

Diàleg

AVUI+
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBREDÓ, president executiu
JOAN ODINA, conseller delegat
CARLES FLO, director general
IVAN GRAU, director financer
ORIO GALLISSÀ, director comercial
JOAN SERRA, director de producció
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

DE LA QUARTA PISTA DEL PRAT JA NO SE'N DIU RES

Ramon Tremosa
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB
www.ramontremosa.cat

EN SÍNTESI

Sondeig
necessari

Airbus A-380 al Prat?

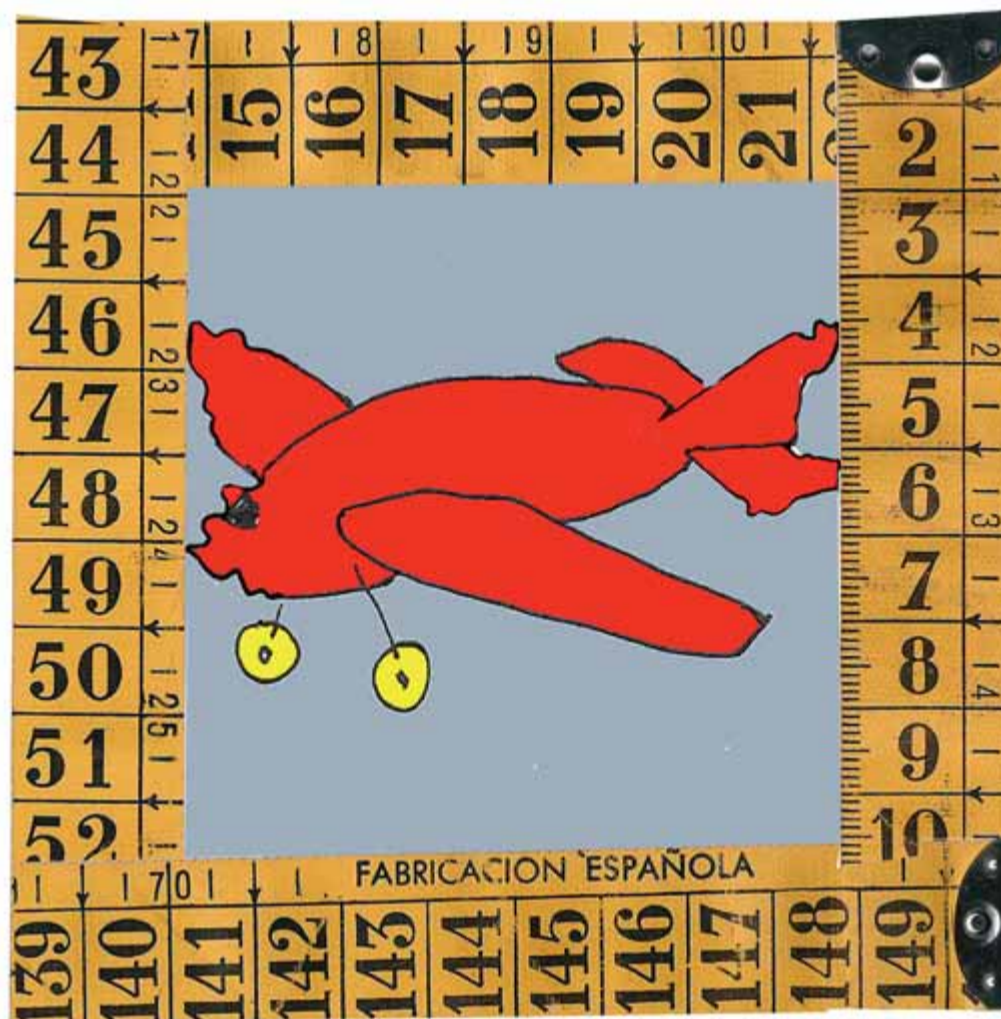
Fa quinze dies vaig escriure a l'AVUI que l'Airbus A-380 no cabria al Prat, i AENA ho va desmentir al programa de ràdio líder de Catalunya. Avui toca replicar AENA i analitzar si les grans companyies d'aviació, principals usuàries de l'A-380, podran operar des de Barcelona o bé ho faran només a Barajas per a tot l'Estat.

