

renfe

Josep Manau Fuster
Gerent

renfe	Rodalies
Gerència de Barcelona	
16 FEB. 2006	
ENTRADA N°	
SALIDA N°	06025

Sr. Jaume Batlle Garriga
Alcalde
Ajuntament de Premià de Mar
Pl. de l'Ajuntament, 1
08330 Premià de Mar

Senyor,

Em complau adreçar-me a vostè com a resposta al seu atent escrit que ens va fer arribar el 19 de gener passat, en el qual ens planteja unes deficiències detectades a l'estació del municipi que vostè presideix.

Abans de res, m'agradaria que aquest escrit servís per millorar la percepció que, des de l'Ajuntament de Premià de Mar, es té de l'actuació de *renfe* Rodalies en aquesta estació. Sincerament, lamentem que totes les relacions que hem mantingut fins ara amb aquest consistori no s'hagin tingut en compte, tal com dedueixo després de la lectura de la carta que ens ha fet arribar, la qual sembla expressar que no hi ha hagut mai cap tipus de contacte entre l'Ajuntament i *renfe*.

De fet, independentment dels temes que en el seu escrit s'assenyalen com a pendants, els quals li comentaré més endavant, un per un, vull fer-li una breu ressenya sobre la visita personal que li van fer, el mes d'abril de l'any passat, el cap de la Línia 1 i el cap del sector que gestiona l'estació de Premià de Mar. Va ser una visita com a resposta a la seva carta de data 17 de febrer de 2005. En aquesta visita, es completa informació sobre els temes d'interès mutu i li facilitem les dades de contacte per permetre que, l'entitat municipal que vostè representa, pugui ràpidament localitzar i sol·licitar tota la informació dels temes puntuals o demanar les intervencions en temes concrets, sol·licitud que fins avui, ens consta que no s'ha produït mai.

Permeti'm informar-lo dels canvis que, des de principi de l'any 2005, s'han produït a l'estructura organitzativa i empresarial de *renfe* i que han pogut influir en la demora d'algunes de les intervencions pendants.

Des del dia 1 de gener de 2005 i com a resultat de l'aplicació de la nova Llei del sector ferroviari, la companyia RENFE s'ha dividit en dues entitats empresarials diferents. D'una banda, s'ha creat l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF), que assumeix totes les competències quant a infraestructures (construcció, manteniment i gestió d'ús, i també la propietat patrimonial d'instal·lacions i terrenys), que inclouen tant les vies com les estacions. I, de l'altra, l'entitat pública empresarial *renfe* Operadora, a la qual pertany la Unitat de Negoci de Serveis de Rodalies, que se centra exclusivament en les operacions comercials de transport, de viatgers o de mercaderies, i és competència seva el material mòbil utilitzat en les esmentades operacions, és a dir, trens de passatgers, vagons de mercaderies i les locomotores.

Fa poc, l'ADIF ha convingut que la gestió de les estacions de les quals n'és propietari, en les quals l'operador majoritari són els serveis de Rodalies, siguin gestionades per la citada Unitat de Negoci de *renfe* Rodalies, a partir d'un conveni que estableix una relació similar a la de propietari - llogater, a la qual l'ADIF afegeix autoritzacions i controls sobre aquelles intervencions que *renfe* Rodalies dugui a terme en aquestes estacions.

És dintre d'aquest marc que li acabo de descriure, on hem de contextualitzar les intervencions dels últims mesos i que tot seguit analitzo detalladament, d'acord amb el que ens expressava en el seu escrit.

AJUNTAMENT DE PREMIÀ DE MAR	
Registre general	
Data d'entrada	20 FEB. 2006
núm.	2723
hora	11:27
Data de sortida	
núm.	

1.- Compliment de la Llei d'accessibilitat a l'estació actual de Renfe:

L'estació de Premià de Mar compleix tots els requisits d'accessibilitat a les andanes; de fet, és l'única estació de la comarca del Maresme que té ascensors. Els temes pendents es concreten en l'accés exterior, que escapa a la responsabilitat de *renfe* Rodalies, i l'accés als trens.

Sobre aquest últim aspecte, permeti'm que li comenti que amb la configuració i amb l'alçada de la plataforma dels trens actuals, després de diversos estudis, s'ha determinat que és impossible, tècnicament, una adaptació que faciliti els accessos des de les andanes als cotxes, tant a les unitats 447 (que són les que presten el seu servei al corredor del Maresme) com a la sèrie 440 i als trens de dos pisos.

