

La PTP i l'Ajuntament del Prat presenten un estudi sobre connexions ferroviàries i insten a pensar alternatives a l'ampliació de l'aeroport



L'alcalde del Prat, Lluís Mijoler, ha destacat que l'informe "demostra que hi ha alternatives per promoure un model d'infraestructures al servei del país i no de les grans empreses", a l'alçada del context d'emergència climàtica que patim, i ha instat a abordar-les en la taula institucional per defugir el "xantatge" d'Aena.

El president de la PTP, Adrià Ramírez, ha apostat per "transferir" el màxim de trajectes possibles de l'avió al tren per reduir les emissions de CO₂, millorant les connexions ferroviàries entre aeroports.

L'informe de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) estima en 236 milions d'euros la inversió necessària per generar la infraestructura ferroviària necessària per impulsar l'articulació d'un sistema aeroportuari català.

L'Ajuntament del Prat i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) han presentat avui, dimecres 15 de setembre, l'informe sobre les necessitats de connexió

ferroviària del sistema aeroportuari català, com a una de les alternatives a l'ampliació de pistes de l'aeroport del Prat.

L'alcalde del Prat de Llobregat, Lluís Mijoler, i el president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), Adrià Ramírez, han presentat conjuntament aquest estudi, que planteja, com a una de les alternatives a l'ampliació de la tercera pista proposada per Aena, la millora de les connexions ferroviàries entre els aeroports de Vilobí d'Onyar (Girona) i Reus amb el Prat i Barcelona i d'altres ciutats del país. L'estudi estima en 236 milions d'euros la inversió necessària per impulsar aquestes millores ferroviàries.

La presentació de l'informe de la PTP, encarregat per l'Ajuntament del Prat, s'ha fet davant de l'estació de Renfe del municipi, justament davant d'on s'hauria d'ubicar l'estació intermodal del Prat, projecte que data de 2008 i que no s'ha arribat a finalitzar i que suposaria la connexió de les línies de Rodalies de Renfe que passen pel municipi: R2 (R2 Sud i R2 Nord), l'estació de la L9 de metro i els trens d'alta velocitat, que encara no s'aturen al municipi. En aquests moments, ja existeix una estació de trens d'alta velocitat construïda i annexa a l'estació de Rodalies, però que no està en funcionament.

L'alcalde del Prat, Lluís Mijoler, ha assegurat que l'informe elaborat per la PTP per encàrrec de l'Ajuntament "demostra que hi ha alternatives per promoure un model d'infraestructures al servei del país i no de les grans empreses", coherent amb el context d'emergència climàtica en què ens trobem. Per això, ha demanat al conjunt d'administracions i parts implicades en el debat sobre el futur de l'aeroport que es puguin debatre les diferents alternatives "sense presses ni xantatges". En aquest sentit, ha considerat que la proposta de millora de les connexions ferroviàries per articular un sistema aeroportuari català "s'ha de tractar a la taula institucional amb rigor, tenint en compte el territori". Així mateix, ha reclamat que s'avanci en la posada en marxa de l'estació intermodal del Prat, "una infraestructura inacabada" des de fa més d'una dècada i que, en incorporar una nova estació d'alta velocitat, també contribuiria a millorar les connexions ferroviàries amb l'aeroport.

Per la seva banda, el president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), Adrià Ramírez, ha exposat que l'informe "assenyala la tendència europea de substitució dels vols de curt i mig radi per connexions ferroviàries", una model que ha reclamat implementar a Catalunya i l'Estat. Segons el president de la PTP, aquesta transferència dels desplaçaments de l'avió al tren, podria suposar "la reducció de prop de 40.000 operacions i de 5 milions de passatgers en avió anuals", que es traduiria en una disminució de més de 460.000 tones de CO₂ a l'atmosfera.

Ramírez també ha proposat "alliberar espai a l'aeroport del Prat, quan no sigui possible transferir els trajectes al tren, derivant els vols a Girona o Reus, que actualment són infraestructures infrautilitzades". L'informe aborda el disseny d'un servei ferroviari d'alta capacitat per a la connexió dels tres aeroports litorals catalans amb les àrees més poblades del territori. Aquest servei facilitaria que es pogués viatjar amb tren des dels aeroports de Girona i Reus fins a Sants o la Sagrera entre 40 i 45 minuts. Amb una freqüència de pas dels trens de 30 minuts, aquests desplaçaments es podrien fer en un màxim de 75 minuts. Per aquest motiu, l'informe conclou que volar amb punt d'enlairament/aterratge als aeroports de Girona i Reus "no suposaria per als passatgers una penalització respecte als temps de desplaçament des d'aquestes infraestructures fins a Barcelona".

