

VIVIR



Madonna, provocadora en la gala de los premios Grammy

PÁGINA 8

Martes, 10 de febrero de 2015

LOS PROBLEMAS DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE ESTRATÉGICO

Rodalies no sale del túnel

■ El servicio ferroviario de Barcelona requiere obras urgentes para superar sus déficits

RAÚL MONTILLA
Barcelona

La Autoritat del Transport Metropolità (ATM) facilitó semanas atrás los datos de usuarios de autobuses, metros, ferrocarriles, tranvía... El incremento medio fue del 1,7% en el conjunto del sistema de transporte de la región de Barcelona, que sumó 915,5 millones de viajeros (en el 2013 fueron 900,1). El menor crecimiento en un momento de reactivación económica en varios ámbitos fue el de Rodalies, con un inapreciable 0,1%, de 105,1 a 105,2 millones de pasajeros. ¿Por qué este incremento tan exiguo cuando la idea es que la red funcione con la agilidad del metro, que pasó de 369,9 millones de pasajeros a 375,7 millones? ¿Cuál es la situación actual de la red después de la época negra que vivió durante más de un año y que comenzó con los socavones de Bellvitge? ¿Cómo funcionaría la red de Rodalies hoy si recuperase los 110,1 millones de pasajeros que, por ejemplo, tenía en el año 2009?

“Las pantallas de Sants funcionan, pero nunca van las de L'Hospitalet”, se queja una usuaria del servicio en la estación de la segunda ciudad de Catalunya. “A veces no es que no sepas cuándo vas a llegar, es que no sabes cuándo vas a salir”, comenta otro viajero habitual en Molins de Rei. “Hay poca frecuencia, es insuficiente”, añade un tercero en la estación de Rodalies de Viladecans antes de reconocer “yo suelo coger el coche”. Tres casos que se repiten muy a menudo.

“En los desplazamientos cotidianos buscas fiabilidad y Rodalies ha perdido la confianza, tiene una crisis de credibilidad. Se habla bien del tranvía, de los Ferrocarrils de la Generalitat, incluso de los autobuses, los de TMB, y los del área metropolitana de Barcelona, que ha hecho un gran trabajo con sus líneas... Pero Rodalies tiene mala imagen y aún inversiones importantes pendientes”, apunta Cristian Bardají, responsable de infraestructuras del departamento de estudios económicos de la Cambra de Comerç de Barcelona.

Según datos facilitados por Adif, la empresa que gestiona la infraestructura por donde circulan los trenes de Renfe, la operadora de un servicio que administra la Generalitat, en todo el 2014, en la red de Rodalies de Barcelona se dieron un total de 317 incidencias. Según el protoco-



lo establecido por las tres partes se cuentan tan sólo los problemas que suman 100 minutos totales (por ejemplo, que provocan retrasos de más de diez minutos en diez trenes). De estos, 163 fueron por causas ajenas al servicio: actos vandálicos, arrollamientos, condiciones meteorológicas adversas... Por problemas de la infraestructura se dieron tan sólo 76 incidencias, y 9 por ejecución de obras. En principio, nada que ver con los problemas del 2007, el año de los famosos socavones de Bellvitge que llenaron de retrasos y hastío a los usuarios hasta el punto de que se llegaron a suprimir dos líneas durante 42 días. La de la costa, estratégica, y tradicionalmente con uno de los mayores tráfic de viajeros, fue de las más perjudicadas. De hecho, en el primer semestre del 2008 Renfe confirmó la caída de esta línea (la entonces C2) después del largo corte entre Sants y Gavà. Ni siquiera el café y el té gratis que se llegaron a servir en la estación del Baix Llobregat sirvieron para apaciguar los ánimos. Luego vinieron las obras de Sants, las de Sant Andreu... Renfe —es lo que han transmitido fuentes de la compañía— se acoge a esta mala imagen no superada, además de la crisis, para argumentar que por eso no crece como debería. Y más en un momento, apuntan, en el que 68 de los 200 trenes de la red son Civia y la media de antigüedad del parque no supera los 15 años.

