

'El ministeri va decidir que, a Sants, hi sobraven dues vies i les va reservar a l'alta velocitat. Quina temeritat'

ÀUDIO 

Entrevista amb Pau Noy, assessor de l'Entitat Metropolitana del Transport

Pau Noy, ex-president de l'Associació per la Promoció del Transport Públic (APTP) i actual vocal de Relacions Institucionals de l'organització, és assessor de l' [Entitat Metropolitana del Transport](#) i coneix bé la situació ferroviària de Catalunya. Segons que explica, la situació actual de Renfe a Catalunya és el resultat d'una política errònia d'inversions i de decisions que ha descuidat, anys i anys, les xarxes ferroviàries de rodalia i de regionals.



Per millorar la situació Noy proposa de transferir les competències de Renfe i d'ADIF a la Generalitat, d'invertir en el transport col·lectiu i de millorar les infraestructures: d'estendre la doble via a tot arreu i d'implantar una nova regulació del trànsit ferroviari que afavoreixi la circulació de més trens.

Com i per què s'ha arribat al caos actual?

Durant molts anys la prioritat política del PP i del PSOE ha estat, en qüestió de trens, la gran velocitat. Molta gent havia avisat que el transport quotidià no funcionava bé, que hi havia col·lapses i aglomeracions, i que el personal s'havia reduït a la meitat. En fi, tots els paràmetres d'explotació ferroviària indicaven que la rodalia feia una caiguda lliure. Però cap governant no feia absolutament res, i, als qui avisaven que les coses no anaven bé, els negaven la paraula als mitjans de comunicació. En general, els poders fàctics d'aquest país demanaven el TGV i un aeroport intercontinental, però no tenien en compte el transport diari del 99% de la població. Hi ha un problema polític de fons, i és que, l'any 1996, quan va guanyar el PP, el senyor Álvarez Cascos va vendre una idea que es podria simplificar amb l'eslògan 'un AVE per al teu poble': connectar, a través de l'AVE, totes les capitals de província amb Madrid, en un temps aproximat de viatge de quatre hores. Durant molts anys la modernitat ha volgut dir tren de gran velocitat, però darrere aquesta proposta hi ha la idea del nacionalisme espanyol, que és molt potent, més que no pas el català, de connectar-ho tot a Madrid. El fracàs del transport de rodalia de Barcelona és culpa dels governs de Catalunya i d'Espanya, però també de la societat civil catalana que ha considerat important el tren de gran velocitat. També en tenim la culpa nosaltres, l'Associació per la Promoció del Transport Públic (APTP), com a organització de la societat civil.

Per què hi ha hagut tants entrebancs a les obres del TGV?

Perquè són unes obres molt complexes, sense espai per a fer-les, a trossos soterrades i a trossos a l'aire lliure; a més, es fan al delta del Llobregat, amb un subsòl ple d'aigua; a tot això, cal afegir-hi que es fan amb presses. És un còctel explosiu. Com si no fos prou, es duen a terme en una estació de rodalia desprotegida, perquè no se n'havia augmentat la capacitat amb una nova regulació semafòrica. La senyalització ferroviària ha millorat una barbaritat, i per on abans passaven quinze trens l'hora, ara n'hi poden passar quaranta-cinc. A Europa haurien preparat la via de rodalia, l'haurien blindada perquè pogués absorbir més trens i perquè no hi hagués interrupcions. Moltes de les interrupcions que hem hagut de suportar s'expliquen perquè, treballant amb molt poc espai i amb presses, la maquinària de les obres ha tallat els cables de senyalització. La tecnologia ferroviària moderna funciona sobre la base de la informàtica; sense els cables de senyalització, que asseguren les connexions, tornem al segle XIX, a la regulació manual.

Les presses tenen motivacions electorals, oi?

Sí. Segons el calendari, les obres dels altres AVE (Valladolid, Màlaga...) s'havien d'acabar els dies 22-23 de desembre i com que Barcelona no pot ser menys, l'AVE havia d'arribar-hi abans, el dia 21. Però les altres dues obres eren molt més senzilles: treballar a Espanya és fàcil, perquè hi ha molt poca població; en canvi, Catalunya és molt densament poblada i erigida de muntanyes.

De qui és, doncs, la responsabilitat de les obres del TGV?

