

Ports, aeroports i sistema ferroviari

Daniel Marcelo Piano Bassi

Introducció

Catalunya es terra de emprendedores, terra de pioneros. El progreso se define por el desarrollo de los medios de comunicación y transporte, de disponer de una infraestructura que actúe como motor económico del país. El primer ferrocarril que funcionó en la península fue iniciativa y desarrollo de un catalán, Miquel Biada, que tuvo la visión de construir la línea de ferrocarril de Barcelona a Mataró para facilitar fundamentalmente el transporte de la producción textil de los establecimientos industriales de Mataró al puerto de Barcelona.

El grave problema de Catalunya de toda la vida, por lo menos desde 1714 a esta parte, es que quien toma las decisiones de fondo en materia de política económica, infraestructuras e ingresos es Espanya. Y Espanya tiene la particularidad de que sus decisiones vienen dominadas por la razón política y no por la búsqueda de la prosperidad o por la razón de mercado. Muchos altos funcionarios prefieren una España pobre, más que una España próspera si la prosperidad tiene que entrar por los puertos catalanes. La lógica económica llevaría a invertir donde la inversión generara más rendimiento; en cambio, la lógica del poder (incluidas las élites económicas y grupos de presión, interesados en preservar sus privilegios) lleva al Estado por

ejemplo a marginar el eje mediterráneo, precisamente por su gran potencial. Hay infinidad de situaciones en que Espanya ha demostrado rechazo a tomar decisiones que puedan favorecer o desarrollar a Catalunya. Recordemos aquel episodio de la venta de Endesa: "Antes alemana que catalana...". Por lo tanto, y pese a contar con la financiación de la Unión Europea, Espanya ha preferido desarrollar el Corredor Central o Corredor Atlántico al Corredor Mediterráneo. Este es un ejemplo.

De la mano del Corredor Mediterráneo va el desarrollo del puerto de Barcelona y otros puertos del territorio catalán. Con el Corredor Mediterráneo, que como veremos no es otra cosa que el tendido de vías de ferrocarril de ancho europeo para que las exportaciones de las comunidades autónomas del Mediterráneo puedan salir hacia Europa por ferrocarril, también se favorecería la descarga del transporte marítimo de carga que viene a través del canal de Suez y que hasta ahora descarga mayoritariamente en el puerto de Rotterdam a un coste de flete marítimo muy superior al que los buques cargueros tendrían descargando en Barcelona.

El aeropuerto de El Prat, cuyos orígenes se remontan a 1916 y cuyo suelo se erigió en los terrenos de una granja, tiene ya más de 100 años de existencia reivindicando su papel clave en el

avance de la economía y sociedad catalanas.

En 1963, alcanzaba el primer millón de pasajeros, en 1977 superaba los cinco y en 1992, año de la celebración de los Juegos Olímpicos de Barcelona, se superaba la barrera de los diez millones. Estas cifras, memorables entonces, se tornan hoy simbólicas teniendo en cuenta la actualidad. En 2023, 50 millones de pasajeros pasaron por el aeropuerto de El Prat. La discusión política del momento desde hace varios años tiene que ver con la ampliación de las pistas del aeropuerto que lo habilite a procesar el tránsito de 75 millones de pasajeros/año. Según la empresa madrileña AENA, gestora del aeropuerto de El Prat, el crecimiento económico de Catalunya no puede entenderse sin el constante incremento de pasajeros y mercancías del Aeropuerto barcelonés.

Resulta una tarea por demás difícil acometer un trabajo de esta índole desde una posición neutral y aceptando mansamente el dominio de España sobre la toma de decisiones. Un Estado es como una empresa de grandísimas dimensiones. Tiene una estructura de gobierno piramidal similar a una empresa, por supuesto con muchas más posiciones en el organigrama, dada la dimensión. Una empresa comercial es exitosa en la medida que crece en volumen de ventas, para lo cual debe invertir en capital de trabajo. Una empresa industrial es exitosa en la medida que crece en volumen de fabricación, generando calidad y eficiencia a través de las economías de escala y la productividad. Y si no crece puede ser exitosa manteniéndose en su nivel de confort, pero con el riesgo de que el mercado la vaya relegando. La forma que tienen las empresas de crecer es mediante la inversión. Inversión en nuevas tecnologías, en infraestructuras, en capital de trabajo. Al mencionar la inversión en infraestructuras nos referimos a la ampliación de una fábrica, el re-

cambio de maquinarias por maquinarias con tecnología de punta que optimice la eficiencia, a la fusión con otras empresas o a la adquisición de otra empresa. Las empresas tienen sus órganos de dirección que son los encargados de tomar decisiones. Decisiones propias luego de una evaluación adecuada y conveniente de alternativas y posibilidades de éxito. Nadie invertiría en una línea de negocio que los estudios de evaluación del proyecto no dieron seguridades de éxito.

Pues con el Estado pasa lo mismo, aunque vemos con excesiva frecuencia la inversión de dineros públicos en actividades ruinosas y que, pese a ello, se insiste en el error. Un Estado debe tener la potestad de tomar sus propias decisiones. Nadie mejor que quienes dirigen un Estado saben cuáles son las necesidades. Y todos sabemos que el bienestar viene de la mano del crecimiento, de la inversión en infraestructuras. El grave problema de Catalunya es que es una Nación sin Estado y que pese a tener su economía un volumen (PIB) superior al de más de la mitad de los miembros de la Unión Europea, no tiene competencias para tomar sus propias decisiones en materia de manejo de sus recursos fiscales y, sobre todo, donde invertirlos rentablemente o donde son más necesarios. Hay que tener en cuenta que cuando digo "donde invertirlos rentablemente" me refiero no solo a la inversión que genere riqueza y crecimiento, sin que genere también bienestar a los habitantes del país. Pondré algunos ejemplos para que se entienda mejor a qué me refiero. Más adelante ampliaré cuando desarrolle cada infraestructura.

Si quien toma las decisiones comprendiera sin influencias ni prejuicios políticos que el Corredor Mediterráneo es una infraestructura que favorecerá no solo a las regiones del litoral mediterráneo desde Algeciras hasta Portbou, sino

a todo el país España, racionalmente no dudarían en concretar las inversiones necesarias para desarrollar ese Corredor. Las consecuencias de esa decisión racional serían un significativo incremento de la actividad económica en el puerto de Barcelona y en el de Valencia, la creación más fuentes de trabajo, más ingresos por impuestos y tasas, más inversión en maquinaria para satisfacer el incremento en el tráfico de mercancías que llegan a través del canal de Suez y que encontrarían más económico descargar en los puertos de Valencia y Barcelona que dar toda la vuelta a la península Ibérica para descargar en Rotterdam.

Si quienes toman las decisiones comprendieran sin influencias políticas que el aeropuerto de Barcelona y los aeropuertos de Reus y Girona tienen potencial para recibir aviones de fuselaje ancho que incrementen en 20 millones de pasajeros al año el volumen de tráfico aéreo que llega a nuestra ciudad, tomarían las decisiones correctas de alargar una pista en Barcelona o trasladar tráfico a Reus y/o Girona mejorando y agilizando la conexión con Barcelona ciudad.

Si quienes toman las decisiones comprendieran sin influencias políticas que el sistema ferroviario administrado por Renfe está obsoleto y colapsando día sí, día también, se decidirían las inversiones necesarias para evitar el colapso del sistema, y sobre todo para mejorar el bienestar de los sufridos usuarios de Renfe, entre los que me incluyo.

La entidad Foment de Treball, patronal empresaria de Catalunya lejos de la sospecha de pertenecer al ámbito independentista, ha estimado que el déficit de inversión en infraestructuras de España con Catalunya por el período de 12 años que va del año 2010 al año 2022, es

de €35.000 millones. Ese número equivale a €2.917 millones al año. ¿Y ello a qué se debe? ¿A que Catalunya no genera suficientes recursos? ¿A que España no concreta las inversiones Catalunya porque no tiene suficientes recursos que debería restarle a otras comunidades que los necesitan? Esto sabemos con certeza que no es así. Catalunya genera más de €53.000 millones al año en impuestos que recauda España, se los lleva a Madrid y de ellos vuelven solamente €30.000 millones en gasto social (jubilaciones, sanidad, educación). O sea que el déficit fiscal aparenta ser de €23.000 millones. Pero últimamente, políticos conservadores y socialistas de otras comunidades autónomas declararon que el sistema de financiación singular que el gobierno socialista negoció con Catalunya y del que todavía no hay números concretos, haría "ganar" a Catalunya €30.000 millones. Lo que traducido sería decir que lo que viene perdiendo Catalunya con el actual sistema de financiación son €30.000 millones y no €23.000 millones que era lo que creíamos hasta que empezó todo este universo de declaraciones de políticos irresponsables sobre una decisión que todavía ni ha sido tomada ni ha entrado en vigor. O sea que Catalunya genera recursos como para hacer las inversiones necesarias en infraestructuras. La otra duda era si es que España no tiene suficientes recursos para cumplir con las inversiones en Catalunya, que por otra parte son las que surgen del propio Estatut de Autonomia de la Comunidad Autónoma de Catalunya. Sí que tiene recursos. De hecho, desde hace años está concretando inversiones en infraestructuras en Madrid muy por encima de lo que se propone en los Presupuestos Generales del Estado cada año en detrimento de Catalunya. El siguiente cuadro es muy ilustrativo al respecto:

Año		Catalunya	Madrid
2015	Presupuestado	1.035 M€	854 M€
	Ejecutado	735 M€	1.093 M€
	% Ejecución	71%	128%
2016	Presupuestado	1.150 M€	892 M€
	Ejecutado	644 M€	1.008 M€
	% Ejecución	56%	113%
2017	Presupuestado	1.113 M€	874 M€
	Ejecutado	902 M€	1.032 M€
	% Ejecución	81%	118%
2018	Presupuestado	1.305	1.115 M€
	Ejecutado	757 M€	1.126 M€
	% Ejecución	58%	101%
2019	Presupuestado	1.310 M€	1.117 M€
	Ejecutado	812 M€	1.106 M€
	% Ejecución	62%	99%
2020	Presupuestado	1.311 M€	1.117 M€
	Ejecutado	957 M€	1.229 M€
	% Ejecución	73%	110%
2021	Presupuestado	2.056 M€	1.134 M€
	Ejecutado	740 M€	2.086 M€
	% Ejecución	36%	184%
2022	Presupuestado	2.202 M€	1.142 M€
	Ejecutado	947 M€	1.895 M€
	% Ejecución	43%	166%
2023	Presupuestado	2.284 M€	1.209 M€
	Ejecutado	1.028 M€	1.995 M€
	% Ejecución	45%	165%
TOTAL	Presupuestado	11.916 M€	9.454 M€
	Ejecutado	6.494 M€	12.570 M€
			+93,56%

Como se ve, en 9 años el Gobierno Nacional invirtió en infraestructuras un 93,56% más en Madrid que en Catalunya. Pese a que en los Presupuestos Generales la inversión debería haber sido un 26,04% mayor que en Madrid. O sea que recursos hay. Lo que están es mal distribuidos.

