

Comunicat // 19-11-2010

La PTP felicita la Generalitat de Catalunya pel traspàs del servei de trens regionals, que són la clau per convertir el ferrocarril en l'espina dorsal del transport públic del país

- **Amb aquest traspàs la Generalitat de Catalunya assumeix la gestió de gairebé tot el transport públic del país amb independència de la propietat de la infraestructura, com ja succeïa amb els autobusos per carretera.**
- **El traspàs de Regionals facilitarà la integració tarifària catalana de tots, la coordinació amb el bus i l'increment de serveis d'acord amb el Pla de Transports de Viatgers 2008-2012 de la Generalitat.**
- **Gràcies als traspàsos de Rodalies i Regionals la Generalitat no estarà administrativament desvinculada dels trens de la majoria dels catalans i catalanes, com havia passat fins ara.**
- **El debat sobre la gestió de les infraestructures ha de seguir viu, però no en detriment d'aquest traspàs que serà tan útil per milers d'usuaris i usuàries**

El servei regional explotat per Renfe Media Distància a Catalunya és un servei molt utilitzat per la ciutadania, amb **11 milions d'usuaris anuals** que representen el **40% del total espanyol** per a aquest tipus de trens. El servei relliga les principals capitals de comarca i pobles de Catalunya entre sí i compta amb un important grau d'aprofitament del tren (vegeu Annex. Taula 1)

La Generalitat s'ha dotat de les competències necessàries per generar una **xarxa integrada de transport públic viari i ferroviari per l'any 2012**, d'acord amb el Pla de Transports de la Generalitat de Catalunya (PTVC). Com ja succeeix en els autobusos gestionats per la Direcció General de Transport Terrestre, la Generalitat no necessita ser propietària de la infraestructura per poder decidir sobre els serveis; això sí, amb les limitacions pròpies que imposi l'Adif.

El PTVC té previst el reforç del transport públic ferroviari a totes les línies regionals, fins ara a càrrec del Ministeri de Foment, ja sigui a partir de l'increment de serveis o de la implantació del nou servei de Rodalies al Camp de Tarragona Girona i Lleida. (vegeu Annex. Taula 2)

La millora dels serveis de regionals a Catalunya és el més important repte de la Generalitat en matèria ferroviària per a la propera legislatura. Aquest traspàs genera moltes més expectatives que el de Rodalies, atès el gran abast territorial del servei i els nombrosos aspectes pendents de resoldre. A tall d'exemple podem esmentar els següents:

- **Manca de serveis**, especialment a les línies Lleida – Montblanc- Valls – Barcelona, Manresa – Lleida, Tortosa – Tarragona, Reus – Barcelona i Tarragona – Lleida.

- **Manca de rapidesa** en alguns serveis que avui s'exploten com a perllongament de les Rodalies metropolitanas de Barcelona.
- **Manca de coordinació** entre trens als nodes de Maçanet Massanes, Sant Vicenç de Calders, Lleida Pirineus, etcètera.
- **Reposició del servei al tram Calaf – Manresa** de la línia Manresa – Lleida, tancat el 15 d'abril de 2009 per renovació de via i encara pendent d'obrir a causa del robatori de la catenària (més de 575 dies sense servei!!!)
- **Aglomeracions al corredor de Tortosa / Reus – Barcelona** en alguns trens durant l'hora punta
- **Ampliació i renovació del material mòbil**, en alguns casos datat de la dècada dels 70 i amb problemes de fiabilitat i d'adaptació a persones amb mobilitat reduïda.
- **Finançar l'ampliació dels nous serveis** que la Generalitat vulgui implantar i ara no funcionin.