SEGONS AENA, L'AEROPORT DEL PRAT disposa de tres pistes: 07L-25R, 07R-25L i 02-20, de 3.108 x 45 metres, 2.660 x 60 metres i 2.745 x 45 metres, respectivament, amb un capacitat de 90 operacions per hora. Segons la web d'AENA, "la configuració de dues pistes paral·leles permet realitzar operacions instrumentals independents, que és essencial per al funcionament *hub* de l'aeroport". He contrastat amb diferents enginyers aquesta informació i em diuen que és enganyosa: es poden fer operacions instrumentals diferents a les dues pistes, però no en paral·lel i simultàniament com a l'aeroport de Barajas. Allà poden enlairar-se o aterrar dos avions de manera simultània, mentre que al Prat això no és possible i ni tan sols està previst que operin dos avions a les dues pistes paral·leles al mateix temps: els avions acostumen a enlairar-se per una pista i a aterrar per l'altra. Si al Prat es pogués aterrar i enlairar-se per les dues pistes alhora com a Barajas, Munic i tants altres aeroports europeus, la capacitat dels *slots* (drets de vol) de l'aeroport de Barcelona es podria multiplicar quasi per tres.

SEGONS AENA, "LA PISTA 07L-25R ha estat allargada fins a 3.743 metres i ampliada fins a 60 metres, fet que permetrà l'operació d'aeronaus de grans dimensions... Això permetrà l'aterratge per la tercera pista i l'enlairament per la pista 07L-25R". He entrat al Google Maps i he mesurat la llargada de les pistes de l'aeroport del Prat per confirmar les informacions d'AENA i aquests són els resultats: pista nova 2,6 km; pista transversal 2,5 km, i pista vella, paral·lela a la nova, 3,7 km. Aquesta llargada s'obté mesurant la pista més enllà de les línies marcades a terra, que indiquen els extrems de seguretat als avions, i és molt justa perquè l'A-380 pugui operar tot l'any des del Prat.

LA LLARGADA MÍNIMA DE SEGURETAT DE PISTA és clau per a l'enlairament d'un avió tan gran com l'A-380 amb el dipòsit ple de combustible. La temperatura exterior, però, en aquest cas és també determinant: més fred significa més densitat i més calor significa menys densitat i, per tant, més llargada de pista necessària. Això fa que la llargada de seguretat recomanada per a l'A-380 es defineixi, a nivell del mar, a una temperatura de referència (15° C) i que calgui fer correccions per a la llargada mínima de la pista segons la temperatura de cada aeroport. Al Prat la correcció a aplicar és d'un 1% per cada grau centígrad per sobre dels 15°. A l'estiu, que és quan hi ha més tràfic a l'aeroport del Prat i se superen fàcilment els 30°, l'A-380 demana un mínim de 3,5 km, marges de seguretat a banda.

ATÈS EL TRÀFIC CREIXENT DEL PRAT i atès que les dues pistes paral·leles no poden operar de manera independent, molt em temo que la majoria de les grans companyies aèries del món optaran per no volar des de Barcelona per raons bàsiques de seguretat,



LLUÍSA JOVER

"Però la prova del cotó fluix per a l'A-380 a Barcelona és que l'hangar d'Iberia està previst només per a avions petits com els que fa servir Clickair. L'A-380, per tant, no podrà fer el manteniment a Barcelona"

seguint les recomanacions de la mateixa companyia Airbus. Si no fos així, per què a Barajas les pistes s'han fet de 4,4 km i 60 metres d'amplada i al Prat no?

