

Calvet anuncia la integració dels FGC en la trama urbana de Manresa per a abans de 2030

El president d'FGC, Ricard Font, ha explicat que l'empresa pública ja treballa en els projectes encarregats pel Govern, amb l'ambició d'exportar i ampliar a diferents àmbits el seu model de gestió d'èxit



Damià Calvet durant la presentació de l'Agenda 2030 de FGC | Generalitat

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet, i el president de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Ricard Font, han presentat avui l'Agenda 10/30 de l'empresa pública ferroviària, que estableix els àmbits d'actuació sobre els quals s'articularà la transformació de la companyia fins a l'any 2030. L'agenda preveu la integració urbana dels FGC a Manresa, un projecte que ha d'estar plantejat abans de 2020 per saber com i quan es portarà a terme.

Calvet ha destacat que amb el "full de ruta que avui presentem volem donar respostes als reptes que tenim com a país i que giren al voltant de quatre eixos: la sostenibilitat, la globalització, la tecnologia i les persones". En aquest sentit, ha posat de relleu les "xifres de rècord" que ha presentat FGC aquest any 2018: "L'índex de satisfacció se situa en els 76,9 punts a les línies metropolitanes i en els 81,2 punts a la línia Lleida-La Pobla; s'ha assolit la xifra de 88 milions de viatgers i la puntualitat ha estat del 99%, la més alta de la història".

En la línia de "seguir creixent", el titular de Territori i Sostenibilitat ha anunciat que l'any 2020 "hem de tenir enllestit l'estudi informatiu d'un nou túnel entre el Vallès i Barcelona per millorar

les connexions i reduir el temps de viatge".

"Hem de fer que FGC sigui més competitiu que el cotxe privat, el que ens permetrà reduir el trànsit a la C-58, amb la millora ambiental que això suposarà", ha exposat. "Hem fet els perllongaments de Terrassa i Sabadell, amb increments del nombre d'usuaris del 60%, tenim encarregats els 15 nous trens però la infraestructura ja no té més capacitat, per això hem de plantejar aquest segon túnel, que serà la gran infraestructura metropolitana dels pròxims anys i que reforçarà l'enllaç dels àmbits de Terrassa, Sant Cugat del Vallès i Sabadell amb Barcelona", ha manifestat.

Un segon projecte serà la millora a les línies del Bages i l'Anoia, "amb la integració urbana dels FGC a Igualada i a Manresa. Hem de superar les actuals mancances i abans del 2020 hem de tenir clar com i quan ho farem", ha dit. També en aquest horitzó temporal, Calvet ha explicat el projecte de "connexió del carrilet amb el metro del Vallès. Al 2020 hem de poder licitar la connexió de la línia Llobregat-Anoia amb el metro del Vallès i pensar en el valor afegit que suposaria disposar d'intercanviadors a Plaça d'Espanya i Plaça de Francesc Macià amb els busos que entren per la B-23 i per la Gran Via".

Més a llarg termini, Calvet ha fet l'encàrrec a FGC "que es prepari per a assumir, si arribés el moment, el servei de Rodalies i Regionals del país". El conseller ha insistit que sobre una mala infraestructura "és impossible donar un bon servei" i, per això, "hem plantejat al Govern de l'Estat les condicions amb les quals ens podem seguir considerant competents en aquest servei: necessitem una relació bilateral i que el pla d'infraestructures que es pacti vagi de la mà dels plans que ja tenim a Catalunya".

El conseller també ha fet l'encàrrec a la companyia ferroviària perquè plantegi "com li hem de donar ús, de manera col·laborativa amb el territori, a la línia de la costa", que quedarà sense servei quan entri en funcionament la doble via entre Vandellòs i Tarragona. "Amb el tren-tram volem plantejar un veritable servei ferroviari al Camp de Tarragona", ha recalcat. El tercer encàrrec de futur és "el servei llançadora a l'aeroport". Per a Calvet, "sobre aquesta infraestructura hem de pensar com operar-la de la millor manera possible".