Sistema ferroviario de Catalunya

El sistema ferroviario de Catalunya está sustentado en dos redes: una red principal gestionada por RENFE (Red Española Nacional de Ferrocarriles), cuyas infraestructuras pertenecen a otra empresa española: Adif (Administración de Infraestructuras Ferroviarias). Esta red se construyó a través de los años mediante la inversión española en Catalunya, aunque hay una historia previa de iniciativas catalanas y que, como con casi todo aquello en lo que Catalunya es pionera y triunfa, España fuerza a nacionalizar la actividad que originalmente fue levantada por la iniciativa y la asunción del riesgo por parte del empresariado catalán.

Adif (Administrador de las Infraestructuras Ferroviarias del Estado) es el titular de la infraestructura y Renfe es el operador; ambas, entidades empresariales dependientes del Ministerio de Fomento.

Por otra parte, tenemos la red de FGC (Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya), construida con capitales catalanes y gestionada por empresas públicas catalanas.

Pero volvamos a RENFE. Son titularidad de la Generalitat de Catalunya desde el 2010 y 2011 de acuerdo a la normativa siguiente:

- Real Decreto 2034/2009, de 30 de diciembre, sobre traspaso a la Generalitat de Catalunya de las funciones de la Administración General

del Estado correspondientes al servicios de transportes de viajeros por ferrocarril de alrededores

- *Real Decreto 1598/2010, de 26 de noviembre bisiesto a la Generalitat de Catalunya de las funciones de la Administración General del Estado correspondientes al servicios de transportes de viajeros sobre la red de ancho ibérico de la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general*

El Real Decreto 2034/2009 de 30 de diciembre traspasa a la Generalitat de Catalunya las funciones de la Administración General del Estado correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril de rodalies.

El Real Decreto 1598/2010 de 26 de noviembre traspasa a la Generalitat de Catalunya las funciones de la Administración General del Estado correspondientes a los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general.

O sea que ninguno de los dos reales decretos aclara mucho lo que se transfiere, que en definitiva es la administración, sin dejar en claro si se transfieren también recursos para la gestión y en qué medida. Por lo pronto desde hace 2 años, por decisión del gobierno central nos regalan los tickets de Cercanías dentro de la provincia de Barcelona.

La red gestionada por RENFE, que no exageramos si afirmamos que lo hace de una manera absolutamente deficiente, es la que abarca la mayor parte del territorio de Catalunya. RENFE es una empresa y los trenes son máquinas. La operatoria general de RENFE se lleva a cabo con elementos de transporte mecánicos, eléctricos y electrónicos y debe tener un sistema de seguridad muy bien aceitado para evitar

accidentes. Cualquier manual del empresario exitoso dirá que no se puede pensar en un emprendimiento exitoso si no se prevén reinversiones en mantenimiento y mejoras de los elementos mecánicos y de control, que también son entre mecánicos y electrónicos. Pues aquí está la principal falla de la gestión de RENFE. Soy usuario de RENFE desde hace 23 años. Hasta alrededor del año 2010 RENFE funcionaba en forma razonablemente correcta. Se cumplían los horarios, se viajaba relativamente cómodo, los trenes salvo accidente no se paraban entre estaciones, había controles de revisores y quien hacía uso del servicio debía pagar por ello. Vamos, como en cualquier lugar del mundo. Hasta había música funcional en los vagones. Viajar a Barcelona era un placer. De repente desaparecieron los revisores y la música funcional, mucha gente se acostumbró a viajar sin su boleto y como se dijo en el párrafo anterior, desde hace 2 años el gobierno de Espanya nos regala los viajes en tren. Los usuarios que utilizamos RENFE a diario no tenemos que pagar los viajes. Vayamos adonde vayamos dentro de la provincia de Barcelona. O sea que RENFE, empresa del Estado, renuncia a la recaudación de la mayoría de los viajeros diarios dentro de la provincia de Barcelona, regalándonos el boleto del tren, sin entrar a analizar si los usuarios tenemos recursos y podemos afrontar el ticket diario o no. Claro, así es difícil hacerse de los recursos para reinvertir siquiera en mantenimiento. Y pasa lo que pasa: con llamativa frecuencia se avería el sistema de señales y control en L'Hospitalet o en Sants Estació, o a mitad de trayecto un convoy sale de servicio por avería. Y no hablemos del bajísimo ratio de cumplimiento de los horarios. Cada mañana los trenes en dirección L'Hospitalet que vienen de Portbou, Figueres, Maçanet o Blanes lo hacen con un mínimo de entre 10 y 25 minutos de atraso. Curiosamente, los trenes

en dirección contraria, con muy pocos usuarios, ya que la mayoría de los usuarios viajan en dirección Barcelona, a las mismas horas pasan casi vacíos. Pero eso sí, con fiel cumplimiento de los horarios.

Como veremos, estos problemas no se verifican en la red de Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya.

Pero hagamos un poco de historia.

La primera iniciativa ferroviaria de Catalunya fue la "Compañía del Camino de Hierro de Barcelona en Mataró", fundada en 1845 por Miquel Biada para promover la primera línea de tren de la península Ibérica. El éxito de aquella empresa, a pesar de las enormes dificultades iniciales que Biada tuvo que vencer; impulsarían la aparición de varios proyectos. La principal dificultad que Miquel Biada tuvo que vencer fue la falta de subsidios de parte del gobierno central, que tenía disposición de subsidios para cualquier cosa en el resto del territorio, pero no para financiar este proyecto de los catalanes. El primer trayecto entre Barcelona y Mataró se hizo en 1848 y tardó 51 minutos en completarse. Hoy, 176 años después, el mismo trayecto se hace en 4 minutos más. A principios de 1850, la sociedad "Girona Hermanos, Clavé y Compañía", fundadora del Banco de Barcelona y promotora del Canal de Urgell, adquiriría la concesión de la compañía catalana "El Veterano Cabeza de Hierro", que había intentado, infructuosamente, materializar el proyecto ferroviario entre Barcelona y Camprodon. A finales de aquel año 1850, Manuel Girona la desvinculaba de la sociedad matriz y creaba la "Compañía de Hierro del Norte", que sería la madre de todas las compañías ferroviarias catalanas.

La prensa de la época relata que el ferrocarril revolucionaba la vida social y económica de la

ciudad donde llegaba. Era un fenómeno similar a la introducción de las máquinas de vapor en las fábricas, el alumbrado público con gas, o la comunicación por telégrafo o por teléfono. El efecto dinamizador y de acercamiento de la gente del ferrocarril es incalculable. Quien haya viajado al Reino Unido habrá podido comprobar cómo el ferrocarril une ciudades y gentes. Y en definitiva eso es acercar e integrar a la gente del país. Volviendo a la experiencia en Catalunya, la clase empresarial catalana vio que aquel revolucionario medio de transporte de personas y de mercancías, se tenía que orientar hacia Europa. En 1862, "la Compañía del Este", heredera de la empresa de Miquel Biada y que explotaba la línea Barcelona-Mataró, y la "Compañía del Norte", fundada por Manuel Girona y que explotaba el trayecto Barcelona-Granolers, se fusionaban y creaban "Camino de Hierro de Barcelona a Girona", con el claro propósito de conectar la red ferroviaria catalana con Francia y con Europa. El 3 de marzo de 1862, el tren llegaba a Girona.

Las mismas clases empresariales catalanas que impulsaban la conexión ferroviaria con Francia, serían las que promoverían la articulación del territorio catalán a través del trazado del ferrocarril. La "Sociedad del Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza" llevaba el primer tren a Lleida el 30 de marzo de 1860. Acto seguido, la "Compañía del Ferrocarril de Lleida a Reus y Tarragona" (1867) triangulaba Barcelona, Reus y Lleida (1879). Y por el lado sur, la "Compañía del Ferrocarril Grau-València", del empresario valenciano Josep Campo, construiría el tramo València-Tortosa. El tren entraba en Tortosa el 21 de julio de 1868. Tardó 4 horas y 15 minutos en recorrer aquel trayecto. El mismo tiempo que, un siglo y medio más tarde, día sí y día casi también, tarda el tren regional de la empresa pública española RENFE. En 1869, Campo com-

pletaba la línea hasta Tarragona.

A finales del siglo XIX, se había producido una concentración ferroviaria catalana. La TBF, “Compañía de Ferrocarriles de Tarragona en Barcelona y Francia”, surgida el 1875 a partir de la fusión de las dos principales ferroviarias catalanas; era el primer operador en Catalunya y el segundo a nivel estatal. Los propietarios de la TBF se sentaron a negociar la fusión con el otro gran operador estatal: la “Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante”, conocido por las siglas MZA. El resultado de aquella operación sería la aparición de un gigante ferroviario que operaría, únicamente, con las siglas MZA; pero que tendría una dirección bicéfala: cada una de las dos redes (MZA y TBF) se gestionaría de forma autónoma. La antigua TBF sería denominada “la red catalana de la MZA” y estaría dirigida, desde Barcelona, por el ingeniero catalán Eduard Maristany.

