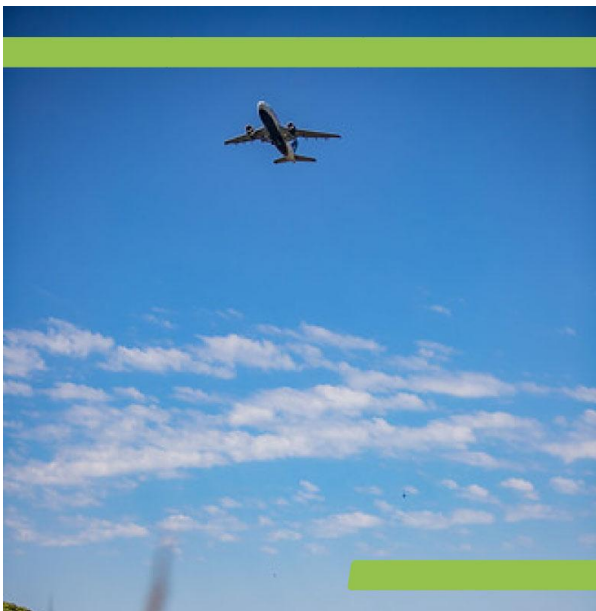


Barcelona, 08 2021

¿Aeropuerto vs. transporte público?



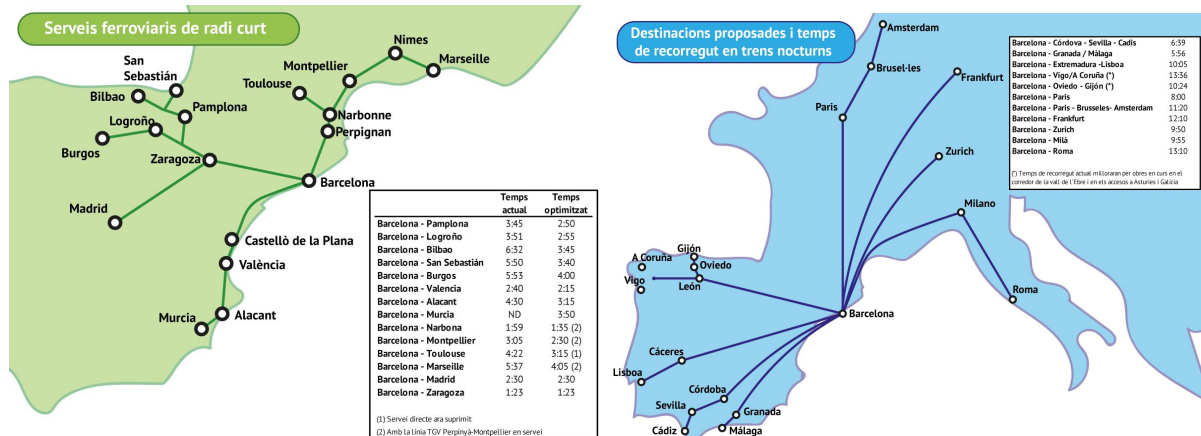
La ampliación del aeropuerto del Prat supone apostar por el transporte aéreo en los enlaces de corto y medio alcance, en contraposición a la deseable sustitución por el transporte ferroviario.

Con una inversión equivalente a la prevista para la ampliación del Prat se podrían hacer todos los desdoblamientos pendientes en la red de cercanías (R3 y R1), iniciar las obras del túnel de Montcada (R4) y crear un servicio ferroviario regional en alta velocidad para las ciudades no metropolitanas (R11 a R17). En cambio, las sucesivas decisiones en materia de movilidad van en el sentido contrario al que reclama una lucha efectiva contra el cambio climático y por la mejora de la calidad de vida cotidiana de la población.

La promesa de enlazar los aeropuertos de Girona y Reus con la alta velocidad ferroviaria parece más una adenda publicitaria para hacer más digerible la aceptación de la ampliación que una decisión que implique cambios en la política aeroportuaria de AENA, y si se 'llega a materializar puede quedar fácilmente en un farol con servicios irrelevantes por el conjunto del territorio sobre unas estaciones infrutilizadas.

