LAVANGUARDIA.com

El primer metro llegará al aeropuerto de Barcelona 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 Universitària | La entrada en servicio está prevista para febrero del 2016, coincidiendo con el congreso de telefonía



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

9/10/2014

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 Universitària 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 camiones 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 Universitària 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 Universitària 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 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 Universitària. 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.