El año 1919, la Mancomunidad de Catalunya, presidida, en aquel momento, por Puig y Cadafalch, hizo público un ambicioso proyecto que implicaba conectar todas las capitales de veguería del país con el ferrocarril. O sea que el proyecto implicaba vertebrar con cohesión social por ferrocarril toda Catalunya. Aquel proyecto fue consensuado con la “red catalana de la MZA” y con otros inversores interesados en promover líneas menores. La conexión ferroviaria de todos los centros de servicios y de mercado del país (las capitales de veguería) era una de las tres patas de un proyecto de más envergadura que contemplaba el despliegue de carreteras y de líneas telefónicas hasta el último rincón del país. El golpe de Estado militar de 1923, perpetrado por el general Primo de Rivera, liquidaría la Mancomunidad y enviaría sus proyectos a la papelera porque la obra modernizadora de esta institución “contribuía a deshacer la unidad na-

cional”. Según el dictador Primo de Rivera, no se podía planificar Catalunya sin la planificación previa de la España entera.

Las compañías ferroviarias privadas operaron hasta poco después de la guerra civil española (1936-1939). Pero el 21 de enero de 1941, el Consejo de Ministros del II gobierno del régimen nacional - católico franquista, imponía la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria, que nacionalizaba todas las empresas ferroviarias privadas (excepto las de los trenes de vía estrecha). La MZA y su red catalana, incluidas. El nuevo y único operador pasaba a ser la empresa pública Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE). Aquella imposición, decretada a propuesta del ministro de Obras Públicas Alfonso Peña Boeuf (posteriormente presidente de RENFE) fue una de las prioridades del franquismo, que siempre contempló la red de comunicación y transporte ferroviarios como un instrumento de control sobre la sociedad y sobre la economía. Y así fue como, una vez más, España se apropió por la fuerza de las iniciativas exitosas de los catalanes.

Hace un tiempo nos enteramos que el gobierno del PSOE ha firmado el traspaso de las cercanías al gobierno del País Vasco. Rodalies RENFE es una de las pesadillas de la vida de muchos catalanes, como ya dije, entre los que me incluyo. Pesadilla que nos ha amargado y sigue amargando la existencia personal y laboral. Cuestión lo suficientemente importante para ponerle solución de manera prioritaria.

Las comparativas matan, metafóricamente, pero matan. En el caso del País Vasco, pasan a su ejecutivo la regulación, la planificación, la gestión, la coordinación y la inspección, y, también, las tarifas, los horarios y las frecuencias de los servicios. O sea, un traspaso como corresponde. En Catalunya, el acuerdo cerrado

es una empresa supuestamente nueva que se llamará Rodalies Catalunya y que será gestionada de manera compartida y cooperativa por el gobierno central y el gobierno catalán. De traspaso nada de nada; plena tutela estatal, disfrazada de competencia propia.

Catalunya es, sin duda, la autonomía peor tratada por el servicio ferroviario público español y alguna intención habrá para que se mantenga la negativa al traspaso pleno y, por lo tanto, que se mantenga el maltrato continuado a la ciudadanía que vive o trabaja en Catalunya. Quien haya viajado a Madrid o Valencia habrá notado que tanto en la estación de Atocha o la de Estación del Nord, en Madrid y Valencia respectivamente, los trenes de cercanías que se ven son exclusivamente trenes de la última generación puestos en circulación por RENFE. En Catalunya todavía tenemos circulando trenes de hace más de 40 años como los regionales que circulan entre Reus y Barcelona, trenes de 30 o 40 años, como son los trenes de doble piso que circulan entre Barcelona y Sant Vicenç de Calders o los trenes de hace 30 años que circulan por toda la red de RENFE, especialmente entre Maçanet Massanes y Barcelona, via Mataró. Son agravios comparativos difíciles de entender, sobre todo considerando los recursos que genera Catalunya, que como veremos, se utilizan para mejorar las infraestructuras de otras comunidades autónomas.

Pero recordemos un poco la historia más o menos reciente. La construcción de la red de AVE (Alta Velocidad Española) fue un proyecto ruinoso, mal evaluado desde el inicio, y que ha dado pérdidas operativas en todas sus líneas, algunas pérdidas más significativas que otras. Su planificación y trazado se ha hecho tanto con miopía económica como con intencionalidad política. ¿Cómo se puede explicar, si no,

que España tenga la red de alta velocidad (para personas) más infrautilizada del mundo (5.435 pasajeros-km por km de vía, enfrente de 16.853 en Italia, 18.141 en Alemania, 18.606 en China, 20.718 en Francia o 33.344 en Japón)? Y se sigue invirtiendo pese a haberse demostrado su falta de rentabilidad y su infrautilización. En el año 1992, la construcción de AVE que tenía cierta lógica, era el recorrido Madrid – Barcelona. Pero fue descartado y en su lugar se construyó la línea Madrid – Sevilla, primera línea de AVE de la península. Con este antecedente irracional, no debe extrañar que hoy nos encontremos que tenemos un retardo vergonzoso en el Corredor Mediterráneo que es prioritario para Catalunya, para las regiones del Mediterráneo desde Algeciras. y para la Unión Europea, para poder conectar sus mercaderías y gran parte de la producción del arco mediterráneo por toda Europa.

La red de ferrocarril de RENFE funciona en forma absolutamente vergonzosa según los expertos. Según La República.cat, la red de Rodalies sufre 31 incidencias cada día. Entre los meses de enero y septiembre de 2024 se han registrado un total de 8.500 afectaciones, hecho que se traduce en una incidencia cada 35 minutos. La Cámara de Comercio declaró que en 2023 los retardos del sistema ferroviario representaron 120.000 jornadas de trabajo perdidas. ¿Cuál es el motivo de este déficit de gestión? Pues el déficit de inversión crónico, estructural, endémico en infraestructuras del Estado en Catalunya. La Cámara de Comercio lo cifra en €51.000 millones. Foment del Treball ha denunciado este déficit en €35.000 millones para los 12 años que van desde 2010 a 2022. En 2023 la inversión en infraestructuras del Estado en Madrid fue más del doble de lo presupuestado, cuando en Catalunya fue menos de la mitad. Ver el cuadro presentado en la sec-

ción "Introducción" de este trabajo. Y la mayoría de estas inversiones no ejecutadas son del ámbito ferroviario. Desde el año 2010 cada año el 50% del presupuesto de inversión de ADIF y RENFE en infraestructuras en Catalunya quedó pendientes de ejecutar. El último kilómetro de vía nueva de rodalies en Catalunya fue hecho en el año 1977. Hay proyectos que se perpetúan en el tiempo, como la estación de Sagrera y la ampliación de la estación de Sants. Habría que hacer una mención especial de la falta de inversión en accesibilidad para que personas con discapacidad puedan utilizar de manera adecuada trenes y estaciones de la red.

El drama del servicio ferroviario va mucho más allá del ámbito de la movilidad. Problemáticas enquistadas en nuestra sociedad se solucionarían más rápida y efectivamente si el sistema ferroviario funcionase como correspondería. El despoblamiento: gente que podría vivir en su municipio e ir y volver cada día a Barcelona a trabajar o estudiar. La vivienda y el precio de los alquileres: no habría que buscar piso afuera si, al terminar, puedes ir a dormir cada noche en tu casa. Las ventajas que decíamos que tiene Gran Bretaña con su magnífica red ferroviaria que llega a todos lados y que funciona correctamente. El cambio climático y la sequía: menos coches, menos emisiones; menos personas viviendo en el mismo lugar, más repartido el uso del agua. La siniestralidad en las carreteras: si el tren fuera puntual y a un precio razonable dejaríamos el vehículo en el parking, si el Corredor Mediterráneo corriera de verdad, las mercancías podrían exportarse e importarse en contenedores sobre raíles y no en mil camiones por la autopista.

Tanta miseria no puede ser casual, tiene que ser ineptitud. No son averías, es un abandono deliberado que hace décadas que se arrastra.

No son decisiones técnicas, es mala fe política y es una constante falta de respeto a la ciudadanía catalana. Nos roban tiempo de vida. El expolio al país se hace también vía catenaria.

Pese a todo, durante el año 2023, RENFE ha transportado 130 millones de viajeros en los servicios de Rodalies de Catalunya, lo que ha supuesto un crecimiento porcentual de casi 19,5% respecto al año anterior, con un aumento de más de 21 millones de usuarios.

Así, durante este año, RENFE ha llegado a los 120 millones en los trenes de cercanía de Barcelona (+19,42% respecto del 2022); como en los servicios regionales, que consiguieron los 9,8 millones de usuarios (+21,27% respecto del año anterior).

Es la tercera cifra más elevada en cercanía de Barcelona desde el año 2005 (con 121,5 millones), sólo superada por ese año y el 2006 (con 122,8 millones); y la segunda más alta de los servicios regionales desde 2011 (10,1 millones de viajeros).

El año 2019, se registraron 119,3 millones de viajeros en cercanía de Barcelona y 9,2 millones en regionales. Estas cifras de 2023 suponen, pues, una consolidación del crecimiento que los servicios de RENFE en Catalunya están registrando respecto a los años anteriores.

Sostenibilidad

Pese a todos los problemas señalados, los trenes de RENFE son el medio más cómodo, sostenible, más o menos fiable y económico en los desplazamientos que se pueden hacer en Catalunya.

