

## Rodalies de Catalunya: **un nou servei públic**

*Marc García, director tècnic de l'ATM i coordinador tècnic de Rodalies de Catalunya*

Quin és l'escenari administratiu i organitzatiu de Rodalies de Catalunya després del traspàs de la competència del servei a la Generalitat?

Rodalies de Catalunya és el nom oficial que rep la nova organització funcional del servei de rodalia de Barcelona en ample ibèric. L'empresa pública Renfe Operadora presta ara aquest servei, sobre una infraestructura de titularitat estatal, per compte de la Generalitat de Catalunya, que és el titular del servei. Aquesta competència estatutària s'ha convertit en competència executiva des del 31 de desembre del 2009, pel Decret de traspàs que atribueix al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) unes funcions i serveis que fins ara havia desenvolupat el Ministeri de Foment. D'altra banda, l'Acord de finançament dels serveis conté un seguit de compromisos de l'Administració estatal com a agent finançador.

La prestació del servei de rodalia té un vessant de direcció que li correspon, doncs, al DPTOP, i que s'exerceix mitjançant dues vies:

- la Direcció General del Transport Terrestre, com a unitat receptora de totes les competències de caire administratiu i jurídic, que abans residien al Ministeri de Foment; i
- la direcció tècnica de l'ATM, a la qual el DPTOP ha encarregat la coordinació tècnica del servei i el seu seguiment.

Aquesta coordinació tècnica aportarà a Rodalies de Catalunya la perspectiva global del sistema de transport públic de Barcelona que té l'ATM, a part de l'aprofitament dels recursos de personal de la mateixa direcció tècnica del consorci.

### Com canviaran les Rodalies a partir d'ara?

El conseller Joaquim Nadal va establir unes pautes clares per al canvi: gradualitat i contundència.

Gradualitat en certs aspectes del sistema, del qual la Generalitat és l'Administració titular tutelar del servei però no pas de la infraestructura per la qual discorre, caldran mecanismes de col·laboració amb el Ministeri de Foment i Adif per assolir millores en la infraestructura, per dur a terme obres que són lentes i llargues. Seria, doncs, una frivolitat aspirar a canvis immediats.

Tot i això, en l'arquitectura de traspassos de serveis hi ha un conveni amb Adif per a la utilització de la capacitat de la infraestructura de la xarxa estatal per al servei de rodalia. Durant la negociació d'aquest Conveni es van introduir compromisos de qualitat, i per això no és només un conveni de col·laboració entre Adif i la Generalitat, sinó que també l'ha signat el Ministeri de Foment com a Administració pública titular de la infraestructura. Adif està mostrant predisposició per, no només oferir capacitat ferroviària, sinó per establir millores de procediments i accions per enrobustir la infraestructura ferroviària.

Per exemple, a una incidència de fa pocs dies en el servei, no estava clar si l'origen era un problema de senyalització o d'infraestructura. Els equips de manteniment d'aquests serveis són diferents, però Adif està estudiant la possibilitat d'equips mixtos, que resolguin aquesta mena d'incidències en menys temps de l'habitual.

Renfe i Adif es mostren proactius i col·laboradors, i amb voluntat per acomplir el compromís de contundència en les accions correctores.

### De qui són els trens?

Els trens són de Renfe Operadora 197, composicions d'entre 3 i 5 cotxes cadascun. També són de Renfe Operadora els 900 treballadors/ores de Rodalies de Catalunya. La Generalitat pot decidir que Renfe continuï sent el seu operador de rodalia a partir del 2011 amb un contracte programa a cinc anys. Si altrament decideix fer una gestió directa dels serveis, o mitjançant un concurs, l'acord de traspàs estableix que l'actual situació es prorrogaria un any més, i que al final del 2011 es faria una valoració d'aquests actius, que caldria traspassar a l'Administració de la Generalitat.

De moment, hi ha bona sintonia amb Renfe Operadora, ja que des del seu punt de vista, i així ho expressen, la Generalitat de Catalunya és el seu client institucional i hi ha de prestar un bon servei. Un missatge que, com a tal, ha anat percolant a la mentalitat de tota la plantilla de la companyia.

### Què farem de nou davant el frau per no validacions de bitllets?

Rodalies té 108 estacions, d'entre les quals algunes de les més perifèriques encara resten obertes. Al nucli de Barcelona, gairebé totes estan tancades. Algunes, com l'estació de Passeig de Gràcia, per exemple, atès que dona servei tant a Rodalies, com a la mitjana i llarga distància, fan difícil el seu tancament tarifari immediat. Hi ha un Pla de remodelació d'estacions per assolir el tancament tarifari de totes les estacions en un termini de pocs anys. Quan això s'assoleixi es podrà reduir a mínims, com passa a FGC, el grau de frau per no validació.

### A qui revertiran els possibles guanys, no només per la reducció del frau, sinó per la millora de la gestió?

Hi ha una estimació feta dels guanys per aquesta reducció del frau, i revertirà directament en la reducció de la subvenció que cal pagar pel servei de rodalia. Així doncs, finalment beneficiaran les finances de la Generalitat.

### Continuarà Adif invertint en la infraestructura, si no rep res a canvi?

Sí, ja que el Pla d'infraestructures ferroviàries de Catalunya 2008-2015 estableix un compromís del Ministeri de Foment d'invertir 4.000 milions d'euros. I ja s'hi ha posat fil a l'agulla. Hi ha diverses fases d'aquest Pla en marxa. Per exemple, la meitat de les estacions de rodalia estan en obres de remodelació.

