



Francisco Salazar,  
ingeniero aeronáutico\*

## **Plan Barcelona del aeropuerto de Barcelona**

***Un complejo plan ha transformado en diez años el aeropuerto de Barcelona para permitir un crecimiento de su capacidad y ampliar el negocio a su alrededor***

De la creación del *Plan Barcelona* a la inauguración de la flamante T-1 del aeropuerto de Barcelona-el Prat pasaron 10 años. En todo ese tiempo se desarrolló un ambicioso plan que transformó una de las infraestructuras más importantes de Catalunya. Entre las dos pistas de entonces se ubicó un gran edificio terminal que ha supuesto un gran paso adelante para el aeropuerto.

**La nueva infraestructura ha apostado por la simplicidad, la innovación y la adaptación**

“Estábamos construyendo un aeropuerto dentro de un aeropuerto”, ha indicado Francisco Salazar, lo que comportaba una dificultad añadida al tratar de conseguir la mínima afeción posible a la operativa diaria, sumado a una programación flexible del desarrollo, ajustándose a las previsiones de la demanda y las tendencias del mercado aeronáutico ya que uno de los objetivos fundamentales era permitir un incremento de la capacidad del aeropuerto.

**« Construir un aeropuerto dentro de un aeropuerto fue una dificultad añadida pero el resultado ha sido satisfactorio »**

Los principios generales del Plan pasaban por su “simplicidad y adaptación a escala humana y una innovación en la operación aeroportuaria”. Todo ello para conseguir una nueva infraestructura inserida territorialmente y con un crecimiento sostenible sobre el entorno, potenciando la intermodalidad y primando el transporte público.

**Alrededor de la terminal se ha extendido un área de servicios y negocio aeroportuario**

A la construcción de la terminal T-1 le han acompañado la prolongación de la pista principal, la construcción de la tercera pista, una terminal corporativa y una nueva torre de control, entre otras infraestructuras. Al mismo tiempo se hicieron actuaciones de mejora en la T-2, se ha transformado toda la vialidad de acceso al aeropuerto –tanto interna como externa– y se ha construido un centro de carga aérea y un parque de servicios aeronáuticos que actualmente se encuentra al 50% de su capacidad. El objetivo de esta área era extender el negocio aeroportuario con 300 hectáreas para desarrollo industrial y de servicios de apoyo a las operaciones aeronáuticas y al sistema aeroportuario.

Teniendo en cuenta la situación geográfica del aeropuerto, la declaración de impacto ambiental fue fundamental. Medidas compensatorias sobre hábitats protegidos, la protección del entorno natural y el impacto acústico han sido temas trabajados por la Comisión de Seguimiento Ambiental de las obras.

---

\* **Francisco Salazar** es ingeniero aeronáutico y diplomado en Métodos Cuantitativos de Gestión. Ha sido Director de Programación y Control de Gestión del Plan Barcelona desde su creación, en 1999, hasta su conclusión. También es profesor conferenciante del curso de Gestión Aeronáutica de la UAB y del Máster de Sistemas Aeroportuarios de la UPM.