

Comunicat // 21/01/2015

## Un tren llançadora entre l'Aeroport T1 i l'estació del Clot-Aragó solaparia infraestructures i sobrecarregaria la xarxa Adif

**Per què solapem infraestructures tan costoses?** En un escenari inicial era més econòmic i intel·ligent un servei de Rodalies que el metro a l'Aeroport T1, però ja és massa tard per invertir la situació. El Ministeri de Foment va fer cas omís dels plans de Rodalies que proposaven millores a la línia de l'Aeroport i del mateix Pla Director d'Infraestructures de l'ATM; mentre que la Generalitat va tirar pel dret amb una línia 9 poc directa i un finançament temerari. Ateses les restriccions pressupostàries actuals, caldria estudiar si ara és el moment per foradar un segon túnel de 217 milions d'euros –ara de Rodalies- entre la T1, la T2 i el Prat, solapant infraestructura, serveis i costos d'explotació, o treure el màxim profit de les obres ja fetes i intentar maximitzar-ne la demanda. La implantació d'una llançadora, en els termes en què s'ha plantejat, **seria una autèntica ruïna sobre Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), operador de la línia 9**, i en conseqüència una amenaça sobre el pla de refinançament del deute d'aquesta empresa pública.

**L'aeroport ha de tenir una solució a curt termini.** L'entrada en servei de la línia 9 del metro a febrer de 2016 canvia les perspectives del transport públic a l'àmbit amb més mobilitat de Catalunya sense tren: l'Aeroport T1. La línia 9 oferirà una connexió ràpida de la T1, la T2 i el Prat, on es podrien fer parar també els trens regionals i Avant per connectar, a més de Barcelona, Tarragona, Girona i Lleida amb l'aeroport. A més cal recordar que l'accés ferroviari a l'Aeroport T2 té una demanda elevada i que **per relatius pocs diners podria incrementar-se l'oferta ferroviària molt notablement si s'executa una ampliació d'andanes de l'estació actual i es dota de via doble en superfície el tram el Prat – Aeroport T2, on hi haurà enllaç ràpid amb la línia 9. Amb aquestes millores es podria millorar la freqüència i capacitat de la línia R2 Nord i ampliar la línia regional R11 a l'Aeroport** evitant les regulacions actuals d'aquesta línia a les estacions de Bellvitge i el Prat, on els trens arriben i marxen sense acceptar passatge circulant buits.

**L'explotació d'un tren llançadora Aeroport – Clot comprometria l'escassa capacitat dels túnels d'Adif a Barcelona.** Tant si es manté en servei l'actual tren de l'Aeroport a la T2 com si es construeix el nou accés ferroviari a la T1, el servei hauria d'estar integrat com a capçalera d'una línia de rodalies metropolitana i accessòriament una línia de regionals.

Barcelona ja té un precedent fracassat de llançadora a l'Aeroport, l'antiga línia R10 Aeroport – Estació de França, i 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.

El mateix pla de Rodalies indica que l'Aeroport s'havia de servir amb la línia R4 Nord: Aeroport – Barcelona – Sabadell – Terrassa – Manresa, al mateix temps que s'havien d'unificar la línia de Mataró amb la de Vilanova (línia de costa) i la de Granollers amb Vilafranca (línia d'interior) mitjançant l'operació Bellvitge – Torrossa a l'Hospitalet; tot amb l'objectiu d'equilibrar l'oferta i la demanda del nord i sud de Barcelona i aprofitar al màxim la capacitat dels túnels (màxim de 22 trens per hora i sentit a Rodalies).

**Denunciem la desídia del Ministeri de Foment amb les Rodalies de Barcelona.** Cal recordar que l'administració central és la responsable del pèssim transport ferroviari a l'Aeroport, i això és conseqüència de la política d'infraestructures del Ministeri de Foment, que s'ha oblidat de la mobilitat quotidiana i s'ha centrat en les autovies sense prou demanda, els aeroports buits i la més gran xarxa d'alta velocitat ferroviària d'Europa. L'accés ferroviari a l'Aeroport T1 va ser licitat pel Ministeri de Foment l'any 2009 i aturat sine die. En aquest període s'han inaugurat l'accés ferroviari de Rodalies de Madrid a l'Aeroport de Barajas i s'ha dotat de via doble la línia de l'Aeroport de la Costa del Sol fins a Málaga, íntegrament amb pressupostos i operador públics (Renfe).

**Les Rodalies de Barcelona tenen un futur molt magre.** El Pla de Rodalies del Ministeri de Foment presenta un grau de compliment sota mínims, el sistema ferroviari arrossega mancances històriques i no s'està preparant per absorbir grans creixements de demanda en un futur, malgrat que el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona xifra en un 28% la reducció de vehicles privats a la capital catalana per poder complir amb la legislació europea sobre qualitat de l'aire.

Caldria prioritzar altres **obres més indispensables per resoldre les carències de Rodalies i que afecten a tota la xarxa**, com és la millora i optimització de la senyalització ferroviària als túnels d'Adif, l'operació Bellvitge – Torrossa d'interconnexió de línies, l'ampliació de l'estació d'Arc de Triomf a 200 metres, l'estació intermodal de Torrossa i de Sagrera, els intercanviadors vallesans de la R8 amb les línies S1, S2 i R4 i l'inici del desdoblament de la línia R3. Totes aquestes actuacions són competència del Ministeri de Foment i estan pendents des de fa dècades.

**L'únic que trencaria el monopoli ferroviari és la lliure concurrència (els usuaris poden escollir operador) o el concessionament de tots els serveis de Rodalies, però seguiria fallant el més important, les infraestructures.** El que fa millor un servei de transport públic no és el trencament d'un monopoli sinó la bona gestió, ja sigui amb l'operació directa amb un operador públic (Renfe, FGC, TMB...) o mitjançant una concessió estrictament reglamentada. En qualsevol dels casos és l'administració la responsable subsidiària del servei. Amb l'estat de les infraestructures actual, i el mínim compliment del Pla de Rodalies pel que fa a infraestructures clau de senyalització, tallers o interconnexions de línies, aquesta privatització es converteix en una operació d'alt risc per als inversors privats i una possible font de pèrdues per a l'administració en forma d'indemnitzacions pels retards ocasionats per altres trens de Renfe o les fallades d'Adif.

**Opcions per a serveis ferroviaris directes a l'Aeroport.** Proposem que es faci una comparació a nivell de xarxa sobre la conveniència, **sempre a llarg termini i amb les principals carències de Rodalies resoltes**, d'establir infraestructures ferroviàries més directes a l'Aeroport. Al mateix pla director d'infraestructures apareixen dues solucions: l'esmentat ramal de Rodalies a la T1 o l'absorció del tram Aeroport T1 – Fira 2 per part de la línia 2 del metro perllongada des de Sant Antoni fins a Fira 2. Aquesta actuació faria entrar en càrrega l'escassa demanda de la línia 9 a inaugurar el febrer de 2016, ja que reduiria substancialment els temps de viatge entre l'aeroport, el Prat, la Zona Franca i el centre de Barcelona, a més d'equilibrar càrregues amb el tram nord de la línia 2 de metro actual.