### Hi ha perspectives de soterrar la via del Maresme?

Aquesta actuació està dibuixada al Pla territorial de l'RMB i és un projecte a llarg termini, tant per l'abast, com pel cost. Aquesta proposta, alternativa al tren i a la N-II per la costa, ha de tenir en compte que la comunicació d'aquests municipis ha de fer-se amb una bona velocitat comercial (50-60 km/h). D'altra banda, tot i aquest desviament del trànsit, en la superfície del front marítim restarà encara una demanda de transport públic que superarà la capacitat d'un sistema d'autobusos convencional. Al Baix Maresme, l'alliberament de la franja costanera hauria de ser compatible amb

l'establiment d'un servei tramviari compatible amb el passeig cívic en què es vol transformar l'actual N-II.

Ja han pogut percebre les persones usuàries algun canvi pel fet de tenir el servi de rodalies traspasat a la Generalitat?

Ho mesurarem ben aviat. Renfe està començant la primera onada de l'enquesta per al càlcul de l'índex de satisfacció dels clients (ISC). L'ISC és un test estàndard dels serveis dels operadors de transport públic. Ja fa dos anys que a l'ATM hi ha un grup d'anàlisi dels ISC dels diferents operadors, d'on s'extreuen lliçons creuades i tots poden aprendre de tots.

Millorarà la freqüència de pas dels trens, o la percepció que d'aquesta freqüència tingui la persona usuària?

Cada mode de transport públic té un rang idoni de capacitat i de freqüència. Construir una línia ferroviària per posar tres trens al dia no té sentit.

A l'altre extrem, si a una línia ferroviària es posen serveis cada 2 o 3 minuts, el manteniment de serveis ràpids de tipus semidirecte es fa inviable. Per tant, la decisió d'augmentar freqüència ha de ser molt meditada.

En l'àmbit de les capacitats mitjana, hi ha un conjunt de modes que han de trobar el seu lloc, autobús i tramvia i entre aquests un conjunt de submodes que s'aniran obrint pas. S'està plantejant la possibilitat que el mode tramviari i els autobusos comparteixen un règim d'explotació comuna. Ara bé, els autobusos no poden ser de qualsevol tipus. El temps de parada d'un tramvia és de 20 segons, els autobusos convencionals s'aturen més temps. Els autobusos que aspirin a compartir plataforma amb el tramvia haurien de ser molt més permeables que els convencionals i amb portes a ambdós costats.

Autobusos electrificats, troleibusos? Com captaran energia?

El troleibús és un autobús elèctric que fa temps que està inventat. El problema, comú a la catenària del tramvia i la del troleibús, és que té un impacte visual. Aquest fet, juntament amb d'altres condicionants, han donat lloc a diferents solucions tecnològiques de captació contínua o discontinua de corrent que no depenen de la captació mitjançant una catenària aèria.

La captació contínua exigeix soterrar els alimentadors a terra, i fer el subministrament per contacte físic o per inducció electromagnètica.

La captació discontinua opta per acumuladors de càrrega ràpida que carreguen a punts, com ara una parada prou energia per arribar a l'altra parada. Aquests sistemes també compten amb una bateria per prevenir situacions d'alimentació degradada.

Hi ha algun exemple en funcionament?

A Niça hi ha dos trams de "tramvia a piles" (amb bateries), cadascun de 450 m de llargada.

A Lisboa ja funciona un tramvia de càrrega ràpida amb ultracondensadors i bateria.

L'Ajuntament de Sevilla ha prescrit el canvi de sistema d'alimentació del tramvia, per eliminar la catenària a 600 m de traçat, per no haver de desmuntar la catenària cada Setmana Santa pel pas de la processó com es venia fent fins ara. L'empresa que subministra el material mòbil ha desenvolupat un projecte d'I+D que està en fase de proves a la petita xarxa tramviària de Vélez-Màlaga.

A tres anys vista, el tramvia de Saragossa tindrà un tram de gairebé 2 km sense catenària aèria.

En autobusos, TMB ha desenvolupat un interessant projecte, en el qual ha decidit transformar quaranta autobusos diesel en híbrids.

### L'L9 té sistemes informatius innovadors, se n'aprofitarà algun per a Rodalies?

Una de les petites revolucions en Rodalies és el Centre de Gestió de Rodalies, que tot just s'ha inaugurat aquest més de març. Està a l'estació de Metro Clot i serà el centre de control de l'operatiu ferroviari i de generació d'informació en línia. Un mes després de l'entrada en servei d'aquest centre de gestió, a 70 estacions de Rodalies estarà en servei un sistema de megafonia automàtica i panells amb informació a les persones usuàries equiparables als suports d'informació de les línies de metro avançada.

### El tòpic dels horaris de Renfe: Renfe arriba quan vol?

Realment és un tòpic. Si analitzem els índexs de puntualitat, al febrer de 2010 ha estat d'un 94%, xifra que no tradueix la idea –falsa- que Renfe arriba quan vol. Es notará encara una millora. L'equip de Rodalies de Catalunya està per la labor.

### És utòpic pensar a assolir uns índexs de qualitat, de puntualitat i d'innovació a Renfe, com els que reiteradament aconsegueix FGC?

El nexce entre Rodalies i FGC és present a molts àmbits tècnics, i també a l'òrgan de govern de Rodalies de Catalunya. Un dels quatre representants nomenats per la Generalitat com a membres d'aquest òrgan és precisament el president/a d'FGC.

D'FGC prenem com a model la seva qualitat de servei, però també la manera com aprofita les seves infraestructures. Els túnels passants de la xarxa ferroviària estatal treballen gairebé al límit de la seva capacitat amb 24 trens/h en cada sentit. Però pel túnel de Provença d'FGC passen 32 trens/h. És cert que els trens d'FGC són tots de característiques similars, situació ben diferents dels trens que passen pels dos túnels d'ample ibèric, però també és cert que hi ha mesures a l'abast per ampliar la capacitat pràctica d'aquestes infraestructures.