

## Història

### Acords amb l'Estat: vinculats a les relacions polítiques

#### Els 4.000 milions

Quan els tècnics d'Adif van arribar a Barcelona per iniciar les obres de l'AVE es van posar les mans al cap pel mal estat de la infraestructura de Rodalies. Aquí va néixer el pla d'ampliació i modernització de Rodalies 2008-2015 que va aprovar Zapatero (20-2-2009), i que incloïa una inversió en 7 anys de 4.000 milions d'euros. Entre el 2009 i el 2010 se'n va executar un 7%. Des de llavors, res més.

#### El traspàs de la gestió

Els 4.000 milions promesos eren la prèvia a un futur traspàs de la gestió, que llavors faltava concretar. El traspàs es va firmar el 29 de desembre del 2009 i va entrar en servei l'1 de gener del 2010. El servei estava regulat per un contracte programa -ara es diu contracte de servei- que va caducar poc abans del canvi de govern a la Generalitat, a finals del 2010, i les relacions es van complicar.

#### El desencontre

El contracte programa de la gestió de Rodalies firmat entre governs socialistes -Estat i Generalitat- no incloïa sancions pel mal servei. Lluís Recoder, com a nou conseller de Territori de CiU, va exigir al govern espanyol, primer del PSOE i ara del PP, que el nou contracte les inclogués. La ministra Ana Pastor (PP) i Recoder mai es van entendre. Fins i tot el conseller va suspendre una reunió decisiva.

#### El desgel

Durant dos anys les Rodalies van seguir funcionant per inèrcia, sense contracte, perquè les administracions no es posaven d'acord, i Recoder va posar moltes per valor d'un milió d'euros a Renfe per incidències importants. Amb l'arribada de Santi Vila a la conselleria fa exactament un any, la relació va canviar. Vila i Pastor van sintonitzar, i van firmar (17-6-2013) el contracte de servei fins al 2015.

#### El pacte de mínims

El contracte de servei firmat sí que inclou les sancions pel mal servei i la possible rescissió abans d'hora si s'incompleix, però la multa imposada per Recoder ha quedat als llímits. Amb el desgel de les relacions, Vila ha desencallat 306 milions d'euros d'inversions en infraestructures, dels 4.000 promesos per Zapatero, per millorar la fiabilitat i seguretat de la xarxa.



La mobilitat a la corona de Tarragona és de 40.000 usuaris al dia. P. TORRESA

## Rodalies de Tarragona: en marxa al febrer

Al març entraran en servei les de Girona, i les de Lleida el segon semestre del 2014

Les futures Rodalies territorials ja tenen calendari per posar-se en marxa a Tarragona al febrer, a Girona al març, i a Lleida a finals d'any. Hi haurà un tren cada hora entre les 6 del matí i les 10 de la nit.

A.S.

**BARCELONA.** L'acord pel contracte de servei de Rodalies firmat entre el ministeri de Foment i la Generalitat al juny incloïa la posada en marxa durant el 2014 de les Rodalies de Tarragona, Girona i Lleida -més freqüències entre totes les estacions properes a les capitals-, una petició històrica del territori. Segons ha pogut saber l'ARA, les primeres Rodalies que entraran en servei seran les de Tarragona -fa sis mesos es creia que serien les de Girona- durant el febrer; només falta concretar el dia. Al març serà el torn de les Rodalies de Girona, i cap a final d'any -durant el segon semestre del 2014- tocarà a les de Lleida.

Les Rodalies de Tarragona, a més, es posaran en marxa amb una novetat respecte a l'anunci inicial. A part de reforçar la línia Reus-Tarragona, es potenciarà també la del Vendrell-Cambrils. Entre aquests dos trams hi haurà un tren cada hora de les 6 del matí fins a les 10 de la nit, i s'aturarà a totes les estacions. Aquest servei conviurà amb els trens regionals actuals, que tenen una freqüència més alta i no s'aturen a tot arreu. Aquests trens regionals de Tarragona, que surten o passen per Barcelona, els fan servir uns 330.000 viatgers anuals, però en canvi la demanda real de mobilitat entre els pobles i ciutats del voltant de la capital tarragonina és de 40.000 passatgers cada dia.

Per a les de Girona, que entraran en servei durant el març, també hi haurà un tren cada hora entre les 6 i les 22 hores per al trajecte entre Blanes-Maçanet Massanes-Girona-Fígueres, i també s'aturarà a totes

les estacions. A més de l'augment del nombre de freqüències, els usuaris notaran la posada en marxa d'un nou servei de Rodalies territorials perquè funcionarà amb un sistema de preus en funció de les zones, com a Barcelona, i els bitllets estaran integrats amb la xarxa d'autobusos de cada demarcació.

En el marc dels 306 milions que començarà a invertir Foment per millorar la infraestructura de la xarxa ferroviària catalana, hi ha actuacions que afectaran les línies gironines i tarragonines, i permetran millorar-ne la seguretat i la fiabilitat. De la mateixa manera, en el contracte de servei de Renfe hi ha 165 milions, que han d'invertir a parts iguals les dues administracions fins al 2015, per millorar el servei de totes les Rodalies, com per exemple el servei de megafonia de moltes estacions, l'obertura de més punts d'atenció al client, més neteja o millora de la il·luminació.

#### Més semidirectes per a Manresa

El 17 de gener es posaran en marxa sis nous trens semidirectes que uniran Manresa i Barcelona, que permetran fer el viatge en menys d'una hora, un fet que suposa una reducció d'entre 10 i 15 minuts respecte als viatges convencionals. Seran tres semidirectes per cada sentit -amb el model de tren més modern, que permet fins a 5 mòduls i transportar uns mil passatgers-. El primer de Manresa sortirà a les 7.31 hores, i l'últim des de Barcelona a les 19.43 hores. Renfe aconsegueix retallar temps perquè aquests semidirectes faran només tres parades intermèdies entre Manresa i Barcelona (en lloc de les 11 que fan els semidirectes actuals). Només pararan a Sant Vicenç de Castellet, Terrassa i Sabadell Centre abans d'arribar a Barcelona (Sant Andreu Arenal). A partir d'aquí, sí que s'aturarà a totes les estacions: Sant Andreu Arenal, la Sagrera-Meridiana, Arc de Triomf, Plaça Catalunya, Barcelona-Sants i L'Hospitalet. —