Per aconseguir aquesta rapidesa i agilitat en els desplaçaments des dels aeroports de Girona i Reus cap a Barcelona i d'altres punts del país, es planteja la construcció de dues estacions en les immediacions dels aeroports de Girona i Reus i la posada en servei de l'estació d'alta velocitat al Prat, aprofitant la infraestructura ja existent al municipi. A més, es vol millorar la connectivitat de l'aeroport del Prat amb la xarxa de rodalies i regionals: aquesta millora es veurà facilitada per la posada en marxa del nou ramal d'accés a les terminals T1 i T2. L'exploració del nou ramal ha de fer-se de manera que permeti l'optimització dels túnels passants de Barcelona, per tal de poder ampliar el servei de rodalies i la connexió directe amb la zona del Vallès.

També es contempla l'establiment d'un punt de parada a l'estació de la ciutat del Prat per als regionals amb origen o destí al sud de Catalunya i utilitzar l'actual estació ferroviària de la T2 com a punt terminal de la línia regional R11 (Girona/Figueres). Així mateix, es connectarien els tres aeroports litorals catalans amb les àrees més poblades del territori. Això es veuria facilitat per l'establiment d'un servei d'alta velocitat regional (tipus Avant) que integraria les actuals circulacions Avant de Figueres i Lleida i els Intercitys Barcelona-València.

A més, per facilitar encara més els desplaçaments des dels aeroports de Girona i Reus fins a Barcelona, es planteja establir taxes aèries diferenciades entre aeroports, títols de transport ferroviari amb tarifa favorable, flexible i amb adquisició simultània amb el bitllet d'avió i la disponibilitat de punts de facturació a les estacions de partida/arribada finals.

Cap a un model aeroportuari en xarxa similar al d'altres ciutats europees

Mitjançant aquest model, Catalunya s'encaminaria cap a un model similar al de diverses ciutats i països europeus, on diversos aeroports funcionen en xarxa, connectats per la xarxa ferroviària amb transports àgils, ràpids i eficients, a l'entorn de les grans urbs. Així per exemple, a Alemanya, la companyia aèria Lufthansa manté un acord amb Deutsche Bahn, empresa que gestiona connexions ferroviàries del país, per facilitar el desplaçament en tren als aeroports des de 17 ciutats del país. També a Londres es compta amb un aeroport al cor de la regió (Heathrow), molt proper a la gran urbs, amb un excel·lent transport terrestre (metro, tren i carreteres), que es veu complementat per quatre aeroports secundaris (Gatwick, Luton, Southend i City Airport).

Mitjançant la vertebració del sistema aeroportuari català, es podria, a més, descentralitzar l'activitat aèria i millorar-ne la seva eficàcia, evitant la saturació i congestió de l'aeroport del Prat. Aquesta saturació de l'aeroport del Prat s'ha incrementat significativament des que fa una dècada les companyies aèries low cost van començar a reduir la seva activitat als aeroports de Girona i Reus, que havien iniciat l'any 2004. Segons ha exposat el president de la PTP, en el cas de l'aeroport del Prat, actualment predominen els vols low-cost, que representen el 70% de les seves operacions (35,1 milions de viatgers), mentre que tan sols un 7% dels passatgers són viatgers en trànsit que fan connexions cap a d'altres destinacions (front al 55% de Frankfurt, el 37% d'Amsterdam, el 30% de Heathrow o el 22% de Madrid).

Altres propostes per afavorir l'ús del tren front a l'avió

Més enllà de la millora de les connexions entre els aeroports catalans, l'informe de l'Ajuntament del Prat i la PTP també estableix la necessitat de la substitució de l'avió pel tren en trajectes en què la distància ho permeti, per reduir l'emissió de gasos contaminants a l'atmosfera, tant optimitzant l'ús de les infraestructures ja existents com amb les millores que es puguin potenciar de cara al futur.

Es planteja promoure els trajectes en tren entre ciutats que es troben a una distància d'entre 300/750 km, amb un límit de 4 hores de temps de viatge. Des de Barcelona, això permetria anar en tren ja en l'actualitat a ciutats com Saragossa, Madrid (Corredor Central), Castelló i València (Corredor Mediterrani), Logroño i Pamplona (Eix Ebre/Nord) i Perpinyà, Narbona, Montpellier i Nimes (Sud de França). Amb millores de les connexions ferroviàries ja previstes o iniciades, també es podria cobrir amb menys de 4 hores el trajecte fins a Elx, Múrcia, Vitòria, Bilbao o Sant Sebastià, entre d'altres destinacions.

L'informe també exposa l'actual tendència a la recuperació dels trens nocturns a Europa, per recorreguts de més llarg abast (d'entre 800 i 1.800 km, amb un temps de recorregut de 8 a 14 hores). En aquest sentit, s'han identificat un total de 9 corredors que podrien connectar fins a 40 ciutats europees amb Barcelona, entre elles París, Brussel·les, Amsterdam, Frankfurt, Zurich, Milà, Roma o Lisboa, a més de localitats espanyoles com Gijón, Cáceres, Cádiz, Granada o Málaga, entre d'altres.