

## Ciutat aeroportuària

### Impulsor del projecte

Aena  
Ajuntament del Prat de Llobregat  
Ajuntament de Barcelona

### Termini estimatiu

Desembre 2025

### Descripció

La Ciutat Aeroportuària "real" no es limita als terrenys d'Aena destinats a aquesta funció, que es troben majoritàriament en desús. Es dona també la circumstància que algunes de les empreses implantades no tenen cap relació amb l'activitat aeroportuària.

La major concentració d'empreses que són característiques d'una ciutat aeroportuària es troba actualment als polígons Mas Blau I i II en parcel·les, ben comunicades amb les instal·lacions de l'aeroport mitjançant la L9 del metro. Per la dispersió d'empreses per tot l'àmbit de la "primera corona" de l'aeroport, es pot parlar d'un model de "ciutat aeroportuària centrifugada", el qual no s'ha de considerar pas una anomalia a corregir atès que les companyies estan satisfetes amb el statu quo i les implantacions no han manllevat sòl necessari per usos industrials.

El Pla director de l'aeroport data de 1999 i el planejament urbanístic que desenvolupa el sòl de ciutat aeroportuària, del 2003. La hipòtesi que es feia aleshores és que la "Terminal Nord" (avui T2) seria la principal i això va ser determinant per a la distribució d'usos del sòl que es va preveure en els corresponents plans especials.



D'altra banda, si es consolida l'actual model d'aeroport amb una oferta de vols de curt, mitjà i llarg radi integrada sobretot per relacions punt a punt, el més lògic seria desenvolupar una Ciutat Aeroportuària on s'afavorissin les activitats i els serveis més adaptats a aquest tipus d'aviació i demanda. Cal tenir en compte també que els agents enquestats del sector immobiliari perceben els terrenys d'Aena com un espai menys interessant per implantar-hi activitats hoteleres que altres zones properes com per exemple les àrees al voltant de la plaça Europa de l'Hospitalet de Llobregat, atesa la major proximitat a Barcelona d'aquestes. Per altra banda, hi ha oportunitats per a noves implantacions d'empreses de caire industrial i logístic en el sector proper a la terminal de càrrega i les empreses que ja s'hi han establert demanden serveis addicionals als que s'ofereixen a dia d'avui a la Ciutat Aeroportuària (per exemple, oferta de restauració i més sales de reunions en el propi sector).

Per tot plegat, caldria:

- Repensar el planejament urbanístic vigent de la Ciutat Aeroportuària en el marc d'una visió de conjunt i compartida dels espais de la plataforma econòmica del delta del Llobregat.
- Actualitzar el model de promoció i gestió del sòl de la Ciutat Aeroportuària que ha dut a terme Aena i que fins ara no ha reeixit, establint a l'ensem mechanisms de coordinació amb els operadors públics de sòl industrial i logístic del seu entorn.

Seria positiu que el *master plan* que està elaborant Aena per a la Ciutat Aeroportuària i el futur nou Pla director de l'aeroport tinguessin en compte tots aquests elements i que poguessin gaudir d'un ampli consens territorial. En aquest sentit, es podria plantejar l'establiment d'un marc de col·laboració entre Aena, les administracions locals (ajuntaments i AMB) i el CZFB per a la promoció conjunta i la gestió del sòl de la Ciutat Aeroportuària amb òptica metropolitana.