A BARAJAS HI HA QUATRE TERMINALS i quatre pistes independents: pista 18R-36L, 4.440 x 60 metres; pista 18L-36R, 3.500 x 60 metres; pista 15R-33L, 4.100 x 60 metres, i pista 15L-33R, 3.500 x 60 metres. Dues de les pistes superen els 4 km i totes quatre tenen l'amplada mínima per a l'A-380. Barajas està preparat perquè hi puguin aterrar i enlairar-se fins a dos A-380 al mateix temps de manera independent. Si no calgués tanta longitud, atès l'elevat cost de construir cada metre de pista, no cal-

dria tanta distància, però l'A-380 ha de poder operar sempre a plena càrrega i amb total seguretat. Al Prat, en canvi, AENA reconeix que cal aterrar per una pista i enlairar-se per l'altra. I de la quarta pista del Prat, de la qual va parlar l'alcalde Clos el 2001, ja no se'n diu res.

LA COMPANYIA NORD-AMERICANA DELTA, que tot i oferir vols directes de Barcelona a Nova York no podrà operar des de la nova terminal T-Sud, s'ha queixat sovint de no poder fer el manteniment dels seus avions a Barcelona: això li complica enormement la logística i li redueix el nombre de vols que pot oferir. A la companyia barcelonina Vueling li surt més a compte, en lloc d'anar a Barajas a fer el manteniment als hangars que li llogaria Iberia, d'enviar els seus avions buits... a Zuric! Quan es va fer pública al setembre l'assignació de la T-Sud es va dir, a mode de consolació, que Iberia finalment construiria un hangar de manteniment d'avions a Barcelona. És increïble que avui a Europa fins a setze aeroports amb menys tràfic de passatgers que el Prat disposin d'unes instal·lacions tan bàsiques i el Prat encara no. Però la prova del cotó fluix per a l'A-380 a Barcelona és que l'hangar d'Iberia està previst només per a avions petits com els que fa servir Clickair. L'A-380, per tant, no podrà fer el manteniment a Barcelona. President Montilla: no torni a dir mai més que, si el Prat no té vols intercontinentals, és perquè no hi ha mercat. El que cal extirpar és el cinisme de la nostra classe política.

Marçal
Sintes



Accedeixo, via Internet, al resum de dades del sondeig sobre La comunidad musulmana de origen inmigrante en España facilitat pel govern espanyol. Trobo que realitzar aquest estudi per saber què pensem i què senten els immigrants musulmans és una idea molt bona. És la segona vegada que es du a terme, cosa que permet començar a comparar els resultats d'un any amb els de l'altre. Ara: la mentalitat amb què està fet, almenys a la vista del citat resum, és d'un centralisme i un menyspreu a la diversitat que esgarrifa. Per exemple: quan s'aborda l'assumpte dels nouvinguts i la llengua, només es parla de l'espanyol. És com si la resta d'idiomes de l'Estat no existissin. En comentar els resultats, es feliciten —el text desprèn un tuf propagandístic que tomba d'esquena— pels progressos pel que fa a l'aprenentatge de "nuestro idioma". Igualment, s'esmenta la Constitució i una colla d'institucions, entre elles les Nacions Unides i la Lliga Àrab, però no les autonomies ni res que hi tingui a veure... Crec fermament que el govern de la Generalitat, el seu Centre d'Estudis d'Opinió, hauria de copiar la idea, però adaptant-la a la realitat catalana. Vull dir que, per exemple i entre moltes altres coses, estaria bé saber quines són les percepcions i les actituds dels immigrants —de tots, no sols els musulmans— pel que fa al català. Que jo sàpiga, la Generalitat només ha fet una enquesta a immigrants. Va ser un *estudi pilot* per intentar definir les comunitats d'unes procedències concretes. Jo parlo de quelcom més ampli, aprofundit, seriós i, sobretot, útil. Em sembla que la qüestió s'ho val bé prou. m.sintes@hotmail.com