

EL EDITORIAL A DEBATE

Las averías de Renfe

Durante este mes de agosto las averías de Renfe en el servicio de Cercanías y las correspondientes explicaciones por parte de la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, han dado para mucho. Y la polémica también interesa a los internautas de nuestra revista.

• **CLARA MARTÍNEZ:** Lo de Renfe es de juzgado de guardia y de denuncia pública. Renfe falla en toda Cataluña y también, claro, en el Vallès, donde nos joroba cada día. Peor imposible. ¿Quién tiene la culpa? Yo creo que no hay que ser muy inteligente para adivinarlo: tiene nombre de políticos ineptos con mando en la Generalitat... Y la paciencia ciudadana de los catalanes por mucho que nos pida la ministra de Fomento, tiene un límite.

• **JORDI MENESES:** Hace 4 años que yo cogía el tren habitualmente, no sucedía lo que está pasando. Es más en honor a la verdad, los trenes procedentes de Sant Celoni y los que partían de Granollers centro, iban puntuales. Por tanto quizá sí que haya que darle la culpa a las obras que se están realizando. Y bueno, claro, Renfe se ha quedado obsoleta, y que no vale que le cambien el color a los trenes, son los mismos. Quizá cuando por la línea de Granollers Centro no circulen Talgo, Mercancías, Catalunya Express, etc... podamos tener un servicio tan bueno como el que tienen en Terrassa y Sabadell con sus FFCC. Que por cierto tienen la gran fortuna de contar tanto con FFCC como con Renfe.

• **JL RODRÍGUEZ:** Sería una buena labor periodística averiguar qué porcentaje de clientes de RENFE afectados por los retrasos ejercen su derecho a canjear el billete. Por lo que he visto en las ventanillas de Granollers, tiene que ser absurdamente bajo, lo cual deja claro que el primer responsable de lo que está ocurriendo es el ciudadano, no nos enteramos de nada.

• **MARÍA PÉREZ:** A los políticos tendríamos que verlos como simples administradores, como a nuestros empleados, y dejarnos de ideologías. Quizá así el caso Renfe no habría sucedido.

Más en www.revistadelvalles.com
EDITORIAL/FORO

velles, Les Franqueses, La Garriga y Figaró. Por ello, es la principal prioridad que marca como objetivo el Pla d'Infraestructures. Al menos, su primera fase. Como se indica en el cuadro de propuestas, *"la vía única entre Montcada y Vic es la principal limitación en el aumento del número de servicios de la línea C3 de cercanías"*. Más claro, el agua. Por ello el equipo redactor del estudio (especialistas del Centre d'Innovació del Transport-CENIT de la Universitat Politècnica de Catalunya), aconseja que el inicio de esta primera fase empiece ya en 2008, apuntando que *"el primer tramo donde actuar sería la parte más próxima a la conurbación central de la línea. Es decir, entre Montcada y La Garriga"*.

Pero como indica el propio texto, este desdoblamiento supone *"una gran inversión que debería ir acompañada de un aumento del material destinado a la propia línea, así como por un aumento de la demanda"*. Para solucionar eso, los autores del estudio proponen que en esta primera fase del proyecto, *"el aumento de capacidad podría venir dado por un aumento progresivo en los tramos donde es posible efectuar el cruce de los convoyes"*, sin necesidad que este cruce se produzca, como ocurre en demasiados puntos de la vía, en las respectivas estaciones.

Así, se podría aumentar la frecuencia de la línea hasta los 15 minutos, que es el objetivo. Es decir: cuatro trenes por hora en ambas direcciones, tanto con destino Vic como con destino Barcelona i L'Hospitalet (trayecto que se verá ampliado gracias a otra de las propuestas del Pla de Mobilitat, que contempla alargar esta línea hasta Sant Boi i Castelldefels).