En materia de sostenibilidad, el número de viajeros de RENFE equivale a:

- Reducción de 86 millones de coches
- Ahorro de 700.000 toneladas de CO₂
- Ahorro de cerca de 300 millones de litros de combustible

Ferrocarriles Generalitat de Catalunya

Según expresa en su propia web, FGC son mucho más que una empresa ferroviaria: son un operador de movilidad sostenible.

Hace 40 años que FGC conecta el territorio catalán, gestiona servicios ferroviarios y servicios turísticos y de montaña y se han convertido en un referente en el ámbito internacional como consultores estratégicos y técnicos en transporte ferroviario y gestión turística.

FGC tenía 2.268 en plantilla en el año 2023, personas con espíritu de implicación en nuestra sociedad.

FGC conecta Catalunya con trenes, funiculares, teleféricos, cremalleras, telesillas, telecabinas y remotes.

Sobre todo, lo hace siendo la alternativa más sostenible para el transporte de pasajeros y mercancías, con lo que evita miles de toneladas de CO₂. Concretamente, las que emiten 75 millones de desplazamientos en vehículos privados y 81.000 camiones cada año.

FGC conecta de manera sostenible el territorio, las personas y la economía.

Desde la metrópoli de Barcelona con las líneas del Vallès, el Baix Llobregat, l'Anoia y el Bages hasta el Pirineo, con la línea de Lleida a la Pobla, y las montañas de Montserrat y Núria con el tren de cremallera.

El porcentaje de puntualidad del año 2023 fue del 99,43%.

El Corredor Mediterráneo

Incluyo este punto entre el Sistema ferroviario y el tema Puertos, ya que afecta a los dos epígrafes.

El Corredor Mediterráneo es una doble plataforma de ancho internacional para pasajeros y mercancías que discurrirá desde la frontera francesa hasta Algeciras y que conectará ciudades tan importantes como Barcelona, València, Alicante, Murcia y Málaga con el resto de Europa. Según algunos autores, el Corredor Mediterráneo es el vector para terminar con la España radial. Probablemente este sea precisamente el motivo del retraso en la construcción del Corredor Mediterráneo.

Es una infraestructura necesaria que permitirá viajar más rápido y con mayor frecuencia y que impulsará la economía, el turismo y el empleo no solo por los territorios por los que discurre, sino que también beneficiará, directa o indirectamente, a todo el país. Apostar por el Mediterráneo es apostar por la conexión entre territorios, contribuyendo de esta manera a la vertebración del país. Todos estos conceptos desde el punto de vista racional. Sabemos por experiencia que la racionalidad no se caracteriza por entrar en la matriz de toma de decisiones de España. Y que la conexión entre territorios en España significa conectar radialmente Madrid con el resto del país. Conectar por ejemplo en forma transversal Barcelona con Valencia

está tácitamente prohibido. No sea cosa que se favorezca un movimiento para recrear los Països Catalans.

El Corredor fue declarado prioritario por la Unión Europea en 2013 y en abril de 2024 nuevamente como una de las nueve redes que deberían estar terminadas para el año 2030 con el voto en contra del Partido Popular español, aunque el Partido Popular europeo votó a favor. Al respecto cabe comentar que el Parlamento Europeo ha aprobado el 24/04/2024 la revisión del plan TEN-T para completar proyectos transeuropeos de transporte, como carreteras, ferrocarriles, puentes y túneles transfronterizos, para 2030. Un plan que afecta a toda la línea de corredores, incluido el Mediterráneo. Las nuevas normas sobre las orientaciones para el desarrollo de la red transeuropea de transporte han salido adelante con 565 votos a favor, 37 votos en contra y 29 abstenciones. Como se dijo, precisamente, el Partido Popular ha votado en contra, igual que ya hiciera en 2012.

Algunas características de los corredores, todavía prácticamente inexistentes, como el mediterráneo son que los ferrocarriles de la red básica de la RTE-T estén electrificados, circulen a 100 km/h en el caso del transporte de mercancías y crucen las fronteras interiores de la UE en menos de 25 minutos de media a finales de 2030. Una velocidad mínima de 160 km/h debería convertirse en la norma en los trenes de pasajeros a partir de finales de 2040.

Asimismo, los principales aeropuertos europeos (aquellos con más de doce millones de pasajeros anuales) estarán conectados a la red ferroviaria transeuropea. Para garantizar mejores condiciones de descanso a los camioneros, las principales carreteras de la Unión deberán contar con lugares de estacionamiento seguros y protegidos como mínimo cada 150 km.

¿España que ha hecho? Pues priorizar como siempre la España radial. Ha priorizado lo que hace unos meses acaba de anunciar el gobierno de PSOE: el Corredor Atlántico, que comentaré más adelante en este mismo epígrafe. En 2019, el ministro Ábalos declaró en Barcelona que el Corredor Mediterráneo estaría terminado para 2021. Hoy, año 2024, el Corredor está lejos de estar terminado.

Para entender en qué punto estamos en estos momentos con el sistema ferroviario en Catalunya debemos recordar que el estado español y Portugal tienen un ancho de vía más grande de 1668 mm, que pasa el estándar de ancho europeo que es más estrecho, de 1435 mm. Esto implica que el estado español ha adoptado el recurso de poner una 3era vía para poder utilizar el mismo trazado para los dos anchos de eje de trenes. Una chapuza en toda regla. Este recurso lo tenemos en estos momentos desde el puerto de Barcelona hasta Castellbisbal y a partir de aquí las mercaderías ya entran en un trazado de más alta velocidad hacia Le Perthus, en la frontera con Francia. Lo que se propone es que el Corredor Mediterráneo tenga un trazado separado del trazado de pasajeros. Que en realidad es una exigencia de la Unión Europea. La línea de la costa está colapsada y representa un peligro que se utilice para pasajeros y mercaderías. Se propone que la línea de la costa sea para pasajeros y el Corredor Mediterráneo pase por el interior y no por núcleos habitados. España también está construyendo un trazado Sevilla-Zaragoza en vías separadas. Este trazado no tiene nada que ver con el Corredor Mediterráneo. Éste necesitaría conectar el trazado de vía estrecha europeo con los polígonos industriales de Manresa y Lleida por ejemplo, conectar los accesos al aeropuerto de Barcelona y al puerto de Tarragona y desarrollar el ancho europeo a la estación de mercade-

rías de Girona hacia Portbou.

Poniendo en valor algunas cifras, la zona del arco mediterráneo que va desde Algeciras hasta la frontera francesa, por donde discurre el Corredor Mediterráneo, engloba casi el 50% del PIB, la mitad de las exportaciones o el 63% del tráfico marítimo portuario. Además, la mitad de los turistas extranjeros que llegan a España lo hacen a estos territorios y, sin embargo, aún no existe un ferrocarril que conecte todo el Mediterráneo por lo que es importantísimo que esta infraestructura esté acabada lo antes posible.

Los empresarios de la plataforma “Queremos Corredor”, impulsados por la Asociación Valenciana de empresarios han reclamado que “no entendemos el motivo por el cual los sucesivos gobiernos de España han ido retrasando esta infraestructura” cuando el corredor, como se ha indicado en el párrafo anterior, concentra el 63% de las exportaciones portuarias.

Han reconocido que “el corredor avanza”, con el 100% de los tramos pendientes en estudio, el 80% en proyecto y el 70% en obras, pero han insistido en que “sería hacernos trampas no reclamar que se acelerara. Los empresarios y la sociedad civil no entendemos que todavía no esté acabado”.

¿Cuál es la respuesta del Estado español a estos reclamos, al margen de promesas incumplidas como la del ministro Ábalos mencionada? La construcción del Corredor Atlántico. Dicen que el que mucho abarca poco aprieta. Pero así de irracionales son los gobernantes españoles. Resulta que el presidente del gobierno anunció el 6 de marzo de 2023 que el Gobierno invertirá 16.000 millones de euros para el desarrollo del Corredor Atlántico. Conviengamos que la palabra del presidente socia-

lista no tiene mucho crédito. Pero esta declaración fue como recibir un nuevo jarro de agua fría para Catalunya. Mientras los empresarios presionan para que se aceleren las obras del Corredor Mediterráneo, con incontables retrasos en varios puntos, como la conexión entre Martorell y Castellbisbal, aunque pronto acabará; o en la localidad alicantina de La Encina y se ejecuten las inversiones previstas, el Estado ha explicado que desembolsará 16.000 millones para impulsar el Corredor Atlántico con un plan de actuaciones de intermodalidad logística muy perfilado, que agrupa las comunidades de Asturias, Castilla y León, Extremadura, Andalucía, Galicia, País Vasco, la Comunidad Foral de Navarra, Castilla-La Mancha, la Comunidad de Madrid y Aragón.

El año 2013, la Unión Europea actualizó su mapa de prioridades ferroviarias de mercancías y situó el Corredor Mediterráneo y el Atlántico entre estos, hecho que implicaba un mensaje claro de dejar atrás la España radial para pasar a la circular. El reglamento del club comunitario estipula que tienen que estar en marcha en el 2030, y es una normativa de obligado cumplimiento. Y los retrasos han sido una constante. Ahora, el anuncio del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana implica que la construcción del Corredor Atlántico, según el mismo gobierno estatal, se hará a la vez que se siguen los trabajos del Corredor Mediterráneo, que aseguran que estará finalizado el año 2026. A pesar de aventurarse a hacer un nuevo corredor cuando el del Mediterráneo no está terminado, el secretario de Estado del ministerio, David Lucas, se defendió diciendo que para el ejecutivo “es tan importante el Mediterráneo como el Atlántico” y argumentaba que, para este año, ambos corredores tienen un presupuesto similar (1.695 millones para el Corredor Mediterráneo y 1.648 para el Atlántico).

