

Comunicat // 21/05/2015

2n avís: La principal necessitat a Rodalies és millorar la capacitat dels túnels i la fiabilitat, no una llançadora privada a la T1 de l'aeroport

- La implantació d'una llançadora separada del servei de Rodalies sobre els túnels congestionats d'Adif a Barcelona sobrecarregarà un sistema ja per sí inestable.
- La llançadora eliminarà l'accés ferroviari actual a la T2 i se solaparà amb una línia 9 del metro entre l'estació del Prat i la T1, que no tindrà ni dos anys de vida. Els costos operatius es duplicaran, afectant greument l'operador públic TMB i encarint els viatges ferroviaris a l'Aeroport, que patiran un recàrrec ja sigui en Rodalies o en Metro.
- L'argument dels temps de viatge a favor de la nova llançadora no té en compte la possibilitat d'enllaçar trens de rodalies i regionals amb el nou metro al Hub del Prat, una combinació ràpida no només des de BCN sinó des de bona part del país.

La PTP alerta, per segona vegada, dels problemes de fiabilitat sobre rodalies i regionals i de costos públics de l'actual licitació del Ministeri de Foment per explotar una llançadora privada al nou accés ferroviari a construir entre l'estació del Prat i la terminal T1 de l'aeroport. La solució pactada entre Generalitat i Foment contradiu les previsions del Pla de Rodalies 2008-2015 del Ministeri de Foment i del Pla Director d'Infraestructures de l'ATM, que preveien servir l'aeroport modificant una línia de Rodalies actual i no amb una línia nova, precisament per evitar la sobrecàrrega dels túnels d'Adif a Barcelona.

La privatització del servei ferroviari a l'aeroport tindrà un greu impacte sobre la circulació de trens de rodalies i regionals, sobre les tarifes i sobre la despesa operativa del transport públic:

- **MÉS CONGESTIÓ FERROVIÀRIA I RETARDS.** S'haurà de servir l'aeroport amb línia nova en comptes d'aprofitar una línia de Rodalies actual. Actualment el servei ferroviari a l'aeroport es presta amb la línia R2 Nord (Aeroport – Sant Celoni), de forma que una mateixa circulació pels túnels de Barcelona dona servei al sud i al nord de l'àrea metropolitana. La privatització del servei obligarà a crear una línia específica per arribar a l'aeroport (llançadora) que s'afegirà a la resta de circulacions de la xarxa. La conseqüència immediata és una sobrecàrrega innecessària sobre la inestable xarxa de túnels d'Adif a Barcelona, que agreujarà els crònics retards actuals sobre l'eix Tortosa / Reus – Tarragona – St. Vicenç – Vilanova - Barcelona. Cal recordar, a més, que Rodalies de Barcelona ja compta amb un precedent fracassat de llançadora a l'Aeroport, l'antiga línia R10 Aeroport - Estació de França, que va haver de suprimir-se per explotar-

se com a línies R2 Sud i R2 Nord per tal d'optimitzar la capacitat dels túnels i garantir una més bona accessibilitat ferroviària a l'Aeroport. La línia R7 (Cerdanyola Universitat – l'Hospitalet) també va haver de retallar-se a Sant Andreu Arenal per evitar sobrecarregar els túnels d'Adif.

