

# A tota màquina

**RESOLDRE LES MANCANCES DEL TRANSPORT FERROVIARI ÉS UN DELS REPTES PRINCIPALS, PEL QUE FA A LA MOBILITAT, QUE INCLOU EL PACTE NACIONAL PER A LES INFRASTRUCTURES. EL PROJECTE PREVEU, ENTRE MÉS MILLORES, L'AMPLIACIÓ DE LA XARXA AMB MÉS DE 1.000 QUILÒMETRES DE VIES.**

**E**l ferrocarril és un mitjà de transport sostenible i de futur. Per això ha esdevingut la prioritat del govern que ha anat augmentant la seva inversió en aquest mitjà fins arribar a ser el principal programa. Tot i això, l'àmbit de Rodalies, que properament es traspasarà a la Generalitat, ha acumulat problemes per falta d'inversió. Per aquesta raó el Pacte Nacional per a les Infraestructures proposa que les inversions en aquest àmbit tinguin caràcter prioritari respecte a les altres actuacions relacionades amb la mobilitat.

Un dels primers objectius, doncs, consisteix a millorar el tren de rodalia i la xarxa regional, sobretot a l'àrea metropolitana de Barcelona, on es concentra la majoria de la població de Catalunya. Val a dir que el servei de rodalia en aquesta zona mou uns 170 milions de passatgers cada any; una quantitat que ha de créixer durant els anys vinents per tal d'afavorir la mobilitat en general i disminuir els índexs de contaminació.

A fi de millorar el servei de rodalia cal, en primer lloc, efectuar el traspàs a la Generalitat de Catalunya dels ser-

veis que Renfe presta dins el territori català, tal com preveu l'Estatut d'Autonomia. Igualment, el Pacte Nacional per a les Infraestructures proposa de reforçar la col·laboració entre la Generalitat de Catalunya i el govern de l'estat tot establint mecanismes de coordinació. L'objectiu és decidir de forma conjunta amb quines actuacions es milloraran les infraestructures i el servei ferroviari a Catalunya i, sobretot, vetllar perquè el Ministeri de Foment porti a terme l'execució de les obres previstes.

**Més freqüència.** El Pacte per a les Infraestructures ha dissenyat una colla d'actuacions concretes per a millorar el servei ferroviari, entre les quals es destaca l'augment de la freqüència de pas dels trens de rodalia en hora punta, a més de l'increment del nombre de vagon, en el cas dels regionals, amb l'objectiu que el trànsit de passatgers sigui més fluid. Així mateix, l'acord preveu d'ampliar la capacitat de circulació dels túnels de Barcelona per poder-hi augmentar també la freqüència de pas del ferrocarril, i fer les inversions necessàries perquè els trens de rodalia que arriben a Barcelona procedents de fora de l'àrea metropolitana siguin més ràpids, com també els trens regionals amb destinació a la capital catalana.

Dins la ciutat de Barcelona, el pacte preveu d'acabar les obres de la línia 9 de metro i d'allargar les línies actuals i la línia C3 de rodalia. També és previst de connectar els dos tramvies de la ciutat a través de la Diagonal. Pel que fa a l'àrea metropolitana de Barcelona, és previst, entre més coses, de millorar la connexió de tren convencional entre Barcelona i l'aeroport del Prat i de soterrar vies en algunes ciutats, com ara Sant Feliu de Llobregat o Montcada. Entre les actuacions destacades a la regió metropolitana, l'acord sobre infraestructures impulsarà el desdoblament de la via de tren entre Montcada i Vic, l'allargament de les línies de ferrocarril de Sabadell i de Terrassa i l'inici de la construcció d'un tramvia al Vallès Occidental.

Una de les innovacions més importants que conté el Pla Nacional per les Infraestructures pel que respecta al ferrocarril





Un dels primers objectius consisteix a millorar el tren de rodalia i la xarxa regional.

ril és la creació d'un sistema de tren de rodalia propi, pensat per a les altres grans àrees urbanes de Catalunya. Es tracta d'un servei destinat a estructurar millor el territori i a fomentar l'ús del transport públic, que es basa en els conceptes de tren tramvia i de metro comarcal. En el primer cas, es tracta d'un model de tren que té característiques de tramvia, és a dir, que circula de manera més lenta dins els nuclis urbans, però que assoleix la velocitat d'un tren fora dels pobles, amb l'avantatge que això implica per a millorar la rapidesa del servei i la integració en l'àmbit urbà. El metro comarcal, d'una altra banda, respon a un concepte de servei de ferrocarril de proximitat, pensat per dotar els municipis de les comarques catalanes d'un sistema de transport més ràpid i més eficient. D'aquesta manera, es preveu de millorar el servei ferroviari no tan sols a l'àrea metropolitana de Barcelona, sinó també a les comarques centrals de Catalunya, al Camp de Tarragona, a les terres de Ponent, de l'Ebre i de Girona .

**Corredor mediterrani, eix bàsic.** A més de millorar els trens de rodalia i els regionals, el Pacte Nacional per a les Infraestructures preveu actuacions per tal d'ampliar la xarxa, com ara la construcció de l'eix orbital ferroviari, que millora-

rà la mobilitat a les ciutats de l'anomenada segona corona metropolitana; la construcció de l'eix transversal ferroviari, que afavorirà la comunicació a les comarques interiors i la connexió amb la frontera; i també el desenvolupament d'una xarxa de gran velocitat d'amplada europea que permeti de connectar Barcelona amb les capitals més properes en menys de dues hores. En aquest sentit, una altra de les prioritats és acabar les obres de la línia de gran velocitat Lleida-Barcelona-frontera. Finalment, l'acord preveu de construir una xarxa de tren de mercaderies d'amplada internacional entre Castelló i la Jonquera; una línia ferroviària que s'inclou en el projecte europeu que ha d'unir Algesires amb els països escandinaus. L'anomenat corredor de la Mediterrània, de fet, forma part de la xarxa transeuropea del transport, que constitueix, juntament amb autopistes i autovies, una necessitat per a crear una gran regió econòmica europea.

L'execució de les millores previstes pel Pacte Nacional per a les Infraestructures a la xarxa ferroviària en totes les modalitats –rodalia, regionals, metro, tren tramvia, gran velocitat i mercaderies– farà créixer la xarxa amb més de 1.000 quilòmetres de vies.

**X. C.**