Al malestar de los territorios donde se tiene que trazar el Corredor Mediterráneo se suma, pues, el hecho de que, después de tantos años de retrasos y de incumplimientos ante la UE por transposiciones malas o tardías en esta materia, ahora el Estado también se vuelque y pretenda hacer compatible la realización de los dos proyectos al mismo tiempo, sobre todo teniendo presente que hay una de ellas que no está finalizada, que acumula muchos atrasos y que es primordial para la competitividad económica de la zona. Además, mientras que en el Corredor Mediterráneo aún queda mucho trabajo para conectar los distintos brazos de la infraestructura, en el caso del Atlántico ya está conectada la ciudad de Hendaya, en la frontera entre Francia y Euskadi, con Lisboa a través de Madrid.

Con sus promesas el gobierno se compra problema tras problema. Es lógico que las comunidades interesadas presionen para que lo prometido se lleve a cabo y que le exijan cumplir con la conexión ferroviaria del eje Atlántico. Y se le reprocha a Sánchez que, en el marco de la cumbre hispanofrancesa, la Moncloa había explicado que se había acordado con Francia el impulso del Corredor Atlántico para el 2030. En cambio, un informe del Elíseo retrasaba el desarrollo de esta infraestructura hasta el 2042. Aparte de todo, algunas voces denuncian el intento de convertir el Corredor Mediterráneo en una infraestructura 'low cost'. Uno de los puntos conflictivos tiene que ver con la conexión Martorell-Castellbisbal, que inicialmente tenía que estar finalizado el año 2020. Adif ha puesto en servicio el 20 de agosto de 2022, el nuevo ramal ferroviario de Costablanca, entre Martorell y Castellbisbal (Barcelona), en el marco de los avances del Corredor Mediterráneo en Catalunya. Conocido como *La Puerta a Europa*, el tramo Martorell-Castellbisbal permitirá enla-

zar, en ancho estándar, la infraestructura entre el Nudo de Castellbisbal y la Frontera francesa con los trayectos entre el Nus de Vila-seca, Sant Vicenç de Calders y Martorell, en proceso de construcción, así como con otras actuaciones en marcha en las Comunidades Autónomas por las que discurre el Corredor.

Ramon Tremosa, diputado de Junts, explicaba en su libro Catalunya, potencia logística natural (Pòrtic Edicions, 2020) que se está haciendo un tercer rail o carril en la línea de Rodalies, solución que calificaba de "parche". Eso implica que en contraposición con lo que exige el reglamento europeo, que concibe el corredor como doble vía de trenes de ancho europeo, no habrá nuevas vías de tren exclusivas para mercancías y apunta Tremosa que los trenes de mercancías tendrán que circular por las mismas vías que los trenes de Rodalies del Baix Llobregat, situación que no se da "en ningún otro país", porque tampoco hay previstos apartadores, un hecho que puede suponer "muchas limitaciones" y un "desgaste muy alto" de las vías. Este punto ya fue comentado anteriormente en este epígrafe.

El artículo 140 del Estatut d'Autonomía de Catalunya, en su punto 6to., dice que corresponde a la Generalitat, en materia de red ferroviaria, la competencia exclusiva con relación a las infraestructuras de las que es titular y la participación en la planificación y gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Cataluña, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal. Me pregunto si, así como en su tiempo la Generalitat de Catalunya construyó la red ferroviaria de FCG, no podría hoy afrontar la terminación de Corredor Mediterráneo desde Tarragona hasta Portbou. En su tiempo los catalanes tendimos la 1ra. red de ferrocarril de la península con iniciativa y esfuer-

zo propio. Por qué no repetirlo, aún a riesgo de que los españoles, como es su costumbre, en el futuro expropien el trazado y lo gestionen por una empresa público / privada creada al efecto como AENA y la Administración de Puertos. La importancia del Corredor Mediterráneo es capital para el crecimiento de la economía catalana. Dejo la inquietud como un tema de debate.

Puertos

Puerto de Barcelona

Catalunya tiene alrededor de 580 kilómetros de costa del mar Mediterráneo. En Catalunya hay 7 puertos deportivos con capacidad para acoger superyates (más de 24 metros de eslora): Port Tarraco (Tarragona); Vilanova Gran Marina (Vilanova i la Geltrú); Marina Port Vell (Barcelona); Port Olímpic (Barcelona); Port Fòrum (Barcelona); Mataró Marina Barcelona (Mataró); Port Roses (Roses). Hay además varios puertos menores como el de Premià de Mar. Y cuenta con un puerto de gran calado y gran superficie, con infraestructura para recibir y despachar carga y grandes cruceros.

En el año 1859, el ingeniero jefe de la provincia de Barcelona, Josep Rafo, presentó al Ministerio de Fomento un proyecto de obras y mejoras del puerto de Barcelona que proporcionara un abrigo seguro a las embarcaciones y que pudiera acoger grandes barcos. Era un proyecto ambicioso que, llevado a cabo en su totalidad, superaba en extensión el Puerto de Marsella.

El Ministerio de Fomento aceptó el proyecto de inmediato, hasta el punto que Ildefons Cerdà lo incorporó a su plan del Eixample. Pero una obra de tal magnitud requería financiación y voluntad política: los militares habían dejado claro que había que mantener la Ciutadella, el castillo de Montjuïc y la muralla de mar.

Las obras se atascaron una década, hasta que un 5 de febrero de 1869 armadores, comerciantes y empresarios marítimos, junto con el Ministerio Fomento, constituyeron la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, una institución pionera en el Estado que permitió que Barcelona y Catalunya contaran con un puerto adecuado al crecimiento de su economía y que facilitara su apertura comercial al mundo.

Aquella fue la semilla que, 150 años más tarde, convertiría el Puerto de Barcelona en el gran hub logístico del Mediterráneo.

El Port de Barcelona está gestionado por la Autoridad Portuaria de Barcelona, perteneciente a Puertos del Estado. Su Consejo de Administración está integrado por un Presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, hoy el Sr. José Alberto Carbonell Camallonga, el Capitán Marítimo de Barcelona, 3 vocales designados por la administración General del Estado, 2 vocales en representación del Ajuntament de Barcelona, 4 vocales de la Generalitat de Barcelona, 2 vocales de Cámaras de comercio y organizaciones empresariales y 2 vocales de los sindicatos. Como se ve, el Órgano de Dirección del Port de Barcelona está mayoritariamente integrado por funcionarios de Catalunya. El Port de Barcelona es la principal infraestructura de transporte y servicios de Catalunya, el segundo puerto de España en cuanto a tráfico y el primero en facturación y en valor de las mercancías. Las 112 líneas marítimas, operadas por 163 armadores que regularmente lo conectan con 850 puertos de los cinco continentes, con una regularidad semanal en muchos casos, lo sitúan con diferencia como el primer puerto español para tráfico internacional. En cuanto al transporte de personas, es el mayor puerto del Mediterráneo en tráfico de cruceros y el cuarto del mundo solo detrás de los puertos

del Caribe. El puerto de Barcelona tiene 9 terminales de pasajeros repartidas entre el Moll Adossat, Moll de Barcelona, Moll d'Espanya y Moll de Sant Bertrà.

La superficie terrestre del puerto es de 828,9 ha, y dispone de más de 20 km de muelles y atraques.

El portal de transparencia de Puertos del Estado no tiene ninguna información económico financiera sobre la actividad que administra,

excepto el cobro de tasas de los distintos puertos de Catalunya (Barcelona y Tarragona) y del estado español. Sí tenemos información económica y financiera en la página web de Port de Barcelona.

Algunas magnitudes comparativas entre los años 2022 y 2023 del Port de Barcelona pueden dar una idea de su importancia económica y estratégica:

Aportación a la economía

	2022	2023
Valor de las mercaderías que pasan por el Port	120.686.000.000 €	113.116.000.000€
% del comercio marítimo de Catalunya	74%	71%
% del comercio marítimo del Estado	23%	24%

Datos de Tráfico

	2022	2023
Tráfico Total	71.000.000 toneladas	64.000.000 toneladas
Contenedores	3,5 millones TEU *	3,3 millones TEU *
Graneles Líquidos	15,6 millones toneladas	13 millones toneladas
Graneles Sólidos	4,6 millones toneladas	4,8 millones toneladas
Vehículos	591.015 unidades	790.319 unidades
Autopistas del mar **	155.539 unidades de transporte intermodal	154.449 unidades de transporte intermodal
Pasaje de crucero	2.3 millones de personas	3,6 millones de personas
Pasaje de línea regular	1,6 millones de personas	1,7 millones de personas

*TEU: equivale a contenedores de 20 pies

** Se entiende por autopista del mar el segmento marítimo que conecta dos puertos que a su vez están unidos a redes transeuropeas y corredores intermodales.

Datos económicos

	2022	2023	2024
Cifra de negocios	181,2 millones euros	189,1 millones euros	200 millones euros
Beneficio neto	63,1 millones euros	50,1 millones euros	63 millones euros
Cash Flow	100,6 millones euros	101 millones euros	
Inversiones	32,5 millones euros	42,7 millones euros	
Gas natural licuado suministrado a barcos de 2018 a 2022	168.500 m ³		
Gas natural licuado suministrado a barcos de 2019 a 2023		311.311,21 m ³	

El port de Barcelona es un motor de prosperidad social, económica y ambiental. Alrededor de 500 empresas se relacionan comercialmente con el port de Barcelona, generando alrededor de 40.000 puestos de trabajo. Los datos del año 2024 indican que el port de Barcelona mueve alrededor de 71 millones de toneladas en mercaderías por un valor de 70.500.000.000 euros. Por el port de Barcelona pasa el 73% del comercio exterior de Catalunya. El hinterland de contenedores de importación y exportación del año 2023 para Catalunya fue del 86%, contra un 3% del País Valencià, un 13% de Madrid, un 15% del País Vasco y un 3% de Galicia. La cuota de mercado del port de Barcelona a España fue en 2023 del 32%. Hinterland es un término germano que significa «la tierra que hay detrás» de una ciudad o un puerto. En 1888 se traduce y usa por primera vez en inglés por el geógrafo George Chisholm en su libro, *Handbook of Commercial Geography*. Se trata del **área de influencia desde la que se entregan los productos a un puerto** para su envío a otro lugar. En realidad, es como una especie de hub o nodo ya que también se utiliza para referirse a la zona que rodea a una ciudad o pueblo. La logística relacionada con el hinterland **implica a muchos actores y actividades**, y requiere una intensa colaboración y coordinación para trabajar con eficacia y eficiencia.

