

"En dos anys estaran resolts tots els problemes de rodalies"



ALBERT PUNSOLA

 (/AUTOR/ALBERT-PUNSOLA-44)
Periodista

Sostenible.cat

26/04/2010

Manel Nadal, nascut a Girona el 1953, és llicenciat en Ciències Biològiques per l'UAB. Va ser diputat al Parlament de Catalunya del 1984 fins al 2003 exercint de portaveu del grup socialista en matèria de política territorial i obres públiques. El 2003 va passar a ocupar el seu càrrec actual, en virtut del qual és també president d'**Aeroports de Catalunya** (<http://aeroports.cat/>), de **CIMALSA** (<http://www.cimalsa.es/>) i de **Ports de la Generalitat** (<http://www.portsgeneralitat.org/>). Després dels 100 primers dies del traspàs de Rodalies a la Generalitat, Manel Nadal fa balanç per a Sostenible.cat dels inicis de la nova etapa i repassa els grans projectes ferroviaris del país.



Després d'anys de titllar-lo de mitjà antic i de tancar línies, ara tothom s'apunta al ferrocarril. Li devem aquest canvi a l'alta velocitat?

Jo crec que l'alta velocitat ha fet possible la modernització dels trens i ha fet entendre a la gent que el tren és competitiu en distàncies mitjanes amb el cotxe i en mitjanes-llargues amb l'avió. Ara, també és evident que si l'alta velocitat no es correspon a un model de xarxa pot quedar-se en un transport elitista. D'altra banda, hi ha hagut un moviment de gent contrària a l'alta velocitat que ha portat el debat de la conveniència de posar en valor tota xarxa, inclosos els trens convencionals. I ells també han aconseguit, amb el seu posicionament, situar el ferrocarril en el lloc on és ara.

Portem ja uns mesos del traspàs de rodalies de Barcelona. Tot i que potser la perspectiva no és encara àmplia, vostè quin balanç en fa?

Cent dies és un bon moment per fer un balanç. En aquest període hem après les interioritats de la xarxa; hem establert una excel·lent relació amb l'operador, RENFE, i hem comprovat el dèficit que hi ha encara amb la infraestructura amb problemes molt importants d'alimentació elèctrica, subestacions, catenàries, etc.

Quin grau li atribuiria a aquest dèficit? És de grau màxim, mitjà, o petit?

Jo diria que és de grau mitjà, però puc fer aquesta afirmació precisament perquè coneixem l'abast de la qüestió i s'han planificat les actuacions pertinents per afrontar-la. Creiem, tots els que hi estem implicats, que en un termini de dos anys els problemes de rodalies s'hauran resolt. Però tornant a les valoracions d'aquests cent dies, el meu balanç és positiu. De moment hem treballat en incrementar la informació al ciutadà amb el telèfon, el [web](http://www20.gencat.cat/portal/site/msi-dgac/menuitem.e626db236a2776cd84276c10b0c0e1a0/?vgnextoid=a22a3aa13b966210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=a22a3aa13b966210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default) (<http://www20.gencat.cat/portal/site/msi-dgac/menuitem.e626db236a2776cd84276c10b0c0e1a0/?vgnextoid=a22a3aa13b966210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextchannel=a22a3aa13b966210VgnVCM1000008d0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default>), pantalles a les andanes. Hem introduït mecanismes més sofisticats de control dels trens per donar informació tant dins els combois com a les estacions. També hem millorat les freqüències en alguns serveis, com per exemple el de l'aeroport, i hem canviat la imatge corporativa. I el dia de la nevada, tot i les interrupcions en diverses línies, a mitjanit tots els trens funcionaven.

RENFE ha canviat l'actitud?

Tenen una voluntat clara de treball conjunt i d'eficiència en el servei. Segurament també perquè ens volen convèncer que són el millor operador possible. I si segueixen així els farem confiança.

Tenen dades sobre la resposta dels usuaris a la nova situació?

Els índexs de satisfacció que es recullen són anuals i darrerament han evolucionat positivament. Ara, nosaltres contractarem un estudi específic per conèixer l'opinió de l'usuari. Intuïm fins ara que la gent ha detectat una voluntat de millora.

Per què es diuen Rodalies de Catalunya quan són bàsicament de la regió metropolitana?

Perquè la vocació és de tenir trens de rodalies a tot Catalunya: a Tarragona, Lleida i Girona. Aquesta serà la marca global i després se singularitzarà amb Rodalia de Barcelona, de Girona, etc.

Quan es posaran en marxa aquestes noves rodalies?

En el moment en que es faci el traspàs dels trens regionals; aleshores podrem construir les rodalies no metropolitanes. Estem ara al principi de les negociacions i és un tema que es pot resoldre com a màxim en dos anys.

Com és la relació amb l'administrador de la infraestructura, ADIF?

Sobre RENFE la Generalitat és l'autoritat però sobre ADIF ho és l'estat. Tot i així hem establert convenis de col·laboració i hem creat una comissió tècnica entre Generalitat, ADIF i RENFE per debatre el dia a dia de la gestió. A més tenim el Pla de Rodalies, pactat amb Foment, que executa bàsicament ADIF.

Tot i les millores, l'accessibilitat de trens i estacions continua sent un forat negre.

És cert que en tots els trens estatals hi ha hagut un retard en el tema de l'accessibilitat. Fa dos anys es va aprovar un decret que obligava a un procés d'inversió i a Catalunya en aquest moment hi ha 80 estacions o obres en marxa o obres adjudicades per adaptar-les a les persones amb mobilitat reduïda. Es fan créixer les andanes per fer-les pujar a nivell dels trens i s'estan adquirint noves unitats de trens *Civia* que són més accessibles. El 2010 arribarem a 67 unitats amb aquestes característiques.

