



comissió
d'urbanisme
i mobilitat

LLUÍS UBALDE CLAVER Membre de la Comissió d'Urbanisme i Mobilitat

Necessitat d'una planificació ferroviària integral a Catalunya

La planificació de les infraestructures del transport necessita, amb caràcter previ, la planificació dels serveis als quals donen suport, tot considerant els seus condicionants d'exploatació i manteniment.

Aquest principi esdevé fonamental en el context actual d'austeritat pressupostària en matèria d'obra civil, en què es fa extraordinàriament important obtenir el màxim profit del bon ús de les infraestructures existents.

En aquest escenari, la planificació de la xarxa ferroviària catalana requereix una estratègia integral per tal de definir un model d'exploatació global. Aquest model

No es pot subestimar el valor potencial de noves infraestructures, que poden millorar la xarxa de rodalies (estació de la Sagrera, desdoblament de la línia de Vic o perllongament de la línia Llobregat-Anoia de FGC fins al centre de Barcelona), refermar el posicionament internacional de Barcelona (nova connexió ferroviària amb l'aeroport del Prat) o potenciar les activitats logístiques intermodals (creant nodes rellevants

comporten, i amb una voluntat integradora de llur explotació. El seu disseny, en equilibri entre la millor funcionalitat i un pressupost assumible, no pot ser limitant per al creixement econòmic dels centres d'activitat que atenen; ben al contrari, cal que sigui adequat en relació amb previsions raonables de demandes futures mantenint una visió global de la funció del transport, i no únicament una visió sectorial.

Cal adequar-se a previsions raonables de demandes futures mantenint una visió global de la funció del transport, i no únicament una visió sectorial

ha de ser comú per a les diferents administracions públiques que condicionen la xarxa ferroviària. Cal destacar en aquest sentit que mentre que la Generalitat de Catalunya és responsable de la planificació dels serveis ferroviaris de rodalies i dels serveis regionals, el gestor de la infraestructura i l'operador depenen del Ministeri de Foment a través d'ADIF i RENFE respectivament.

INTEROPERABILITAT

La gestió de la infraestructura ha de fer front a la coexistència de diferents operadors públics i privats, amb serveis tant nacionals com internacionals. Per això, cal garantir la interoperabilitat entre xarxes de diferents països, aspecte accentuat a Catalunya per la seva situació geogràfica. Hom ha de tenir present que actualment s'estan possibilitant oportunitats de gran abast com són la connexió de la xarxa ferroviària internacional amb el port de Barcelona o la construcció del Corredor Mediterrani.

d'“autopistes” ferroviàries). Aquestes infraestructures, recollides en planificacions anteriors (PITC el 2006, Pla de Rodalies de Barcelona el 2009, Pla Director d'Infraestructures 2011-2020 de l'ATM, etc.), han de ser analitzades amb una projecció a futur de llarg termini, donat el caràcter irreversible de les obres que

INTERÈS GENERAL

També la inversió privada pot oferir oportunitats que propiciïn la construcció de noves infraestructures. La planificació ha d'identificar aquestes possibilitats tot impulsant les que ofereixen un interès general major.

En conclusió, es fa necessari planificar el transport ferroviari a Catalunya amb una visió integral de les infraestructures de la xarxa i llur explotació, considerant les oportunitats disponibles d'inversió, i treballant des del coneixement del territori.