Por ello, la logística y el transporte terrestre se han convertido en una parte crucial para garantizar una cadena de suministro eficiente.

Hay que tener en cuenta que la naturaleza y el **número de servicios disponibles en el interior del país dependen en gran medida del puerto marítimo**, de su ubicación y de la infraestructura general de las conexiones por mar.

Del volumen de contenedores, la mayoría (un 56%) llegan por vía marítima con el fin de ser distribuidos en tren hasta varias destinaciones del mercado interior, principalmente la península Ibérica y Francia, mientras que el resto (el 44%) llegan al puerto catalán para ser embarcados al mercado exterior. Con esto se ve claramente la importancia de las obras demoradas del Corredor Mediterráneo.

El Port de Barcelona ya es un puerto importante en el Mediterráneo. Hagamos el ejercicio de imaginar en lo que se podría llegar a convertir cuando por fin España se digne a terminar el Corredor Mediterráneo que haga que a los buques cargueros que vienen y van hacia Lejano Oriente con sus mercaderías importadas a Europa y exportadas precisamente a Lejano Oriente, utilicen Barcelona como puerto de descarga y carga para ahorrarse los costes de días de navegación y combustible para dar la

vuelta a la península ibérica a través del estrecho de Gibraltar para descargar en los puertos británicos y sobre todo en Rotterdam.

Como muestra de la importancia que ha tomado el puerto de Barcelona, la multinacional danesa Maersk ha puesto en marcha un centro logístico de 8.168 metros cuadrados en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Port de Barcelona, con una capacidad de gestión máxima de 18.000 contenedores al año. Esta infraestructura requerirá de una plantilla total de 80 personas, en tres turnos, cuando el tonelaje esté al cien por cien, según los responsables de la firma.

La compañía de logística y transporte marítimo ha establecido su primer centro de distribución para el sur de Europa en las nuevas instalaciones que ha construido, llaves en mano, CILSA (Centro Intermodal de Logística), con una inversión de cinco millones de euros. La naviera danesa, que opera en 300 puertos y 130 países y que lidera el tráfico mundial de contenedores, operaba hasta ahora desde diversas terminales en los puertos de Barcelona, Valencia y Algeciras.

Sostenibilidad y Medio Ambiente

En relación con el medio ambiente, el port de Barcelona es el primer puerto del Mediterráneo en disponer de suministro *ship-to-ship* de Gas Natural Licuado mediante la gabarra para operaciones de bunkering de GNL construida en Astilleros Armon Gijón, y que opera en Barcelona, su puerto base. Scale Gas, filial de Enagás, y el armador noruego Knutsen fueron quienes presentaron la unidad, el "Hauge-sund Knutsen", fletado por Shell España y, que ya está operativa. La gabarra "es un adelanto en el cumplimiento de los objetivos europeos de descarbonización con el impulso del GNL como

combustible sostenible en el transporte marítimo". Las emisiones de SOx y NOx son compuestos químicos que se generan como consecuencia de la combustión de combustibles fósiles en procesos industriales, vehículos y sistemas de calefacción. Estos compuestos son considerados contaminantes atmosféricos debido a su impacto en la calidad del aire y en la salud de las personas. El dióxido de azufre (SOx) se produce cuando el azufre presente en los combustibles se quema y se combina con el oxígeno del aire, mientras que los óxidos de nitrógeno (NOx) son generados por la oxidación del nitrógeno atmosférico a altas temperaturas. El port de Barcelona genera emisiones de 495.355 toneladas/año equivalentes de CO2, un 64% de las mismas generadas por los buques.

Como objetivo para la descarbonización de la actividad portuaria se prevé la instalación de 110 MWp de potencia de energía fotovoltaica, que podría cubrir el 40% del consumo eléctrico de los buques conectados a la OPS (Onshore Power Supply). Esta infraestructura permite suministrar electricidad de origen 100% renovable a los barcos, de forma que pueden parar los motores mientras están en el Port de Barcelona y reducir así sus emisiones. El OPS es el primero que se despliega en el marco del plan Nexigen, que con 200 millones de euros de inversión permitirá electrificar todos los muelles del Port de Barcelona y reducir las emisiones de la actividad portuaria. Se trata de un proyecto piloto que con su funcionamiento servirá para conocer de primera mano las necesidades de este servicio pionero y permitirá a los clientes del Port de Barcelona ser más sostenibles y avanzar conjuntamente hacia la descarbonización. El nuevo sistema OPS ha sido fabricado en Dinamarca por la empresa PowerCon según las necesidades específicas del Port de Barcelona. Una vez los barcos despliegan sus ca-

bles hasta el muelle y se conectan a los puntos de conexión, es capaz de adaptar la corriente eléctrica de los 25.000 voltios de tensión que recibe de la red hasta los 6.600 que necesitan los barcos portacontenedores, modulando la frecuencia a 50 o 60Hz, según las necesidades específicas de cada barco.

Puerto de Tarragona

El puerto de Tarragona se autodefine como la puerta de entrada inteligente al Mediterráneo. El puerto tiene 11 kilómetros de muelles y una profundidad de calado de 20 metros, almacenes refrigerados, naves, silos y una terminal de contenedores con una capacidad de operación de 1,5 millones de TEU. El puerto mueve alrededor de 33.000.000 toneladas en mercancías cada año, de las cuales 27.000.000 toneladas son descargas y 6.000.000 toneladas son cargadas en buques de exportación. El puerto es líder en productos agroalimentarios y es el puerto químico de referencia del sur de Europa. El puerto tiene infraestructura para exportar fruta, animales vivos, pasta de papel y vehículos y pasan por el puerto 115.000 pasajeros de cruceros al año.

El puerto dispone de una Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) del Puerto de Tarragona, gestionada por la Autoridad Portuaria de Tarragona como administrador ferroviario. La red facilita el transporte ferroviario a las diferentes terminales del recinto portuario tanto a las ubicadas en la zona de ribera como a las existentes en los muelles adosados al Dique de Levante.

El puerto de Tarragona es un nodo logístico con llegada a toda España y al resto de Europa. El Corredor Mediterráneo será el hito que incrementará fuertemente su actividad e importancia.

La cifra de negocios en 2023 fue de €64.362.492,26 (+4,44% respecto de 2022) y los beneficios alcanzaron los €11.214.460,21 (+4,33% respecto 2022).

Aeropuertos

De acuerdo con el artículo 149.20 de la constitución española, es competencia exclusiva del Estado Nacional la gestión de aeropuertos de interés general, entre ellos por supuesto el aeropuerto del Prat. Quien ejerce de administrador de tales aeropuertos es la empresa AENA (Administración Española de Navegación Aérea). Obviamente debe presentar anualmente sus cuentas anuales. Lo normal, sobre todo tratándose de una empresa que administra dineros públicos, es que sea lo más transparente posible. Ello implicaría publicar los datos de los ingresos, costes y resultados segregados por aeropuerto. Pues no. Los ingresos y gastos generados por cada aeropuerto administrado por **AENA** los conocen solo los funcionarios de **AENA** que tiene una larga tradición de opacidad y desconsideración hacia las instituciones catalanas. No se ha conseguido entrar en su gestión, no se conocen las cuentas segregadas, y no dejan controlar el cumplimiento de sus proyectos ni de sus declaraciones de impacto ambiental. Se han encargado de generar un secretismo sospechoso, y no porque uno sea mal pensado. Lo que a nosotros nos interesa, que son los beneficios que el aeropuerto de El Prat aporta a la red de aeropuertos de AENA son un misterio. El presidente y consejero delegado del gestor aeroportuario –propiedad en un 51% del estado español–, Maurici Lucena, reiteró que la compañía no hace públicos sus datos acerca de los beneficios por aeropuerto, sino que los presenta de manera consolidada para el conjunto del grupo. De hecho, aunque sea una compañía con mayoría del capital en ma-

nos públicas, la empresa no está obligada por la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) a dar esta información segregada.

El presidente manifestó que la empresa no da datos de beneficios por aeropuertos porque AENA tiene una red en la cual todos contribuyen al tráfico y al resultado de la compañía en su conjunto. Justificación ridícula sin duda. Cuando AENA salió a Bolsa en 2015 tuvieron la obligación de presentar la información de resultados desagregada por unidad generadora de efectivo. En aquella oportunidad, el aeropuerto de El Prat aportaba al conjunto de ae-

ropuertos 339.000.000 de euros de beneficios antes de impuestos, cerca del 52% del total de la red de aeropuertos estatales. Barajas solamente aportó 27.000.000 de euros de beneficios al total en aquella oportunidad, equivalente al 4% de los beneficios de AENA.

