

Comunicado de la AIF sobre la ampliación del Aeropuerto de Barcelona

Ampliar el aeropuerto de Barcelona no tiene sentido cuando hay otras soluciones

El debate sobre la ampliación del aeropuerto de Barcelona lleva dando vueltas desde hace varios años. Sobre él han surgido opiniones muy diversas. Desde la Alianza Ibérica por el Ferrocarril, AIF, **creemos que para este tipo de debates es importante también ver lo que hacen otros países para encarar estos retos**, contemplando a la vez las grandes posibilidades que ofrece el mundo del ferrocarril. Estamos hablando de infraestructuras y de modos de transportes.

Es cierto que este aeropuerto está hoy al límite de su capacidad, pero para poder encontrar la solución más adecuada debe analizarse la cuestión con suficiente profundidad. Las soluciones alternativas de utilizar los **aeropuertos de Girona y Reus** para desviar parte del tráfico del Prat darían bastante margen para maniobrar en el medio plazo, pero, dado el crecimiento de viajeros a nivel mundial en el sector de la aviación, **eso nos llevaría al mismo problema al cabo de pocos años.**

Sin embargo, hay otra forma de viajar que alguien con interés particular está hurtando a la opinión pública en este debate. **El tren, tanto diurno como nocturno, es una alternativa que está pasando demasiado desapercibida en este debate.** El ferrocarril, en España, es un **sistema de transporte con cero emisiones** en el formato eléctrico, inmensamente mayoritario en nuestro país. Esto es así porque todo tren eléctrico, en cualquiera de sus formatos, ya de sea de larga distancia, regional, suburbano o metro y tranvía urbano, se provee con energía 100% renovable certificada, es decir, con emisiones cero. **El ferrocarril es el instrumento más poderoso que tenemos para descarbonizar nuestra movilidad.**

En cuanto a la competencia en capacidad con un avión, **un tren de alta velocidad tiene la misma capacidad que 2 aviones A-321 típicos** del aeropuerto en cuestión, y puede ir en doble composición, por lo tanto puede llevar los viajeros de 4 aviones. En **trayectos internacionales**, potenciar los trenes de alta velocidad en rutas como Barcelona-Lyon-París-Benelux, Barcelona-Lyon-Zúrich o Barcelona-Cuenca del Ruhr, o en las futuras líneas del corredor mediterráneo, o también en enlaces con Lisboa o Milán, puede ayudar de una forma decisiva a librar capacidad del aeropuerto. Y lo mismo en trayectos en España, no en vano el nuestro es el **país con la red de alta velocidad más extensa de Europa.** **El tren nocturno está renaciendo en Europa y también debe hacerlo en España.** Nadie entiende el absurdo veto a su reintroducción que siguen manteniendo el gobierno.

Diez trenes en doble composición hacia los destinos mencionados **podrían liberar hasta 40 operaciones al día o 280 operaciones a la semana en el aeropuerto.** ¿Cuántos trenes podrían ir hacia Europa desde Barcelona? Varias decenas cada día, sin duda.

El debate hoy no debería estar tan focalizado en la ampliación o no del aeropuerto de Barcelona, sino en tres preguntas. **Porqué aún no se están utilizando los aeropuertos alternativos; por qué aún España está más desconectada de Europa que hace 40 años en ferrocarril; y por qué no usamos a pleno rendimiento la extraordinaria red interna de alta velocidad.**

Creemos también que este problema proviene de una **falta de visión del gobierno español, que hace pagar al ferrocarril todos sus costes mientras exonera la aviación del impuesto sobre carburantes**, además de aceptar que administraciones territoriales subvencionen los vuelos de determinadas compañías low-cost en

aeropuertos secundarios, o tolere que los vuelos internacionales estén exentos del pago del IVA. Esto lleva a que en no pocos casos un viaje en avión resulte más económico que en tren, a pesar de que con una perspectiva de contabilidad general deberían ser bastante más caros.

Pero el problema también se origina en la mala planificación para los desplazamientos suprarregionales por parte del organismo responsable, que no es otro que el gobierno central. La inacción durante muchos años lleva al final a una política de hechos consumados y se tira por el camino más fácil aunque también de mayor coste, la ampliación pura y dura con una visión monomodal aérea. Esto ya viene pasando desde hace demasiado tiempo y lo acabamos pagando todos con una movilidad de mayor coste y con mayores emisiones.

La AIF tiene el propósito de **publicar en las próximas semanas un informe sobre las inmensas posibilidades del ferrocarril español de largo recorrido, con servicios diurnos y nocturnos, para absorber la gran mayoría de vuelos internos peninsulares, en España y con Portugal, pero también con el sur / centro de Europa.**

30 de septiembre de 2026

Más información

info@alianzaferrocarril.org

Tel 624 34 41 40