La decisión de ampliar el aeropuerto del Prat no es sólo un **retroceso en términos ambientales** por la pérdida de espacios naturales y por el incremento de las emisiones que conlleva. Sus consecuencias en materia de movilidad sostenible son también muy negativas.

Una tendencia creciente en Europa es la **sustitución de los vuelos de corto y medio alcance para relaciones ferroviarias diurnas** (corto alcance, menos de cuatro horas) **o nocturnas** (alcance, 8 a 12 horas). La situación geográfica de Cataluña permite establecer servicios con tiempos competitivos con todas las ciudades de la Península Ibérica y con buena parte de la Europa central y meridional:



El relato inherente a la opció de la ampliació del Prado, junt amb el desinterés històric de RENFE per operar trens nocturns i la estructura radial de la alta velocitat espanyola, normalitzen la opció aèria per **desplazamientos que se pueden resolver perfectamente con ferrocarril con un coste económico y ambiental mucho menor.**

Por otra parte, los recursos económicos que se destinan a la ampliació del Prat son de tal magnitud que **permitirían resolver buena parte de las carencias de la red de cercanías y regionales de Cataluña.** Con una inversión de 1.700 M € se podrían abordar las siguientes actuaciones ferroviarias:

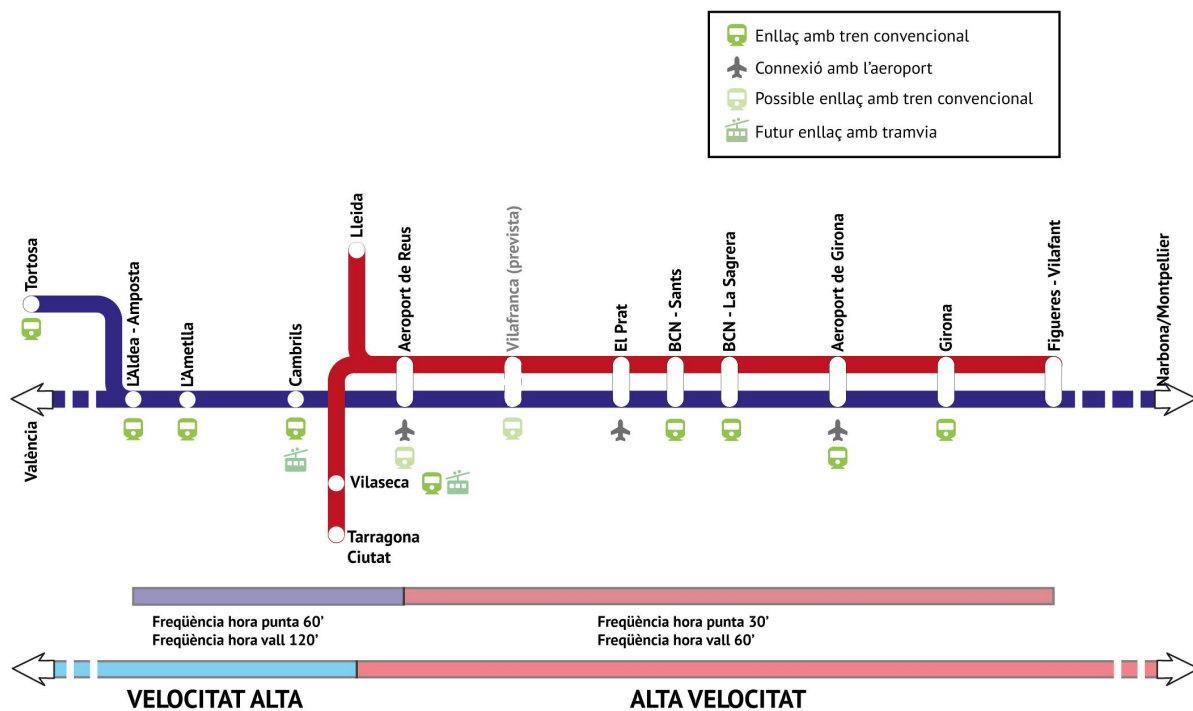
Actuación	Líneas	Inversión (M €)	Objetivo
Duplicación Montcada-Vic	R3	650	Mejora capacidad, fiabilidad y tiempo de viaje
Duplicación Arenys-Maçanet	R1	700	Mejora capacidad, fiabilidad y tiempo de viaje
Túnel de Montcada fase 1	R4 norte	225	Mejora tiempo de viaje Vallès-CON
servicio regional AV	R11 a R17	125	Creación servicio regional cadenciado en AV
		1700	

