

# “Un dèficit històric d’inversions en Rodalies ha portat a la situació actual”

Francesc Xavier Flores Garcia (Barcelona, 1968) és enginyer de camins, ports i canals per la UPC i director general d’Infraestructures de Mobilitat Terrestre. Des de l’any 1994 treballa en temes vinculats a la planificació, projecció i execució d’infraestructures, primer al Departament de Política Territorial i Obres Públiques i després al Departament de Territori i Sostenibilitat.

**D**e quina manera es connectarà el corredor mediterrani amb la xarxa de trens de rodalies?

—En el corredor mediterrani circula un trajecte que ja pertany a l’àmbit de Rodalies de Barcelona, exactament el tram que va entre Sant Vicenç i Sant Celoni. En aquesta part, per sort, també existeix un *bypass* a la ciutat de Barcelona, que va per fora, que és el *bypass* que va entre Castellbisbal i Mollet del Vallès. Aquí no hauria d’haver-hi cap problema. Per la resta, és on considerem que, en una primera fase, podem admetre un tercer carril, perquè hi ha capacitat suficient perquè això sigui possible, però en un futur més llunyà potser s’haurà d’ampliar la capacitat en alguns dels seus trams. Això serà més en el futur, a partir del moment que es vagi desenvolupant el corredor.

—Quins són els beneficis d’aquesta interrelació d’infraestructures ferroviàries?

—El principal benefici que preveiem és l’optimització en l’ús de les infraestructures que hi haurà. El que hem de tenir molt clar és que tampoc podem tenir vies i pensar que, de cop i volta, passarem a tenir corredors segregats per a diferents usos. Si no hi ha prou demanda inicial existent, no serà així.

El que hem de fer és tenir-ho estudiat i preparat perquè, quan en aquests punts hi pugui haver una demanda superior a l’actual, acabem desenvolupant corredors d’infraestructures segregats per a mercaderies o per a passatgers. Però en una primera fase creiem que hi ha certs trams on s’haurà de poder compartir infraestructura entre el que són viatgers i el que són mercaderies. Aquest *bypass* a Barcelona permet que això sigui possible, perquè l’autèntic coll d’ampolla del sistema de rodalies es produeix als túnels de Barcelona.

—Quines són les principals actuacions en aquest sentit?

—En l’àmbit de la xarxa de rodalies, les actuacions prioritàries les acabem de fixar en un acord que hem tingut entre el Ministeri de Foment i la Generalitat de Catalunya. En aquest acord hem definit tota una sèrie d’actuacions que van orientades a augmentar la fiabilitat i la seguretat del sistema, així com també a la millora de la infraestructura, per un valor de 306 milions d’euros. Creiem que aquestes actuacions són necessàries en els propers dos o tres anys per a poder tenir una xarxa molt més fiable i segura que eviti tots els riscos que hi ha a hores d’ara. Es tracta d’un acord que vam acabar de tancar el passat dilluns en una reunió

entre el Ministeri i el Departament, i les prioritats estan emmarcades en aquest document signat.

—Ha afectat d’alguna manera en la infraestructura o en el servei el dèficit d’inversions a Rodalies per part del Ministeri de Foment?

—Rodalies de Catalunya pateix un dèficit històric de manca d’inversions que ens ha portat a la situació que estem vivint ara. Una situació en què tenim una xarxa poc fiable i poc adequada per a suportar tot el trànsit que suporta avui. Creiem que és necessari un impuls important en tota una sèrie d’inversions, que no són per a fer nous quilòmetres de via o per a construir noves estacions, sinó que són inversions destinades a millorar el sistema i millorar la fiabilitat de tot aquest sistema. No són inversions majestuosos, però sí que són importants. Això és justament el que hem pactat amb Foment perquè es tiri endavant.

—Alguns dels incidents que s’han produït aquests darrers mesos, com descarrilaments o un xoc de trens, són fruit d’aquesta manca d’inversió en la xarxa?

—En bona part, sí que hi té a veure. Partim d’un dèficit històric que és el que ha comportat aquesta situació crítica. Ara el que requereix és un esforç per a situar la xarxa ferroviària al nivell que li pertocaria. Creiem que aquest acord que acabem de signar, en aquest sentit, serà un impuls important de cara a garantir una millor seguretat del sistema.

—La ministra Pastor s’ha compromès a executar les obres urgents durant els propers tres anys. Creieu que aquesta vegada passarà de les bones paraules?

