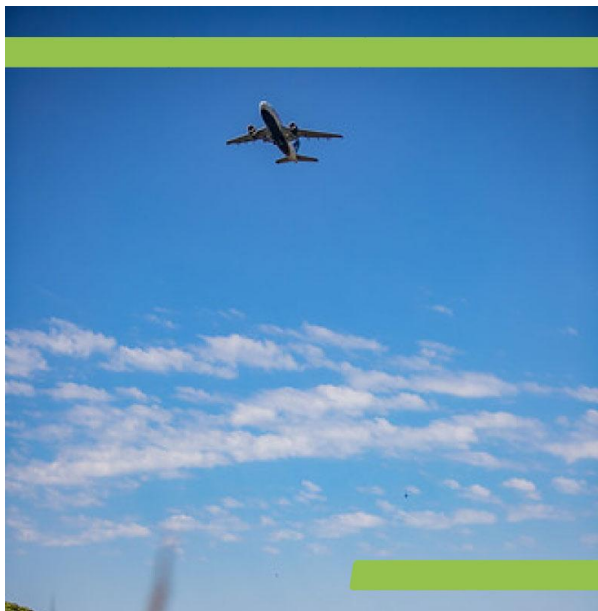


Barcelona, agost 2021

## Aeroport vs. transport públic?



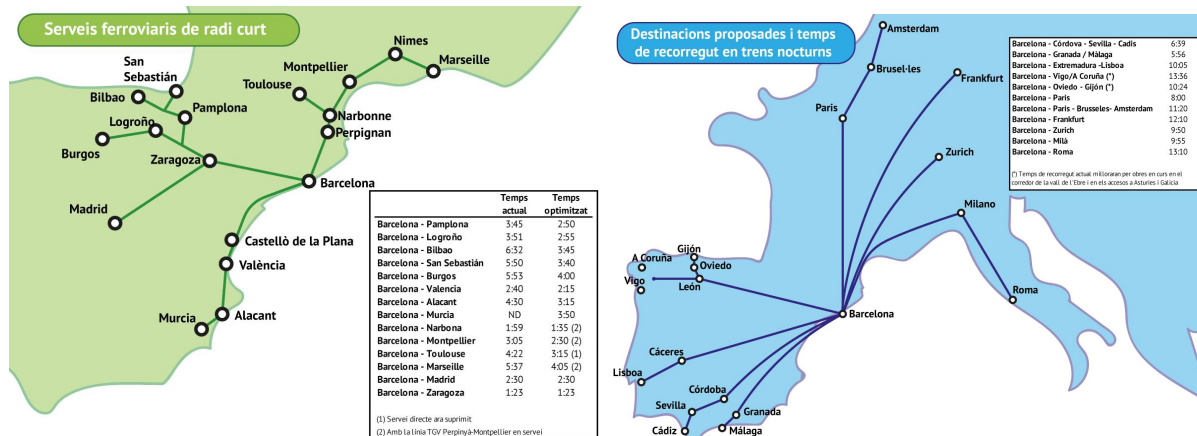
*L'ampliació de l'aeroport del Prat suposa apostar pel transport aeri en els enllaços de curt i mig abast, en contraposició a la desitjable substitució pel transport ferroviari.*

*Amb una inversió equivalent a la prevista per a l'ampliació del Prat es podrien fer tots els desdoblaments pendents a la xarxa de rodalies (R3 i R1), iniciar les obres del túnel de Montcada (R4) i crear un servei ferroviari regional en alta velocitat per a les ciutats no metropolitanes (R11 a R17). En canvi, les successives decisions en matèria de mobilitat van en el sentit contrari al que reclama una lluita efectiva contra el canvi climàtic i per la millora de la qualitat de vida quotidiana de la població.*

*La promesa d'enllaçar els aeroports de Girona i Reus amb l'alta velocitat ferroviària sembla més una addenda publicitària per fer més digerible l'acceptació de l'ampliació que una decisió que impliqui canvis en la política aeroportuària d'AENA, i si s'arriba a materialitzar pot quedar fàcilment en un bluf amb serveis irrelevantes pel conjunt del territori sobre unes estacions infrautilitzades.*

La decisió d'ampliar l'aeroport del Prat no és només un **retrocés en termes ambientals** per la pèrdua d'espais naturals i per l'increment de les emissions que comporta. Les seves conseqüències en matèria de mobilitat sostenible són també molt negatives.

