

## MOVILIDAD

# El primer metro llegará al aeropuerto este noviembre en fase de pruebas

Esta semana ha comenzado el montaje de los trenes de la L9 que cubrirán el trayecto entre la T1 y la Zona Universitaria

RAMON SUÑÉ  
Barcelona

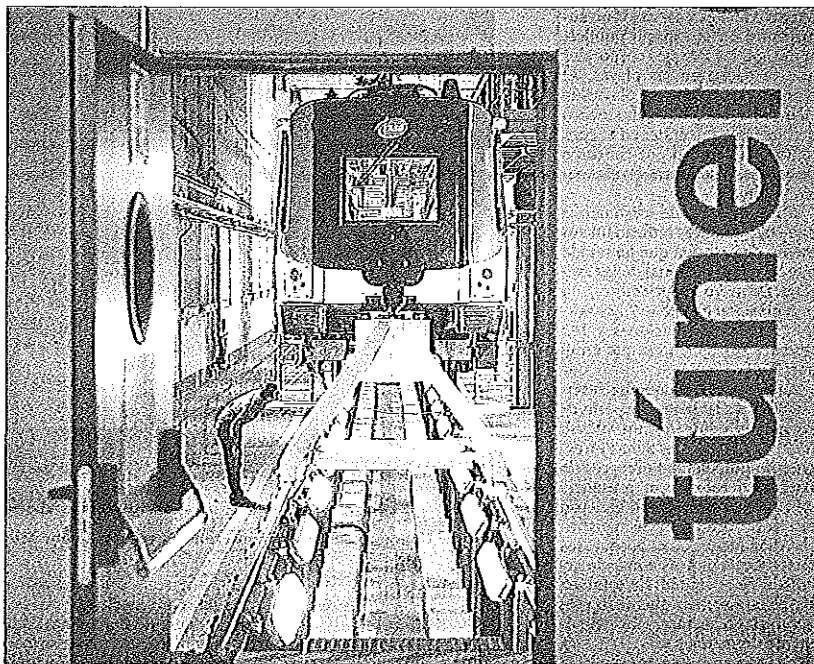
El sueño de llegar en metro al aeropuerto de El Prat está cada vez más cerca de convertirse en realidad. Habrá que esperar todavía al 2016 para que entre en servicio el tramo de la L9 que unirá la estación de Zona Universitaria de Barcelona con la T1, pero los convoyes que cubrirán este trayecto han comenzado a montarse ya esta semana en los talleres de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) en la Zona Franca. Estos trenes comenzarán a circular dentro de unas semanas entre las estaciones de Mas Blau y la T1. Es decir, aunque sin pasaje convencional, el metro llegará al aeropuerto este noviembre.

Esta semana ha comenzado precisamente el transporte de los vagones que formarán los dos primeros trenes, de un total de entre 20 y 25, que está previsto que cubran este tramo de la L9.

Los dos trenes, de cinco vagones cada uno, acabarán de montarse los días 24 o 25 de este mes y serán acoplados a las vías para comenzar poco después a circular en periodo de pruebas.

El hecho de que se trate de trenes automáticos, sin conductor, como los que cubren el tramo ya en servicio de la L9, hace que esta fase de pruebas se prolongue mucho más tiempo. De hecho, estos convoyes y los que irán montándose a lo largo del 2015, necesitan, antes de entrar en servicio comercial, un rodaje de casi un año, mientras que los vehículos convencionales, los que sí tienen conductor, no requieren más de tres o cuatro meses de ensayos.

Los trenes que ahora se están montando en la Zona Franca llegan a estas instalaciones en ca-



Los nuevos convoyes de la L9 que se están montando esta semana en las cocheras de la Zona Franca

## Un tramo de 20 kilómetros

El tramo que permitirá llegar al aeropuerto de El Prat desde el centro de Barcelona -previo transbordo- unirá las estaciones de Zona Universitaria y la T1, que estará situada entre las pistas. Se trata de un trayecto que tendrá 20 kilómetros de vía y 15 estaciones. Además se pondrán en explotación -no en servicio- 3 kilómetros de viaducto y otros 3,3 kilómetros de túnel del tramo II para acceso a los talleres y a los depósitos de trenes de la Zona Franca, que es donde estos días han comenzado a montarse los

convoyes de la L9. En su conjunto esta línea del metro de Barcelona, que irá desde Can Zam hasta el aeropuerto, cubrirá un recorrido de 38,1 kilómetros servidos por 39 estaciones. En fases posteriores a la del primer semestre del 2016 está prevista la entrada en servicio de otras estaciones; en concreto, la de la terminal de carga del aeropuerto, la de la Ribera y la de Camp Nou. Con motivo de la paralización de las obras del tramo III de la L9 se están recuperando espacios públicos afectados por las obras.

miones procedentes de los otros talleres que TMB tiene en el extremo opuesto de la L9, en Can Zam (Santa Coloma de Gramenet). Estos trenes, que corresponden a la serie 9100 de Alstom, fueron adquiridos en tiempos del gobierno tripartito de la Generalitat y ya fueron entregados hace tres años, pero no ha sido hasta este momento que comenzarán a circular, en principio entre la estación de Zona Universitaria y la de la T1 del aeropuerto.

