

Barcelona, juliol de 2021

La PTP s'oposa a l'ampliació de l'aeroport de Barcelona-el Prat i proposa alternatives



Un avió s'enlaira per damunt de la finca de la Ricarda. Foto: Xavier Bertral . Reproduïda amb autorització.

Substituir els vols de radi curt i mig per trajectes ferroviaris sempre que sigui viable contribuiria a la reducció d'emissions i alliberaria capacitat per a vols de llarg recorregut.

Proposem crear un servei regional d'alta velocitat que connecti les principals ciutats catalanes integrant-hi els tres aeroports (El Prat, Girona i Reus) i especialitzar aquests 2 últims en els vols low-cost

Denunciem la forma en la que AENA ha presentat la proposta, sense considerar alternatives ni presentar estudis d'impacte ambiental i de les afectacions a les zones d'implantació.

El sector de l'aviació és un dels que més contribueix al canvi climàtic. L'estratègia d'ampliació de la capacitat i, per tant, de **l'aposta de creixement de la demanda, és incompatible amb els objectius de la UE, de l'Estat i de la Generalitat**¹. De la mateixa

¹A més dels objectius de l'Agenda Urbana 2030 que integra l'Acord de París sobre el canvi climàtic, el Pacte Verd Europeu (Green Deal) de la UE i l'aposta per l'impuls de l'economia verda en els fons Next Generation EU, la proposta plantejada és incompatible amb la recent aprovada Llei 7/2021 de canvi climàtic i de transició energètica de l'Estat i amb la Llei 16/2017 de canvi climàtic de la Generalitat.

manera que es planteja la necessitat de reduir el trànsit privat motoritzat rodat, és l'hora d'assumir que per a reduir les emissions de CO2 cal també racionalitzar l'oferta aeroportuària. D'acord amb un estudi recent elaborat per Barcelona Regional, aquesta ampliació comportaria un increment del 33% de les emissions de GEH².

A més a més, l'Aeroport de Barcelona-el Prat es troba encaixat entre **dues reserves naturals, espais PEIN i Xarxa Natura, reserves integrals, el parc agrari**, en ple delta del riu Llobregat. Destruir la llacuna de la Ricarda contribuiria a la pèrdua de la biodiversitat de l'ecosistema deltaic. Les exigències de protecció del Delta són incompatibles amb l'ampliació de l'aeroport, i les institucions europees són vigilants amb el seu compliment.

L'alternativa a aquesta ampliació va intrínsecament lligada a la millora del transport ferroviari, en la línia del que és usual a altres ciutats europees. En aquest sentit, la PTP presenta dues propostes per a reduir la necessitat d'ampliació de l'aeroport.

1) Substituir vols de radi curt i mig per transport ferroviari: trens nocturns i/o d'alta velocitat

L'estratègia de descarbonització de la mobilitat en els propers anys requereix un canvi modal progressiu de dos grups de vols cap al transport ferroviari, que cal potenciar oferint serveis atractius i que permetrien alliberar "slots" (capacitat aeroportuària) que es podria dedicar a vols de connexió i rutes de llarg recorregut, pels quals la situació del Prat és més adequada:

- **Vols de radi curt amb infraestructura d'alta velocitat en paral·lel.** La xarxa ferroviària existent o prevista permet situar un conjunt de ciutats a menys de 4 hores en tren, que és el temps de recorregut en el qual els passatgers substitueixen de forma natural l'avió pel tren.

***Destinacions:** Entre d'altres, Bilbao, Burgos, Alacant, Toulouse, Montpellier, Madrid i Zaragoza (veure Annex).*

- **Vols de radi mig substituïbles parcialment per serveis ferroviaris nocturns.** Es tracta de recorreguts entre 800 i 1.600 km., que requereixen entre 8 i 14 hores. Mentre que a Espanya s'estan abandonant, aquest tipus de trens s'estan re-introduint amb força a tota Europa, [i de fet un grup d'operadors europeus tenen prevista la connexió amb Barcelona l'any 2024](#). La situació geogràfica de Barcelona permet un ampli ventall de destinacions, tant a la península ibèrica com cap al sud i centre d'Europa:

