

La PTP y el Ayuntamiento del Prat presentan un estudio sobre conexiones ferroviarias e instan a pensar alternativas a la ampliación del aeropuerto



El alcalde de El Prat, Lluís Mijoler, destacó que el informe "demuestra que hay alternativas para promover un modelo de infraestructuras al servicio del país y no de las grandes empresas", a la altura del contexto de emergencia climática que padecemos, y ha instado a abordarlas en la mesa institucional para rehuir el "chantaje" de Aena.

El presidente de la PTP, Adrià Ramírez, apuesta por "transferir" el máximo de trayectos posibles del avión al tren para reducir las emisiones de CO2, mejorando las conexiones ferroviarias entre aeropuertos.

El informe de la Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP) estima en 236 millones de euros la inversión necesaria para generar la infraestructura ferroviaria necesaria para impulsar la articulación de un sistema aeroportuario catalán.

El Ayuntamiento del Prat y la Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP) han presentado hoy, miércoles 15 de septiembre, el informe sobre las necesidades de conexión

ferroviaria del sistema aeroportuario catalán, como una de las alternativas a la ampliación de pistas del aeropuerto del Prat.

El alcalde de El Prat, Lluís Mijoler, y el presidente de la Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP), Adrià Ramírez, han presentado conjuntamente este estudio, que plantea, como una de las alternativas a la ampliación de la tercera pista propuesta por Aena, la mejora de las conexiones ferroviarias entre los aeropuertos de Vilobí d'Onyar (Girona) y Reus con el Prat y Barcelona y de otras ciudades del país. El estudio estima en 236 millones de euros la inversión necesaria para impulsar estas mejoras ferroviarias.

La presentación del informe de la PTP, encargado por el Ayuntamiento de El Prat, se ha hecho frente a la estación de Renfe del municipio, justo delante de donde se debería ubicar la estación intermodal de El Prat, proyecto que data de 2008 y que no se ha llegado a finalizar y que supondría la conexión de las líneas de Cercanías de Renfe que pasan por el municipio: R2 (R2 Sur y R2 Norte), la estación de la L9 de metro y los trenes de alta velocidad, que aún no se detienen en el municipio. En estos momentos, ya existe una estación de trenes de alta velocidad construida y anexa a la estación de Cercanías, pero que no está en funcionamiento.

El alcalde de El Prat, Lluís Mijoler, aseguró que el informe elaborado por la PTP por encargo del Ayuntamiento "demuestra que hay alternativas para promover un modelo de infraestructuras al servicio del país y no de las grandes empresas", coherente con el contexto de emergencia climática en la que nos encontramos. Por ello, ha pedido al conjunto de administraciones y partes implicadas en el debate sobre el futuro del aeropuerto que se puedan debatir las diferentes alternativas "sin prisas ni chantajes". En este sentido, consideró que la propuesta de mejora de las conexiones ferroviarias para articular un sistema aeroportuario catalán "se debe tratar en la mesa institucional con rigor, teniendo en cuenta el territorio". Asimismo, reclamó que se avance en la puesta en marcha de la estación intermodal de El Prat, "una infraestructura inacabada" desde hace más de una década y que, al incorporar una nueva estación de alta velocidad, también contribuiría a mejorar las conexiones ferroviarias con el aeropuerto.

Por su parte, el presidente de la Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP), Adrià Ramírez, expuso que el informe "señala la tendencia europea de sustitución de los vuelos de corto y medio radio para conexiones ferroviarias", una modelo que ha reclamado implementar en Cataluña y el Estado. Según el presidente de la PTP, esta transferencia de los desplazamientos del avión al tren, podría suponer la reducción de cerca de 40.000 operaciones y de 5 millones de pasajeros en avión anuales", que se traduciría en una disminución de más de 460.000 toneladas de CO_2 a la atmósfera.

Ramírez también ha propuesto "liberar espacio en el aeropuerto del Prat, cuando no sea posible transferir los trayectos en el tren, derivando los vuelos a Girona o Reus, que actualmente son infraestructuras infrautilizadas". El informe aborda el diseño de un servicio ferroviario de alta capacidad para la conexión de los tres aeropuertos litorales catalanes con las áreas más pobladas del territorio. Este servicio facilitaría que se pudiera viajar en tren desde los aeropuertos de Girona y Reus hasta Sants o la Sagrera entre 40 y 45 minutos. Con una frecuencia de paso de los trenes de 30 minutos, estos desplazamientos se podrían hacer en un máximo de 75 minutos. Por este motivo, el informe concluye que volar con punto de despegue / aterrizaje en los aeropuertos de Girona y Reus "no supondría para los pasajeros

una penalización respecto a los tiempos de desplazamiento desde estas infraestructuras hasta Barcelona”.