La Generalitat, com a nou gestor del servei, haurà de tenir un paper molt més decisiu i actiu amb l'Adif i el Ministeri de Foment per negociar aspectes clau per a una bona prestació del servei:

- **Negociar que els trens regionals tinguin vies pròpies en l'accés a Barcelona** per no patir la lentitud dels accessos actuals, carregats d'estacions de Rodalies i trens a inferior velocitat. El Pla Tren 2014, elaborat per la PTP, proposa quadruplicar vies entre Castelldefels i la Torrassa per servir el corredor sud (línies de Tortosa, Reus i Lleida) i adoptar l'ample de via europeu al nord de Catalunya per utilitzar l'AVE com a quadruplicació del corredor nord (línies de Girona – Portbou i Vic – Puigcerdà).
- **Aconseguir el traspàs del servei Avant, que discorre íntegrament en territori català i ha aconseguit fer competitiu el ferrocarril en línies que mai foren prou modernitzades.** No hi ha cap motiu per haver exclòs l'Avant del traspàs, sobretot si tenim en compte l'escenari de liberalització de la línia d'alta velocitat, per on circula habitualment.
- **Compromís pel bon manteniment de la infraestructura per part d'Adif** amb el nou responsable del servei; la Generalitat de Catalunya. En cap cas haurien de repetir-se escenes ja passades de pràctic abandonament del manteniment i degeneració de la qualitat de la via.
- **Arranjament de les estacions**

En qualsevol cas la PTP felicita públicament la Generalitat de Catalunya per haver-se convertit en un òrgan central en la planificació, gestió i finançament de tot el transport públic de Catalunya, viari i ferroviari. El nou escenari suposa un canvi radical respecte la situació prèvia, quan la Generalitat estava administrativament desvinculada del servei ferroviari de Renfe.

ANNEX

TAULA 1. Oferta i demanda del servei de regionals a Catalunya

| ANY 2008 | OFERTA SETMANAL | | DEMANDA | | | APROFITAMENT |
|---|-----------------|--------------|----------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| | Places | Trens | Viatges diaris | Viatges anuals | Viatges-km anuals | Viatgers per tren |
| Barcelona-Tarragona-Tortosa | 49.512 | 144 | 5.973 | 2.180.086 | 188.778.442 | 292 |
| Barcelona-Girona-Portbou | 129.267 | 297 | 13.508 | 4.930.372 | 412.927.451 | 319 |
| Barcelona-Tarragona-Reus | 27.312 | 80 | 2.357 | 860.405 | 55.262.898 | 206 |
| Barcelona-Valls/Reus-Picamoixons-Lleida | 40.785 | 123 | 2.100 | 766.398 | 66.549.863 | 120 |
| l'Hospitalet-Manresa-Lleida | 20.625 | 80 | 1.344 | 490.639 | 26.474.368 | 118 |
| Lleida-la Pobla de Segur(FGC) | 15.801 | 108 | 692 | 252.654 | 8.388.374 | 45 |
| Barcelona-Tarragona-València | 12.765 | 28 | 2.225 | 811.980 | 84.925.452 | 556 |
| Barcelona-Tarragona-Reus-Zaragoza | 29.366 | 98 | 3.774 | 1.377.442 | 126.685.960 | 270 |
| Lleida-Monzón-Zaragoza | 11.102 | 52 | 199 | 72.802 | 9.190.208 | 27 |
| Lleida-Camp de Tarragona | 18.732 | 84 | 1.286 | 318.869 | 5.133.800 | 107 |
| Barcelona(Avant) | | | | | | |
| TOTAL | 355.267 | 1.094 | 33.458 | 12.061.647 | 984.316.816 | 2.060 |

Font: Renfe Media Distancia

TAULA 2. Serveis actuals i previstos al PTVC (expedicions diàries per sentit)

| TRAMS DE LÍNIA | ACTUALITAT | PTVC 2008-2012 |
|---------------------------------|-------------------|----------------|
| Tortosa – Tarragona - BCN | 10 | 13 |
| Riba-roja – Reus – BCN | 3-4 | 6 |
| Lleida – Reus - BCN | 3 | 5 |
| La Plana P. – Valls - BCN | 2 + 2 llançadores | 5 llançadores |
| Lleida – Manresa - BCN | 3 | 4 |
| Lleida – Balaguer – la Pobla S. | 3 | 6 |
| Puigcerdà – BCN | 6 | 7 |
| Portbou – Girona - BCN | 12 | 16 |
| Tram comú Tarragona – BCN | 27 | 24 + Avant (?) |
| Tram comú Girona – BCN | 22 | 16 + Avant |

