



Els projectes anunciats per l'Estat a la xarxa ferroviària de Catalunya només seran viables amb gestió directa sobre el terreny

- L'execució en temps i forma del protocol subscrit el 7 d'octubre pels nous accessos terrestres al Port de Barcelona necessita una Oficina Tècnica dedicada.
- La licitació de les vies del nou accés ferroviari fins a la T1 de l'Aeroport estant pendent de definició el seu model d'exploració és un risc innecessari.
- En matèria de transport de viatgers, l'aposta per un nou model de gestió integral de Rodalies i Regionals de Catalunya per part de la Generalitat, que ja compta amb FGC com a mitjà propi, permetria desenvolupar nous serveis, inclosa l'alta velocitat regional, així com la potenciació de la indústria ferroviària local.

Barcelona, 30 d'octubre de 2020.- La Cambra de Barcelona emplaça al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana a crear en el termini més curt possible una **Oficina Tècnica que assumeixi la definició de les actuacions, la programació detallada dels treballs i la direcció de les obres dels nous accessos al Port de Barcelona**, així com també del node logístic al qual hi dona cobertura, entre d'altres.

La Cambra valora aquesta Oficina Tècnica com una **eina imprescindible per a desencallar la construcció dels nous accessos al Port de Barcelona després de més d'una dècada perduda**, i considera que hauria de comptar amb una dotació específica de recursos econòmics i d'equips professionals.

L'Oficina Tècnica proposada, dedicada exclusivament a desenvolupar els accessos terrestres del Port de Barcelona, hauria de ser el **referent tècnic i de gestió** de tots els projectes i les obres vinculades al protocol de col·laboració signat el passat 7 d'octubre pel Ministeri de Transports, ADIF, Puertos del Estado, el Departament de Territori i Sostenibilitat, FGC i la pròpia Autoritat Portuària de Barcelona.

La Cambra considera que **la Comissió de Seguiment prevista per l'esmentat protocol és un instrument de governança ineficaç per a l'assoliment dels seus objectius**, per molt que es recolzi en un grup de treball tècnic que prengui coneixement mensualment de l'estat de situació dels treballs en curs. **Cal un equip dedicat amb una dotació pressupostària concreta.**

Sense gestió directa sobre el terreny, l'aplicació de fons europeus corre perill

La pertinència de l'Oficina Tècnica queda plenament justificada pels precedents: **el projecte dels accessos ferroviaris del Port de Barcelona ja va ser seleccionat l'any 2015 per a rebre finançament europeu i, fruit de les mancances de gestió, s'ha hagut de renunciar a més del 85% de la subvenció aprovada.** A més, la part justificada correspon íntegrament a treballs duts a terme pel Port de Barcelona, sense que ADIF hagi estat capaç de justificar cap import.



L'economia catalana no es pot permetre que aquesta situació es torni a repetir ara amb els accessos terrestres, ni tampoc amb les millores i els apartadors per a trens de 750 m al corredor ferroviari Saragossa – Reus. Aquest augment de longitud ha de donar continuïtat natural a l'augment de longitud màxima bàsica també a 750 m al tram Barcelona – Reus que es materialitzarà quan finalitzin les obres actualment en marxa del Corredor Mediterrani.

Nou accés ferroviari a la T1: es liciten les vies sense saber quins trens hi circularan?

Un altre mal exemple de gestió és la licitació autoritzada ahir pel Ministeri de Transports de la fase 2 de les obres del nou accés ferroviari a la T1 de l'Aeroport de Barcelona.

Després de la fase 1 de construcció del nou túnel, ara s'afronta l'execució del muntatge de via, el sistema d'electrificació, les instal·lacions de seguretat i comunicacions, a més de treballs d'arquitectura a les estacions de la T1 i la T2.

La Cambra entén que **la licitació d'aquestes actuacions estant pendent de definició el seu model d'explotació és un risc innecessari, que pot comprometre el seu termini efectiu de posada en servei en perjudici dels usuaris.**

Per molt que el Ministeri ho anunciï com una extensió natural del servei de les línies R2 i R4 de Rodalies que actualment presta Renfe, la realitat és que la Generalitat és la titular del servei que es prestarà sobre les vies que ara construirà l'ADIF i **no s'està afrontant el debat previ de quin ha de ser el model d'explotació d'aquest nou ramal.**

Si pot ser una llançadora o si hauria de ser la capçalera d'una línia de rodalies normal. Perquè la resposta condiona qui en podria ser l'operador. I aquesta no és una qüestió que es pugui improvisar i que consumirà temps.

L'oportunitat d'un nou model de gestió integral de Rodalies i Regionals de Catalunya

Una vegada més, en matèria de transport de viatgers es posa de manifest que l'aposta per un nou model de gestió integral de Rodalies i Regionals de Catalunya per part de la Generalitat, que ja compta amb FGC com a mitjà propi, permetria desenvolupar nous serveis, inclosa l'alta velocitat regional, així com la potenciació de la indústria local de la mobilitat sostenible vinculada a l'explotació ferroviària.

Aquest nou model ferroviari **hauria d'estar sota la gestió d'un operador amb un contracte de serveis directament establert amb la Generalitat de Catalunya** i dotat dels recursos humans, materials i econòmics necessaris, **com ja és el cas de FGC**. Al mateix temps, també es podria generar al seu entorn una indústria principal i auxiliar sòlida, dedicada a la construcció, reparació i modernització de trens.