

## Santi Vila: “La llançadora ferroviària a la T1 de l'aeroport significarà trencar per primera vegada el monopoli a Rodalies”

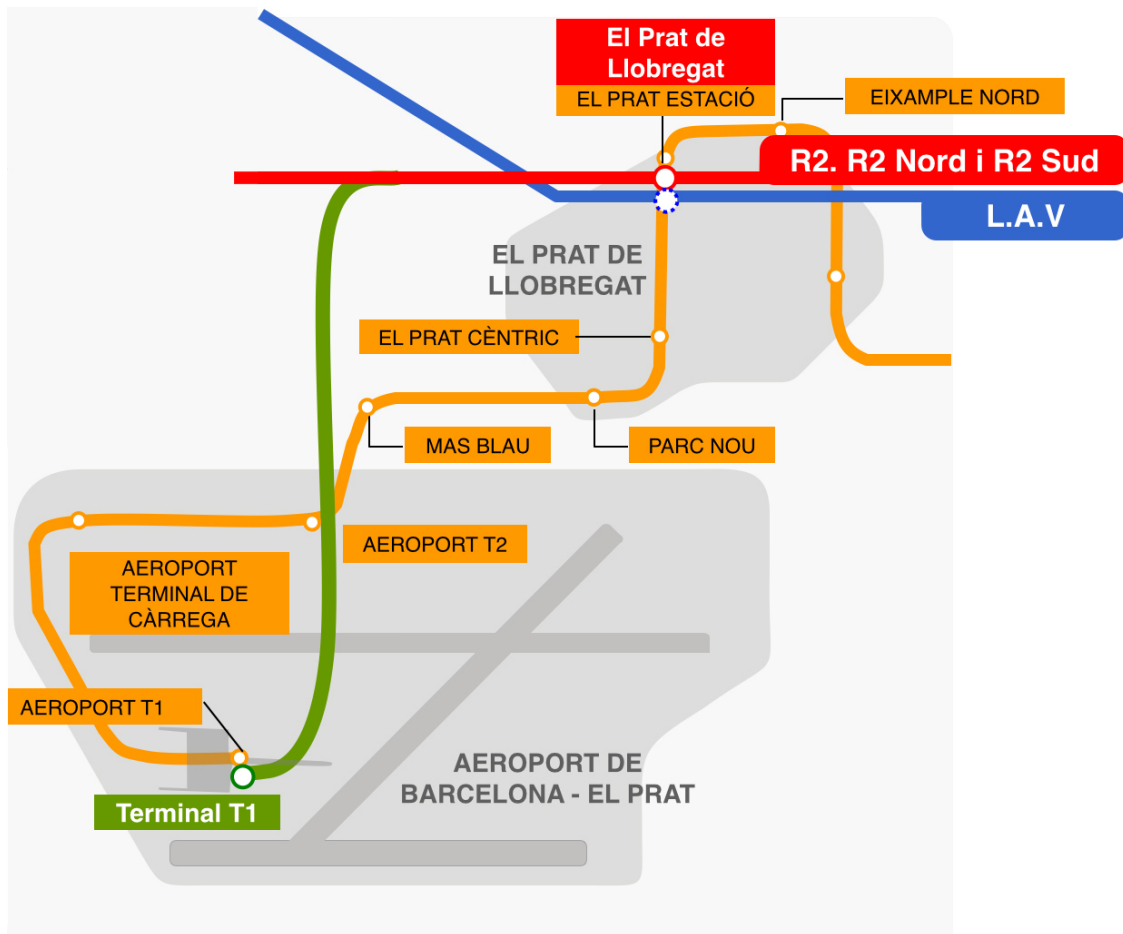
- El conseller de Territori i Sostenibilitat valora de forma molt positiva l'anunci del Ministeri de Foment sobre la licitació d'aquest enllaç ferroviari abans de l'estiu
- El projecte connectarà Sants, el Passeig de Gràcia, Clot i, en un futur, la Sagrera amb la T-1 de l'aeroport en un mínim de 17 minuts i amb una estimació d'entre 7 i 9 milions d'usuaris anuals
- L'obra es desenvoluparà a través de la col·laboració públicoprivada, amb un termini d'execució de 3 anys i un cost de 217 milions d'euros

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, ha valorat molt positivament l'anunci del Ministeri de Foment de licitar la llançadora ferroviària que comunicarà el centre de Barcelona amb l'aeroport de Barcelona-el Prat al llarg d'aquest primer semestre de 2015. Pel conseller, aquest acord “**corregeix una anomalia que costava molt de justificar**”, com és l'actual precarietat dels accessos ferroviaris a l'aeroport de Barcelona, que va tancar l'any 2014 amb un rècord històric de 37,5 milions de passatgers.

