un estiu càrdic, que batrà els rècords d'edicions anteriors, per molt espectaculars que fossin.



La xifra de 12 milions de passatgers anuals pot ser superada a partir del 1995.

Les obres de reforma han convertit l'aparcament privat de l'aeroport en l'únic espai utilitzable per al viatger. Amb un *petit* inconvenient: és molt difícil trobar-hi plaça lliure. Els maldecaps que origina per a l'usuari regular de les instal·lacions, prou castigat per les inconveniències del pont aeri, han reobert un estat de pessimisme en els soferts clients aeris, que últimament semblaven més resignats davant les expectatives olímpiques de la reforma Bofill.

Segons l'última versió del nou director de l'aeroport, el tema de l'aparcament pot anar per a llarg, perquè l'empresa concessionària, SAVE, està pendent d'una sentència a València per unes presumptes irregularitats, i això impedeix intervenir sobre el servei que donen o eliminar-los la concessió.

DESCONTROL DE TORRE

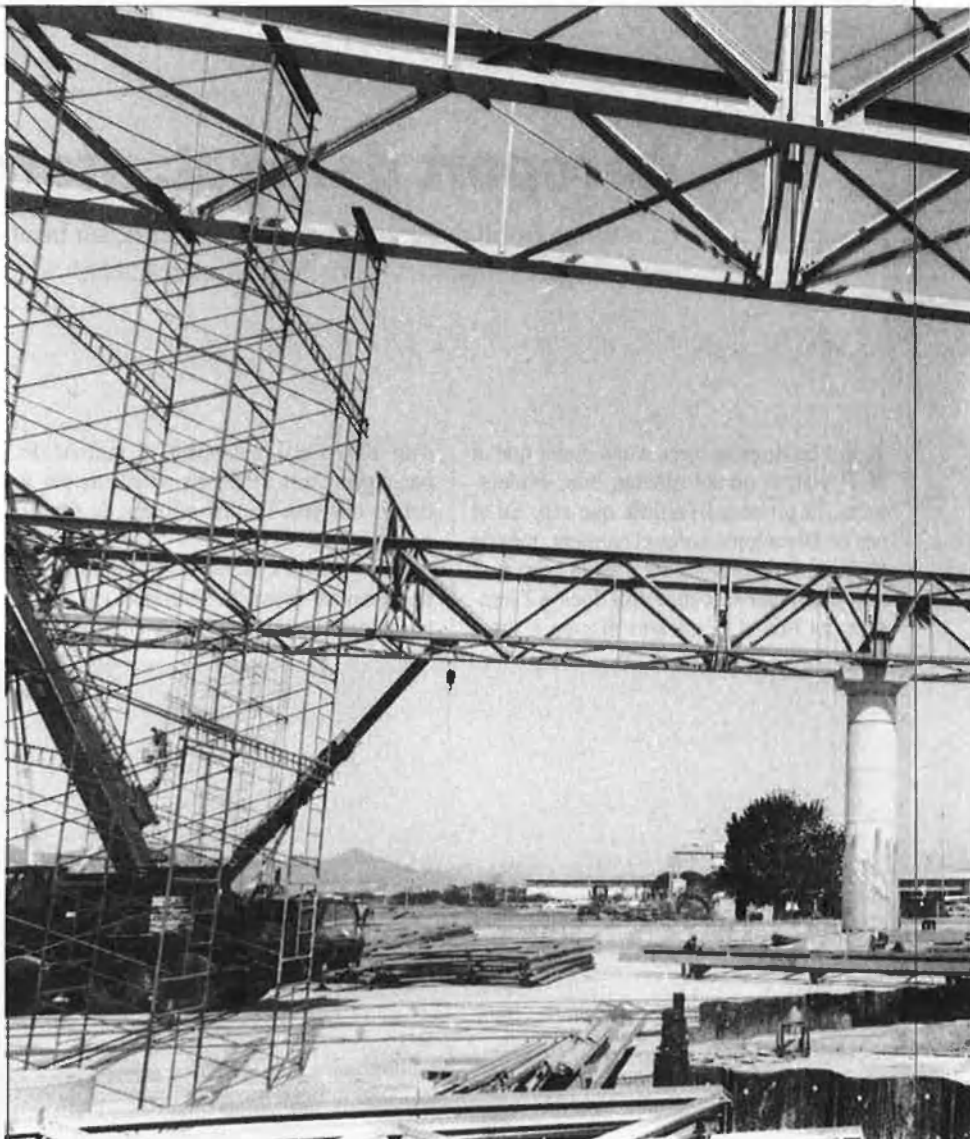
Ricard Bofill, l'arquitecte responsable de les obres de reforma, calculades en prop de 20.000 milions de pessetes, rebrà una nova consulta de l'ens Aeropuertos Nacionales, responsable dels aeroports de l'estat. Haurà d'assessorar en la configuració de la nova torre de control que es farà al Prat, com a resposta a dos anys de reivindicacions dels controladors aeris. El director del Prat, Alfonso de Alfonso, reconeix que s'ha fet necessària una nova torre.

