

Dossier Euram

La vocació de plataforma intercontinental del sud d'Europa de l'Aeroport Barcelona-El Prat es consolida. Però Barcelona podria esdevenir el veritable intercanviador aeri del Corredor Mediterrani si l'aeroport estigués connectat amb el centre de la ciutat per alta velocitat. Madrid-Barajas ho estarà el 2014, però per a Catalunya no hi ha terminis.



La pista d'enlairament del Corredor

Si les carreteres i el ferrocarril són la clau exportadora de mercaderies de Catalunya i el País Valencià, l'aeroport de Barcelona és la pista d'enlairament que pot connectar de forma més potent l'activitat econòmica i turística dels territoris del Corredor Mediterrani amb Europa i el món en totes dues direccions. La capacitat de gestionar el tràfic i la demanda hi són. Així ho demostren les darreres xifres de tràfic intercontinental d'El Prat, que el 2013 ja acumula 1.841.583 usuaris, un 10,6% més que durant el mateix període el 2012. En els darrers anys, Barcelona ha esdevingut més atractiva per a les grans companyies aèries internacionals, que han volgut obrir noves rutes o incorporar-s'hi per primera vegada. Tot plegat fa que la capital de Catalunya estigui més ben connectada amb el món, un valor afe-

git que permet atraure més empreses internacionals al territori.

Però aquest potencial encara podria explotar-se molt més si, com descriu el professor de política econòmica de la Universitat de Barcelona Xavier Fageda, expert en aeroports, Barcelona estigués connectada amb l'aeroport per alta velocitat: "L'any vinent Madrid estarà connectada amb Barajas per AVE, i actualment ja ho està per metro i Renfe, això és un clar avantatge respecte de Barcelona a l'hora de poder atraure més passatgers de fora de la capital. L'alta velocitat és un mecanisme excel·lent per a arrossegar tràfic de passatgers a un aeroport en distàncies de fins a 400 quilòmetres, que en el cas de Catalunya seria una eina magnífica per a arrossegar els passatgers del País Valencià o Aragó, que ara van més a Madrid". De fet, la

ciutat de València i Saragossa quedaran enllaçades per AVE amb Barajas el 2014, poc després que s'inauguri el tram que connectarà Madrid amb la T-4 de Barajas. "En aquell moment, Barcelona ho tindrà encara més difícil per a incrementar el nombre de passatgers, perquè l'AVE farà d'alimentador de Madrid des d'arreu d'Espanya, com ja va fer el pont aeri entre Barcelona i Madrid", adverteix Fageda.

Ara bé, aquest expert considera que abans que l'alta velocitat, l'aeroport de Barcelona necessita resoldre "necessitats més bàsiques de transport públic que poden acabar ofegant les seves expectatives de creixement", en referència a l'accés a la T-1, que acumula la gran majoria de vols, i que actualment només està coberta per autobús. Ni Renfe, que té estació a l'antiga terminal, ni la L-9 de metro,

