

Infraestructures

Recoder critica la poca execució del pla de rodalies

■ El conseller afirma que l'Estat amb "prou feines" ha invertit un 10% dels 4.000 milions d'euros compromesos ■ Morlán, en canvi, assegura sense donar xifres que la inversió ha estat superior



Morlán i Recoder presideixen l'última reunió de seguiment del pla de rodalies abans de les eleccions estatals del 20 de novembre ■ JUANMA RAMOS

Paula Mercadé
BARCELONA

Les inversions fetes a la xarxa ferroviària, insuficients per uns i acceptables pels altres, van tornar a enfrontar ahir Generalitat i Estat en l'última reunió de seguiment del pla de rodalies abans de les eleccions estatals del 20-N. El desacord entre les dues parts es va evidenciar en la roda de premsa posterior que van fer per separat.

El primer a comparèixer davant els mitjans de comunicació va ser el conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, que no va desaprovechar l'oportunitat per criticar l'escàs nivell d'execució de les obres incloses en el pla de rodalies vigent fins l'any 2015. Segons els càlculs de Recoder, entre les obres licitades i executades "amb prou feines" s'ha arribat al 10% dels 4.000 milions que el Ministeri de Foment es va comprome-

tre a invertir. Per Recoder, la manca d'inversió per part de l'Estat en la xarxa de rodalies de Catalunya no s'explica "per una falta de diners, sinó perquè les prioritats de Madrid són unes altres". En aquest sentit, va lamentar que el ministeri hagi dit que no hi ha recursos per fer l'accés ferroviari a l'aeroport del Prat, quan és una obra que ja està licitada. "I en canvi, a l'aeroport de Madrid hi ha rodalies i, a més, d'aquí a un any hi ar-

Els TAV arribaran abans a Madrid

Durant aquesta legislatura s'ha parlat, i molt, de la instal·lació del sistema de seguretat ERTMS nivell 2 a la línia d'alta velocitat Barcelona Madrid. L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) sempre deia que l'estava provant però mai no posava una data perquè comencés a funcionar. Aquest privilegi el va tenir el secretari de Planificació i In-

fraestructures, Víctor Morlán, ahir quan va dir que a partir de finals de mes les millores en la seguretat entrarien en funcionament, fet que permetria estalviar 8 minuts dels trajectes directes dels TAV que enllacen l'estació de Sants amb la d'Atocha. S'estalvia temps sense "incrementar la velocitat, sinó que s'actuarà amb més eficiència", va puntualitzar Morlán.

ribarà l'alta velocitat", va declarar el conseller de Territori i Sostenibilitat.

Quan va ser el torn del secretari de Planificació i Infraestructures, Víctor Morlán, va aprofitar per dir que els càlculs fets per Recoder eren erronis. Sense concretar quin era el percentatge d'execució de les obres, va repetir, una vegada més, que els darrers vuit anys la inversió de l'Estat a la xarxa catalana s'ha duplicat. Morlán va titllar de mentiders aquells que, com havia fet Recoder minuts abans, diuen que Catalunya no té l'atenció del ministeri. I, tanmateix, va admetre que queden

La frase

“La manca d'inversió de l'Estat s'explica perquè les prioritats de Madrid són unes altres”

Lluís Recoder
CONSELLER DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT

moltes coses pendents. Pel secretari d'Estat, però, és més important planificar —que és el que el Ministeri de Foment ha estat fent— que no pas licitar i executar com reclama Recoder.

El conseller va repetir que el traspàs de rodalies "s'havia pactat malament", tot i això no es va mostrar disposat a retornar aquesta competència a Madrid. El que sí va dir és que espera que es modifiqui la llei ferroviària perquè el govern pugui contractar d'altres operadors. Recoder va mostrar desconfiança en el proper govern estatal, sigui del color que sigui i, per això, va defensar continuar lluitant, "com sempre". ■

La xarxa tarragonina naixerà amb dues línies de Vilanova a Valls i Reus

Òscar Palau
TARRAGONA

El director general de Transports i Mobilitat, Ricard Font, va avançar ahir en una xerrada a la Cambra de Comerç que el servei de rodalies del Camp de Tarragona naixerà, aprofitant la xarxa actual, amb dues línies: l'una, di-

recta de Vilanova i la Geltrú a Valls per la via de l'interior, i l'altra, també des de la capital del Garraf fins a Tarragona i Reus per la via de la costa, que també podria acabar a la capital de l'Alt Camp.

"A final d'any estarem en disposició de presentar una proposta tècnica i d'exploració, però la idea és re-

ligar totes les necessitats i que les línies s'entrellacin", va explicar Font. Les primeres estimacions apunten a un cost d'uns vintidós milions només per comprar nous trens per a les línies i gestionar-ne l'operativa. Això sí, ell mateix va indicar: "Mirarem d'abaratir-ho, perquè seran les realitats pressupostà-

ries les que acabin de fixar la data d'inici." A priori, el govern confia poder posar en marxa el servei a final del 2012, o el 2013. A banda, Font avisa que "a llarg termini" caldrà exigir al Ministeri de Foment que faci una obra a Picamoixons perquè els trens puguin fer un gir directe a la relació entre Reus i Valls,

sense haver de maniobrar.

Font també va llançar la idea de crear un "comissariat capaç de concertar i supervisar l'execució dels projectes" estratègics del Camp de Tarragona. Segons ell, hauria de ser un òrgan tècnic i polític, en què estiguin representats tots els agents amb alguna cosa a dir en la planificació i execució d'infraestructures, com ara Adif, el Port, la Generalitat, els ajuntaments, la química, els agents turístics i els consells comarcals.

"Cal un element que ho conjunti i permeti resoldre els projectes, perquè hi ha

molts interessos sobre la taula i el diàleg és important", indicava. "D'altra manera pot ser que d'aquí a deu anys no tinguem projectes ni consensos", va advertir. Font està obert a liderar l'ens: "Ara el govern fa un pas endavant i ho planteja, però si es vol té competències per fer aquesta feina."

Un dels projectes a debatre serà el Tramcamp, que cal "continuar estudiant" perquè ara no hi ha diners per executar-lo com està concebut, si bé ja planteja que es pot fer amb participació pública i privada. ■