AL BORDE DEL COLAPSO: NUEVAS CENTRALIDADES

La mala fama es perceptible en cualquier estación, en cualquier tren, aunque la situación, objetivamente, ha mejorado. ¿Pero lo ha hecho para siempre? “Es necesario dar fiabilidad al servicio. Aún quedan pendientes problemas como la falta de capacidad, la congestión de túneles”, dice Ricard Riol, presidente de la asociación Promoció del Transport Públic (PTP). Aunque en los últimos años se han construido grandes infraestructuras, la alta velocidad ha llegado a Barcelona y se han renovado multitud de estaciones (56 desde el año 2008, según datos de Adif), no ha aumentado la capacidad de Rodalies. Diez, quizás sólo cinco millones de usuarios más podrían llegar a poner de nuevo en jaque a toda la red. “Ahora no hay tantos

Parado. El servicio de Rodalies registró un crecimiento de pasaje inapreciable en el 2014

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

ANA JIMÉNEZ

RODALIES NO SALE DEL TÚNEL

Claves para no colapsar el sistema

» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

problemas como cuando había obras como las del AVE, pero el sistema sigue saturado. Si se da una demanda mayor, Rodalies se puede colapsar”, añade Bardají.

Ese aumento de demanda es más que probable conforme se vaya superado poco a poco la crisis, que, además, ha provocado una transformación de la geografía urbana metropolitana. Hay más áreas de centralidad. “Nosotros estamos pidiendo más frecuencias desde hace mucho tiempo”, manifiesta Carles Ruiz, alcalde de Viladecans, uno de los municipios que quizás mejor representa la amenaza real de un aumento de demanda. En esta ciudad, a la que da servicio la muy colapsada R2, se están implantando en los últimos años multinacionales como Unilever o Desigual. “Entre l’Hospitalet y Tarragona, somos la ciudad más grande con peor frecuencia”, se lamenta Ruiz.

Fuentes del Departament de Territori i Sostenibilitat apunten que durante este año se harán una serie de actuaciones para ganar en “fiabilidad” que supondrán la inversión de unos 306 millones de euros. Pero reconocen que estas obras son parches. También han creado una unidad especial para determinar cómo se puede mejorar en las líneas adecuando, por ejemplo, la oferta a la demanda. Aunque las actuaciones para evitar el colapso están bien identificadas.

MÁS CAPACIDAD DE LOS TÚNELES

“Resolver la congestión de los túneles de Barcelona ha de ser prioritario”, señala el presidente de la PTP. “Atravesar Barcelona es lento”, añade Riol desde una entidad que también defiende que haya al menos cuatro vías entre Castelldefels y l’Hospitalet o El Prat, para que los trenes de largo recorrido no colapsen más el servicio. “Pero lo primero tiene que ser actuar en el tramo central y mejorar la señalización y la capacidad de los túneles en paseo de Gràcia y plaza Catalunya”, añade el presidente de la asociación.

Territori i Sostenibilitat ha hecho llegar, señalan fuentes de la Generalitat, un informe sobre la cuestión a los responsables de Adif. También creen que es prioritario. “Ahora por los túneles de Rodalies pasan 20 trenes cada hora, pero esa señalización no está pensada para los trenes que circulan por allí, o al menos no para todos lo que lo hacen. Para los de Rodalies, no”, manifiesta en la misma línea Jordi Julià, presidente de la comisión de urbanismo y de movilidad del Col·legi d’Enginyers de Catalunya. “Cambiar la señalización,

adecuarla a la realidad, podría permitir que pasaran por los túneles unos 24 o 25 trenes cada hora; si se hace bien, incluso 30”, apunta Julià, quien asegura que sería una obra de decenas de millones, no de centenares. Esta sería una medida prioritaria, permitiría ganar capacidad y tiempo.

EL NECESARIO INTERCAMBIADOR DE LA TORRASSA

La gran obra para poder hacer fiable el servicio y romper su peligro de colapso se ha de llevar a cabo en l’Hospitalet. Es la gran obra para la PTP, la Cambra de Comerç, el Col·legi d’Enginyers y también para la Generalitat. Desde el año 2012, el Ayuntamiento de esta ciudad reclama intensamente esa obra: un túnel y el intercambiador de La Torrassa. Es la actuación clave para acabar con la saturación de líneas como la R1 y la R2, optimizar en su conjunto la red y mejorar la conexión con el aeropuerto de Barcelona.