Sempre és de qui les adjudica: del Ministeri de Foment. La planificació també és de Foment. Hi havia molta gent que deia que no s'havia d'entrar per Sants perquè s'emboicaria tot! De fet, a Europa, a estacions semblants a la de Sants (la de Brussel·les, la de Viena, la de Berlín, la de Zuric, o la de Basilea), deu quilòmetres abans d'arribar-hi ja hi ha de vuit a dotze vies. A l'estació de Sants, que és una sortida importantíssima, perquè hi passen trens de rodalia, trens regionals i trens de llarg recorregut, n'hi havia quatre per a anar cap al Prat. Però el ministeri va decidir que encara en sobraven dues i les va reservar a la gran velocitat. Això és una temeritat. A sobre, les obres es fan amb un túnel que passa per sota..., sense espai per a treballar en condicions. Durant molt de temps es van sentir veus, fins i tot d'alguns socialistes de l'Ajuntament de Barcelona, que deien que s'havia d'haver interromput el servei de rodalia per poder fer el TGV sense noses.

Hauria de dimitir, doncs, la ministra de Foment?

Oi tant! A qualsevol país civilitzat, quan un polític s'equivoca d'aquesta manera tan clara, dimiteix. Quan un polític s'equivoca ha de presentar la dimissió, per higiene i per dignitat democràtiques. No entenc per què el senyor Zapatero manté Magdalena Álvarez...,

potser per raons que desconec de política interior del seu partit.

El recorregut final del TGV per Barcelona és l'adequat?

Tal com estan les coses, sí. A nosaltres ens agradaria que el túnel de gran velocitat fos el que ja hi ha al Passeig de Gràcia, sense que calgués fer-hi cap estació, però que es foradés un nou túnel de rodalia més amunt, entre l'estació de Diagonal i la de Fontana. Un dels inconvenients de Barcelona és que els dos túnels de rodalia, el de la plaça de Catalunya i el del Passeig de Gràcia, són molt a la vora l'un de l'altre, a uns cinc-cents metres. Primer s'havia d'haver fet el túnel de rodalia i, quan tot funcionés, posar-ho en marxa. Així s'hauria evitat, de passada, el problema de la Sagrada Família, que inquieta els ciutadans.

I què en diu dels recorreguts alternatius del litoral o del Vallès?

El Vallès... és necessari. Pensem que a Europa els trens de gran velocitat van pertot arreu, per les vies convencionals, que són molt millors que no les d'aquí, i corren on poden i, on no poden, van a la velocitat convencional, que continua essent molt superior que no la d'aquí. Però nosaltres som molt provincians, fem una via especial per als trens de gran velocitat i únicament els fem anar per allà. Estaria bé que alguns trens poguessin anar al Vallès i que hi hagués alguna estació de l'AVE, o també a Martorell, o a Vilafranca (per sort, se n'hi farà una). A Alemanya, a l'àrea de Berlín hi ha cinc estacions de gran velocitat, que són estacions convencionals. Quant al Litoral, potser si s'hagués proposat des de bon principi... Però quan es va decidir que entraria a Barcelona per Sants, l'obra ja era adjudicada.

Les connexions del TGV de Barcelona amb València i París, són urgents? S'haurien hagut de fer abans?

Fins a València ja tenim una via pràcticament de gran velocitat, en termes europeus, però té, des de fa deu anys, un coll d'ampolla, de Tarragona al delta de l'Ebre. Ara s'adjudica l'obra per a fer la connexió entre la línia de la costa i la de gran velocitat. Quan això s'haurà fet, com que els trens faran el viatge en dues hores i mitja, un temps sensacional, ningú no demanarà la via de gran velocitat. Però es va prometre que això entraria en funcionament el 1997... i ja han passat deu anys. Quant a París, estaria bé que la xarxa espanyola es connectés amb la xarxa francesa que és la porta d'Europa. Però també és cert que el radi d'acció útil del TGV és de sis-cents a set-cents quilòmetres. A més distància... Sempre hi haurà gent que voldrà fer viatges a París, en sis hores o set, però no tanta. L'AVE seria útil per anar al sud de França, però hi ha poca gent i les relacions comercials de Catalunya amb el sud de França són escasses.

L'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat han actuat amb prou contundència a l'hora d'exigir a Madrid un bon servei ferroviari de rodalia?