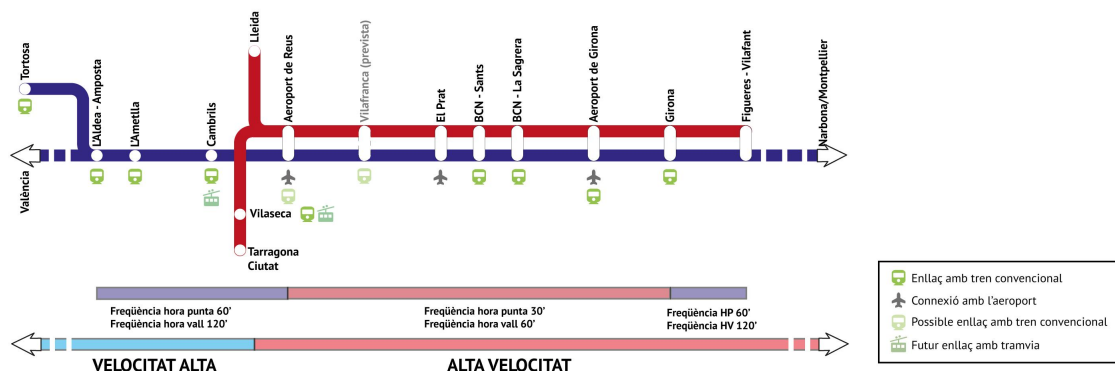
***Destinacions:** Andalusia, Lisboa, A Coruña, Gijón, París (extensible a Amsterdam), Frankfurt, Zurich, Milà (extensible a Roma). (veure Annex).*

2) Crear un eix ferroviari regional que integri els aeroports de Girona i Reus

Es proposa la creació d'un servei ferroviari regional d'alta velocitat (tipus Avant) amb freqüència cada 30 minuts connectant des de Figueres fins al Camp de Tarragona, amb extensions a Lleida, Tarragona Ciutat i Tortosa/València. Les circulacions tindrien parada a

² Barcelona Regional - Projecte/Estudi " [PROPOSTA PER LA REDUCCIÓ DE L'IMPACTE EN CLAU CLIMÀTICA DEL TRANSPORT AERI ASSOCIAT A L'AEROPORT DE BARCELONA](#)" - Maig 2021

l'estació d'alta velocitat d'El Prat (ja construïda però sense servei) i a dues estacions de nova construcció als aeroports de Girona i Reus.



Aquest servei milloraria notablement la connexió d'una gran part del territori català, tant en termes de freqüència com de temps de recorregut. Es tracta, per tant, d'un element de cohesió territorial i generació d'activitat econòmica de primer ordre, que reforça l'oferta de transport públic entre Girona, Barcelona el Camp de Tarragona, les Terres de l'Ebre, el Segrià i en el futur el Penedès, i millora l'accés a qualsevol dels tres aeroports.

Des del punt de vista aeroportuari, la connexió situaria els aeroports de Girona i Reus en uns temps de desplaçament totals (incloent trasllat terminal aeroport-estació ferrocarril, temps mig d'espera i temps de recorregut) de l'ordre dels 75 minuts:

Temps desplaçament (minuts)

	Terminal - estació	Espera (1/2 freqüència)	Recorregut	Total desplaçament
Aeroport de Girona - Sants	8	15	45	68
Aeroport de Reus - Sants	15	15	45	75

Es tracta d'un temps de desplaçament comparable al d'altres aeroports europeus, i assumible per a viatgers que no utilitzin el Prat com a punt de connexió entre vols. Els usuaris de les companyies *low-cost* (70% de la operativa del Prat) responen majoritàriament a aquest perfil.

Es proposa derivar els vols *low-cost* que no es puguin substituir per trens cap als aeroports de Girona i de Reus, incrementant també els slots disponibles.

La substitució del Prat per Girona i Reus com a destí preferent dels *low-cost* requereix, a més de l'adequada connexió ferroviària, unes condicions de contorn que l'afavoreixin: taxes aèries diferenciades entre aeroports (més altes per al Prat i més baixes a Girona i Reus), tarifa ferroviària favorable, d'utilització horària flexible i amb possibilitat d'adquisició simultània amb el bitllet d'avió, i la disponibilitat de punts de facturació a les estacions de partida/arribada finals.