Para conseguir esta rapidez y agilidad en los desplazamientos desde los aeropuertos de Girona y Reus a Barcelona y de otros puntos del país, se plantea la construcción de dos estaciones en las inmediaciones de los aeropuertos de Girona y Reus y la puesta en servicio de la estación de alta velocidad en el Prat, aprovechando la infraestructura ya existente en el municipio. Además, se quiere mejorar la conectividad del aeropuerto de El Prat con la red de cercanías y regionales: esta mejora se verá facilitada por la puesta en marcha del nuevo ramal de acceso a las terminales T1 y T2. La explotación del nuevo ramal debe hacerse de forma que permita la optimización de los túneles pasantes de Barcelona, para poder ampliar el servicio de cercanías y la conexión directa con la zona del Vallés.

También se contempla el establecimiento de un punto de parada en la estación de la ciudad de El Prat para los regionales con origen o destino en el sur de Cataluña y utilizar la actual estación ferroviaria de la T2 como punto terminal de la línea regional R11 (Girona / Figueres). Asimismo, se conectarían los tres aeropuertos litorales catalanes con las áreas más pobladas del territorio. Esto se vería facilitado por el establecimiento de un servicio de alta velocidad regional (tipo Avant) que integraría las actuales circulaciones Avant de Figueres y Lleida y los Intercity Barcelona-Valencia.

Además, para facilitar aún más los desplazamientos desde los aeropuertos de Girona y Reus hasta Barcelona, se plantea establecer tasas aéreas diferenciadas entre aeropuertos, títulos de transporte ferroviario con tarifa favorable, flexible y con adquisición simultánea con el billete de avión y la disponibilidad de puntos de facturación en las estaciones de partida / llegada finales.

Hacia un modelo aeroportuario en red similar al de otras ciudades europeas

Mediante este modelo, Cataluña se encaminaría hacia un modelo similar al de varias ciudades y países europeos, donde varios aeropuertos funcionan en red, conectados por la red ferroviaria con transportes ágiles, rápidos y eficientes, en el entorno de las grandes urbes. Así, por ejemplo, en Alemania, la compañía aérea Lufthansa mantiene un acuerdo con Deutsche Bahn, empresa que gestiona conexiones ferroviarias del país, para facilitar el desplazamiento en tren a los aeropuertos desde 17 ciudades del país. También en Londres se cuenta con un aeropuerto en el corazón de la región (Heathrow), muy cercano a la gran urbe, con un excelente transporte terrestre (metro, tren y carreteras), que se ve complementado por cuatro aeropuertos secundarios (Gatwick, Luton, Southend y City Airport).

Mediante la vertebración del sistema aeroportuario catalán, se podría, además, descentralizar la actividad aérea y mejorar su eficacia, evitando la saturación y congestión del aeropuerto del Prat. Esta saturación del aeropuerto del Prat se ha incrementado significativamente desde que hace una década las compañías aéreas low cost empezaron a reducir su actividad en los aeropuertos de Girona y Reus, que habían iniciado el año 2004. Según ha expuesto el presidente de la PTP, en el caso del aeropuerto del Prat, actualmente predominan los vuelos low-cost, que representan el 70% de sus operaciones (35,1 millones de viajeros), mientras que tan sólo un 7% de los pasajeros son viajeros en tránsito que

hacen conexiones hacia otros destinos (frente al 55% de Frankfurt, el 37% de Ámsterdam, el 30% de Heathrow o el 22% de Madrid).

Otras propuestas para favorecer el uso del tren frente al avión

Más allá de la mejora de las conexiones de los aeropuertos catalanes, el informe del Ayuntamiento de El Prat y la PTP también establece la necesidad de la sustitución del avión por el tren en trayectos en los que la distancia lo permita, para reducir la emisión de gases contaminantes a la atmósfera, tanto optimizando el uso de las infraestructuras ya existentes como con las mejoras que se puedan potenciar de cara al futuro.

Se plantea promover los trayectos en tren entre ciudades que se encuentran a una distancia de entre 300/750 km, con un límite de 4 horas de tiempo de viaje. Desde Barcelona, esto permitiría ir en tren ya en la actualidad en ciudades como Zaragoza, Madrid (Corredor Central), Castellón y Valencia (Corredor Mediterráneo), Logroño y Pamplona (Eje Ebro / Norte) y Perpiñán, Narbona, Montpellier y Nimes (Sur de Francia). Con mejoras de las conexiones ferroviarias ya previstas o iniciadas, también se podría cubrir con menos de 4 horas el trayecto hasta Elche, Murcia, Vitoria, Bilbao o San Sebastián, entre otros destinos.

El informe también expone la actual tendencia a la recuperación de los trenes nocturnos en Europa, para recorridos de más largo alcance (de entre 800 y 1.800 km, con un tiempo de recorrido de 8 a 14 horas). En este sentido, se han identificado un total de 9 corredores que podrían conectar hasta 40 ciudades europeas con Barcelona, entre ellas París, Bruselas, Amsterdam, Frankfurt, Zurich, Milán, Roma o Lisboa, además de localidades españolas como Gijón, Cáceres, Cádiz, Granada o Málaga, entre otros.