El Institut Cerdà, a instancias del Ayuntamiento de l’Hospitalet, hizo un estudio hace tres años que concluía que si no se desarrollaba el intercambiador de La Torrassa y el túnel que va ligado a esta actuación, cualquier otra medida para mejorar Rodalies sería inútil. El análisis de la red dibujaba entonces el peor escenario posible, con los túneles urbanos de plaza Catalunya y paseo de Gràcia al límite y congestionados. También el corredor costero, las líneas R1 y R2. El escenario de entonces era terrible pero tampoco ha cambiado tanto. “Hasta que no se haga esta actuación, no se podrá mejorar Rodalies”, sentencia la alcaldesa de l’Hospitalet, Núria Marín.

No hay calendario sobre esta gran obra, aunque sí que ha habido una propuesta de Fomento de estudiar la posibilidad de hacer el intercambiador por fases. “Pero no tiene sentido hacerla así”,



Un servicio mejorable.

En la imagen superior, Eva, estudiante de Relaciones Públicas y Marketing, que cada día realiza el viaje de ida y vuelta entre Sitges y Barcelona. Abajo, pasajeros esperando el tren en un andén de la estación de Sants



Un habitual sin billete, una de las causas de los retrasos en la R3

Los robos y el incivismo

■ Según datos de Adif, en el 2014 se pusieron un total de 605 denuncias por sustracción de material, 378 en líneas convencionales y 227 en AVE. El 71% fue por robo de cable. A Barcelona le corresponden 339 denuncias (68% por cable), de las que 250 se produjeron en Rodalies. Aparte también interpusieron 132 denuncias por actos vandálicos en toda Catalunya: 84 en Barcelona, 26 en Tarragona, 12 en Girona y 10 en Lleida. Los robos y estos actos repre-

sentaron el 30% de las afectaciones del servicio que se produjeron en todo 2014 en Rodalies de Barcelona. El incivismo en el caso de algunas líneas, como la R3, que todavía discurre en vía única entre Vic y Montcada-Bifurcació, acaba demasiado a menudo con la paciencia de los pasajeros. En este caso concreto se trata de un habitual viajero sin billete que al ser detectado se niega a bajar del tren, lo que provoca que el interventor llame a la policía.



FOTOS: ANA JIMÉNEZ

UNA LANZADERA AL AEROPUERTO PARA SALIR DEL PASO

“La Torrasa tiene que ir por delante, incluso, del tren lanzadera al aeropuerto, que, de lo contrario, tal y como está previsto, acabará colapsando más la actual red de Rodalies”, añade el presidente de la PTP. Añade que el actual proyecto apenas crea infraestructura y que el peso recaerá en la existente, concretamente en la colapsada R2. Por el contrario, el Col·legi d'Enginyers cree que el acceso ferroviario al aeropuerto “es necesario y urgente”, ya que la L9 no cubrirá adecuadamente las necesidades de la mayoría de los usuarios: ir desde el centro de Barcelona puede suponer un trayecto de 50 minutos. El colegio opina, eso sí, que la conexión ferroviaria con las terminales aeroportuarias se tiene que hacer a través de la prolongación de la red ferroviaria convencional, de modo que se conecten de forma directa con las principales estaciones de la ciudad, un proyecto que era el previsto inicialmente por Fomento y que incluía estaciones bajo las dos terminales. “El actual proyecto no contempla la estación de la T2 cuando es la estación *low cost*, sus usuarios van a ser los que van a utilizar más el tren”, apunta Jordi Julià.

PLAN CONJUNTO PARA RODALIES

“Rodalies es un servicio estratégico y tendría que tener un plan especial”, añade el responsable de Infraestructuras de la Cambra de Barcelona. Se refiere a la gestión del propio servicio. Ahora Adif pone la infraestructura, Renfe es la compañía que opera y la Generalitat la que administra. “Se tendría que hacer lo mismo que se hizo cuando la ampliación del aeropuerto”, apunta Bardají, quien propone una oficina común, integrada por todas las partes, que se dedique a detectar los problemas de la red y actuar, con presupuesto.

Fuentes de Territori i Sostenibilitat van un poco más allá e incluso, hablan de una posible cesión de Adif al gobierno autonómico, al menos de estos servicios, como ocurre con las carreteras, quedando en poder del Gobierno central las líneas “de interés general”, como el AVE. Estas mismas fuentes recuerdan que Rodalies, de hecho, tiene un plan, dotado con 4.000 millones de euros, de actuaciones necesarias que, por ahora, son sólo papel mojado. Al menos, por ahora.●

añade Marín. “¿Cuándo van a hacer las obras? ¿Cuándo el servicio ya no pueda más?”, se pregunta el responsable de infraestructuras de la Cambra. “Algún día se tendrán que poner, ¿no? Además, con los problemas de capacidad que hay...”, sentencia Cristian Bardají.

