

Per un model ferroviari català que aposti per l'accessibilitat i la democratització de la mobilitat

Quan parlem de sistema ferroviari, hem de reconèixer que fa anys que el nostre país arrossega un problema estructural: Catalunya no té un model propi a partir del qual planificar i construir les infraestructures que necessita la ciutadania de tot el territori per millorar la seva mobilitat diària. De fet, podem dir que la mobilitat actual del nostre país està pensada pels viatges entre les llars de les persones treballadores i el centre econòmic. És a dir, i a grans trets: prioritza la mobilitat entre qualsevol punt de Catalunya i Barcelona, amb especial èmfasi en la facilitat de mobilitat de les primeres corones de l'àrea metropolitana de Barcelona cap al centre de la ciutat.

Aquesta lògica ha provocat diverses problemàtiques que afecten actualment l'estat de la xarxa ferroviària, impeding-ne el correcte funcionament. Per exemple, podem identificar-ne l'oblit de la millora de les infraestructures, incloent-hi no només les vies i catenàries, sinó també els trens, o la concepció de grans projectes que semblen promeses per solucionar-ho tot (com l'Orbital, l'Alta Velocitat, el corredor mediterrani o l'Eix Transversal Ferroviari). Si bé cal reconèixer que podrien ser projectes necessaris, hem d'entendre que la necessitat de mobilitat real dels catalans i les catalanes són immediates i no poden esperar. L'ús partidista de les infraestructures que milloren la mobilitat per garantir victòries electorals ha estat el que ens ha portat fins aquí.

Per això, la Generalitat de Catalunya ha de liderar un procés de repensament i reestructuració del model ferroviari que necessita el nostre país, lluny de proclames partidistes i decisions preses segons el rèdit electoral i que camini cap a dues direccions: primer buscar les mesures ideals que es podrien dur a terme en un curt plaç que millorin el servei amb la infraestructura actual (R-80 o més freqüències en regionals). El debat ha d'estar guiat en l'opinió tècnica o dels agents socials del país i en criteris d'accessibilitat de la mobilitat. És a dir: garantir que tothom, independentment de les seves capacitats (físiques, de mobilitat reduïda, etc), tingui la possibilitat de moure's pel territori. La planificació i construcció del model ferroviari, doncs, no ha de tenir en compte criteris d'èxit econòmic ("si surt a compte o no"), sinó de garantir la connexió del país per a la gran majoria. Cal, doncs, democratitzar la mobilitat catalana.

Resolució sobre el model ferroviari català

5/2/2023

Pàg. 1

Això passa per l'aposta sense fissures pel tren com una opció real de transport diari: no es tracta solament d'oferir el servei (tres trens al dia entre dos punts, com passa actualment a diversos llocs), sinó que ha de ser un servei de qualitat (que permeti complir l'objectiu de la mobilitat, com poder arribar al metge a l'hora) i que permeti la bona interconnectivitat entre ciutats i poble del territori.

L'aposta per la xarxa ferroviària ha de ser una aposta de llarga mirada i incorporar-hi altres mitjans de transport públic: cal, també, lligar el servei ferroviari amb el servei de transport per carretera per tal que tots els municipis es puguin beneficiar de les millors freqüències de connectivitat.

Per tot això, Joves Ecosocialistes demana a la Generalitat de Catalunya:

- Que iniciï un procés de repensament de les infraestructures de mobilitat del territori a partir de criteris d'accessibilitat, incorporant-hi la visió tècnica i l'assessorament per part dels agents socials territorials.
- Que posi especial èmfasi en la descongestió de les infraestructures de l'àrea metropolitana de Barcelona a través de la mobilitat intermodal (és a dir, de la garantia de connectivitat entre els diversos serveis de mobilitat públics, com ara els trens, trams, busos, metros i bicicletes).
- Que aprofiti la gratuïtat actual del sistema ferroviari per a repensar el model tarifari, tenint en compte les dinàmiques d'ús que en fan els diversos col·lectius de la societat catalana, com ara les persones joves.
- Que adapti el model ferroviari a les diverses necessitats territorials, incloent-hi especialment el desenvolupament de les Rodalies al voltant de Lleida, Tarragona i Girona.
- Que, independentment de l'aposta pel model ferroviari de país, iniciï la millora de tota la infraestructura amb l'aposta decidida per nous trens i la millora de freqüències.