'BANALIZAR' GRANOLLERS-CENTRE

Esa es la otra gran propuesta incluida en este nuevo plan en materia de trenes: la de 'banalizar' la línea de cercanías C2 Barcelona-Sant Celoni-Mañanet/Massanes. Es decir, la que pasa por La Llagosta, Mollet/Sant Fost, Montmeló, Granollers Centre, Les Franqueses (Granollers Nord), Cardedeu, Llinars, Palautordera, Sant Celoni y Gualba. Y si ponemos 'banalizar' entre comillas no es porque se trate de restar importancia a esta línea precisamente, sino que en el argot ferroviario, banalizar una vía significa convertirla en vía de doble sentido. Es decir, en lugar de desdoblarse, permitir que por el mismo tramo pasen trenes en ambas direcciones. Como indican los autores del estudio: *"La banalización permite mejorar la capacidad de las líneas y, sobre todo, minimizar la repercusión de las incidencias"*. Pero eso requiere, claro está, una correspondiente en la señalización y la seguridad



El estudio afirma que la vía única de la línea a Vic es 'la principal limitación en el aumento del número de servicios'.

para que un error no pueda provocar un choque frontal.

De hecho, la primera propuesta del plan, más genérica y aplicable a todo el corredor ferroviario catalán, es la de cambiar y mejorar las señalizaciones para incrementar la capacidad. Dado que la construcción de nuevas infraestructuras es muy lenta y costosa, los expertos apuntan a ello como una solución de emergencia: *"Actualmente el túnel de Catalunya es un punto crítico para la*

red de cercanías de la Región Metropolitana", advierten. *"Su capacidad actual es insuficiente y la operación actual provoca problemas de fiabilidad y de capacidad de reacción ante incidencias en el servicio"*. Lo más irónico (o triste) del caso, es que si bien se ha aprobado inicialmente este mes de agosto, la redacción de este documento data mayormente de 2006, fecha en que se realizaron la mayor parte de los estudios que arrojan estos resultados. Por ello los au-

Dos de cada tres en transporte público

Es el objetivo final del nuevo Pla de Mobilitat: que al finalizar su implementación el año 2012, dos de cada tres personas de la región metropolitana de Barcelona realicen sus trayectos en transporte público. Un porcentaje que también incluye a los que se desplacen en vehículos no motorizados (sobre todo dentro de Barcelona ciudad). De los más de 3,3 millones de viajeros que se mueven cada día por el área metropolitana de Barcelona, 975.000 lo hacen en tren (el 29,3%) y poco más de un millón en bici o a pie (31,5%). Por lo que cerca del 40% van en coche privado. Mientras que la previsión es que en 2012 haya poco más de 3,6 millones de viajeros diarios, de los que el 30,5 irían en bici o a pie, y el 34,5% en transporte público, mientras se espera reducir el porcentaje de usuarios del coche privado al 35%. Un objetivo nada sencillo para la consecución del cual el plan contiene, a grandes rasgos, cinco grandes propuestas: la primera, aumentar la red ferroviaria en 283 km. y la viaria en 290 km., tal y como prevé el paralelo Pla d'Infraestructures, también a punto para su aprobación definitiva. Además de crear otros 150 km. de carril bici, incluyendo rutas interurbanas que conecten núcleos de población de máximo 8 km de distancia entre ellos. Segunda: Incrementar las líneas de autobús interurbanos hasta llegar a transportar 45 millones de pasajeros en 2012, incrementando la flota de buses en 320 unidades hasta ese año. Tercera: doblar los aparcamientos disuasorios y crear una red de aparcamientos de camiones fuera de los núcleos urbanos. Cuarta: planificar el territorio con criterios de movilidad sostenible, agrupando polígonos e impulsando planes de movilidad locales específicos (para 2012 se prevé que sean 60 las poblaciones que tengan su propio plan). Y quinta propuesta global, como se indica en el cuerpo del reportaje: reestructurar toda la red de cercanías y mejorar su frecuencia de paso, así como la de tranvías y metros.