

15 JUL. 2016



CP  
22 JULIOL 2016  
7.5



## MOCIÓ DE DECLARACIÓ POLÍTICA SOBRE EL SERVEI DE RODALIES DE CATALUNYA

El passat 7 de juliol més de 200 usuaris de la línia R16 entre Barcelona i Ulldecona, a l'alçada de Vandellòs, van haver d'ésser evacuats, tot caminant centenars de metres a través de les vies del tren, fins arribar a la platja de l'Almadrava. L'afectació es va deure a una averia en el subministrament elèctric derivada d'una incidència en la catenària. Malgrat el Servei d'Emergències de Catalunya va activar el Ferrocarril en fase de prealerta i els bombers van intervenir per ajudar a socórrer els viatgers, es van produir situacions d'atacs d'ansietat i deshidratació entre alguns passatgers, a banda de situacions de risc. El conjunt d'afectats pot comptar-se en milers de persones, atès que la circulació de trens de la línia R16 i de Llarga Distància es va veure interrompuda durant més de dues hores entre l'Hospitalet de l'Infant i l'Ametlla de Mar, en ambdós sentits de la marxa.

El 15 de desembre passat, l'enèsim robatori de cable a les instal·lacions d'Adif va tornar a provocar caos en el servei de Rodalies de Renfe, que va afectar 60.000 persones, que van veure com quedava inutilitzada la R8 i patiren retards les R2 Nord i la R11. En total, 200 trens es van veure afectats, una de cada cinc freqüències diàries a Catalunya.

El 9 de febrer, un incendi al subsòl de Barcelona va tornar a desencadenar el caos. El fum als túnels va provocar el pànic i va interrompre la circulació del nucli ferroviari de la capital catalana. Unes 100.000 persones es van veure afectades.

Una altra problemàtica són els constants retards del sistema de Rodalies. Així, mentre que a Ferrocarrils de la Generalitat o al Metro de Barcelona la puntualitat assoleix un valor del 99%, a Renfe Rodalies només arriba al 94%, i encara sense tenir en compte com a retards els inferiors als 15 minuts. A més hi ha també altres problemes afegits com són, en alguns casos, la dificultat d'accessibilitat als mateixos de les persones amb problemes de mobilitat o amb cotxes de nens.

L'1 de gener de 2010, el ministeri de Foment va traspasar a la Generalitat els serveis de Rodalies, tal com s'establia a l'Estatut, encara que amb dos anys de retard. El Govern de Catalunya va assumir la gestió dels trens (horaris, freqüència de pas, tarifes i informació als usuaris) i del personal. La titularitat de la infraestructura, però, va seguir en mans d'Adif, l'empresa pública que depèn de Foment i que té com a objectiu la construcció de línies de ferrocarril i la gestió de la seva explotació. El ministeri es reservava la responsabilitat sobre vies, estacions i andanes. A més, Renfe es va mantenir com l'empresa que operava el servei.

L'any 2010 el govern de l'Estat va aprovar un Pla de Rodalies que preveia una inversió en millores de 4.000 milions d'euros, però no se n'ha invertit encara ni un 10%. El 2013, any, després de quatre

accidents importants de trens en menys de tres anys, l'Estat es va comprometre a invertir 306 milions abans del 2016 per fer microcirurgia a la xarxa de Rodalies, sobretot en els aspectes de seguretat. Un any després el ministeri només s'han executat el 2 % dels 306 milions que es van acordar el 2013 per a actuacions prioritàries i que s'haurien d'haver materialitzat el 2015, el compromís s'ha dilatat fins al 2018, i els 152 milions previstos per invertir el 2015 es van convertir en 30 en el redactat dels pressupostos de l'Estat. En aquest sentit, per exemple, cal destacar que la major part dels 395 furts de cable de coure que han patit les línies de rodalies els darrers anys han estat facilitats per la mala execució de la seva col·locació, en cables estesos per la superfície del balast, a la vista dels malfactors, o en arquetes i cunetons sense tapes, o amb tapes d'obertura fàcil. En definitiva, no s'han fet obres de protecció del cablejat que garanteixin una mínima protecció contra el furt.

El problema real, però, és que Renfe només és responsable del 30% de les incidències de Rodalies, i la resta són culpa de la infraestructura, és a dir, d'Adif, però tal com es va fer el traspàs de la gestió, el Govern de Catalunya només té potestat per sancionar Renfe, però no Adif.

En tot cas, les estadístiques comparatives entre Renfe Rodalies, els Ferrocarrils de la Generalitat i el Metro de Barcelona demostren que quan la gestió de vies, estacions, andanes, trens i servei estan unificades, i en mans d'una unitat de gestió pròxima al ciutadà que serveixen, el servei públic al ciutadà és més eficient. Urgeix, per tant, l'assumpció plena de tot el servei de Rodalies de Catalunya per una única autoritat catalana, que assumeixi la titularitat de les infraestructures ferroviàries i de la unitat de gestió que, dins de l'empresa pública Renfe, s'ocupa de gestionar el servei de rodalies, així com els recursos i finançament que faci possible la prestació d'un servei de qualitat.

Per aquest motiu presentem la següent Declaració política

L'Ajuntament de Tarragona acorda:

1. Instar el govern de l'Estat a fer efectiu el traspàs del servei de rodalies i regional al govern de Catalunya, incloent-hi les vies, estacions, infraestructures, material mòbil, unitat empresarial de gestió i el finançament suficient per poder prestar un servei de qualitat, i l'aportació econòmica per a realitzar totes les inversions necessàries que a data d'avui no s'han realitzat per part d'Adif.
2. Demanar al govern de la Generalitat que assumeixi plenament aquest servei i, un cop obtingut, realitzi un pla de contingència que solventi les mancances de la infraestructura de Rodalies i un pla de gestió que elevi l'estàndar de prestació del servei de Rodalies als que actualment ofereixen el Metro o els FGC.
3. Comunicar aquest acord a tots els grups polítics del Parlament de Catalunya i del Congrés dels Diputats, al Departament de Territori i Sostenibilitat, al Ministeri de Foment i a la ciutadania, en aquest darrer cas a través dels mitjans de comunicació municipals.

15 de juliol de 2016

Pau Ricomà i Vallhonrat

Grup municipal d'ERC-MES-MDC



Po