Els responsables tècnics de la torre actual han afirmat públicament que les obres dificulten la visibilitat, i en especial el seguiment dels avions a la pista abans d'aixecar el vol. La notícia, gens esperançadora per als passatgers, tindria com a solució provisional, a l'espera de la nova torre, canviar algunes rutes i endarrerir alguns vols, però això sembla difícil d'aconseguir a les portes de la temporada més alta per al Prat, que dobla pràcticament el nombre d'avions respecte a les altres èpoques de l'any.

NO ARRIBARÀ AL 2000

La nova torre de control és una de les rectificacions que el Ministeri de Transports ha admès ja a la reforma presentada el 1988, però n'hi ha més. Fa unes setmanes el director general d'infraestructura del Transport Aeri, Antoni Alcaide, va admetre públicament a Barcelona que abans del 2000 El Prat necessitarà una nova terminal, donat l'increment constant de passatgers. El ministeri reconeix, dos anys després, i quan encara no ha acabat la reforma, que ha fet curt.

Es dona la circumstància que l'Associació Europea d'Aerolínes va assegurar el juny de 1988 que la reforma projectada al



Capital europea d'una àrea limitada entre València, Milà i Lió.

L'aeroport de Barcelona té com a reptes la seva gestió i la seva projecció internacional. De les dues coses, n'és reponsible el Ministeri de Transports, que ha de decidir la seva política internacional i permetre una direcció autònoma i catalana per al Prat. El que el port de Barcelona va aconseguir fa anys, un estatut d'autonomia, no arriba al Prat, quan aquesta mesura podria permetre l'entrada de Generalitat i Ajuntament, com també de la Cambra de Comerç, en la gestió.

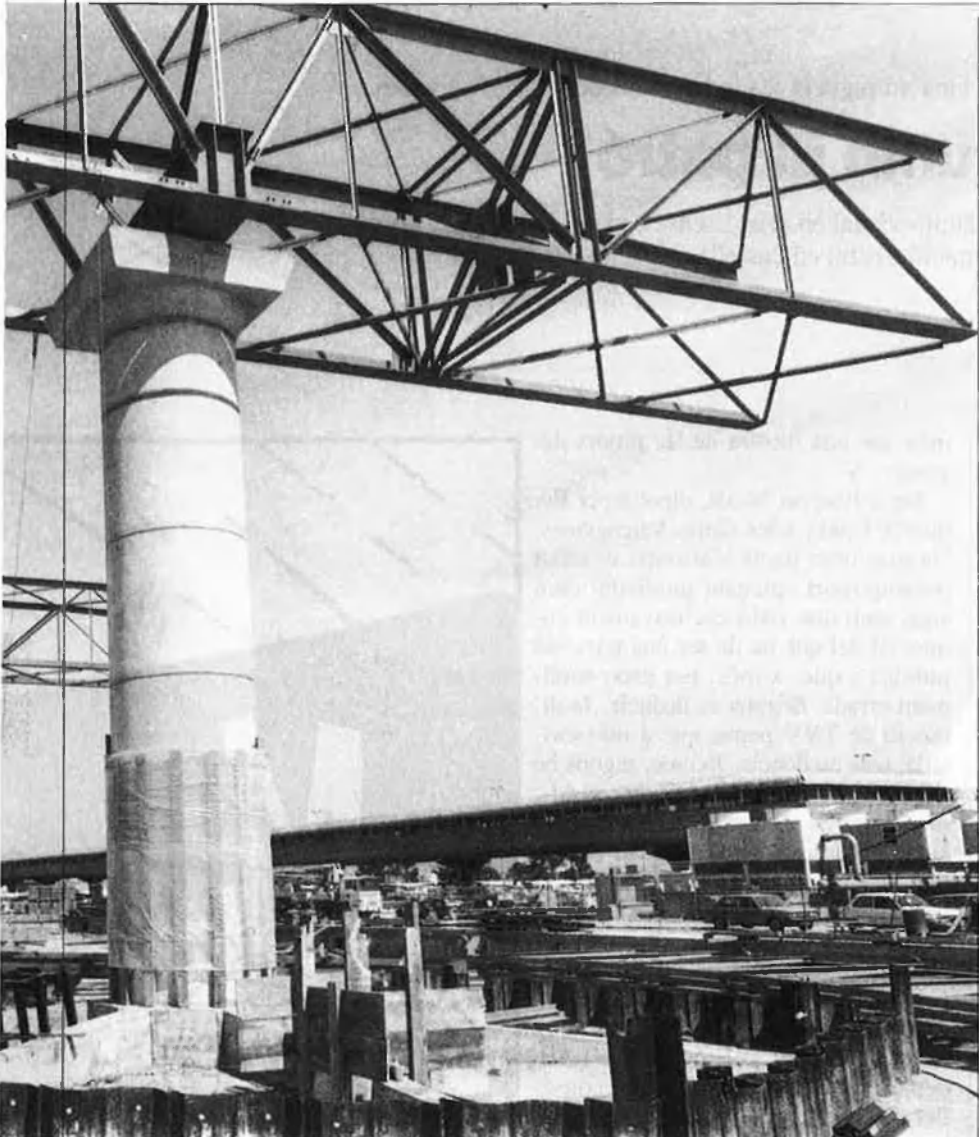
La indiferència amb què des de Madrid s'ha tractat l'aeroport de Barcelona en els últims anys, evidenciada pel fet de tenir-lo a la llista dels de segona categoria, ha plantejat com a totalment necessària la intervenció de poders locals i autonòmics,

amb un model definit de projecció catalana que passa inevitablement per Barcelona.