Una tendència creixent a Europa és la **substitució dels vols de curt i mig abast per relacions ferroviàries diürnes** (curt abast, menys de quatre hores) o **nocturnes** (abast, 8 a 12 hores). La situació geogràfica de Catalunya permet establir serveis amb temps competitius amb totes les ciutats de la península ibèrica i amb bona part de l'Europa central i meridional:



El relat inherent a l'opció de l'ampliació del Prat, juntament amb el desinterès històric de RENFE per operar trens nocturns i l'estructura radial de l'alta velocitat espanyola, normalitzen l'opció aèria per a **desplaçaments que es poden resoldre perfectament amb ferrocarril amb un cost econòmic i ambiental molt menor.**

D'altra banda, els recursos econòmics que es destinen a l'ampliació del Prat són de tal magnitud que **permetrien resoldre bona part de les mancances de la xarxa de rodalies i regionals de Catalunya.** Amb una inversió de 1.700 M€ es podrien abordar les següents actuacions ferroviàries:

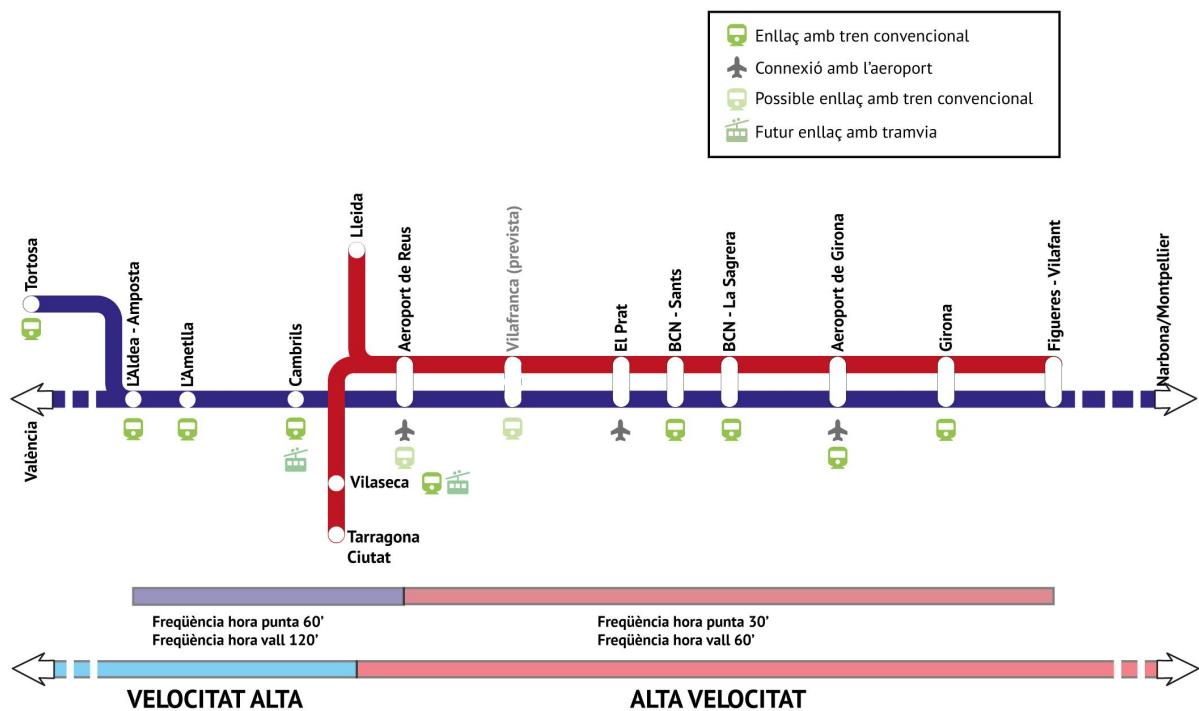
Actuació	Línies	Inversió (M€)	Objectiu
Duplicació Montcada-Vic	R3	650	Millora capacitat, fiabilitat i temps de viatge
Duplicació Arenys-Maçanet	R1	700	Millora capacitat, fiabilitat i temps de viatge
Túnel de Montcada fase 1	R4 nord	225	Millora temps de viatge Vallès-AMB
Servei regional AV	R11 a R17	125	Creació servei regional cadenciat en AV
		1700	