- **L'ESTAT DE LA INFRAESTRUCTURA ÉS PRECARI I L'OPERADOR PRIVAT VOLDRÀ SER INDEMNITZAT PER LES SEVES FALLADES.** A la línia R16 (Tortosa-Barcelona) el 58% dels trens arriben amb un retard superior als cinc minuts. La col·locació d'un operador privat sobre una infraestructura inestable serà una font de pèrdues econòmiques per a l'administració en conceptes d'indemnitzacions per afectacions a la demanda. Actualment les fallades d'infraestructura també generen pèrdues sobre Renfe però són compensades als usuaris en format de devolucions Exprés.
- **LA LLANÇADORA PRIVADA SERÀ UNA AUTÈNTICA RUÏNA SOBRE LA LÍNIA 9 DEL METRO DE TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA.** Entraria en servei només un any després de la inauguració del nou metro, sense que se n'hagi consolidat la demanda. Ateses les restriccions pressupostàries actuals, caldria estudiar si ara és el moment per foradar un segon túnel de **220 milions d'euros** (sense comptar trens ni estacions) entre la T1, la T2 i el Prat, solapant-se infraestructures, serveis i costos d'explotació; o pel contrari cal treure el màxim profit de les obres ja fetes i intentar maximitzar-ne la demanda a partir de l'enllaç L9-Rodalies a l'estació del Prat.
- **DESVINCULAR L'ACCÉS A L'AEROPORT DEL SISTEMA RODALIES INCREMENTARÀ LES NECESSITATS DE SUBVENCIÓ SOBRE EL CONJUNT DE LA XARXA.** L'explotació actual del tren de l'aeroport a mans del mateix operador que la resta del servei de Rodalies ajuda a aixoplugar el dèficit comercial de les línies R1, R2, R3, R4, R7, R11, R12, R13, R14, R15 i R16.
- **ELS USUARIS PAGARAN MÉS CAR EL SEU BITLLET.** Responsables de la Generalitat de Catalunya ja han advertit que es pretén cobrar un suplement per accedir a l'Aeroport ja sigui en tren (llançadora privada) o amb nou metro. L'objectiu sembla clar: finançar l'obra pública de 217 milions d'Euros entre el Prat i la T1, i evitar una fuga d'usuaris de la llançadora privada cap al metro per raons econòmiques tot i els superiors temps de viatge.
- **SE SUPRIMIRÀ L'ACTUAL RAMAL EL PRAT-AEROPORT T2 PER MANCA DE CAPACITAT FERROVIÀRIA.** L'actual ramal entre l'estació del Prat i la T2 quedarà suprimit en favor de la nova llançadora pel nou túnel. El seu manteniment restaria demanda a la nova inversió i donaria encara més problemes de capacitat a la xarxa de túnels d'Adif.

5. **No privatitzar el servei de Rodalies, i molt menys per pedaços.** Les millores de servei depenen de la infraestructura i del model de gestió i comercialització del servei. L'única transferència raonable seria a FGC.
6. **Recarregar i destinar parcialment o totalment la taxa turística al finançament del transport públic en comptes d'encarir l'accés a l'aeroport a tots els usuaris.**

No és la primera vegada que la PTP adverteix dels problemes abans que se'ls trobi l'administració. Per sort, la nostra feina queda escrita.

- Col·lapse a Rodalies, advertit l'any 2005, quan l'única preocupació semblava ser els terminis d'arribada de l'AVE a BCN: <http://transportpublic.org/images/pdf/20050400-trenmix2.pdf>
- Fracàs dels serveis Expres.cat e1 i e2 i del model unidireccional d'explotació del carril bus-VAO de la C-58 l'any 2012: advertits abans de la inauguració del mateix: <http://transportpublic.org/component/content/article/56-general/1230>
- Inutilitat de la reforma de la Diagonal per millorar el transport públic de l'avinguda, advertit abans de les obres: <http://transportpublic.org/component/content/article/61-general/1342>

OMG!



el Prat
en un lugar de la rampa...

Ostres... el Prat una altra vegada. Ja sabeu que a sobre haurem de compartir l'accés a Sants amb una llançadora privada que anirà a l'aeroport? Em fan fora del servei...

Qué raro siendo tú tan pija... Pues yo no tengo edad para trotes. A los de Tortosa y Móra los tengo fritos a los pobres... Déjame pasar anda, que voy tarde...



Vas tard com sempre, entre que no t'aguantes els pets i el col·lapse de Barcelona tens a mig Corredor Mediterrani content... Què podem fer per a que ens prenguin seriosament?



Home, si ens ho combinem jo us puc ajudar des d'aquí sota. Jo us porto gent des de la T1 fins al Prat en 10 minuts i des d'allà vosaltres ràpidament els porteu a BCN, Tarragona, Girona... on sigui! Així vosaltres tindreu temps de resoldre el vostre pollastre i jo no m'avorriré tant. El meu piset val una pasta i així l'amortitzo una mica. Què, som-hi?



[a veure si amb humor s'entén]
www.transportpublic.org