Santi Vila ha remarcat que aquest projecte suposarà “**trencar per primera vegada el monopoli a Rodalies i obrir-lo a altres operadors privats**”, ja que l'obra es licitarà de manera conjunta amb la prestació del servei a través d'un diàleg competitiu amb les empreses o grups empresarials interessats. “**Aquest és un objectiu polític que compartim amb el Ministeri de Foment**”, ha reiterat Vila. En aquest sentit, la Generalitat ja ha mantingut contactes i reunions amb possibles empreses interessades en la construcció i explotació del servei.

El conseller de Territori i Sostenibilitat considera que, amb els terminis actuals, el projecte podria quedar definitivament adjudicat aquest mateix any 2015 i ser una realitat entre finals de l'any 2018 i principis del 2019.

D'aquesta forma, l'aeroport quedarà connectat amb les estacions de Sants (17 minuts), Passeig de Gràcia (24 minuts), Clot (30 minuts) i, en un futur, la Sagrera (33 minuts). L'estudi de demanda realitzat pel Departament de Territori i Sostenibilitat xifra el potencial nombre d'usuaris d'aquesta nova línia en una forquilla que oscil·la entre els 7 i els 9 milions de passatgers anuals. Segons aquest mateix estudi, el ferrocarril passaria a absorbir el 27% de la demanda d'accés a l'aeroport, quan actualment és del 14%.



Per tal de desencallar els nous accessos ferroviaris a l'aeroport de Barcelona, el juny de 2013 el Govern de la Generalitat va presentar a Foment una proposta que garantia el finançament i la viabilitat de l'obra, clau per al desenvolupament actual i futur de l'aeroport i la competitivitat del país.

### **Nou corredor de 4,5 quilòmetres**

Així, el conseller Vila va plantejar al Ministeri de Foment una opció que permetia executar les obres adjudicades per fases, tot prioritant la connexió amb la T-1, la més utilitzada de l'aeroport. La proposta avalada per Foment consisteix en l'execució de la infraestructura mitjançant una col·laboració públic-privada i la implantació d'una llançadora que connectarà el centre de Barcelona i la T-1 cada 15 minuts, amb un cost de 217 milions d'euros.

Actualment, pel que fa al transport ferroviari, la línia de Rodalies arriba només fins a la T-2 de l'aeroport. Per dirigir-se a la T-1 cal fer transbord mitjançant un bus llançadora. Amb aquest projecte es construirà un nou corredor de 4,5 km, la major part en túnel, fins a la T1 i amb intercanvi amb l'L9 del metro, que entrarà en servei el febrer de 2016. La nova estació a la T-2 s'executaria en una segona fase i mentrestant la connexió entre terminals es portaria a terme mitjançant l'L9.

## **Finançament i tarifes**

L'execució d'aquest projecte es finançarà a través de la col·laboració públicoprivada, amb la qual cosa el Ministeri de Foment assumirà una part de l'obra mentre que la resta, inclosos el costos d'operació del servei, es finançarien amb el preu del bitllet a través d'un recàrrec d'entre 2 i 4 euros, del qual n'estarien exempts els treballadors de l'aeroport. Aquest sistema ja s'utilitza a la majoria de connexions entre els aeroports europeus i les seves capitals i permet garantir el finançament de l'obra i els costos del servei. En aquest sentit, la proposta es basa en un primer estudi de sistema tarifari, segons els tipus d'usuaris, i en el que el preu del bitllet oscil·laria entre 0,95 i 6,15 euros, en funció del grau de recurrència, l'utilització de títols integrats o l'ús del bitllet senzill.

**20 de gener de 2015**