Este conjunto de actuaciones más las que están programadas en el área de Barcelona, permitirían poner al día la red de cercanías en ancho ibérico y mejorar en términos de capacidad, fiabilidad, rapidez y frecuencia toda la red ferroviaria catalana de proximidad. Una vez más, la prioridad es el *bussines* as usual y no la movilidad cotidiana de la ciudadanía.

La ampliación del aeropuerto del Prat no es una decisión aislada, sino que se añade a la larga serie de decisiones desfasadas y negativas en materia de movilidad que se han tomado en los últimos tiempos: **liberación de los peajes para los vehículos privados en las vías de alta capacidad**, falta de apuesta por una tasa de congestión y descontaminación, **eliminación del servicio ferroviario** entre Port Aventura, Salou y Cambrils; la lentitud exasperante en el desarrollo de nuevas infraestructuras de transporte público: carril bus en la B23, tranvía por la Diagonal, línea 9 del metro, Tramcamp; ya la lluvia de millones para la reconversión de la industria del automóvil privado. La sostenibilidad se incorpora al discurso político "correcto" como recurso retórico, pero se deja de lado rápidamente a la hora de tomar decisiones. Resulta muy ilustrativo que sea **más fácil llegar a un consenso entre administraciones para ampliar el aeropuerto del Prat que para implantar el carril bus en la B23**, reclamado desde hace más de 20 años, con un coste incomparablemente inferior y paralizado por falta de acuerdo, o de interés, entre estas mismas administraciones.

El incremento de vuelos en el aeropuerto del Prat favorece el sector del transporte aéreo, que es justamente el único que **no tiene gravado fiscalmente su combustible ni perspectivas reales de electrificación**, al menos a corto plazo. Este incomprensible *dumping* fiscal permite el desarrollo del fenómeno del low-cost, dificulta el traspaso modal hacia alternativas más sostenibles y es lo que permite la "inevitable" crecimiento de la demanda del aeropuerto. La resolución de este agravio comparativo, además de ser imprescindible desde el punto de vista ambiental, permitiría situar los horizontes de demanda del Prat en unos términos mucho más realistas.

El acuerdo sobre la ampliación del Prat viene acompañado de la promesa de **enlazar los aeropuertos de Girona y Reus con la alta velocidad ferroviaria**, pero no hay ninguna concreción sobre el régimen de prestación (creación de servicios regionales que den servicio a todo el territorio o simples puntos de parada de alguna de las circulaciones actuales), de política tarifaria (billetes con horarios rígidos no son una buena alternativa para pasajes aéreos) y especialmente si habrá una política diferenciada de tasas aéreas que favorezcan la derivación del low-cost en los aeropuertos de Girona y Reus. Sin una definición de estos elementos, la promesa parece más una agenda publicitaria para hacer más digerible la aceptación de la ampliación que una decisión que implique cambios en la política aeroportuaria de AENA o en la apuesta por el fortalecimiento de los servicios ferroviarios regionales, y en caso de que se llegue a materializar puede quedar fácilmente en un farol con servicios irrelevantes sobre unas estaciones infrautilizadas.



Servicio propuesto para la red regional de AV. Fuente: PTP

Por todos estos motivos la PTP se reafirma en su [posicionamiento contrario a la ampliación del aeropuerto](#) y participará activamente en todas las movilizaciones que se convoquen para revertir el anuncio de la ampliación.