

El Periodico, 6/9/2009

## Rodalies de BCN pateix un retard de 20 anys respecte a les de Madrid

1. La capital, amb línies modernitzades i només un 9% més de població, rep un 25% més d'inversió
2. La xarxa catalana supera els 400.000 viatgers al dia, els mateixos que absorbia la madrilenya el 1989

XABIER BARRENA  
BARCELONA

Són molts diners. Un esforç notable del Govern de José Luis Rodríguez Zapatero. Però el pla Rodalies 2015, pel qual el Ministeri de Foment invertirà el pròxim lustre 4.000 milions d'euros per millorar i prolongar la xarxa metropolitana de trens, no serà suficient per posar en solfa un entramat que ha estat persistentment descuidat per tots els governs les últimes dècades. Respecte al típic referent urbà de Barcelona–Madrid pot dir-se que les rodalies catalanes es troben en el punt on estaven les de la capital espanyola el 1989. En aquests 20 anys, on res o molt poc ha passat a la xarxa de Barcelona, Madrid ha fet un gran salt endavant. Un salt que, pel que sembla, es vol continu ja que si l'Estat aporta un dineral a Barcelona per a la seva xarxa, la inversió a Madrid és encara més gran: un 25% més, fins als 5.000 milions.

Segons dades del Ministeri de Foment, el 1989, és a dir, quan el mur de Berlín encara estava dret i Pep Guardiola ni havia debutat com a jugador del primer equip del Barça, la xarxa regional madrilenya transportava més o menys els mateixos passatgers que avui acull la de Barcelona: 400.000 viatgers al dia. La xarxa capitalina era sostinguda per un únic túnel pel centre de l'urbs, que van passar a ser dos el 1991. Aquest únic túnel, entre el 1989 i el 1991, davant dels dos que tenia Barcelona, era el més congestionat d'Espanya, honor que ara ostenta la galeria de la plaça de Catalunya, entre altres motius, perquè Barcelona segueix amb les seves dues connexions subterrànies.

EXPANSIÓ CONTÍNUA / Aquests 20 anys, la xarxa de Madrid ha augmentat en 65 quilòmetres la seva extensió i ha foradat diverses vegades el centre de la ciutat. Transporta avui 940.000 viatgers al dia i, per si això fos poc, el seu futur sembla esplendorós. Per la seva banda, a Barcelona no només no s'ha fet gairebé res, sinó que s'ha destruït el que ja hi havia. Ja fos per la construcció de la Vila Olímpica –la línia del Poblenou–, o per l'arribada de l'AVE a la ciutat –l'alta velocitat ocupa les dues vies que abans eren de Rodalies–, es van anar tancant entrades i vies d'accés a l'urbs. Madrid va córrer cap endavant, Barcelona va tirar cap enrere. I no per agafar impuls.

El pla Rodalies 2015 per a Madrid, amb una dotació de 5.000 milions, més 600 que hi posa la comunitat autònoma, preveu una prolongació de la xarxa en 115 quilòmetres, un 30%, i això que en l'actualitat, Rodalies Madrid ja dona servei al

89% dels sis milions d'habitants de la regió.

Es construiran, a més, 25 noves estacions, un nou túnel pel centre de Madrid – el cinquè– i es quadruplicaran –un concepte desconegut a Barcelona– 66 quilòmetres de la xarxa. Tot això per 4.220 milions. Els altres 780 s'invertiran en programes de modernització i millora de la xarxa.

5,5 MILIONS DE PERSONES / L'àrea de Barcelona té 5,5 milions d'habitants. Un 9% menys que la de Madrid. Rodalies dona servei al 75%, 4,1 milions de persones. Transporta 410.000 passatgers al dia per gairebé exactament les mateixes vies per on, el 1989, n'hi viatjaven 140.000.

Arribats a aquest punt, el raig de diners que aportarà Madrid es repartirà de la següent manera: 510 milions per modernitzar les infraestructures, un 35% menys que a Madrid o, dit d'una altra manera, la capital espanyola rep en aquest concepte el 52% més que la catalana. Un total de 2.540 milions per a les noves línies –25 quilòmetres– i duplicacions d'aquells trams que, a la sisena regió metropolitana d'Europa, segueixen sent en via única. En percentatges, Madrid rep en aquest apartat un 40,6% més.

Tan sols els 950 milions aportats a Barcelona per a nous intercanviadors superen la partida equivalent madrilenya (650). Potser perquè es destinen 350 milions a modernitzar estacions, cosa que, pel que sembla, no és necessària a Madrid.

