

L'aeroport Gironí i el de Barcelona

L'aeroport Girona-Costa Brava és protagonista indirecte de les turbulències, no pas aèries sinó aeroportuàries, que envolten la possible i potser probable ampliació de l'aeroport barceloní d'El Prat-Josep Tarradellas. Una ampliació que sembla ser desitjada per una part del sector turístic de la capital catalana, sobretot l'hoteler, però la qual no agrada a alguns dels sectors ciutadans ni a totes les persones que integren l'equip de govern del seu Ajuntament.

Fa pocs dies, el president i conseller-delegat d'Aena, el polític català Maurici Lucena, va presentar un projecte d'ampliació, supeditat a diferents factors. Com que tothom dona per inviable una idea que als anys setanta ja va ser proposada i descartada, consistent a construir una nova pista, que seria la quarta, guanyant terreny al mar, la prioritat ara consistiria a allargar una de les pistes ja existents. Però aquesta possibilitat no agrada ni als ecologistes ni als veïns que habiten a prop del recinte aeroportuari. Als primers perquè l'ampliació es faria ocupant les zones humides naturals del delta del Llobregat, amb les conseqüències ecològiques d'impacte ambiental que tindria. I als segons, per l'augment del soroll que provocarien més avions i vols. En qualsevol cas, si finalment es fa més llarga una pista, això permetria augmentar la capacitat operativa i s'hauria de construir un nou edifici terminal, de tipus satèl·lit, semblant al que ja existeix a Madrid Barajas-Adolfo Suárez.

El més sensat, segons el parer de moltes persones que viuen a Barcelona i la seva àrea metropolitana, seria deixar El Prat com està, sense elevar la seva capacitat màxima de passatgers, per al sostre de la qual encara manquen anys, i fer com abans millor una estació del tren d'alta velocitat a l'aeroport de Girona-Costa Brava... o al de Reus. Es tractaria de construir el desviament de les línies ja existents, quelcom que s'hauria d'haver realitzat en el seu moment i no es va fer. A la localitat francesa de Lió, per exemple, el TGV té estació a l'aeroport, la qual cosa permet intercanvis entre avions i trens, o sigui una intermodalitat en el transport.

Sigui quina sigui la decisió per part del Govern de l'Estat respecte de l'aeroport de Barcelona, ara les coses no són tan senzilles com havien estat abans. Perquè ara hi ha l'Acord de París sobre accions contra el canvi climàtic, que condiona qualsevol modificació de la situació actual dels aeroports europeus. I hi ha tendències socials i polítiques que cerquen dissuadir els viatges en avió. El Govern d'Espanya vol crear una nova taxa o recàrrec sobre els bitllets d'avió per recaptar més ingressos. L'alcaldeessa Ada Colau, per la seva part, propugna utilitzar com a substitut el tren per distàncies al voltant dels sis-cents quilòmetres quan aquest mitjà de transport sigui alternatiu a l'avió. Una idea –trenes i no avions– que ja és tendència als països escandinaus i a la qual s'han afegit molts viatgers.

Abans d'acabar no puc deixar d'esmentar l'exemple més evident de problemes en relació amb projectes d'ampliació d'aeroports. L'hem observat recentment amb el cas del projecte d'ampliació de l'aeroport londinenc

de Heathrow. Un tribunal del Regne Unit ha frenat l'ampliació al·legant que en el projecte no s'han tingut en compte les directrius que marca el ja esmentat Acord de París sobre accions contra el canvi climàtic. La sentència d'aquest tribunal contra el Govern del seu país té -tot sigui dit- com a principal perjudicada una empresa constructora i concessionària espanyola –Ferrovial– que és propietària del més important paquet accionarial de l'aeroport. Londres, en qualsevol cas, disposa de cinc aeroports al seu voltant. Barcelona només disposa del seu i, d'una manera clarament infrutilitzada, dels altres dos. Dos aeroports que, com se sap, algunes companyies de baix cost venen com a Barcelona Nord i Barcelona Sud.

Font del document:

https://www.diaridegirona.cat/opinio/2020/03/04/l-aeroport-gironi-barcelona/1032505.html?utm_source=rss