

Quan al Prat no hi càpiga ni una agulla

Si es compleixen les previsions de creixement, el 2009 la T-Sud de l'aeroport de Barcelona ja s'haurà saturat. Mentrestant, Girona i Reus creixen a gran velocitat, però sense cap vincle amb el Prat. Una connexió ferroviària potent podria convertir tots tres aeroports en un sistema amb visió de país i, alhora, en una porta de sortida al món sense l'obligatorietat de passar per Barajas.

La milionària T-4 de Barajas té estació de metro des de la setmana passada. Per 1 euro, un enllaç directe amb el centre de Madrid. Barcelona ofereix un autobús que costa 3,75 euros des del centre de Barcelona, i Rodalia de Renfe té trens cada 30 minuts a un preu de 2,20 euros. Res de nou: l'aeroport de la capital d'Espanya, com sempre, disposa d'unes infraestructures per a la mobilitat dels passatgers infinitament més atractives per a qualsevol companyia que vulgui instal·lar-se a l'Estat espanyol. Per una altra banda, el pont aeri, el més car d'Europa –362 euros–, tindrà a partir del desembre, si es compleixen els terminis previstos, un competidor, el TGV Barcelona-Madrid. Es calcula que aquest tren l'agafaran cada dia 8.000 passatgers, 3.000 menys que no pas el pont aeri, i farà el recorregut en 2h 35m o en 3 hores, segons les parades que faci.

La T-Sud neix petita. Mentre Barajas té una terminal pràcticament buida i espai per a créixer, a l'aeroport del Prat, la quarta terminal, que entrarà en funcionament el 2008, ja neix amb un futur limitat. Tindrà capacitat per a 90 operacions per hora i un trànsit de 40 milions de passatgers cada any. Amb aquestes xifres, el Prat té un problema. Ho assegura Ramon Tremosa, professor de Teoria Econòmica de la UB i autor del llibre *Estatut, aeroports i ports de*

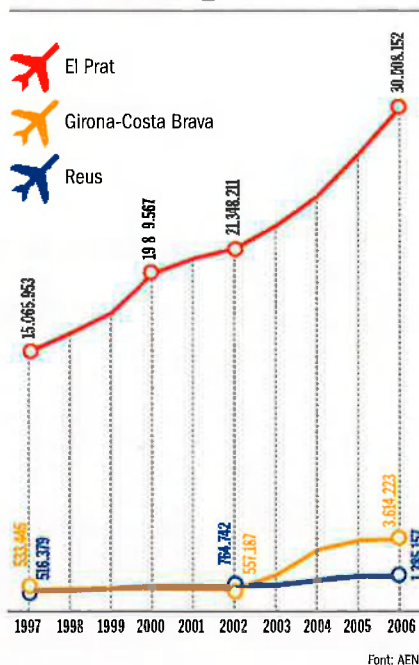
peix al cove (Quaderns 314), que adverteix que "si se segueix el ritme de creixement del 12%, és a dir, 3 milions de passatgers més cada any –el 2006 es va tancar amb 30 milions–, el 2009 l'aeroport s'haurà saturat". Segons Tremosa, quan aquesta situació arribi, "caldrà pensar en una cinquena pista a mar, o bé en el paper dels aeroports de Girona i Reus. No és cap frivolidat, és més

aviat un drama". Ja fa temps que els aeroports d'aquestes dues ciutats van començar a guanyar importància, arran de l'interès creixent que hi han mostrat les companyies aèries de baix cost, amb increments de trànsit anuals superiors al 100%. Amb això, la possibilitat de connectar-se amb el Prat ha guanyat adhesions entre molts experts, que consideren que una part dels vols de baix cost que avui concentra Barcelona es podrien traslladar a Girona o Reus per guanyar espai, perquè una gran companyia internacional pogués instal·lar-hi un *hub*, tot i que fos secundari. Aquesta mesura, però, hauria d'anar acompanyada de trens ràpids que connectessin totes tres infraestructures, com ja passa entre els aeroports de Saragossa i Osca, enllaçats per un tren de gran velocitat que fa el recorregut en 36 minuts (82 km) a un preu de 12 euros; o bé per 3,60 euros si es fa en un regional, que hi triga 12 minuts més.