El 2015, la xarxa barcelonina, seguirà avantatjant lleugerament la de Madrid en extensió: 492 quilòmetres a 478, 14 de diferència davant dels 104 actuals. Una diferència que s'explica per la condició litoral de l'urbs catalana, que només pot créixer en un arc de 180 graus, i els extrems de la seva xarxa, per tant, es troben més llunyans que els de la madrilenya.

## **La falta de túnels aboca la xarxa metropolitana al col·lapse**

1. La tercera galeria sota sòl barceloní, per la Diagonal, està prevista per al 2026
2. El Govern construirà abans del 2015 la cinquena ruta urbana a Madrid



Dos passatgers en un tren de Rodalies de la xarxa de Madrid a l'estació de Chamartín, la setmana passada. Foto: DAVID CASTRO

X. B.  
BARCELONA

Per on passaven 140.000 passatgers el 1989, avui n'hi circulen 410.000. S'han triplicat els passatgers, la regió metropolitana ha guanyat un milió d'habitants i la mobilitat, entre el centre metropolità (Barcelona) i les localitats de l'àrea s'ha disparat perquè els centres de treball segueixen estant a la capital, malgrat que la vivenda assequible cada vegada està més lluny. Malgrat tot, Barcelona segueix engolint tot el trànsit de Rodalies com ho feia el 1989: via els dos túnels que hi ha al seu terme municipal. Aquesta situació que s'aguanta amb fils impedeix el creixement de les xifres de passatgers fins als nivells propis d'una regió de 5,5 milions. Fins a les xifres que llueix Madrid, sense anar més lluny.

Segons un estudi de l'entitat Promoció del Transport Públic (PTP) el túnel de la plaça de Catalunya suporta un trànsit de 20 combois per hora i sentit, i s'ha convertit en el més transitat d'Espanya. De les principals línies de Rodalies, per Catalunya hi circulen la C-1 (Maresme-Molins), la C-3 (Vic-l'Hospitalet) i la C-4 (Manresa-Martorell), mentre que per la galeria del passeig de Gràcia només hi circulen els de la C-2 (Granollers-Vilanova). El pla de futur és equilibrar aquesta situació i que el 2015, tant per un com per l'altre túnel, hi circulin dues línies. És l'últim pedaç. Amb un creixement anual sostingut del 5% no es trigarà, segons assenyalen diversos especialistes, a arribar al col·lapse.

De fet, la situació actual és pitjor que la del 1989. Per portar a terme les obres olímpiques, en concret, la vila per allotjar els esportistes, es van aixecar les vies del Poblenou, una de les barreres entre la ciutat i el mar. Aquesta línia finalitzava a la també desapareguda estació de Rodalies veïna a l'estació de França. Així, mentre es buidava l'àrea del Born de contingut ferroviari, en paral·lel, es va procedir a rehabilitar l'estació de França.

LES OBRES DE L'AVE / Més recentment, la decisió de fer entrar l'AVE a Barcelona per l'estació de Sants –en lloc de fer-ho pel litoral fins a l'estació de França com més d'un, l'ajuntament inclòs, va defensar al seu moment– va obligar a treure dues vies d'entrada de Rodalies a Barcelona, i es va estrangular així l'accés sud. De fet, d'aquesta estrangulació, i de la intenció de

construir una línia de 18 quilòmetres entre Cornellà i Castelldefels, neix la idea d'un nou tercer túnel.

Són molts, entre ells el mateix Ministeri de Foment, els que es plantegen aquesta tercera galeria. El pla metropolità de la Generalitat ho preveu, a tot estirar, per al 2025. De moment, la previsió és que travessi la ciutat per la Diagonal fins a Glòries i estigui vinculada a la C-3.

El panorama a Madrid és diametralment oposat. El 1989, la capital espanyola tenia només un túnel, el famós *tubo de la risa*, dissenyat en temps de la Segona República i inaugurat el 1967 i que uneix les estacions d'Atocha i Chamartín. Segons una cronologia de la PTP, el 1991 es va construir el quilòmetre que faltava entre Embajadores i Atocha per configurar la segona galeria.

El tercer es va perforar el 1996 i comunica Atocha amb l'intercanviador de Príncipe Pío, l'antiga estació del Nord.

Ja el 2008 es va construir el segon túnel –quart en total– entre Atocha i Chamartín que ha permès dotar les Rodalies madrilenyes d'un nou esquema i prioritzar els serveis ràpids.

Per al 2015, el Ministeri de Foment construirà una nova galeria, un eix transversal d'uns 30 quilòmetres, que connectarà el corredor de l'Henares, des de San Fernando, a l'est, fins al populós sud-oest passant per Príncipe Pío. Costarà entre 1.200 i 1.300 milions d'euros.