El departamento de Territori i Sostenibilitat, bajo la dirección del conseller Santi Vila, ha considerado prioritario el enlace en metro entre la ciudad de Barcelona y el aeropuerto de El Prat. El calendario oficial para la puesta en marcha de este nuevo tramo de la L9 la sitúa en el primer semestre de 2016. Se trata de una

horquilla amplia para curarse en salud. Sin embargo, fuentes de la conselleria confirmaron ayer lo que ya había adelantado *La Vanguardia*: la entrada en servicio de la L9 entre Zona Universitaria y el aeropuerto se llevará a cabo, salvo imprevisto, durante la segunda quincena de febrero del 2016, coincidiendo con la edición de ese año del Mobile World Congress.

Se cumplirá de este modo una vieja reivindicación que John Hoffman, el consejero delegado de GSMA, la asociación organizadora de esta importante feria de la telefonía móvil, pone año tras año en la lista de deberes de Barcelona para garantizar la buena marcha del congreso y prolongar su estancia en la capital catalana

La entrada en servicio está prevista para febrero del 2016, coincidiendo con el congreso de telefonía

más allá del periodo acordado. Los organizadores del Mobile World Congress son quienes más han insistido en la necesidad de un enlace directo en metro entre el aeropuerto internacional de Barcelona y las instalaciones de la Fira en l'Hospitalet de Llobregat. La infraestructura, con las estaciones y todas las vías colocadas, está lista. Ahora sólo falta ponerla en marcha, un proceso que lleva su tiempo.

Durante el periodo de gobierno del tripartito se encargaron muchos trenes pensados para la L9. Algunos de ellos han sido utilizados para otras líneas. Los trenes llegaron antes de que las obras de esta línea finalizaran. Otros no se han utilizado porque no resultaba posible incrementar frecuencias dado su elevado coste. Estos años, con los problemas financieros de TMB, ha habido ajustes en las frecuencias.

El calendario inmediato de la L9 señala que seguramente en el primer trimestre del 2015 circularán trenes en fase de pruebas entre Collblanc y la Zona Universitaria. A mediados del mismo año comenzarán las pruebas globales de circulación de la línea y el inicio de las pruebas del sistema en su conjunto está marcado para el tercer trimestre.

# Adif recuerda al Consistorio que no es competente en seguridad ferroviaria

SÍLVIA OLLER  
Girona

Las aguas del AVE en Girona han vuelto a su cauce, pero sólo en el sentido físico. En los despachos continúan revueltas en forma de acusaciones cruzadas, réplicas y contraréplicas entre el Consistorio y Adif tras la inundación de casi dos kilómetros del túnel del AVE a su paso por la ciudad a finales de septiembre. Si el martes, el alcalde de Girona Carles Puigdemont, planteaba serias dudas entorno de la seguridad del AVE al asegurar que no quería ni ima-

ginar lo que podría haber sucedido si en el momento de la inundación de las vías hubiesen circulado trenes, el gestor de infraestructuras ferroviarias Adif negó que la inundación del AVE supusiera peligro alguno para los viajeros. Uno de sus portavoces explicó que tanto la vía de la alta velocidad como el centro de control disponen de unos sistemas de seguridad, que ante la amenaza de cualquier elemento externo -como puede ser una inundación de la vía- detienen la circulación de trenes. El portavoz puso también de ejemplo los temporales maríti-

mos que azotan en ocasiones el Maresme o el robo de cable, dos incidencias que también son detectadas por los sistemas de seguridad y con las que también queda frenada la línea.

El gestor ferroviario quiso dejar claro que el servicio del tren de alta velocidad bajo el subsuelo de Girona cumple con "todas las garantías de seguridad" y que si no han entregado al Ayuntamiento de Girona ningún informe técnico sobre la seguridad del túnel del AVE inundado tras la reanudación del servicio, tal como le había reclamado el Consistorio,

es por la simple razón de que no están obligados a hacerlo, al no disponer el Ayuntamiento de competencias en materia de seguridad ferroviaria ni de seguridad en la circulación. "Los ayuntamientos no son competentes en estos temas, por tanto no hay ninguna obligación de facilitar ningún informe", manifestaron ayer fuentes de Adif.

En cuanto a las salidas de emergencia, que desde el Consistorio, señalan que no están acabadas, Adif respondió ayer que están completamente operativas y cumplen la normativa con relación a la iluminación, señalización y recorridos de evacuación para garantizar la seguridad de las personas. El gestor de infraestructuras ferroviarias cifra en 18 las salidas de emergencia disponibles (ocho en el túnel, separadas cada

una de ellas por menos de mil metros) y diez en la estación, cinco por cada andén. Adif también asegura que el Plan de Autoprotección, que establece cómo actuar en caso de cualquier incidencia, fue presentado hace tiempo a la Generalitat, antes de que la línea del AVE entrara en servicio, en enero de 2013. Un plan, que según Adif, está en fase de homologación por parte de la Generalitat.

Mientras, el Ayuntamiento de Girona continúa recabando datos sobre lo ocurrido y al margen del análisis de los técnicos municipales, también ha pedido informes a la Agencia Catalana de l'Aigua y los bomberos. Unos informes que servirán de base para el recurso contencioso administrativo que el Ayuntamiento prepara contra Adif.