

Barcelona, 02 septiembre 2022

## La línea exclusiva Barcelona-Aeropuerto: una solución pésima para el futuro de Cercanías



*La lanzadera, desconectada del conjunto de la red, dificultará el funcionamiento de los trenes regionales y comprometerá las mejoras necesarias en Rodalies. Líneas como el R1, R2, R3 y R4 tendrán limitada la mejora de frecuencias en un futuro.*

*La propuesta desperdicia infraestructura existente y deja en el aire dos de las principales actuaciones de incremento de capacidad de Rodalies: la generación de más líneas que atraviesen Barcelona y el equilibrio de circulaciones entre los túneles actuales.*

*El debate no debe ser sobre quién opera los servicios ferroviarios, sino cuál debe ser el modelo que más beneficie a los usuarios. Apostar por la R4 norte sería la mejor opción: da servicio al conjunto del territorio y a la movilidad cotidiana, no solo al turismo.*

Esta mañana, el Vicepresidente de la Generalitat, Jordi Puigneró, ha presentado, junto a la presidenta de FGC, Marta Subirà, el encargo de nuevos trenes y la operativa que la Generalitat propone para explotar el nuevo ramal ferroviario en el aeropuerto con una línea lanzadera Barcelona – Aeropuerto.

Desde la PTP vemos con preocupación la creación de esta nueva línea exclusiva, porque afectará muy negativamente al conjunto de la red ferroviaria, al saturar los túneles de Barcelona por donde pasan el resto de las líneas.

La lanzadera propuesta por FGC **tendrá que pasar necesariamente por las vías de ADIF**, lo que supone que los nuevos trenes tendrán que compartir vías con el resto de servicios

ferroviarios de vía ancha (Rodalies). Cabe recordar que los túneles de Barcelona (el de Plaça Catalunya y el de Passeig de Gràcia) tienen poca capacidad adicional; no pueden sobrepasar los 18-20 trenes por hora y sentido y actualmente ya tienen un tráfico notable, con 19 trenes por hora y sentido en Pl. de Cataluña y 14 en Pg. de Gracia.

### **¿Por qué la opción de lanzadera no es una solución óptima?**

La creación de una línea R-Aeroport supone añadir 4 trenes por hora al túnel actual de **Pg. de Gràcia, llegando al límite de su capacidad**. Por tanto, se **limita o dificulta la posibilidad de aumento de frecuencias en el resto de líneas actuales (R1, R2, R3, R4), especialmente en la R3 una vez llegue el futuro desdoblamiento**.

La propuesta, además, **compromete dos de las cuatro principales actuaciones de incremento de capacidad de las líneas de Rodalies de Catalunya** dentro de los planes de Rodalies:

- **Generar más líneas pasantes de Rodalies**, de forma que con una sola circulación se pueden realizar servicios tanto hacia el norte como al sur. A diferencia de una lanzadera que solo unirá Barcelona con el aeropuerto, estas líneas dan servicio a otros lugares del territorio, no solo a la capital, y son más eficientes en cuanto a capacidad se refiere.
- **Equilibrar el número de circulaciones** entre los dos túneles actuales: Pl. de Cataluña y Pg. de Gràcia, ya que para poder mejorar las frecuencias de las líneas R1, R3, R4, es necesario traspasar una de ellas al túnel de Pg. de Gracia.

La propuesta tampoco permite otras actuaciones de aumento de la oferta global por los siguientes motivos:

- **No aprovecha las vías de apartado de la nueva estación del aeropuerto** para tener mayor capacidad de almacenamiento de trenes cerca de Barcelona fuera del hora punta.
- **Dificulta la rotación (cambio de sentido) de los trenes que no sean pasantes**, tanto los procedentes del norte (que podrían utilizar la nueva estación de la T1 del aeropuerto para realizar la rotación, y tendrán que hacerlo en otro punto de la red) y como del sur (que en el futuro lo harán en Sant Andreu Comtal, donde tendrán que compartir espacio con la R-Aeroport).
- **En caso de querer aumentar frecuencias a través de los túneles actuales, solo se podrá hacer a partir de convertir servicios regionales (R11, R12, R13, R14, R15, R16 y R17) en líneas pasantes**, que serán muy largos y, por tanto, menos fiables.

