



LES INFRAESTRUCTURES DEL DELTA DEL LLOBREGAT (L'AEROPORT, EL PORT I L'AVE). L'AVE I ELS AEROPORTS CATALANS.

Pocs indrets al món reuneixen com el Delta del Llobregat:

- un **port gran i estratègic**,
- un **aeroport internacional**,
- una **extensa zona "logística"**,
- una **potent i extensa zona industrial**,
- una ciutat i un territori amb un **altíssim atractiu turístic**
- una connexió amb el ferrocarril d'alta velocitat (que completa **totes les intermodalitats possibles**) i de "Rodalies".

Però tot i això, **diverses mancances infraestructurals y de gestió global limiten fortament les potencialitats** derivades, impeding la seva total actualització. I fins i tot la seva viabilitat a mig termini si no es resolen aquestes mancances.

Les limitacions geogràfiques de l'aeroport (impossibilitat d'una "quarta" pista) poden ser esmenades fàcilment amb el **potentíssim conjunt dels aeroports de Reus i Girona – Costa Brava lligats amb l'AVE**. Ho demostra el desenvolupament d'aquets darrers anys tot i les greus mancances infraestructurals amb que han hagut de funcionar aquets dos darrers aeroports.



Veure l'article ["Aeroports regionals"](#) (R. TREMOSA, Avui 2006-02-09) i ["Aeroports solidaris"](#) (R. TREMOSA, Avui 2006-05-25).

Però hi ha una limitació greu que està ofegant el conjunt, potser intencionadament. La **impossibilitat de treure les mercaderies per ferrocarril**. És impensable la continuïtat d'aquest potent conjunt amb l'exclusiu ús del transport per carretera com fins avui, **menys encara amb l'actual escenari energètic i de contaminació**.

No calen grans infraestructures per a resoldre-ho, només voluntat real de fer-ho per part de les diferents Administracions públiques responsables, atès que només cal racionalitzar i completar les infraestructures disponibles. Bàsicament es tractaria d'**enllaçar línies ja existents**:

- prolongar fins al Port la línia de ferrocarril Martorell – Cornellà del marge esquer del Llobregat, fins a la Zona Franca **!només 4 km!**

- modernitzar i reconvertir a ample normal la línia Barcelona – Igualada, avui un tren de juguina, **començant pels 18 km entre Sant Boi de Llobregat i Martorell**, és a dir, els del marge dret del Llobregat (i en una segona fase els 26 km restants entre Martorell i Igualada):

- prolongar-la pel marge dret del Llobregat, de Sant Boi a l'Aeroport (per a mercaderies i passatgers) i fins a la Zona Franca **!només 8 km!**

- crear **un sol intercanviador a Martorell** per a totes les línies de ferrocarril, inclosa la Manresa – Terrassa (veure "La Neus i en Pau jugant amb el tren elèctric transversal", "L' "Orbital" ferroviari ... i el "Quart cinturó...", i "La vertebració de Catalunya (i València) dins l'Europa del futur")

- prolongar la línia d'Igualada fins a Sant Guim de Freixenet, a la línia fèrria de Lleida **!només 18 km!**, tancant un recorregut natural que hauria d'haver estat l'escollit per l'AVE (Veure "La "Y" basca versus la "O" catalana..." i "Tarragona, l'AVE i l'aeroport de Reus"). La línia de Lleida és la part ja existent del transversal de la Catalunya central.



Font CUC 2004

16 km entre Granollers i Sabadell i 11 km entre Terrassa i Martorell completarien el "Quart cinturó ferroviari" amb només 27 km. Amb això només caldria disposar de **dos línies pels dos marges del Llobregat** per a donar sortida a les mercaderies de l'Aeroport, el Prat, la Zona Franca i el Port de Barcelona, pel que només calen uns altres 30 km de línia nova.

¿Què resultaria amb la primera fase de 30 km (una obra assolible en una sola legislatura, com els 25 km de Tarragona, o el 27 km del "Quart cinturó ferroviari")? Doncs una cosa tan òbvia com **la solució dels problemes del transport de mercaderies del Port, Zona Franca i Aeroport.**



Com es veu al gràfic, **molt per molt poc**, i ben allunyat de projectes faraònics i qüestionables.

En una segona fase, per a la legislatura 2010 a 2014 caldria afegir els 26 km de Martorell a Igualada i els 18 km d'Igualada a Sant Guim de Freixenet, **total 44 km** amb els que es podria completaria la línia Barcelona – Lleida pel seu recorregut més curt (com el de la N-II), recorregut que com s'ha dit, hauria d'haver estat el traçat lògic de l'AVE (Veure "**Tarragona – Reus, l'aeroport i l'AVE**").

Igualada necessita un ferrocarril que la connecti **a Barcelona i a Lleida, els seus destins tradicionals. No té cap justificació despenjar Igualada de Barcelona**, amb la promesa de connectar-la amb Manresa, Vic i Girona, tal com pretén el projecte de l'Eix ferroviari transversal, i menys encara !d'aquí **a 20 anys!**

Una altra conseqüència de gran importància estratègica seria que **Lleida podria esdevenir un altre centre de comunicacions Europeu**, que a més a més complementaria el ja saturat del Delta del Llobregat.

ESQUERRA

L'actitud d'Esquerra respecte l'Aeroport del Prat ha estat prou clara, a diferència de tots els altres partits. Una actitud que **prioritza els interessos generals de Catalunya** davant de qualsevol altre interès partidista o sectorial.

És un clam la necessitat d'una gestió eficient i des de Catalunya, dels aeroports. Els escàndols d'aquest estiu segueixen avui per qualsevol motiu. Veure per exemple l'**"Avui" de 2006-10-24**, on el conflicte aeri es combina amb el de RENFE.



En els propers 4 anys Esquerra també treballarà per a **resoldre a curt termini aquest coll de botella de la sortida de les mercaderies de la Zona Franca i el Prat.**