

Foment bloqueja les principals obres de Rodalies a Catalunya

Recoder exigeix al Ministeri de Foment que compleixi amb les inversions compromeses en infraestructures ferroviàries

Les restriccions pressupostàries no fan preveure una resolució ràpida dels projectes pendents

04/05/11 02:00 - barcelona - [Raül Garcia i Aranzueque](#) email protegit



Obres ferroviàries pendents

“L'Estat ha de posar les piles a Adif”, va exigir el conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, en la compareixença de la setmana passada al Parlament. Recoder denunciava, així, els incompliments de l'empresa estatal d'infraestructures ferroviàries, que manté paralizades o endarrerides un bon nombre d'obres ferroviàries clau del servei de trens de Rodalies de Catalunya. “Adif fa la meitat de la meitat del que hauria de fer a Catalunya”, va reiterar ahir el conseller.

La Generalitat denuncia que l'Estat només ha invertit 306 del 4.000 milions d'euros compromesos fins al 2015, tot i que Foment en compta 1.400 perquè hi inclou l'obra licitada encara sense adjudicar. Però, més enllà de les xifres que es maneguin, un ullada ràpida a l'estat d'algunes de les principals obres ferroviàries de Catalunya revela una deixadesa inquietant de l'Estat.

Un dels casos més flagrants és el de l'accés en tren a la T1 de l'aeroport del Prat, amb capacitat per a 30 milions de passatgers anuals, que ha tingut el projecte d'accés a la terminal aturat durant tres anys i que, amb sort, estarà enllestit el 2015.

“Dels aeroports grans d'Europa, som el pitjor comunicat”, denuncia Ricard Riol, president de Promoció del Transport Públic (PTP), que veu “molt greu” la paràlisi ferroviària que està patint

Catalunya, “no només ara que hi ha crisi, sinó també quan hi havia vaques grasses”. “S'està licitant molta obra ferroviària a Espanya i molt poca a Catalunya.”

Greuges “ruïnós”

Jaume Font Garolera, expert en transport, mobilitat i territori de la Universitat de Barcelona, recorda: “La marginació ferroviària catalana comença quan es decideix construir l'AVE Madrid-Sevilla en comptes d'apostar per opcions millors des del punt de vista econòmic i comercial, com ara reconvertir el ferrocarril espanyol a l'ample europeu, opció que ja defensava Francesc Cambó vuitanta anys enrere.” “Els resultats d'aquesta política –afegeix– no poden ser més nefastos. D'entrada, Espanya haurà de pagar i mantenir durant molt de temps dues xarxes ferroviàries segregades: d'una banda, els 10.000 km d'una desmesurada xarxa d'AVE, apta només per a passatgers, que està previst que arribi a totes les capitals de província espanyoles (una ruïna si tenim present el cost de construcció i la demanda esperada) i, de l'altra, un tren convencional d'ample ibèric que el més probable és que vagi morint a poc a poc.”

Font reclama una aposta decidida pel corredor mediterrani, la xarxa de Rodalies de Barcelona, les línies orbitals de l'àrea metropolitana i la millora de les connexions internacionals, inclosa la línia de Puigcerdà. Per Riola, l'Estat ha de desbloquejar també amb urgència el desdoblament de la via del tram Arenys-Maçanet i el coll d'ampolla dels trens de Rodalies i de mercaderies a Martorell i ha de descongestionar els túnels de Rodalies d'accés a Barcelona pel sud quadruplicant la capacitat de la via.

A la llista de greuges hi ha també la duplicació de la via entre Montcada i Vic –una reivindicació històrica pendent encara de la declaració d'impacte ambiental– i el túnel de Montcada, una obra que, amb un cost relativament baix, permetria estalviar quinze minuts en els trajectes a Manresa, Terrassa i Sabadell i incrementar les freqüències de pas.

Però les arques buides de l'Estat i les retallades que es preveuen al Departament de Territori i Sostenibilitat no fan esperar una resolució ràpida de les obres pendents, que, de moment, continuen en via morta.