

Corredor Mediterrani per més enllà del 2025

written by Llorenç Prats | 13 de novembre de 2020

Rodalies continua amb un servei deficient. Els retards s'acumulen de manera permanent, dia sí dia també. La línia de Vic i la de Manresa són les més castigades. Però la seva gestió acumula un deute en pèrdues també en creixement. Durant els primers nous mesos d'aquest any, les infraestructures on opera RENFE, que són d'ADIF, només a Catalunya s'estima en més de 100 milions d'euros aproximadament, tot doblant les pèrdues acumulades pel mateix període de l'any passat.

ADIF cobra dels operadors ferroviaris, principalment RENFE, en funció de la utilització que fa de la xarxa ferroviària. El doble nus ferroviari Maçanet Creixell malgrat el seu ús intensiu no ha generat els volums suficients per aturar la pèrdua d'usuaris, principalment per raons derivades de la pandèmia en curs.

Des dels propietaris de les instal·lacions es diu que ells mantenen tota l'operativa funcionant, com si haguessin d'atendre tota la capacitat de demanda, i en canvi, no poden tenir ingressos perquè els canons ferroviaris van a la baixa. Per això, una vegada més, el govern espanyol haurà de sufragar, per la via dels pressupostos generals, aquest sistema de gestió.

La manca de coordinació entre els diferents operadors, principalment RENFE, i els titulars de les vies, augmenta any a any la factura a pagar per part de tots els ciutadans.

L'estrella de la corona se l'emporta tot el sistema d'alta velocitat centralitzat espanyol el qual necessita un rescat continu amb càrrec als pressupostos generals de l'estat. Cal tenir present, en aquest sentit que les pèrdues de passatge tenen un impacte, en el recorregut entre la capital catalana i

l'espanyola, de prop del 40%, segons fonts d'ADIF. Així, aquesta gran empresa pública espanyola registre importants pèrdues que igualment s'han de cobrir en dotacions dels pressupostos generals de l'estat.

Els tancaments perimetrals, sobretot els de caràcter municipal de cap de setmana, fan que les operadores redueixin serveis, tot entrant en l'espiral de pèrdua de clients que un deficient servei públic provoca, tot abocant usuaris al vehicle privat o d'altres formes de mobilitat. Tanmateix això es fa sense poder retallar les prestacions de seguretat i funcionalitat de la infraestructura, la qual cada dia és més cara de mantenir i d'amortitzar.

I aquests grans imports financers, endarrereixen, ja se sap que per més enllà del 2025, una infraestructura bàsica i de manteniment fiable i continu, com el Corredor Mediterrani, si més no per a les mercaderies, les qual no pateixen, per ara, restriccions sanitàries de cap tipus.