Font: PTP a partir del Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012

GRÀFIC 1. Serveis Regionals i Regionals Exprés previstos al PTVC

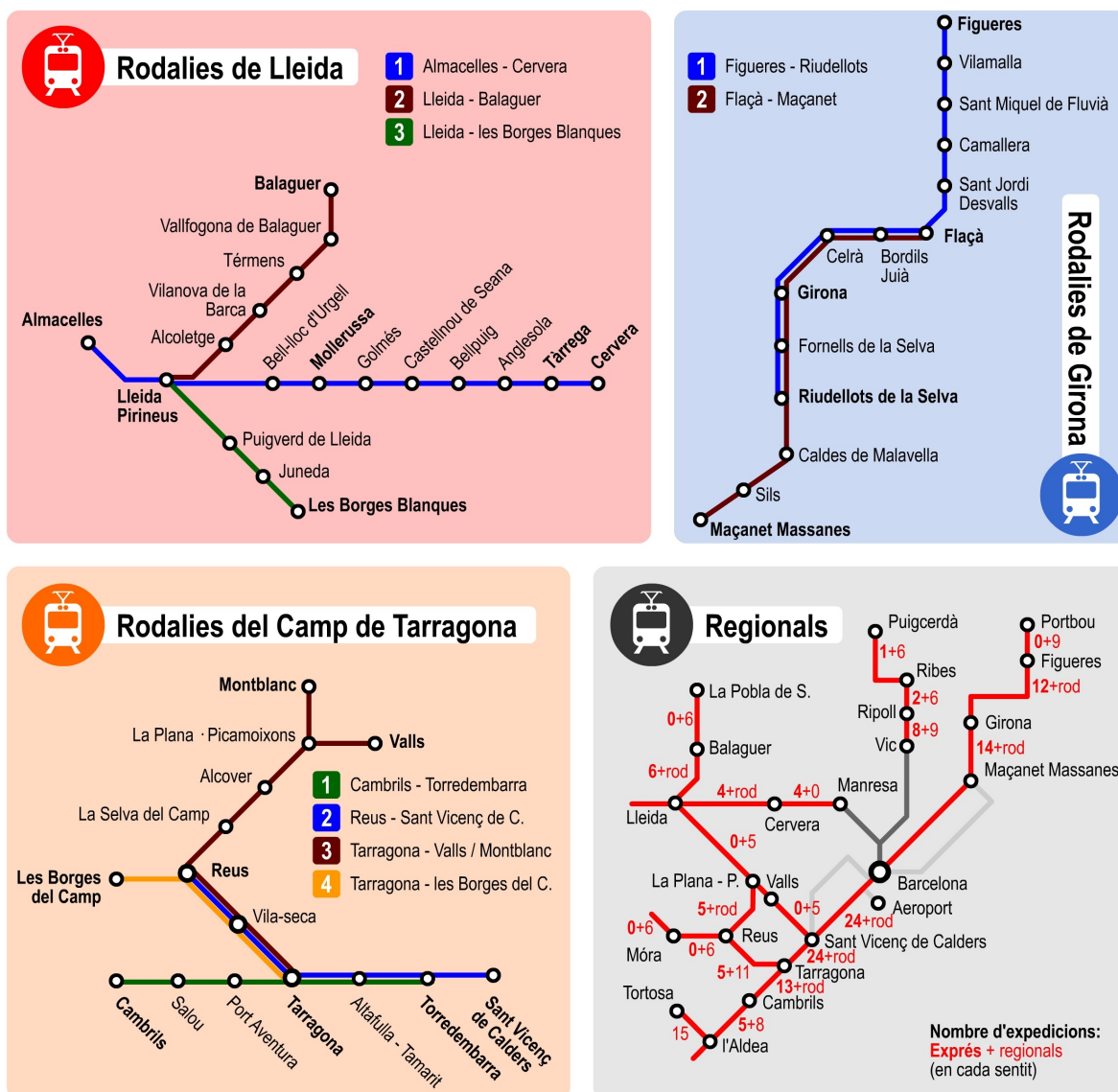


Font: Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012

GRÀFIC 2. Rodalies fora de la RMB, previstes al PTV

Cada línia funcionarà cada 60' en hora vall i cada 30'.

Els trams comuns divideixen aquests intervals pel nombre de línies.



Font: PTP a partir del Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012