En aquest sentit, el president d'FGC ha assegurat que FGC està a punt per entomar els projectes de futur que li encarregui el Govern: "Volem ser tractors amb les infraestructures, el model de gestió i amb el territori perquè estem compromesos amb el futur". Referent al servei de llançadora a l'aeroport, ha afirmat: "Ja estem estudiant el disseny d'un servei ferroviari de qualitat que connecti l'aeroport del Prat i Barcelona amb quatre trens per hora, un cada 15 minuts. Volem oferir un servei ràpid, fiable i efectiu". A la vegada, ha explicat que FGC explorarà també un sistema de connexió ferroviària aeroportuària, amb el mateix model, entre els principals aeroports de Catalunya: Girona, Reus i Barcelona.

Pel que fa al tren-tram de Tarragona, Font ha assegurat que "FGC hi té una oportunitat, d'acord amb l'ambició de Ferrocarrils de fer un servei de qualitat a una part del territori, Tarragona, on encara no hi som". Font ha explicat que és una feina que caldrà fer-la amb el consens dels municipis de Cambrils, Salou, Vila-seca, Reus i Tarragona i dels diferents agents implicats per aconseguir "la integració urbana i la millora dels serveis en l'àmbit de gestió de rodalies al Camp de Tarragona". El president d'FGC ha explicat que els models d'explotació que se seguiran, tots de gran èxit, integren diferents serveis i diferents amples.

Referent a la línia Barcelona-Vallès, Font ha afirmat que "amb la incorporació dels 15 nous trens arribarem al límit de la capacitat. Hem de reduir el temps: doblar el túnel i buscar una solució que ens permeti reduir 15 minuts entre Barcelona i el Vallès". Font també ha volgut destacar les millores previstes a la línia Llobregat-Anoia per assolir un triple objectiu: "Suprimir els passos a nivell, integrar urbanísticament les capitals dels ramals i reduir els temps de viatge". En aquest sentit ha volgut destacar que "hem de construir les Rodalies del Bages i de l'Anoia i millorar els temps de viatge, també aprofitant el perllongament de l'L8, que unirà el Bages i l'Anoia amb el Vallès." Per fer això caldrà crear grups de treball perquè els ramals es puguin integrar al metro de

Barcelona i vetllar per assoliments com fer nous aparcaments en tota la línia. D'altra banda, i referent al perllongament de l'L8, ha explicat que "tenim el repte de doblar la demanda actual fins arribar als 40 milions de passatgers".

Sobre la línia de Lleida-la Pobla, Font ha explicat que ja s'està construint la tercera unitat que permetrà donar més capacitat, i es treballa per incorporar noves estacions i millorar la integració urbana de la línia.

Ricard Font ha destacat aspectes com la recerca i la innovació i el paper d'FGC coma a "Real Lab", amb la creació d'una Oficina d'Innovació aplicada al transport on actuar com a banc de proves de transport al món, incorporant start-ups, universitats i escoles de negocis.

Creixement de l'empresa lligat als ODS

L'Agenda Estratègica 10/30 d'FGC és un document que prepara l'empresa per al futur, fixa les possibilitats de creixement de la companyia i estableix un full de ruta per a cadascun dels seus àmbits d'actuació. En total, s'han definit 10 àmbits amb una estratègia de canvis que, sumats i coordinats, han de culminar amb la transformació d'una FGC adaptada a les necessitats de la Catalunya del 2030.

L'agenda incorpora com a propis, tal com ha fet el Govern, els 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) establerts per l'Organització de les Nacions Unides el setembre de 2015. D'altra banda, la 10/30 coincideix amb el marc temporal d'aquests objectius fixats de cara al 2030.

En la definició d'aquesta agenda no només s'ha realitzat una anàlisi de l'entorn proper d'FGC sinó que s'han analitzat referents d'arreu del món en els diferents àmbits per identificar i transposar les bones pràctiques i adoptar, així, models d'èxit tant a nivell de la gestió com del servei.