Tal com s'ha informat a les diferents organitzacions de minusvàlids, aquesta problemàtica es resoldrà amb els nous trens Civia de rodalies que es construeixen, actualment, d'acord amb la tecnologia que es defineix a la plataforma Civia. Una plataforma que *renfe* ha desenvolupat per a la generació d'aquests nous trens de rodalies, que ja han començat a construir-se i que possibiliten l'accés a les persones amb mobilitat reduïda, sense necessitat de recórrer a aparells mecànics. En aquests trens, també hi ha un espai reservat per a aquestes persones.

Aquestes particularitats han fet que la Fundació Once, després de fer una auditoria, consideri que és un vehicle idoni perquè l'utilitzin persones amb mobilitat reduïda.

Actualment, s'estan construint 83 trens Civia i el 10 de gener passat, el Consell d'Administració de *renfe* va adjudicar-ne la construcció de 80 més. Això vol dir que incorporarem al servei de rodalies un total de 163 trens Civia, dels quals una fracció significativa prestaran servei a la rodalies de Barcelona.

2.- Facilitats per a utilitzar una part dels terrenys de l'estació per instal·lar-hi d'una parada d'autobús:

Pel que fa a *renfe* Rodalies, no hi ha cap inconvenient perquè els terrenys adjacents a la carretera, pel costat nord, siguin utilitzats per millorar la parada de l'autobús. No obstant això, com ja li he explicat anteriorment, aquest assumpte sobre la possible cessió de terrenys no és competència de *renfe* i sí que ho és de la Unitat de Negoci de Patrimoni dependent de l'ADIF.

3.- Manteniment i dignificació de les instal·lacions de l'estació:

Efectivament, aquest és un tema reiteratiu que provoca l'estil de construcció de l'estació, on predominen materials com el ferro i el vidre, i les circumstàncies derivades de tenir el mar a la vora que generen un problema d'intensa acció corrosiva.

No obstant això, hi ha programes periòdics de rehabilitació i de sanejament de l'estructura d'aquesta estació què, després de la paralització ocasionada pels canvis de titularitat, s'han reprès i, en aquest sentit, em complau informar-lo que està prevista una nova intervenció en un termini de temps molt breu.

No comparteixo la seva opinió sobre l'existència de brutícia, ja que aquest aspecte es controla adequadament. De tota manera, sobre la percepció de la neteja i de la imatge de les nostres instal·lacions, hi influeix negativament l'existència freqüent de vidres trencats, derivats d'actes vandàlics, actes que, per poder-los corregir, li demano, des d'aquest moment, que l'Ajuntament ens hi ajudi.

4.- Manteniment i dignificació de la tanca que separa les vies del tren del passeig Marítim i de la carretera nacional:

La deterioració d'aquesta tanca de color vermell, l'accentuen els mateixos problemes de corrosió, ja comentats, tenir el mar a la vora. Aquesta tanca s'està substituint actualment i, pel que fa a la resta de les tanques, les quals estan situades en plena via i fora de l'estació, permeti'm recordar-li que no depenen de *renfe* Rodalies, sinó de l'ADIF.

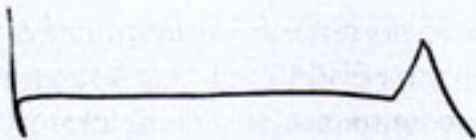
5.- Construcció i nou funcionament de la nova estació de can Pou:

Aquesta és una intervenció i una decisió que en absolut correspon a *renfe* Rodalies, sinó al Ministeri de Foment. No obstant això, *renfe* Rodalies manté que no és convenient augmentar nombre de parades en aquesta línia, atès que, si es fes, s'incrementaria el temps de desplaçament als viatgers que vénen de les estacions més allunyades de la gran ciutat, cosa que repercutiria negativament sobre un dels aspectes que més influeixen en l'atractiu de la nostra oferta de serveis del transport: la rapidesa.

Des del moment que tinguem una nova tercera via, al tram Mataró/Barcelona, es podran programar trens ràpids, amb poques parades, per als serveis que cobreixen les estacions més allunyades, com Maçanet, Blanes, Calella, la qual cosa serà compatible amb una oferta d'alta freqüència dintre de l'àmbit de la primera corona metropolitana que inclou els municipis més pròxims a la ciutat de Barcelona, com és el seu cas.

Amb tot el que li he exposat en aquest escrit, he volgut descriure-li, breument, cadascun dels temes que ens ha plantejat. Només em resta transmetre-li la nostra completa disposició, com li hem manifestat fins ara, per ampliar cadascuna de les informacions que vostè ens sol·liciti, i també per estudiar i desenvolupar, conjuntament, les millors solucions, a les quals, s'hi arribi amb l'acord i el consens de tots els estaments implicats.

Cordialment,



Barcelona, 15 de febrer de 2006