



El Ministeri de Foment no té cap pla per a les Rodalies de Barcelona

- **Les mancances de gestió i l'endarreriment de les inversions condicionen la qualitat del servei per als ciutadans.**
- **Sense cap compromís econòmic ni de terminis, el Ministeri de Foment posa en risc el futur del servei ferroviari de Rodalies a la regió metropolitana de Barcelona.**

Barcelona, 7 d'agost de 2012.- La Cambra de Comerç de Barcelona lamenta la total indefinició del Ministeri de Foment respecte del desenvolupament del servei ferroviari de Rodalies a Barcelona. Aquesta manca de concreció afecta, tant la gestió de les operacions com l'execució de les actuacions necessàries en matèria d'infraestructures, i posa en risc la fiabilitat, la viabilitat i la sostenibilitat d'un servei públic que ofereix gairebé 850 circulacions comercials cada dia feiner i que suporta més de 100 milions de viatges a l'any.

Sense pla d'infraestructures ferroviàries

El Pla d'infraestructures ferroviàries de Rodalies de Barcelona vigent va ser presentat per l'anterior Ministeri de Foment l'any 2009 i preveia actuacions per valor de 4.000 milions d'euros en el període 2008–2015. En aquest sentit, l'actual Ministeri de Foment no ha anunciat cap mesura per tal de recuperar els endarreriments acumulats ni ha concretat el ritme d'inversió previst per a la seva implementació. En definitiva, malgrat tots els esforços planificadors de les administracions catalanes, a efectes pràctics **la Regió Metropolitana de Barcelona pateix una manca flagrant de previsió a la seva xarxa ferroviària de Rodalies.**

Sense anar més lluny, l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) ha aprovat inicialment el Pla director d'infraestructures (PDI) de transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona per al període 2011–2020, que estarà sotmès a informació pública fins al 22 d'octubre. El PDI abasta les xarxes de transport públic de titularitat de les administracions consorciades de l'ATM (Generalitat, Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana i Agrupació de Municipis) i també realitza propostes sobre la xarxa ferroviària de titularitat estatal. Fins al punt que, **malgrat l'Estat no hi assumeix cap compromís, l'èxit del PDI passa per obtenir-ne gairebé el 45% del seu pressupost total** (6.174 de 13.760 milions d'euros), dels quals 4.565 milions es destinarien al desplegament de la xarxa ferroviària de la seva titularitat.

Amb discrepàncies en el model de gestió

Malgrat que des de 2010 la Generalitat de Catalunya és l'administració titular del servei de Rodalies de Barcelona, la realitat és que fins fa poques setmanes el marc legislatiu vigent no li permetia decidir efectivament l'empresa operadora. Un cop fetes les modificacions legals pertinents –que permeten a la Generalitat disposar la prestació dels serveis de transport de viatgers per ferrocarril de rodalies i regionals sobre la xarxa d'ample ibèric de la xarxa



ferroviària d'interès general des del passat 22 de juliol–, resulta evident que qualsevol canvi en aquest sentit és d'un calat tan important que de cap manera no es pot improvisar.

Per això, si bé la mera obertura d'aquesta escletxa hauria de ser el més gran dels incentius possibles per a que Renfe millorés la qualitat del servei a Rodalies, les divergències entre la Generalitat i Renfe són públiques i notòries. I de ben segur que no ajuda el fet que **Renfe és l'únic operador ferroviari del sistema de transport públic de la Regió Metropolitana de Barcelona que ha perdut quota de mercat entre 2001 i 2010**, passant del 3,5% al 2,7% a la primera corona i del 51,5% al 43,8% a la resta de l'àmbit de la integració tarifària.

Així, tot i que el contracte de serveis fins al 2015 estava pactat des de l'octubre passat amb els anteriors responsables de Foment, la Generalitat es nega a rubricar-lo fins que l'actual Ministeri no concreti les seves inversions al Pla de Rodalies vigent. Aquestes discrepàncies en la gestió afecten al servei, fins al punt que l'operadora ha nomenat unilateralment un gerent per a les Rodalies i els Regionals de Catalunya que no ha estat encara confirmat oficialment pel Departament de Territori i Sostenibilitat.

El futur de les Rodalies a la regió metropolitana de Barcelona, en risc

Tal com va establir Foment, **les Rodalies de Barcelona han de poder oferir major qualitat del servei, capacitat de transport i eficàcia**. En primer terme, la qualitat passa per modernitzar, renovar i ampliar els elements infraestructurals, amb prioritat a la seguretat dels viatgers tant als trens com a les estacions, així com oferir una major regularitat i fiabilitat. En segona instància, la capacitat s'assolirà amb un major nombre de circulacions per línia i per un augment de longitud dels trens, que farà créixer la capacitat de les composicions. Finalment, **l'increment d'eficàcia depèn de la modificació de l'esquema de línies actual**.

L'actual esquema de funcionament de la xarxa, amb quatre línies passant pels túnels de Barcelona (tres pel túnel de Plaça de Catalunya i una pel túnel de Passeig de Gràcia) hauria de donar pas a un esquema on dues d'aquestes línies circuïssin pel túnel de Plaça de Catalunya (entre elles, la línia costa–costa, passant per Mataró i Vilanova) i les altres dues, pel túnel de Passeig de Gràcia (entre elles, la línia interior–interior, passant per Granollers i Vilafranca).

Però **aquesta estructura més compensada del conjunt de la xarxa només serà factible si es prioritza el nou traçat ferroviari a L'Hospitalet de Llobregat**, que inclou el soterrament d'un tram urbà de la línia de Vilanova, la construcció d'un encreuament a diferent nivell amb la línia de Vilafranca i el desenvolupament de l'intercanviador de la Torrassa. Així, l'impuls integral d'aquest projecte augmentaria la capacitat del sistema, donat que permetria una major flexibilitat en l'explotació del conjunt, tant perquè facilitaria la reacció davant de situacions d'emergència o avaries com perquè possibilitaria l'increment de freqüències i l'ampliació de l'abast territorial de les línies de connexió ferroviària amb l'Aeroport de Barcelona-El Prat.