Haurien pogut fer molt més. És clar, a l'època de CiU no deien ni piu. El tripartit i l'Ajuntament van començar a reaccionar fa tres o quatre anys, a demanar millores als trens de rodalia... Però, fins i tot per a ells, la prioritats sempre ha estat l'AVE i un gran aeroport intercontinental, el més gran d'Europa. Les prioritats de la política d'infraestructures han estat una equivocació fenomenal: com més grans i més cares, millor. No és casualitat que també construïm la línia de metro més llarga d'Europa, la línia nou. Barcelona té una setena part de la mida de Londres, o una desena de la de Moscou, i tot i així hem volgut la línia de metro més llarga d'Europa, el tren més ràpid d'Europa, l'aeroport més gran d'Europa... Per comptes de mirar cap a Europa, Barcelona mira cap a Madrid i copia allò que fa Madrid, ben igual que les províncies. Si Barajas s'amplia, nosaltres més; si Madrid construeix tres-cents quilòmetres de metro, doncs nosaltres el doble. Si Madrid té tren de gran velocitat, nosaltres el volem encara més ràpid. Encara sort, doncs, que Madrid no té port.

El problema és que no s'han fet prou inversions a la xarxa de rodalia?

La xarxa de rodalia de Barcelona és la que transporta més passatgers amb menys personal i amb menys recursos de tot Europa. Sí, les inversions són el problema, oi tant! La política d'inversions en aquest país és un desastre. Ara ho volen corregir, però és una pena que hagi de venir el senyor Sarkozy, que és de dretes, a dir a la gent d'esquerres que governa Espanya com s'han de fer les coses i quines han de ser les prioritats. Mentre el senyor Sarkozy proposa de limitar les autovies, la conselleria d'Obres Públiques del nostre país vol fer fins a tres mil quilòmetres d'autovies gratuïtes. I el senyor Zapatero també té previstos cinc mil quilòmetres d'autovies. Anem absolutament despistats, fem la contrària d'allò que fa Europa. Fem faraonisme.

Quines actuacions s'haurien hagut de fer perquè el transport de rodalia funcionés millor?

En lloc d'invertir-hi, com s'ha fet aquests últims deu anys, deu milions d'euros, que és una xifra simbòlica, se n'hi haurien hagut d'invertir trenta o quaranta milions, per assegurar tota la xarxa. Hem vist que hi ha moltes incidències de superestructura: catenària, semaforització... Amb aquests diners s'haurien pogut instal·lar nous sistemes de senyalització amb què els trens podrien passar amb molta més freqüència. I augmentar-ne el nombre de combois, cosa que tot just ara es comença a fer. El gerent de rodalia ha anunciat que al desembre, a l'hora punta, tots els trens tindran el doble de vagons, sis. Això ja s'havia d'haver fet l'any 2003. Però no hi ha sols una qüestió de diners, també hi ha manca de voluntat política: el Ministeri de Foment treballa d'esquena als problemes d'aquest país. I parlem molt de la rodalia, però també hi ha els regionals... L'ocupació dels trens regionals és increïble, comparada amb la resta d'Europa. Cada tren transporta, de mitjana, 350 passatgers. Això vol dir que a l'estiu, quan vénen els turistes amb avió, que no tenen cotxe i fan servir el transport públic, col·lapsen els trens regionals i hi ha molta gent que ha de fer viatges de cent quilòmetres dreta. Això no passa enlloc d'Europa, ni és nou: ja és així des del 2002 o del 2001.

Els mals dels trens regionals tenen les mateixes causes que els de rodalia? També hi manquen inversions?

Les xarxes de rodalia i les regionals es troben completament descapitalitzades: les estacions, fetes un fàstic, la superestructura és molt precària, el material mòbil és insuficient, hi ha poc personal: als trens, els interventors ni hi apareixen. Els trens de mitjana distància van pel mateix camí que els de rodalia: qualsevol persona que viatgi sovint des de Tarragona o des de Girona pot explicar un anecdotari increïble en un país europeu.

Hi ha gaires diferències entre les xarxes del metro, dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i de la Renfe?

Són empreses que presten serveis i, com menys diners hi despenen, més dolent és el servei. N'hi ha prou de comparar el cost d'un quilòmetre de metro o de FGC amb el d'un quilòmetre de la xarxa de rodalia: els dos primers es troben molt per sobre de la rodalia de Renfe. Al metro i a FGC, s'hi dedica més personal, més estacions... Però, a la Renfe...! Creus que és normal que mil persones que

treballen a Renfe transportin cent vint milions de passatgers? Haurien de ser el doble, amb més trens... Tot és absolutament deixat de la mà de Déu. Amb l'escàndol que hi ha hagut recuperarem molt de temps perdut, però el Ministeri de Foment no té cap projecte de res. Jo he parlat amb partits de l'oposició, i amb Convergència, i m'han dit que no serveix de res fer esmenes als pressupostos i de transaccionar-les, fer pactes de cent milions d'euros més... Si qui executa les obres no les vol fer, allò quedarà com un crèdit perdut i llestos.

