

13/7/2009 ESTUDI APROVAT SOBRE EL NOU RAMAL FERROVIARI FINS A L'AEROPORT

Foment desbloqueja el tren a la T-1 sense incloure-hi les vies per a l'AVE

- El ministre Blanco vol licitar els treballs abans d'acabar el 2009 després d'anys de paralizació
- El Govern preveu l'ample ibèric i llançadores des de l'estació d'alta velocitat del Prat



33 Un avió agafa altura després d'enlairar-se de l'aeroport del Prat amb la nova terminal al centre i la T-2 a la dreta, en una foto feta des de l'Hotel Hesperia Tower. Foto: julio carbo



Uns passatgers arriben a la T-1 en el bus llançadora de la T-2, al juny. Foto: julio carbo

RAMON COMORERA
BARCELONA

El projecte del ramal ferroviari fins a la T-1 de l'aeroport per fi es comença moure després d'estar tres anys paralytitzat. Al prosseguir el seu interminable camí, no obstant, ha perdut una part important del contingut. L'estudi informatiu que acaba d'aprovar el Ministeri de Foment no preveu que per les noves vies entre la futura estació intermodal del municipi del Prat, per on ja passa l'AVE però de llarg, i la T-1 puguin circular els trens d'alta velocitat. Només s'inclou la creació d'una línia d'ample ibèric, és a dir de Rodalies, sense el tercer rail que permetria que els combois ràpids d'ample internacional poguessin utilitzar el mateix recorregut.

La solució d'una via polivalent va ser anunciada pel ministeri el febrer de l'any 2007 i publicada per aquest diari. Foment ho va fer després de rebre, durant la informació pública del pla el 2006, les al·legacions de la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona i la Cambra de Comerç perquè l'AVE arribés fins a les terminals. Des d'aleshores, no obstant, el pla no ha avançat. El nou ministre, José Blanco, va parlar, poc després

de rellevar Magdalena Álvarez, de desbloquejar l'obra i licitar-la abans de finalitzar el 2009.

La discreta publicació al BOE de dijous de l'aprovació de l'estudi informatiu obre la porta a concloure d'una vegada la redacció del projecte constructiu i a convocar, sempre que hi hagi el pressupost corresponent, el concurs de constructors. Però serà només per a una línia de tren convencional.

La resolució que firma el secretari d'Estat de Planificació i Infraestructures, Víctor Morlán, afirma que el nou accés ferroviari en ample ibèric permetrà establir serveis directes de Rodalies a la T-1 i a la T-2 mitjançant les actuals línies C-1 i C-4. I prossegueix que, a més a més, podrà albergar serveis llançadora entre les terminals i l'estació del Prat que constituïran la connexió de l'aeroport amb l'alta velocitat Madrid-Barcelona-França.

EL GOVERN DEMANA RAPIDESA / La Generalitat, de la mateixa manera que l'ajuntament barceloní, ha reclamat en diverses ocasions l'execució de l'enllaç. La T-1 ja està en funcionament i no hi arriba ni el tren ni el metro (la L-9 es preveu que ho farà cap al 2012). Fonts de la Conselleria d'Obres Públiques han afirmat ara que l'important és que la via es construeixi amb rapidesa i evitar així el risc que no es faci. Insisteixen en la bona notícia que s'impulsi un pla que estava parat i afegeixen, en un exercici de possibilisme, que sempre es pot incloure el tercer rail en el futur, en el projecte constructiu o més endavant.

Aquest ramal que portaria l'AVE a la T-1 és solament una part de l'accés de l'alta velocitat a la terminal. El disseny complet, que les diferents administracions estan debatent sense terminis ni traçat definit des del primer estudi informatiu de l'alta velocitat fins a Barcelona des del mes de setembre del 2000, inclou un altre ramal pel nord. A través d'aquest ramal, els trens procedents de Tarragona, Lleida i Madrid accedirien directament a la T-1. Des de la terminal, i completant el bucle, els combois d'ample internacional tornarien a la línia principal al Prat per la via que ara s'impulsa i que ha de passar per sota de la pista principal de l'aeroport i per la zona de l'actual estació de Rodalies. Sempre que, és clar, el ramal tingués el doble ample.

FALTA D'ESPAI / Els dos trams ferroviaris del bucle que s'uneixen en l'estació subterrània ja construïda de la T-1 són imprescindibles per donar fluïdesa al recorregut. Només així s'eviten els problemes de falta d'espai i d'augment de temps d'un final de línia tancat que obliga els trens a sortir per on han vingut. Una estació passant és la millor solució, segons els tècnics. I el primer pas, a l'espera que es concreti l'encara molt llunyana entrada pel nord, seria l'adaptació del tram de Rodalies, l'execució de la qual es comença a moure una altra vegada.