El siguiente cuadro es un extracto de aquella única vez en que se informó resultados por separado. Vale para ver las diferencias entre El Prat y Barajas y para intuir por qué no se quiere mostrar el rendimiento de cada uno de los aeropuertos:

Cierre 2014	Barcelona el Prat	Madrid Barajas
Millones de euros		
Ingresos de explotación	721,59	933,86
Cifra de negocios	712,56	926,12
Servicios aeroportuarios	542,24	714,74
Servicios Comerciales y Fuera de Terminal (a)	170,31	211,38
OTROS INGRESOS	9,03	7,74
Otros Ingresos de Explotación (b)	8,99	6,11
Imputación de Subvenciones de Inmovilizado y Otras	0,04	1,63
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	211,99	367,20
Personal	41,24	54,40
Otros Gastos de Explotación (c)	170,75	312,80
EBITDA	509,60	566,66
Amortizaciones	144,77	242,88
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	364,82	323,78
RESULTADO FINANCIERO	-25,54	-296,24
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	339,28	27,54

Este es el cuadro de Ingresos y Gastos de AENA para los aeropuertos de El Prat y de Barajas correspondientes al año 2014. Lamentablemente, como expresaron directivos de AENA, no presentan sus resultados segregados por aeropuerto, lo que daría mayor transparencia a la gestión administrativa de la empresa, por una cuestión de confidencialidad, y porque se amparan en una ley, la 18/2014. Excusas... Lo que estos administradores no dicen es que si bien la ley 18/2014 efectivamente permite mantener en secreto la información que se considere confidencial, deja en manos de las autoridades de la empresa decidir qué se considera confidencial y qué no. Tratándose de la administración de bienes del Estado debería haber una transparencia inmaculada. Se trata de informar resultados económicos, no cuestiones estratégicas de funcionamiento, que sí podrían considerarse confidenciales. Más bien daría toda la impresión que se quiere ocultar no solo que El Prat es el aeropuerto más rentable de España, aunque el grueso del apoyo financiero vaya a Barajas, sino que Madrid una vez más se queda con recursos generados en Catalunya. Otro agravio comparativo para sumar a la lista. Y más riqueza que genera Catalunya que no disfrutamos los catalanes.

El aeropuerto está cerca de su límite operativo, por lo que urge hacer las inversiones necesarias para aumentar su capacidad operativa. O tomar decisiones alternativas posibles. El aeropuerto de El Prat cerró el 2023 con 49.909.544 pasajeros, con aproximadamente 33.439.394 millones de usuarios internacionales y aproximadamente 16.470.150 de pasajeros de vuelos internos. Según las previsiones, en 2024 llegará a los 55 millones, su capacidad máxima. Esa cantidad representa un incremento del 19,9% respecto del año 2022. Óscar Oliver, especialista en materia aeroportuaria, advierte que, cuando se

alcancen los 55 millones, "se estará estresando la operativa" con todo lo que eso supone: congestión, retrasos y, por lo tanto, pérdida de la calidad del servicio. Añade que esta situación de colapso puede durar años, hasta que se ponga en marcha la ampliación del aeropuerto, que todavía no se ha decidido.

En 2023 el Aeropuerto El Prat registró 318.957 operaciones de despegue y aterrizaje, con un incremento del 12,5% respecto del año anterior. Todo este movimiento con solo 2 terminales. El aeropuerto de Barajas, en Madrid, cuenta con 5 terminales. Para 2024 de acuerdo con los datos publicados por AENA en su web el día 1/11/2024, se espera un 11,5% más de pasajeros, proyectando así un total de 55.649.141, con lo que como dijimos más arriba se saturaría la capacidad actual del aeropuerto, las operaciones se incrementarían en un 10,4%, llegando así a 352.128 aterrizajes y despegues, y la carga se incrementaría 17,8% respecto de 2023 (156.485 toneladas), llevando el número de toneladas transportadas a 184.339 toneladas.

Ni los graves problemas que ocasionan a los viajeros las permanentes huelgas en el aeropuerto de Barcelona, sospechosamente siempre para la época de más movimiento, y con el Prat como el único aeropuerto de España con este tipo de problemas recurrente, ni tampoco la pésima gestión de la compañía Vueling, que tiene una enorme importancia en el tráfico aéreo del principal aeródromo catalán, están consiguiendo detener su crecimiento. En este sentido, y para entender el manejo discrecional y sospechoso que hace AENA en relación a la seguridad en tierra de los aeropuertos de El Prat y de Barajas, cabe comentar que mientras que el contrato de seguridad en el aeropuerto de Barcelona se adjudicó por 41,2 millones de euros por un tráfico de 50 millones de pasaje-

ros (lo que corresponde a 80 céntimos por pasajero) en Barajas fue de 58 millones de euros por un aeropuerto que acoge a 57 millones de personas, el qué equivale a más de un euro por persona. Entonces cada mes de agosto tenemos huelga de personal de seguridad en El Prat, pidiendo mejoras salariales.

Pese a todo, el aeropuerto Barcelona-El Prat se ha consolidado como enclave estratégico de referencia del espacio euromediterráneo.

El incremento de tráfico de pasajeros del aeropuerto refleja con precisión el avance experimentado en la última década. De los 11.727.814 registrados en 1995 se ha pasado a los 49.909.544 de 2023, con la proyección para 2024 comentada más arriba y con una de las medias de crecimiento más elevadas de los aeropuertos de vanguardia de Europa.

Adicionalmente cabe tener muy en cuenta que más de un millón de pasajeros que volaron de Barcelona a Asia entre en agosto de 2022 y en julio de 2023 se vieron obligados a pasar por uno o más aeropuertos interpuestos por la falta de rutas directas, según los datos MIDT Sabre con los que trabajan las administraciones públicas y los operadores del sector. MIDT Sabre es una plataforma de análisis de capacidad aérea, de precios de vuelos, de búsquedas y de reservas efectivas.

Este millón de pasajeros pone en evidencia que el aeropuerto de El Prat tiene una “demanda potencial que no está satisfecha” para rutas hacia las principales ciudades asiáticas. Se trata de la “gran asignatura pendiente” de este aeropuerto porque el 24% de su tráfico intercontinental tiene como destino el área de Asia/Pacífico.

Los pasajeros que viajan entre Barcelona y las principales ciudades asiáticas van en aumento

y, más de un millón (en total, 1.016.895) en solo un año, se vieron obligados a efectuar escalas. Entre agosto de 2022 y julio de 2023 el incremento de los ‘pasajeros indirectos’ fue de un 130% respecto al mismo periodo anterior, si bien todavía se está un 40% por debajo del periodo comprendido entre agosto de 2018 y julio de 2019, antes de la pandemia. O sea, todavía crecerán más.

Algunos destinos asiáticos con Barcelona ya tienen más ‘pasajeros indirectos’ que antes de la pandemia: por ejemplo, los aeropuertos pakistaníes de Islamabad (un 83% más), Lahore (82%) y Sialkot (23%); así como los de las ciudades indias de Delhi (8%) y Bombay (5%), o Singapur (16%).

La construcción y entrada en servicio de la tercera pista –en septiembre de 2004– y la ampliación de la pista principal han sido actuaciones determinantes que han permitido aumentar la capacidad del aeropuerto, que actualmente puede alcanzar las 90 operaciones por hora.

Con el objetivo de consolidarse como referencia del espacio mediterráneo y del sur de Europa, el Plan Director contemplaba un conjunto de actuaciones para modernizar y aumentar la capacidad del aeropuerto.

La obra más emblemática de esta etapa fue la construcción de la terminal T1, situada entre pistas. La T1, de gran valor arquitectónico, fue concebida como un gran centro de operaciones logísticas y de servicios. Tiene capacidad para 33 millones de usuarios anuales y supuso una inversión de 1.258 millones de euros.

A esta gran obra, le siguió la remodelación de la terminal T2, así como la ampliación y remodelación de las áreas comerciales de ambas terminales. Nuevas tiendas, nuevos conceptos y nuevas marcas para ajustar la oferta a los pa-

sajeros que utilizan las instalaciones del aeropuerto. Sin olvidar la llegada de la L9 del Metro a la T2 y a la T1.

La conexión ferroviaria de Barcelona con el aeropuerto del Prat es una asignatura pendiente que no han resuelto ni el actual servicio de RENFE, que solo llega a la T2, es decir, al aeropuerto histórico; ni la L9 del Metro, que sí que llega también a la T1, pero con un trayecto bastante largo y con un destino periférico en Barcelona. Todos estos problemas los resolverá la futura línea de tren al aeropuerto, que operará Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya y que conectará las dos terminales del aeropuerto con Barcelona, con paradas en Sants-Estació, Passeig de Gràcia y final en Sant Andreu, con parada también, en el futuro, en la intermodal de la Sagrera, entre otras.

La urbanización de más de 300 hectáreas como zona de servicios para el desarrollo industrial y comercial del aeropuerto; la entrada en funcionamiento de un parque aeronáutico de 90 hectáreas para la instalación de hangares de mantenimiento; o la construcción de una city con un parque de oficinas y hoteles, son otros proyectos previstos en el Plan Director.

Este plan continuará transformando al aeropuerto aplicando un concepto innovador que persigue convertir sus instalaciones en una ciudad aeroportuaria sostenible con su entorno y en un gran centro de distribución del tráfico del sur de Europa.

La necesaria ampliación del aeropuerto de El Prat u otras alternativas

Mucho se viene discutiendo acerca de la ampliación del aeropuerto de El Prat. Según los expertos, esta pasa necesariamente por el alargamiento de una de las pistas hasta más de 3.000 metros (la propuesta de AENA era hasta

los 3.160 metros) y por la construcción de una nueva terminal para los pasajeros de largo radio.

Para permitir la operativa de los wide body (aviones de grandes dimensiones, que cubren las rutas intercontinentales) hace falta una pista de como mínimo 3.160 metros de longitud para facilitar sus maniobras de despegue y aterrizaje. La pista norte de El Prat reúne estas condiciones, pero genera demasiado ruido en los núcleos de población próximos, motivo por el que solo se utiliza para los aterrizajes. Este argumento del ruido no me parece serio. El aeropuerto de Frankfurt tiene pistas que hacen pasar los aviones sobre poblaciones cercanas y nadie se queja. Ni siquiera es como en el Prat, que los aviones al levantar vuelo inmediatamente se desvían hacia el mar. En Frankfurt durante el día despegan todo tipo de aviones, incluyendo gran cantidad de Jumbos y Airbus 350 XWB. Y nadie se queja del ruido. Quienes se establecieron en Gavà y Castelldefels sabían que lo hacían al lado de un aeropuerto. Me parece inaceptable que se quejen del ruido de los aviones y que esas quejas sean argumentos que se tengan en consideración, en contra de las necesidades del aeropuerto.