A més a més, la PTP fa diverses consideracions per contribuir al debat generat:

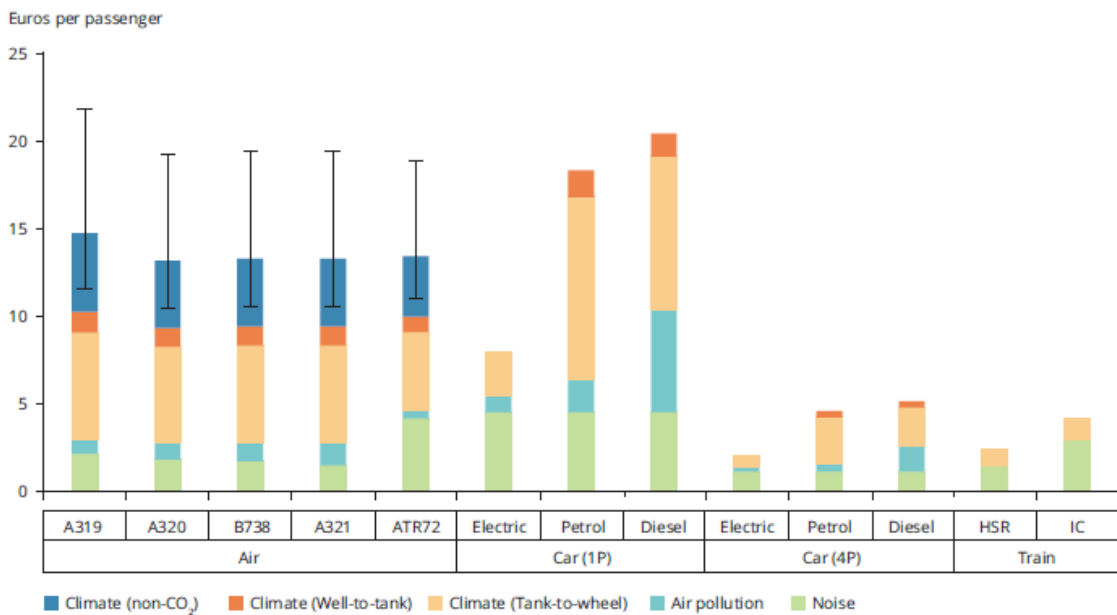
- A. Amb la irrupció de la pandèmia, l'any 2020 la demanda de viatgers va caure un 76% respecte l'any anterior, passant de 52,6 a 12,7 milions de viatgers, especialment per l'activitat turística, que **no es preveu fins l'any 2024 que aquesta es vegi plenament recuperada**. Al nostre entendre prendre una decisió d'ampliació en el curt termini (30 de juliol) i en un context de caiguda de la demanda, queda totalment injustificat.
- B. A Europa hi ha una sensibilització creixent pels alts costos ambientals del sector aeri. A la segona edició de l'enquesta sobre el clima 2020-2021 que publica el Banc Europeu d'Inversions (BEI), **el 42% dels ciutadans de l'estat espanyol van esmentar la renúncia als vols com l'alternativa més assumible per mitigar el canvi climàtic**, i més de dos terços afirmaven que una vegada superada la pandèmia volarien menys freqüentment amb avió.
- C. Més enllà de la reducció de vols per transferència al mode ferroviaris, cal plantejar el debat sobre la reducció de la mobilitat. Tanmateix, entenem que **l'aposta pel decreixement de l'aviació ha arribat a partir de compromisos conjunts almenys a nivell europeu**, que evitin penalitzar a nivell de competitivitat aquells territoris que en siguin pioners.
- D. D'altra banda, fins i tot en el supòsit que es considerés necessari ampliar la capacitat actual de l'aeroport, hi ha formes de dur-ho a terme sense necessitat d'ampliació de pistes.
- E. Finalment, creiem que qualsevol nova infraestructura requereix una justificació tècnica de la seva necessitat i una proposta detallada del seu impacte socioambiental. Ara per ara, **denunciem que el titular de la infraestructura no ha fet públic cap document que permeti avaluar objectivament l'actuació projectada i els seus impactes**, sobretot tenint en compte que la planificació vigent no contempla aquesta proposta d'ampliació. Posar sobre la taula una proposta d'aquesta dimensió requeriria d'un debat molt més ampli des del punt de vista temporal i representatiu.

