

El Punt

El pacte recull la voluntat de la Generalitat per cogestionar les obres de rodalies

En altres ocasions, el govern ja havia proposat sense èxit a Madrid ser coresponsable dels treballs que depenen de Foment

04/06/09 02:00 - Barcelona - [Paula Mercadé](#)



Reunió del Consorci Sagrera Alta Velocitat amb el secretari d'Estat d'Infraestructures, el conseller de Política Territorial i l'alcalde de Barcelona. Foto: G. MASSANA.

El govern vol cogestionar les obres de la xarxa ferroviària que depenen de finançament estatal, segons recull el Pacte Nacional per a les Infraestructures. El document recupera la proposta de la Generalitat de crear un mecanisme de coordinació amb l'Estat encarregat d'executar les obres previstes tan en el pla de rodalies com en el protocol de col·laboració entre el Departament de Política Territorial i Foment. No és la primera vegada que el govern demana participar en l'execució de les obres finançades per Madrid. Va aconseguir formar part del gabinet de crisi creat arran dels problemes del TAV a l'entrada de Barcelona. Però de moment, han estat en va els esforços del govern per cogestionar les obres del túnel de la línia d'alta velocitat per la ciutat.

Arran del caos ferroviari derivat de la mala execució de les obres del TAV a l'entrada a Barcelona, l'octubre del 2007, el govern va entrar a formar part del gabinet de crisi liderat per l'aleshores secretari d'estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, i en què també hi havien representants de l'Ajuntament. Aquest centre de control ferroviari format per Estat, la Generalitat i l'Ajuntament seguia *in situ* el desenvolupament dels treballs de la línia d'alta velocitat entre Bellvitge i l'estació de Sants, un tram que va tenir moltes complicacions i va obligar a interrompre el servei de les línies C2, C7 i C10 de rodalies.

Els resultats obtinguts en el gabinet de crisi durant els mesos de treball van portar al govern a proposar a l'Estat poder participar també en l'execució dels treballs del túnel del TAV pel centre de Barcelona. El novembre del 2007, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va demanar ser «coresponsables de la gestió i execució» del túnel per l'Eixample. Nadal

puntualitzava que «no volia ser un convidat de pedra» en la construcció de la infraestructura sinó que volia compartir amb l'Estat les decisions preses respecte a les obres del TAV. El govern és del parer que les obres del territori s'executin des de Catalunya encara que siguin finançades per l'Estat. L'ens per cogestionar les obres d'alta velocitat a Barcelona recuperaria el model executiu dels Jocs Olímpics o el seguit per fer l'ampliació del port i l'aeroport.

Llavors, la proposta catalana no va convèncer el Ministeri de Foment que va deixar clar al govern que no compartiria ni amb la Generalitat ni amb l'Ajuntament de Barcelona la direcció del túnel d'alta velocitat. Els èxits i fracassos d'aquesta infraestructura polèmica pel mig de Barcelona serien responsabilitat exclusiva de l'executiu espanyol. Després d'aquesta resposta contundent, les administracions catalanes només tenien una única opció: reforçar la seva participació en el Consorci Sagrera Alta Velocitat, un organisme que té una funció únicament de seguiment de les obres. La Generalitat i l'Ajuntament, doncs, no poden fer cap proposta sobre com executar els treballs de la línia d'alta velocitat pel centre de la ciutat.

Recuperar la proposta

El Pacte Nacional per a les Infraestructures recupera la idea que el govern pugui cogestionar les obres que l'Estat s'ha compromès a fer a la xarxa de rodalies. Proposa que l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif), ens que depèn del Ministeri de Foment, i la Generalitat creïn «un mecanisme de coordinació que s'encarregui de desenvolupar els projectes i d'executar les obres incloses en el pla de rodalies i el Protocol de Col·laboració entre el Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques en matèria ferroviària». Segons el document, aquest ens de cogestió hauria de vetllar perquè no hi haguessin retards en els projectes que el govern considera prioritaris.

Entre els projectes que la Generalitat no vol que s'alenteixin s'inclou la duplicació de les vies entre Barcelona i Vic. El pacte també posa de relleu la importància d'accelerar la construcció dels accessos ferroviaris al port i a l'aeroport, que tot i que tenen la declaració d'impacte ambiental aprovada estan pendents dels projectes constructius. El ministre de Foment, José Blanco, ha anunciat que el projecte de la línia de rodalies fins a l'aeroport es podria desencallar a final d'any. El govern vol accelerar projectes en estat més embrionari, com ara la línia orbital ferroviària. El pla de rodalies, però, només preveu una partida pressupostària per fer l'estudi informatiu d'aquesta infraestructura ferroviària que hauria d'unir Vilanova amb Mataró passant per Vilafranca, Martorell i Terrassa.

En tot cas, la demanda del govern de cogestionar les obres finançades per Madrid hauria de ser ratificada per l'Estat, que en altres ocasions ja ha negat al govern la possibilitat de prendre decisions sobre els projectes de Foment.

Objectiu: suprimir tots els passos a nivell

P.M

El Pacte Nacional per a les Infraestructures es marca com a objectiu suprimir tots els passos a nivell a la xarxa bàsica i comarcal de Catalunya. És a dir, eliminar les barreres de la xarxa convencional de Renfe que cusen tot el territori. Aquesta proposta, però, no és nova, ja que l'Adif, ens gestor que depèn del Ministeri de Foment, té en marxa un pla per eliminar progressivament els passos a nivell de Catalunya.