Al Govern de Catalunya, el secretari de Mobilitat, Manuel Nadal, defensa que "cada aeroport ha de tenir una gestió pròpia" i que "Reus i Girona no han de servir per a descongestionar Barcelona, perquè cadascun té una capacitat de creixement independent". Però aquesta consideració no impedeix que el Govern "aposti per la coordinació entre tots els aeroports catalans", i en aquest sentit Nadal considera "imprescindible" la connexió entre Barcelona, Reus i Girona per ferrocarril. De fet, al sud de l'aeroport de Reus el ministeri de Foment ja ha començat a licitar una nova estació de gran velocitat, i a Girona s'han d'encreuar la línia de gran velocitat i la xarxa ferroviària transversal. Ho confirma el secretari de Mobilitat, que recorda que "ja és entre els plans del Govern aquesta triple connexió, i a la T-Sud ja hi ha un espai destinat a la gran velocitat".

A parer de Ramon Tremosa, ara és difícil de decidir quina seria la millor solució: si construir una altra terminal o bé jugar fort per la interconnexió entre els aeroports catalans: "Per a integrar el sistema caldrien trens directes, amb una freqüència de pas de 45 minuts a

Evolució del trànsit de passatgers





tot estirar. En tot cas, falta voluntat política, perquè de diners n'hi ha. I si no, com és que a Màlaga, que té 11 milions de passatgers, s'hi han gastat el doble del pressupost? Girona ja té més trànsit que Bilbao o Sevilla. A Girona, AENA només es dedica a fer-hi pàrquings." Aquest abandonament, segons Tremosa, hipoteca el futur dels nostres aeroports, que "ja no poden absorbir el trànsit aeri actual, i si el Govern català s'ho mira i no fa res i a Madrid tiren pel dret, després que no es queixin quan vegin el desastre", lamenta. Actualment, les comunicacions del Prat, Girona i Reus s'han de fer per carretera, amb cotxe particular o en un servei d'autobús privat. El trajecte entre el Prat i Girona, que costa 17,70 euros, dura 1h 35m, i a Reus el trajecte és d'1h 30m i el preu de 14,05 euros. Els casos de Londres i París són els més il·lustratius pel que fa a la connexió d'aeroports secundaris, que són enllaçats amb el centre per tren de gran velocitat, amb unes freqüències de pas que expliquen que gairebé el 70% dels passatgers de vols enllacin amb el ferrocarril per continuar el viatge.

Emprar Reus i Girona de porta al món.

Fa poques setmanes, el conseller Josep Huguet instava els catalans a aprofitar les connexions que ofereixen els aeroports de Reus i Girona amb aeroports europeus que actuen de plataformes intercontinentals, com ara París, Frankfurt i Londres. La possibilitat d'enllaçar amb vols intercontinentals des de Catalunya, sense passar per Barajas, es pot interpretar des del punt de vista polític: evitar la submissió permanent que imposa la gestió centralitzada d'AENA perquè tothom qui vulgui sortir al món pagui peatge passant per Barajas; o bé es pot interpretar en clau d'estricta economia per al consumidor: per a anar a Frankfurt a agafar un vol cap als Estats Units, per exemple, és molt més barat sortir des de Girona, amb una companyia de baix cost, que no pagar el vol de Barcelona a Madrid i agafar l'avió allà. I era en aquest sentit que el conseller parlava d'oportunitats, malgrat que fou interpretat per alguns sectors com una crida al boicot a Barajas, cosa que immediatament va desmentir Huguet.

El professor Ramon Tremosa posa de manifest que aquesta alternativa a la connexió amb Barajas "ja la practica

molta gent. Gairebé un milió de catalans han pres aquesta opció. Madrid és un bon aeroport per a anar a Sud-Amèrica, perquè Iberia ho té tot centralitzat. Però si volem anar a Àsia o als Estats Units, passar per Barajas és recular. Paga més la pena d'anar a Milà o Frankfurt."

Tanmateix, Tremosa deixa clar que "no tot és culpa d'AENA i de la manca d'inversions". És cert que "a Girona tots van units, i ajuntaments, Diputació, Cambres de Comerç i més organismes treballen per planificar espais per a una segona pista, amb la previsió de créixer de tres milions de passatgers en tres anys, perquè Girona és l'aeroport des de Sabadell fins a Montpeller"; en canvi, "a Reus cadascú va pel seu compte, embrancats en disputes partidistes entre l'Ajuntament i la Diputació de Tarragona".

Comtat i debatut, el TGV no passa per cap dels tres aeroports catalans, i tampoc no s'ha pres en consideració cap llançadora ràpida entre les estacions del centre de les ciutats de Tarragona i Girona.

Gemma Aguilera