—Esperem que sigui una realitat. Tindrem un grup de treball tècnic entre Adif, Renfe i el Departament de Territori i Sostenibilitat destinat exclusivament a fer-ne el seguiment i vetllar perquè això sigui així. A més a més, aquest grup tècnic també treballarà en



tot el que siguin altres mesures que tinguin interès per a poder aprofitar la capacitat del sistema de rodalies i especialment dels túnels de Barcelona.

—**Com es concretaran aquestes partides de Foment?**

—S’han de concretar en partides pressupostàries dels Pressupostos Generals de l’Estat i d’Adif. La prova serà quan aquestes actuacions comencin a ser una realitat i s’executin. No estem parlant d’una actuació singular, sinó d’una setantena d’actuacions que s’han de portar a terme. Totes plegades tenen un cost global de 306 milions d’euros.

—**La Unió Europea, en canvi, sí que inverteix en la xarxa ferroviària i ha apostat sempre pel corredor mediterrani. Fa pocs dies anunciava una partida de fins a 72 milions d’euros destinada a l’adaptació de la via a l’ample internacional.**

—Efectivament. Un actuació important pel que fa a rodalies i al corredor mediterrani és l’adaptació a l’ample de

via mixt de tot el traçat entre Tarragona i Castellbisbal. És molt important aquesta inversió que ha previst la Unió Europea. Realment és una fita de molta importància per a la Unió Europea i per a tot el traçat del corredor.

—**En la connexió dels sistemes viari i ferroviari d’infraestructures, quines actuacions hi ha previstes?**

—Aquesta connexió, finalment, s’acabarà efectuant en les plataformes logístiques intermodals. A Catalunya n’hi ha quatre previstes segures, més enllà d’altres iniciatives privades que puguin sorgir, que són la de l’Arboç, la del Far d’Empordà, la de la Llagosta i la que hi haurà sobre l’antiga llera del riu Llobregat a l’àmbit del port de Barcelona. Aquests són els punts on creiem que cal que hi hagi aquesta intermodalitat, que permeti el traspàs de mercaderies.

—**Hi estan entrant agents econòmics privats, en aquestes plataformes logístiques?**

—Hi ha un cas molt concret, que és el de la indústria química a Tarragona. Per a veure la importància que té, cal assenyalar que és un complex químic on es produeixen el 25% de les substàncies de la producció química de tot l’Estat espanyol. I hi està jugant de manera important una actuació privada per a configurar una plataforma logística intermodal, fet que considerem molt important per a la competitivitat d’aquestes empreses.

—**I aquest model s’està estenent per la resta del país?**

“L’acord signat amb Foment serà un impuls per garantir una millor seguretat en Rodalies”



JORDI PLAY

—No és tan fàcil i, malauradament, no hi ha tantes bones notícies a la resta del territori. Però confiem que altres empreses també puguin sumar-s'hi. És cert que el sector de l'automoció també té bones expectatives i està portant moltes mercaderies amb Ferrocarrils de la Generalitat. Però, més enllà d'aquests casos, és una mica difícil. No obstant això, confiem que es vagi estenent a mesura que es desenvolupi el corredor mediterrani.

**—La tendència és cap a la col·laboració entre els sectors públic i privat?**

—Aquesta col·laboració publico-privada sempre ha existit. Sempre serà un agent privat el qui acabi transportant les mercaderies. Aquesta col·laboració, doncs, és absolutament necessària i imprescindible. Però també és necessària una autèntica liberalització del mercat ferroviari. El principal efecte de la liberalització és que hauria de permetre oferir serveis a les nostres empreses i milloraria la competitivitat.

**“Cal una autèntica liberalització del mercat ferroviari que hauria de permetre millorar la competitivitat”**

**—Llavors, la prioritat del Departament, en matèria de moviment de mercaderies, és la potenciació de la intermodalitat?**

—Totalment. El que és necessari és que modifiquem la quota modal que ara té el ferrocarril, que és molt baixa i que hem d'augmentar, a través de la combinació dels diversos modes de transport de les mercaderies. En aquest sentit, la intermodalitat és la fórmula perquè aquest increment pugui ser possible.

**“La inversió de la UE en l'adaptació a l'ample de via mixt al tram Tarragona-Castellbisbal és molt important”**

**—En aquest taulell de joc, quin paper hi juguen els ports?**

—Tant el port de Barcelona com el de Tarragona són un punt d'intermodalitat clau entre els modes marítim i ferroviari. Són claus si volem convertir tota la façana marítima mediterrània en la porta d'entrada a Europa de totes les mercaderies de l'Orient llunyà. Aquest és un dels grans factors de competitivitat i de valor afegit del nostre territori.

*Nicolás Tomás*