Els projectes de tren orbital i transversal comencen a caminar. Quan els veurem realitzats?

Ara tenim les reserves de sòl per tots dos. I en el cas de l'orbital, després d'una batalla dialèctica llarga, Foment va dir que ampliaria el Pla de Rodalies per incorporar-hi aquest projecte i ja ha encarregat un estudi informatiu de disseny del traçat. Jo crec que ja veurem trams en obres d'aquí uns tres anys. De tota manera, els projectes ferroviaris són sempre a molts anys vista.

(F)

Hi ha dues línies que per raons diferents demanen intervencions importants una és la de Barcelona-Vic-Puigcerdà i l'altra és la del Maresme. Què és previst en aquests casos?

Per la primera està en procés l'estudi informatiu de desdoblament de la línia i ara s'està en la fase de discussió de les al·legacions presentades. Jo crec que Foment podria tancar l'estudi informatiu abans de l'estiu i el 2011 ó 2012 hauríem de tenir alguna obra en marxa. És important perquè es reduirà el temps de viatge entre Vic i Barcelona de manera substancial. Tot i que el desdoblament es contempla fins a Vic, per part del govern, nosaltres volem que arribi fins a Ripoll.

A la línia de costa, hi ha diversos temes. Primer cal desdoblar d'Arenys a Blanes però no tots els municipis ho volen. Un altre tema són els temporals, la línia es veu molt afectada i per tant cal pensar en com anar col·locant defenses a la costa que són les mateixes que es fan per les platges; això a curt/mitjà termini. A mitjà/llarg termini partim de la constatació que la via no està a prop de la població, almenys fins a Mataró, i caldria desplaçar-la cap a l'interior, i això és el que contempla el Pla Metropolità que està en fase molt avançada de tramitació. Aquest trasllat dependrà de les disponibilitats pressupostàries i del debat amb el territori.

Parlem del tren-tram, aquest mitjà de transport interurbà que serà novetat al nostre país. Quin veurem circular primer, el del Bages o el del Camp de Tarragona?

Segurament el del Camp de Tarragona, on hi ha més densitat urbana, més necessitat de servei i més infraestructura per aprofitar.

Aquestes xarxes seran Rodalies de Catalunya?

En general han de ser xarxes diferenciades, això sí, amb connexions que alimentin la xarxa de regionals i rodalies. Però penso que en el cas de Lleida sí que es podrien assimilar a aquesta darrera xarxa. S'haurà de veure cas per cas. A Tarragona, en canvi, serà més tramvia.

Per cert, cal unir el tramvia per la Diagonal i fer més línies per l'àrea metropolitana?

Nosaltres estem rotundament a favor d'aquesta unió. Els estudis de mobilitat indiquen que amb la unió de les dues xarxes actuals es duplicaria el nombre d'usuaris. Des del punt de vista de transport no hi ha dubte que aquesta és una prioritat, altra cosa és la solució urbanística que finalment s'apliqui a la Diagonal. Pel que fa a l'ampliació de les xarxes, cal pensar en extensions en diverses zones de Barcelona ciutat, com del zoo fins al port, del Baix Llobregat, una xarxa específica pel Besòs i ja hem anunciat el Tramvallès.

Fem un canvi d'escala. Per què s'alenteix tant la connexió amb França?

Històricament a França les connexions transpirinenques li han interessat molt poc, tan viàries com ferroviàries. A banda d'això, França també porta uns anys d'inversió en infraestructures molt més baix que el nostre i això ha afectat a aquest tram entre Montpeller i Perpinyà. Tot plegat fa que França endarrereixi les seves decisions però jo vull creure que en aquest moment estem a la recta a final i que ja hi ha compromisos de finançament i tot sembla que, com ells mateixos diuen, el 2020 estigui tot acabat.

I quin futur li espera al corredor mediterrani?

Les mancances del corredor mediterrani són fruit d'un error històric dels successius governs espanyols, un error que el ministre Blanco vol corregir fent que es consideri xarxa transeuropea prioritària i establint la reserva pressupostària corresponent.

Com és pot fer del ferrocarril un mitjà encara més eficient des d'un punt de vista ambiental?

Fent que porti més gent perquè si tecnològicament és eficient però no porta passatgers aleshores es converteix en ineficient. Però el que necessitem per damunt de tot a escala europea és unificar la xarxa de tot continent: amplex de via, gèlids, senyalització, normativa sindical, etc. Cal anar a una veritable xarxa europea, aquesta és la gran revolució en el món del ferrocarril.

Etiquetes: [Catalunya](#) (/etiquetes/catalunya)

[Mobilitat](#) (/etiquetes/mobilitat)

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A/www.sostenible.cat/entrevista/en-dos-anyes-estaran-resolts-tots-els-problemes-de-rodalies-2>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/entrevista/en-dos-anyes-estaran-resolts-tots-els-problemes-de-rodalies-2>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors](#) (/newsletter/sostenible)

(/)



Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



Diputació
Barcelona

(<http://www.diba.cat>)

[Arxiu](#) (/arxiu)

[Continguts per categoria](#) (/tagclouds/chunk/3)

[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/tagclouds/chunk/1)

[Continguts per municipi \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)

[Avis legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)

[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)

[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)



[\(https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888\)](https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888)



[\(http://www.twitter.com/xarxasost\)](http://www.twitter.com/xarxasost)



[\(http://youtube.com/xarxasost\)](http://youtube.com/xarxasost)



[\(rss.xml\)](#)