La R2, con tres ramales diferentes, recorre el Baix Penedès, el Garraf, el Baix Llobregat y, tras cruzar Barcelona, sigue al norte hacia el Vallès Oriental y la Selva. En el tramo sur está totalmente colapsada; en el norte, la ocupación baja en picado.

La línea de Mataró, la R1, también registra una alta demanda en su trazado costero. El intercambiador de La Torrasa y la construcción del nuevo túnel, correspondiente al corredor de Vi-

lanova, permitirían conectar las dos líneas de la costa y seguir ese esquema costa-costa, interior-interior, de tal modo que se equilibrarían los volúmenes de viajeros a lo largo de todo el recorrido: se podrían aumentar las frecuencias, sin problemas, en función de las necesidades de punta a punta. En definitiva, adecuar la oferta a la demanda. La reconfiguración permitiría, además, transferir servicios de largo y medio recorrido a la línea de Vilafranca, liberando también la línea de la costa.

“El de La Torrasa es un proyecto importante para Rodalies pero es que, además, va una estación de la línea 9, que lo hace todavía más importante en la movilidad metropolitana”, recuerda Jordi Julià.



VICENÇ LLURBA

La mayor parte de los trenes de cercanías viajan vacíos

Los usuarios piden replantear los horarios de Rodalies para mejorar las conexiones con Barcelona

Tarragona, más lejos

SARA SANS
Tarragona

Casi un año después de su puesta en marcha, la mayor parte de los trenes que cubren las dos líneas de Rodalies de Tarragona (Reus-Tarragona y Arboç-Cambrils) viajan prácticamente vacíos. Una situación que contrasta con la masificación de los convoyes que viajan a Barcelona. La plataforma Pdf.Camp, en defensa del transporte público y ferroviario, atribuye el “fracaso” de las Rodalies al horario, puesto que los “nuevos” trenes circulan pocos minutos después del paso de otros convoyes regionales que están cubriendo la misma línea.

“Prolongando uno de cada dos trenes que cada media hora llegan a Sant Vicenç de Calders –la última estación de las Rodalies de Barcelona– hasta Reus o Cambrils solucionaría la demanda de quienes utilizan este servicio y también del movimiento a Barcelona, que es el gran problema que tiene el territorio”, mantiene Josep Maria Olivé, ingeniero de obras públicas y vocal de la Pdf. Otra opción, para me-

jorar el servicio consistiría en prolongar la línea de Vilafranca hasta Cambrils. Los usuarios del ferrocarril reclaman como prioridad desarrollar la conexión de Reus y Tarragona con Barcelona: “Si mejorara este servicio, mejorarían las Rodalies, la realidad es que circulan los mismos trenes a Barcelona ahora que hace veinte años”, añade Olivé. Con un agravante: En los noventa, el Catalunya Express cubría el recorrido entre la capital catalana y Tarragona en menos de una hora y ahora no hay conexión ferroviaria (salvo el Euromed) que cubra la misma distancia en menos de una hora y veinte minutos. “La entrada a Barcelona está colapsada y la única forma de mejorar la conexión sería con el tercer carril, lo que permitiría la llegada de trenes de alta velocidad hasta Tarragona”, añade Olivé. Esta reclamación está vinculada con la mejora integral de la estación que ha quedado totalmente desfasada, hasta el punto que todos los partidos y entidades sociales de la ciudad han lanzado un manifiesto y están recogiendo firmas para exigir a Fomento su remodelación.●

Viva sin preocupaciones

La Residencia Sitges Park es más que una residencia, es un hogar para los residentes. Un lugar agradable y cómodo que hace sentir a las personas como en su propia casa. Nos preocupamos de la salud pero también del bienestar integral. Cuidados profesionales porque las personas son lo primero, trato personal, cálido, familiar y siempre respetando la privacidad e intimidad de cada persona.

Un hogar como en casa

Plazas desde 1.700 €/mes todo incluido.

Llámenos sin compromiso

93 811 44 57



Sitges Park

Residència i Apartaments