Las compañías que operan rutas de largo radio están volviendo al Prat. La última es Cathay Pacific, que a partir de junio de 2024 recupera la ruta entre Barcelona y Hong Kong con Airbus A350-900XWB. Son el tipo de aviones que requieren pistas de más de 3.000 metros de longitud.

Barcelona fue la quinta ciudad europea en tráfico de origen o destino entre los meses de febrero de 2022 y 2023, por detrás de Londres, París, Estambul y Milán. Su aeropuerto es el séptimo en tráfico total de pasajeros (contando también las escalas), por detrás de Madrid.

Cuenta tan solo con un 10% de vuelos por conexiones, una de las tasas más bajas entre los principales aeropuertos europeos.

Hay alternativas para poder atender el incremento de la demanda de pasajeros y carga de la ciudad de Barcelona. La ciudad de Londres tiene 6 aeropuertos que funcionan y se complementan perfectamente bien. En su momento nadie cuestionó que no se forzara la ampliación de Heathrow, su primer aeropuerto. Todos los aeropuertos de Londres están conectados con el centro de la ciudad por ferrocarril o metro. Barcelona tiene dos aeropuertos a no más de 85 kilómetros de la ciudad, y con líneas de ferrocarril pasando muy cerca de los aeropuertos. Me refiero al aeropuerto de Girona, que se encuentra a 40 minutos de tren de Barcelona y el de Reus, a 1 hora 20 minutos de Barcelona. Con Lleida también a 1 hora de tren de Barcelona. Estos tiempos son de viajes con paradas. Trenes como el Gatwick Express de Londres, que son directos, tardarían mucho menos en llegar a Barcelona. La pregunta es por qué no se plantea conectar esos aeropuertos con la ciudad de Barcelona mediante el ferrocarril que ya pasa cerca de ellos, con lo que por un lado se descongestionaría el aeropuerto de El Prat y por el otro se dinamizarían y optimizarían infraestructuras que están infrautilizadas en Girona y Reus. Entiendo que además la inversión y el daño ecológico serían menores ante esta alternativa que ampliando pistas en El Prat. O hasta se podría hacer un mix con ambas alternativas.

Adicionalmente, un grupo de expertos defiende la construcción de una pista sobre el mar para ampliar el aeropuerto de El Prat. Tanto esta propuesta como la del gestor aeroportuario están presupuestadas en 1.700 millones de euros, pero los primeros mantienen que los invertirían

básicamente en la nueva pista, mientras que la principal inversión de AENA sería una nueva terminal para usos comerciales. Plantean la construcción de una nueva pista y el desvío de 10 millones de pasajeros de vuelos low cost hacia los aeropuertos de Girona y Reus. Descartan una nueva terminal por considerar que se pueden aprovechar mejor las dos que ya están en funcionamiento. Esta propuesta se centra en los tres principales problemas actuales del aeropuerto de El Prat: la congestión, la poca capacidad de vuelos intercontinentales por falta de pistas largas (Londres cuenta con 137 destinos de largo radio, Madrid con 57 y Barcelona sólo con 28) y la escasa capacidad de la carga aérea (Madrid, con 520.000 toneladas anuales, supera por mucho a Barcelona, con 158.000 toneladas). Para solucionarlo, reiteran la propuesta de desvío de pasajeros a Girona y Reus y la nueva pista de 3,7 kilómetros sobre el mar, en cuya construcción se utilizaría tecnología de pilotaje de los aerogeneradores del Mar del Norte.

Otros aeropuertos comerciales catalanes

El Aeropuerto de Girona-Costa Brava goza de una importante posición tanto desde el punto de vista turístico, como del comercial o del industrial, ya que está ubicado cerca de la Costa Brava, de los Pirineos y de las ciudades de Girona y Barcelona, a 10 y 85 kilómetros respectivamente.

Las instalaciones son un referente de la región Costa Brava-Pirineo de Girona, de la que son puerta de entrada y a la que ofrecen un servicio imprescindible. El aeropuerto ha demostrado ser un destino atractivo para las compañías aéreas, y ha demostrado que tiene capacidad para absorber una gran demanda en el futuro.

AENA ha realizado diversas actuaciones a lo

largo de los últimos años para afrontar estos volúmenes de tráfico con los mayores niveles de calidad y seguridad posibles. El aeropuerto cuenta con una terminal en constante mejora, en la que destacan mejoras recientes como la ampliación del vestíbulo de facturación y de los filtros de seguridad de pasajeros, la creación de un nuevo acceso público a la zona de embarque, así como el aumento del número de puertas de embarque, y la instalación y adecuación de equipamientos en la zona de llegadas.

El Aeropuerto de Reus está situado a unos 10 kilómetros al este de la ciudad y también del centro urbano de la ciudad de Tarragona. Las instalaciones han experimentado un importante crecimiento en los últimos años, pese a que anteriormente ya disponía de una base importante de pasajeros procedentes de vuelos chárter que se concentraban principalmente en la temporada de verano.

En Reus opera también un amplio número de aeronaves de aviación general y deportiva, debido a la presencia en el aeropuerto del Real Aeroclub de Reus, uno de los más antiguos de España, y de una escuela de pilotos, el Centro de Estudios Superiores de Aviación (CESDA).

Para afrontar el crecimiento del aeropuerto, AENA ha llevado a cabo numerosos trabajos de ampliación y reforma de las instalaciones. Así, en 2005 se ponía en marcha un nuevo edificio destinado a las llegadas y en 2008 un nuevo edificio destinado a la facturación que integra los tres edificios (llegadas, facturación y salidas) en uno solo. En 2010, se estrenaba la nueva zona de embarque y, en 2021, finalizaban las obras de ampliación de terminales del diseño funcional.

Detalle de operatoria de los 3 principales aeropuertos comerciales de Catalunya en 2023:

	Pasajeros	Operaciones	Carga (ton)
El Prat	49.909.544	318.957	156.485
Girona	1.586.458	20.408	308
Reus	1.045.425	20.513	

El aeropuerto de Sabadell es un aeródromo residual con 6.206 pasajeros en 2023, que se dedica principalmente a clases de pilotaje y escuelas para azafatas.

La empresa Aeroports de Catalunya gestiona las infraestructuras aeronáuticas de titularidad de la Generalitat de Catalunya: aeropuertos, aeródromos y helipuertos.

El Aeropuerto de Andorra-La Seu, también conocido como Aeropuerto de La Seu d'Urgell, es una instalación aeroportuaria de altura propiedad de la Generalitat de Catalunya que desde diciembre de 2021 alberga vuelos comerciales, siendo también usado como aeródromo acogiendo vuelos de aviación general y de emergencia. La compañía comercial que principalmente opera en este aeropuerto es Mare Nostrum, filial de Iberia.

El aeropuerto Lleida-Alguaire se emplaza en una superficie de 367 hectáreas del término municipal de Alguaire en la provincia de Lleida. La infraestructura tiene carácter regional para tráfico con las cercanías. La Generalitat de Catalunya previó un tráfico estimado de 395 000 pasajeros anuales en un plazo de diez años y la creación de 60 puestos de trabajo directos y de 900 indirectos, pero la realidad es que el aeródromo solo tuvo 115 043 pasajeros durante sus tres primeros años de funcionamiento (unos 105 pasajeros por día), apenas una décima parte de lo estimado inicialmente. Se está estudiando la conexión de Lleida con su aeropuerto mediante una línea de ferrocarril que formaría parte del Eje Transversal Ferroviario de Catalunya.

Referencias Bibliográficas

- El poder contra el Corredor Mediterráneo – Modest Guinjoan – EINacional.cat 24/04/2023
- Boira – El Corredor Mediterráneo es el vector para acabar con la España radial – Adrià Rovira – EINacional.cat 17/10/2021
- Constitución de España
- Estatut d'Autonomia de la Comunitat Autònoma de Catalunya
- Cuando los trenes de Catalunya eran explotados por compañías catalanas – Marc Pons – EINacional.cat 12/05/2024
- ¿Por qué los vascos sí y nosotros no? – Cristina Sánchez Miret – EINacional.cat 12/03/2024
- Traspaso de incompetencias – Montse Castellà – EINacional.cat 14/10/2024
- Los empresarios exigen más rapidez en la ejecución del Corredor Mediterráneo – Josep Maria Casas – EINacional.cat 24/10/2024
- Los empresarios de la Asociación Valenciana de Empresarios denuncian en Barcelona el retraso del Corredor Mediterráneo – On Economía – EINacional.cat 7/07/2023
- Los eurodiputados del PP votan en contra del reglamento por el Corredor Mediterráneo – Nuria Casas – EINacional.cat 24/04/2024
- Ultimátum a España – La Eurocámara urge a poner en marcha el Corredor antes de 2030 – Nuria Casas – EINacional.cat 25/04/2024
- El Port de Barcelona – Transformación energética del Port de Barcelona – Presentación del Sr. José Alberto Carbonell, presidente del Port de Barcelona en el III Congrés Català de Sostenibilitat
- La gabarra de GNL ya operativa en Barcelona – Transporte XXI.com
- Òscar Oliver: La actitud del gobierno catalán con el aeropuerto es muy frívola – Josep Maria Casas – EINacional.cat 7/09/2023
- Más de un millón de pasajero que vuelan de Barcelona a Asia deben hacer escala – Josep Maria Casas – EINacional.cat 20/02/2024
- Los defensores de la pista sobre el mar atacan a AENA por su negocio inmobiliario – Josep Maria Casas – EINacional.cat 6/09/2023
- De verde chillón, con pantallas de información de vuelos: así serán los trenes de FGC al aeropuerto de El Prat – Jordi Palmer – EINacional.cat 06/11/2024
- Catalunya hacia la República – Daniel Marcelo Piano Bassi – Editorial Letras de Autor – 2020- Pág. 63 a 70