

Comunicat // 22/07/2015

Les primeres grans obres del Pla de Rodalies s'orienten a una llançadora privada i no a resoldre la congestió estructural del servei

Avui es col·loca la primera pedra del nou accés ferroviari a l'Aeroport. Una infraestructura llargament reivindicada, sobretot quan havia bones perspectives econòmiques (vegeu comunicat PTP [16 de juny de 2009](#)). Hauríem d'estar de celebració. Set anys després de l'aprovació del pla de Rodalies 2008-2015 del Ministeri de Foment, s'inicia la primera gran ampliació d'infraestructura, però com hem advertit en dos comunicats anteriors (vegeu comunicat PTP [21 de gener de 2015](#) i [21 de maig de 2015](#)), aquestes obres generen una forta incertesa pels següents motius:

1. La nova llançadora operarà en un tram actualment congestionat. És imperatiu millorar la senyalització i actuar sobre la infraestructura associada al túnel de Passeig de Gràcia abans de carregar-hi noves circulacions que generin més inestabilitat i retards. Vegeu apartat "Sense informació pública". Considerem intolerable que cap benefici privat pugui agreujar, encara més, els problemes de puntualitat de les línies R2 sud, R13, R14, R15 i R16, línies amb les que l'operador de la llançadora compartirà vies entre les estacions de Barcelona i del Prat de Llobregat.
2. Solapament d'infraestructures sense haver aprofitat les actuals. En un marc de mancances greus a Rodalies no sembla prioritari invertir 220 M€ públics en un túnel més o menys paral·lel al de la línia 9 del metro entre el Prat i la terminal T1, que s'inaugurarà el proper mes de febrer de 2016. Creiem que abans d'aquest túnel cal atendre moltes altres necessitats estructurals de les Rodalies i Regionals de Catalunya. L'argument dels excessius temps de viatge de la línia 9 de metro entre la terminal T1 i la Zona Universitària en favor de la nova llançadora ferroviària amaga deliberadament les potencialitats de l'intercanviador del Prat, on un servei millorat de Rodalies combinat amb la línia 9 a mode de people mover (10 minuts entre l'estació intermodal i la T1) seria competitiu no només per anar a l'aeroport des de Barcelona sinó des de la resta del país.
3. La llançadora privada fa cas omís dels criteris marcats al Pla de Rodalies 2008-2015. El pla de Rodalies és taxatiu quan planteja l'escenari de futur: totes les línies de Rodalies han de creuar Barcelona servint estacions al nord i al sud de la regió metropolitana, per incrementar la capacitat i l'eficiència del sistema. Per garantir l'equilibri oferta-demanda, el pla de Rodalies preveia cobrir l'aeroport amb la línia R4 nord en comptes de l'actual R2 nord, en

cap cas amb una llançadora aïllada que consumeixi solcs de túnel urbà per acabar-se a Barcelona.

4. L'operació de la llançadora privada eliminarà l'actual tren de Rodalies integrat tarifàriament a l'aeroport T2, per garantir els ingressos de l'empresa adjudicatària. Si el que es vol és incrementar les aportacions del turisme a l'àrea metropolitana existeix la figura de la taxa turística, no l'encariment de tots els viatgers entre Barcelona i el seu aeroport. Com a mínim caldria deixar la línia 9 de metro sense recàrrec.
5. Risc públic, beneficis privats. La principal càrrega financera de la llançadora de l'aeroport, la construcció del túnel per 220 milions d'Euros, serà 100% pública; mentre que les estacions i l'operació se sotmeten a concurs públic-privat.
6. La llançadora privada suposarà una pèrdua d'ingressos de l'explotació dels operadors públics ferroviaris integrats: Rodalies de Catalunya operat per Renfe deixarà d'ingressar les validacions de la T2, perquè seria expulsada de l'operació; i Transports Metropolitans de Barcelona perdria els ingressos dels passatgers que deixarien d'utilitzar la línia 9 de metro a mode de people mover. A més cal afegir que l'administració haurà de compensar l'operador privat pels problemes de congestió que es produeixen al túnel actual de Passeig de Gràcia. Cal recordar que el darrer experiment de participació públic – privada sobre la xarxa d'Adif, corresponent al túnel de TP Ferro entre Figueres i Perpinyà, ha fet concurs de creditors només fa cinc dies i ha estat un fracàs econòmic.

SENSE INFORMACIÓ PÚBLICA. La construcció del nou "Acceso a la nueva Terminal del Aeropuerto de Barcelona. Red de Cercanías de Barcelona" va ser aprovat l'any 2009 i publicat al BOE de 25-06-2009, amb un projecte integral de túnel i estacions que actualment ha estat fragmentat per donar cabuda al capital privat que no podria assumir la construcció del túnel. El projecte partit mai s'ha sotmès a informació pública, per la qual cosa la PTP no ha pogut formular al·legacions per demanar la millora prèvia de la senyalització ferroviària del túnel de Passeig de Gràcia, la millora prèvia de la capacitat del sistema de túnels de Barcelona a través del Salt de Moltó d'Aigües a Montcada (que equilibra les circulacions pels dos túnels actuals) i el pla d'enllaços i intercanviador de la Torrossa (que incrementa l'aprofitament de les places ofertades en un 50%), o l'adaptació del projecte a la futurible quadruplicació de vies Castelldefels – el Prat. La PTP reitera la seva oposició al plantejament actual del govern de la Generalitat i del Ministeri de Foment pel que fa el transport ferroviari a l'aeroport:

- No donem cap tipus de suport a la segregació del tren de l'aeroport del sistema públic i tarifàriament integrat de Rodalies
- No donem cap tipus de suport a la privatització parcial del servei de Rodalies, molt menys en una línia que aporta ingressos al sistema per reequilibrar territorialment el servei (trams amb menys demanda)
- No considerem prioritària la construcció d'un segon túnel entre el Prat i la terminal T1 tenint en compte les debilitats del sistema de túnels de Barcelona i l'existència d'un metro línia 9 a inaugurar el febrer de 2015 que enllaçarà les estacions del Prat i la T1 en 10 minuts. ([Consultar annex 1: "Estado actual de las Cercanías de Barcelona, i annex 2: "Infografies llançadora aeroport"](#))