Així doncs, cal transferir la Renfe a la Generalitat?

És imprescindible que sigui així. El 30% dels mals actuals són causats per les obres del TGV, però això algun dia s'acabarà. Un 30% més són deguts a deficiències d'infraestructures, i això també s'arreglarà, gràcies a l'escàndol que hi ha ara. Però la resta és un mal de funcionament i d'actitud, d'estar-hi a sobre i d'adjudicar projectes. La companyia no funciona bé i, si s'hi apliquessin els models que tenim aquí de fer funcionar empreses, segur que la situació milloraria.

Caldria que també es transferissin les competències d'ADIF, les infraestructures?

Jo crec que, en mans de l'estat, solament hauria d'haver-hi les xarxes que travessin la frontera de Catalunya. Hi ha tres línies que es podrien transferir: la de Sant Adrià-Mataró-Maçanet, que és de rodalia; la de Montcada-Vic-Ripoll-Puigcerdà, llevat de l'últim tram, que és internacional; i la de Montcada-Sabadell-Terrassa-Cervera-Manresa-Lleida, per on passen regionals i trens de rodalia. S'hauria de fer de la mateixa manera que s'ha transferit la línia de la Pobla, que ha millorat molt, tot i que per una sèrie de raons encara no es nota, però jo he vist la via i sembla una plataforma de gran velocitat.

Com milloraria el transport ferroviari a Catalunya?

Jo crec que allò que hem de fer és recuperar el temps perdut, no sols mantenint les infraestructures en millors condicions, sinó fent-hi inversions que ja fa temps que s'hi haurien d'haver fet. És urgent de doblar les vies, si més no fins a Vic, d'Arenys a Maçanet i de Santa Perpètua a Mollet. Amb això sol ja tindriem molta més capacitat. Un altre dels mals que tenim és que les xarxes s'encreuen. Per exemple, al Vallès, on hi ha encreuaments entre els FGC i la Renfe; si s'hi fessin intercanviadors, els passatgers podrien fer servir tota la xarxa com poden fer amb trens i metro de Barcelona. La xarxa actual no és petita, té moltes possibilitats, però s'ha d'explotar d'una altra manera, cal copiar el model de Barcelona a fora i doblar vies, perquè amb una via única és molt complicat de funcionar bé.

També cal ampliar la xarxa?

Després d'aquesta primera actuació es podrien fer prolongacions de línia, com la de Cornellà a Castelldefels passant per l'interior. També crec que, al segle XXI, cal anar cap a la tramviarització, hem d'apostar a fons pels tramvies, perquè són molt més barats i funcionen com un tren: quan van per la via convencional poden agafar velocitats de cent quilòmetres l'hora, que ja n'hi ha prou, i quan van per dins la ciutat es comporten com tramvies, i no necessiten soterraments que són molt cars i problemàtics. Girona i Tarragona han de tenir una xarxa de rodalia basada en el tramvia, Lleida també té possibilitats, si convertim la via de Cervera i de la Pobla en tramvies que puguin entrar-hi. I al Vallès, a la part no coberta pels Ferrocarrils, un tramvia en forma d'estrella, amb un ramal que, a Cerdanyola, travessi la Universitat Autònoma, on hi van cinquanta mil persones cada dia.

Quin paper tindrà el transport públic en la societat del futur?

És essencial: l'energia no para d'apujar-se; l'alternativa de l'hidrogen encara té moltes limitacions tecnològiques i també desprèn gasos d'efecte hivernacle. Per tant, hem de gastar menys petroli, que cada vegada és més car. Però, tot i amb això encara apostem per un sistema, el de la carretera, que cada dia és més car i té més inconvenients. Un país que no aposta pel transport públic és un país sense futur a Europa. Aquí, el model de fons és: metro a Barcelona i autopistes a la resta del país. Però amb aquesta política tan equivocada Catalunya cada vegada s'allunya més de la sostenibilitat, i en el futur sols seran competitius els països sostenibles. Jo crec que hem de fer tot allò que ens faci més competitius; i una societat moderna no pot funcionar, si el transport públic no funciona bé.

Text: **Enric Borràs Abelló**

Fotografies: **Albert Salamé**

19 novembre 2007

Una notícia de VilaWeb.cat

Edició GENERAL

<http://www.vilaweb.cat>

[Enllaç permanent](#)