Aquest conjunt d'actuacions més les que estan programades a l'àrea de Barcelona, permetrien posar al dia la xarxa de rodalies en ample ibèric i millorar en termes de capacitat, fiabilitat, rapidesa i freqüència tota la xarxa ferroviària catalana de proximitat. Una vegada més, la prioritat és el *business* as usual i no la mobilitat quotidiana de la ciutadania.

L'ampliació de l'aeroport del Prat no és una decisió aïllada, sinó que s'afegeix a la llarga sèrie de decisions desfasades i negatives en matèria de mobilitat que s'han pres en els darrers temps: **alliberament dels peatges per als vehicles privats a les vies d'alta capacitat**, manca d'aposta per una taxa de congestió i de contaminació, **eliminació del servei ferroviari** entre Port Aventura, Salou i Cambrils....; a la lentitud exasperant en el desenvolupament de noves infraestructures de transport públic: carril bus a la B23, tramvia per la Diagonal, línia 9 del metro, Tramcamp....; i a la pluja de milions per a la reconversió de la indústria de l'automòbil privat. La sostenibilitat s'incorpora al discurs polític "correcte" com a recurs retòric, però es deixa de banda ràpidament a l'hora de prendre decisions. Resulta molt il·lustratiu que sigui **més fàcil arribar a un consens entre administracions per ampliar l'aeroport del Prat que per implantar el carril bus a la B23**, reclamat des de fa més de 20 anys, amb un cost incomparablement inferior i paralytitzat per manca d'acord, o d'interès, entre aquestes mateixes administracions.

L'increment de vols a l'aeroport del Prat afavoreix el sector del transport aeri, que és justament l'únic que **no té gravat fiscalment el seu combustible ni perspectives reals d'electrificació**, almenys a curt termini. Aquest incompreensible *dumping* fiscal permet el desenvolupament del fenomen del low-cost, dificulta el traspàs modal cap a alternatives més sostenibles i és el que permet l'"inevitable" creixement de la demanda de l'aeroport. La resolució d'aquest greuge comparatiu, a més de ser imprescindible des del punt de vista ambiental, permetria situar els horitzons de demanda del Prat en uns termes molt més realistes.

L'acord sobre l'ampliació del Prat ve acompanyat de la promesa d'**enllaçar els aeroports de Girona i Reus amb l'alta velocitat ferroviària**, però no hi ha cap concreció sobre el règim de prestació (creació de serveis regionals que donin servei a tot el territori o simples punts de parada d'alguna de les circulacions actuals), de política tarifària (bitllets amb horaris rígids no són una bona alternativa per a passatges aeris) i especialment si hi haurà una política diferenciada de taxes aèries que afavoreixin la derivació del low-cost als aeroports de Girona i Reus. Sense una definició d'aquests elements, la promesa sembla més una addenda publicitària per fer més digerible l'acceptació de l'ampliació que una decisió que impliqui canvis en la política aeroportuària d'AENA o en l'aposta per l'enfortiment dels serveis ferroviaris regionals, i en cas que s'arribi a materialitzar pot quedar fàcilment en un bluf amb serveis irrellevants sobre unes estacions infrautilitzades.



Servei proposat per a la xarxa regional d'AV. Font: PTP

Per tots aquests motius la PTP **es reafirma en el seu posicionament contrari a l'ampliació de l'aeroport** i **participarà activament en totes les mobilitzacions** que es convoquin per tal de revertir l'anunci de l'ampliació.