ANNEX

Comparativa emissions entre sectors

L'informe *Transport & Environment 2020: Train or Plane?* posa de manifest la gran diferència en l'impacte ambiental d'un desplaçament en funció del mode en que s'efectua, i proposa la substitució sistemàtica de l'avió pel tren en diferents ciutats que disposen d'una connexió ferroviària acceptable. A continuació s'adjunta la comparativa:

Figure ES.1 Emission costs of different transport modes (500 km)



Note: The error bars reflect the uncertainty for the non-CO₂ climate costs of aviation based on Cox and Althaus (2019). Occupancy rates: aircraft 80%; HSR 66%; IC 36%. WTT: well-to-tank, WTW: well-to-wheel/well-to-wake (see Figure 3.1 for definitions).

Source: EEA.

Vols de radi curt amb infraestructura d'alta velocitat en paral·lel

Destinacions a les quals es podria accedir en un màxim de 4 hores en tren si s'optimitzen els temps de recorregut sobre la infraestructura actual o prevista:

	Temps actual	Temps optimitzat
Barcelona - Pamplona	3:45	2:50
Barcelona - Logroño	3:51	2:55
Barcelona - Bilbao	6:32	3:45
Barcelona - San Sebastián	5:50	3:40
Barcelona - Burgos	5:53	4:00
Barcelona - Valencia	2:40	2:15
Barcelona - Alacant	4:30	3:15
Barcelona - Murcia	ND	3:50
Barcelona - Narbona	1:59	1:59
Barcelona - Montpellier	3:05	3:05
Barcelona - Toulouse	4:22	3:15 (1)
Barcelona - Marseille	5:37	4:05 (2)
Barcelona - Madrid	2:30	2:30
Barcelona - Zaragoza	1:23	1:23

(1) Servei directe ara suprimit

(2) Amb la línia TGV Perpinyà-Montpellier en servei

Vols de radi mig substituïbles parcialment per serveis ferroviaris nocturns

Destinacions a les quals es podria accedir en més de 4 hores, ja sigui en serveis ferroviaris nocturns o de llarg recorregut, amb la infraestructura actual o prevista:

Trajecte	Km. (1)	Temps recorregut actual (2)	Temps recorregut en relació diurna (4)	Servei nocturn anterior?	Altres ciutats servides	Observacions
Barcelona - Córdoba - Sevilla - Cadis	1267	6:39	6:49*	SI		
Barcelona - Granada / Màlaga	1149	5:56	5:56	SI		
Barcelona - Extremadura -Lisboa	1292	10:05	12:40****	NO	Caceres, Badajoz	Explotació com a perllongació del Luistania Express
Barcelona - Vigo/A Coruña (3)	1256	13:36	13:36	En servei (5)	Ourense, Santiago Leon	El temps de recorregut es reduirà a menys de 10 hores per obres en curs. Possibilitat de ramal
Barcelona - Oviedo - Gijón (3)	976	10:24	11:11*	SI		
Barcelona - París	1031	6:41	6:41	SI		
Barcelona - París - Bruxelles- Amsterdam	1538	10:01	12:39 *	SI, limitat a París	Rotterdam, Anvers	Extensió del servei anterior
Barcelona - Frankfurt	1325	12:10	13:53 (6)	NO		Projecte Lunatren
Barcelona - Zurich	1056	9:50	11:13**	SI	Ginebra, Lausana, Berna	
Barcelona - Milà	1012	9:55	11:45 **	SI	Torí	
Barcelona - Roma	1586	13:10	19:38 ****	NO	Bolonia, Florència	Via Milà, com a extensió de l'anterior

(1) Les distàncies indicades són sempre al punt més allunyat del trajecte

(2) Calculat sobre la base del millor temps de recorregut actual per a cada un dels trams que conformen l'itinerari, i eliminant els temps d'espera en els transbordaments

(3) Temps de recorregut actual milloraran per obres en curs en el corredor de la vall de l'Ebre i en els accessos a Asturies i Galícia

(4) Amb transbordament. El nombre d'asteriscs indica el nombre de transbordaments necessaris

(5) Temporalment suspès per la COVID

(6) Via Strasbourg