La batalla per impedir que Madrid sigui escala obligada en els vols internacionals s'ha guanyat en casos específics com Nova York o Tòquio, però majoritàriament està encara per aconseguir la normalització de vols directes des del Prat.

En aquest context, la voluntat europeista de Barcelona, que en qüestió de transports és ferma candidata a capital del *Nord del Sud*, passa per la projecció del Prat. L'àrea que va des de València fins a Milà i Lió, inclosa Marsella. Això ha de convertir Barcelona en segon aeroport i centre de comunicacions de l'estat, al darrere de Madrid.

Carles Capdevila



Prat seria insuficient el 1995, tres anys després dels Jocs Olímpics. L'estudi de les companyies aèries ja parlava de 16 milions de passatgers anuals a Barcelona per a l'any 2000, quan la reforma està pensada per a un màxim de 12 milions per any. Dos mesos després, el ministre Barrionuevo aterrava a Barcelona per presentar la reforma i assegurar, ja amb menys triomfalisme, que el nou Prat arribaria al 2010 dignament. Ha tardat dos anys a rectificar aquelles previsions, i ara el ministeri busca nous terrenys per a la nova terminal.

La gravetat d'aquesta improvisació recau en el sacrifici i el risc que significa per a Barcelona haver de patir un període de dos anys de reformes en un aeroport ja col·lapsat. Els responsables municipals i olímpics van pressionar a principi del 1989 perquè comencessin les obres en els terminis anunciats (no ho van fer), ja que qualsevol retard implicaria el ridícul el 1992.

Responsables del COOB han manifestat

repetidament el seu malestar perquè una reforma és molt més arriscada que la construcció d'una nova terminal. Per això es fa ara més incomprensible que s'acabi fent la terminal, quan plantejar aquesta necessitat en el seu moment podria haver estalviat molts enrenous i diners.

El metre quadrat de reforma de l'aeroport, i més després que dels 12.000 milions anunciats el 1988 s'hagi passat a un pressupost de 19.000 milions. A aquestes xifres cal afegir sempre 4.000 milions destinats a la millora de les condicions tècniques. El president Pujol va manifestar l'agost de 1988 davant de Barrionuevo el desig que el Prat "deixi de ser una vergonya", però les millores estètiques de la terminal no podran fer oblidar els problemes actuals si la capacitat no és suficient.

Per als dies dels Jocs hi ha dubtes seriosos sobre les possibilitats d'una pista que pot acollir 53 avions de gran capacitat

però té només dues pistes d'aterratge.

INCREMENT RÈCORD A TOT L'ESTAT

La liberalització de l'espai aeri i el *boom* turístic postolímpic s'afegiran com a factors decisius en l'increment de passatgers de Barcelona. Això augmenta unes expectatives que en els últims anys han anunciat ja l'entrada a la CEE i l'abaratiment de preus com a conseqüència dels vols *charters*. En uns moments delicats per al turisme, en què fins i tot a aeroports com el Ciutat de Mallorca ha baixat lleugerament el nombre de vols, Barcelona té el percentatge de creixement més elevat de l'estat espanyol.

Les xifres són espectaculars. En el període gener-abril Barcelona ha passat de tenir 1.896.615 passatgers l'any 1987 a tenir-ne 2.725.882 aquest 1990. El nombre de vols per aquest mateix quadrimestre ha augmentat en 10.000 en els últims 4 anys. En les dades parcials del 1990 respecte a les del 1989 l'increment aproximadament és d'un 20%.

Quan les companyies privades puguin accedir al trànsit aeri de passatgers, l'ajustament de preus significarà igualment un augment de vols i passatgers. Això podria ocórrer aquest mateix any, si el ministeri dóna l'ordre que ja té elaborada, i representaria l'entrada de prop d'una desena de noves companyies en joc.

De moment, però, i tenint en compte la parsimònia demostrada pel ministeri en la decisió de la reforma (que va arribar quan els límits de tercermundisme s'havien superat) no sembla probable que es projecti la nova terminal en els pròxims 5 anys.

Queda clar que si les reformes continuen al mateix ritme la Barcelona olímpica oferirà una terminal amb la cara neta. Del projecte Bofill destaca especialment el disseny d'una Rambla i mòduls de pre-embarcament, consistent en un recorregut de 870 metres de llarg i 18 d'ample, equipat amb quioscos, bancs i arbres. La reforma consisteix a ampliar la plataforma per fer-ne una de sola, de 400.000 metres quadrats, l'adequació de l'antiga "terminal nacional", la construcció d'un nou pont aeri i d'una terminal internacional amb 45 llocs de facturació. Pel que fa als aparcaments, es faran 4.200 places més per a vehicles, 500 per a taxis i 48 per a autobusos.

Carles Capdevila