El gener del 2004 hi havia un total de 297 passos a nivell repartits pel territori català, segons dades d'Adif. Quatre anys després, Foment n'havia eliminat 65 amb la construcció de passos inferiors o superiors per a vianants, per cotxes o mixtos.

Seguint amb la política de supressió dels passos a nivell, l'Adif està redactant els projectes constructius per eliminar 34 barreres més. L'ens gestor té en marxa la construcció de passos inferiors per suprimir vuit passos a nivell més, ha tret a concurs quatre projectes més i en subhastarà un altre. Quan aquestes obres finalitzin, encara quedaran 185 passos a nivell a Catalunya.

A banda de treballar per eliminar els passos a nivell, l'Adif té en marxa altres projectes per millorar la seguretat dels que no suprimeix. Entre el 2004 i el 2008, l'Adif va dotar un total de 67 passos a nivell de sistemes d'il·luminació i de senyalització acústica més moderns. Seguint aquesta línia, el mes passat, l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries va adjudicar les obres per millorar la seguretat d'un total de 30 passos a nivell de la línia Barcelona-Puigcerdà i 12 més de la línia que uneix la capital catalana amb Mataró i Maçanet.

Paral·lelament, l'Adif està instal·lant terra antilliscant de cautxú en 16 passos a nivell de Catalunya, vuit dels quals són a la demarcació de Barcelona; set, a la de Girona, i l'altre a la de Tarragona. Aquest paviment de cautxú ofereix més seguretat tant a vianants com a vehicles i també als combois de les línies convencionals.

El document recull la proposta de fer l'estació d'alta velocitat per a passatgers al Vallès Occidental

De moment, només s'ha previst fer una variant per a mercaderies

04/06/09 02:00 - Barcelona - [P. Mercadé](#)



Vista dels terrenys entre l'estació de Renfe de Rubí i l'Hospital General de Catalunya, on podria anar la futura estació del TAV del Vallès. Foto: CARLES ALUJU.

El govern recupera en el Pacte Nacional per a les Infraestructures la idea de fer la connexió i l'estació d'alta velocitat per a passatgers al Vallès Occidental, una proposta que va descartar el primer executiu de José Luis Rodríguez Zapatero. Llavors, Madrid va optar perquè la variant vallesana d'alta velocitat fos només per a les mercaderies provinents del port de Barcelona cap a França i concentrar els esforços perquè el TAV arribés primer a la capital catalana i, després, a França.

Els governs espanyols, de qualsevol color polític, mai han apostat fermament perquè la connexió d'alta velocitat pel Vallès Occidental fos també per a viatgers. El primer executiu de José Luis Rodríguez Zapatero va optar per fer la variant només per a les mercaderies provinents del port de Barcelona cap a França. D'aquesta manera, l'Estat concentrava els esforços perquè la línia d'alta velocitat creués Barcelona i arribés a la frontera francesa el 2009. Tot i això, el juny del 2007, l'aleshores secretari d'estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, anunciava un altre retard en l'arribada del TAV a Barcelona. Morlán es va comprometre llavors que el tren creuaria la ciutat i arribaria a la frontera amb França el 2012.

Malgrat la decisió del PSOE de destinar la connexió del Vallès a mercaderies, els alcaldes vallesans mai han donat per perduda la possibilitat d'ampliar-la a viatgers. Ara, el pacte nacional recupera aquesta proposta. El document, però, no determina quan ha d'estar feta la variant i on ha d'anar l'estació de passatgers, si a Cerdanyola o a Sant Cugat. Pel diputat nacionalista, Josep Rull (CiU), «és una llàstima que no hi hagi aquest grau de concreció. El tripartit no posa data al projecte per no haver d'entrar en competició amb l'estació de la Sagrera, que és un projecte que l'Ajuntament de Barcelona vol prioritzar».

La connexió del Vallès és una de les infraestructures necessàries per instaurar els serveis regionals del TAV que, segons recull el pacte, «han de permetre unir les diferents ciutats del país amb un temps de viatge inferior a les dues hores i una freqüència de pas que assegurí un tren cada hora».

Més aparcaments de dissuasió a les estacions

04/06/09 02:00 - [P.M](#)

La Generalitat vol dotar, sempre que sigui possible, d'aparcaments de dissuasió les estacions de tren. Aquesta proposta té com a objectiu facilitar-hi l'accés d'aquelles persones que viuen en zones mal connectades amb el transport públic a les estacions de tren per intentar, així, dissuadir-les de fer servir el cotxe per fer els desplaçaments fora de la seva població. El Pacte Nacional per a les Infraestructures es marca un mínim: fer 13.000 places noves d'aparcament de dissuasió a la regió metropolitana. El pla de mobilitat de la regió metropolitana que va ser aprovat el setembre del 2008 és més concret que el pacte, ja que preveu duplicar la capacitat de 35 aparcaments de dissuasió actuals, que passaran de les 10.000 a les 21.000 places. El pla de mobilitat també preveu fer 38 aparcaments nous en els propers quatre anys, 30 dels quals seran a prop d'estacions de tren i els 8 restants es faran a l'exterior de les parades d'autobús interurbanes. A tall d'exemple, a la parada de les Fonts dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), el govern ha reservat un solar amb capacitat per a 200 places de cotxe. En alguns aparcaments, els usuaris del tren podran deixar el vehicle gratuïtament i, en d'altres, hauran de pagar una tarifa molt barata.