Además, la creación de una línea propia Barcelona-Aeropuerto **desconecta el aeropuerto del resto de la región metropolitana**, obligando a que cualquier usuario de fuera de Barcelona que tenga que desplazarse al aeropuerto tenga que hacer al menos un transbordo, de su línea al R-Aeropuerto, **y sin billete integrado**. Es una propuesta centrada en Barcelona y el turismo, que no piensa en el resto del territorio y en la movilidad cotidiana.

## **No debemos hacer debate sobre el operador: es necesario un modelo de explotación óptimo**

Desde la PTP hemos indicado en más de una ocasión que este **no debería ser un debate entre administraciones u operadores, sino un debate exclusivamente técnico sobre las mejores soluciones para atender a las demandas de movilidad de la población.**

Por tanto, instamos a que los nuevos accesos al aeropuerto se hagan **alargando una línea de Rodalies**, como hasta ahora, y no con una línea propia, sea FGC o Renfe quien opere este servicio. Cabe recordar que, sea quien sea el operador, se encontrará con los mismos problemas de fiabilidad que el resto de circulaciones en los túneles de Barcelona y en el tramo Sants - El Prat. A nivel técnico, **creemos que es idóneo que sea el R4 norte la línea que llegue**, pasando a circular por el túnel de Passeig de Gràcia, ya que:

- Permite **equilibrar el número de circulaciones** entre los dos túneles y deja una reserva de capacidad para el túnel de Pl. Catalunya (por la futura duplicación de la R3).
- La R4  **cubre las ciudades más importantes del Vallès y dispone de vía doble** en todo el trayecto (más fiabilidad). De esta forma, desde Terrassa, Sabadell y Cerdanyola se podría llegar directamente al aeropuerto sin transbordo.
- Más capacidad: el R4 **puede llegar a frecuencias de 6-7 minutos en hora punta** en trenes de gran capacidad (hasta 1.200 plazas sentadas por convoy).
- El paso del R4 por el túnel de Passeig de Gràcia facilita la **conexión del Vallès con la alta velocidad en la Sagrera.**

No podemos hablar de conectividad global, de apuesta por la descarbonización y por la industria y la economía de Cataluña, cuando el servicio propuesto no permitirá mejoras cruciales para el correcto funcionamiento y desarrollos de las Cercanías que conecten con el resto de la población. Desde la PTP defendemos que es necesario, pues, incrementar la capacidad a partir de una apuesta firme por el ferrocarril **pensando en la totalidad de la red**, hecho que dotará de más opciones para la industria ferroviaria en nuestro territorio, una cuestión primordial hora de pensar en los puestos de trabajo a futuro.

Desde la PTP exigimos que los nuevos servicios respondan a las **necesidades de movilidad actuales y futuras** del conjunto de la población catalana, teniendo en cuenta las limitaciones de la red ferroviaria, en lugar de convertirse en un **producto premium para turistas que no queda integrado en el sistema tarifario** y, por tanto, no está pensado para las necesidades de movilidad cotidiana.

### **Más información**

Rueda de prensa de la PTP hacia la propuesta de una lanzadera en el aeropuerto de El Prat: [Creando una línea exclusiva por el Aeropuerto, la Generalitat insiste en empeorar Cercanías](#)

Artículo de opinión Ricard Riol Jurado: [¿Por qué la línea exclusiva Barcelona -Aeropuerto de FGC es una mala idea?](#)

Artículo sobre la capacidad de los túneles de Barcelona [La capacidad de Cercanías en los túneles urbanos de Barcelona](#)