

El malson de Renfe

VilaWeb parla sobre el mal funcionament de la rodalia de Barcelona amb tots els partits, que lamenten els problemes però n'esquiven la responsabilitat

En l'últim mes i mig, VilaWeb ha informat d'onze incidències greus dels trens de la rodalia de Renfe. El mal servei persisteix després de la crisi de les obres del TGV d'aviat farà un any, i topa amb la indignació i la impotència dels usuaris. Quina valoració fan els partits polítics catalans d'aquesta situació? Quina responsabilitat assumeixen? I també: en quines condicions s'haurà de fer el traspàs de competències? Quin model ferroviari defensen?



Dimecres 23 de juliol la comissió de Política territorial del Parlament de Catalunya es reunia amb un ordre del dia de vint-i-cinc punts, set dels quals feien referència a temes ferroviaris. Després de la sessió, que va ser llarga, VilaWeb va parlar amb cinc representants polítics d'aquesta comissió: Josep Rull, de CiU; Roberto Labandera, del PSC; Pere Vigo, d'ERC; Josep Llobet, del PP i Salvador Milà, d'ICV.

Tots lamenten el mal servei de Renfe però també tots n'esquiven les responsabilitats, malgrat que els seus partits hagin governat a Madrid (PP i PSC-PSOE) o hagin estat decisius en la governabilitat espanyola (CiU). Tots consideren que el traspàs de competències ha d'anar acompanyat d'inversions importants, i que el ferrocarril ha de ser el transport públic fonamental tant per al transport de mercaderies com pel de passatgers.

Un desastre anunciat

Josep Rull, de CiU, resumeix la situació d'aquesta manera: 'La xarxa de la rodalia és molt precària, està mal mantinguda i qualsevol incidència agafa unes dimensions extraordinàries. Però, a més a més, hi ha un problema d'operativitat en el manteniment, i es tarda molt més temps a resoldre aquests problemes.'

Per Pere Vigo, d'ERC, era un desastre anunciat: 'Després d'anys i anys de no invertir en la rodalia és normal que passin aquestes coses. Tant en les legislatures del PSOE com en les del PP hi ha hagut una manca endèmica d'inversió en infraestructures. I ha arribat un moment que la cosa s'ha aturat i ha explotat. Per nosaltres no era cap novetat que passés una cosa així.'

I Josep Llobet del PP també és taxatiu: 'Ja ho dèiem abans de l'esfondrament de les obres del TGV, que és un problema de manteniment i d'inversions, que no es produeixen de fa anys. Abans de les obres del TGV ja hi havia una manca d'inversions. No s'han fet les inversions que tocaven.'

Li fem notar que en aquest període de temps a l'estat espanyol també va governar el PP: 'Certament, respon, els anys que vam governar no vam fer prou per actualitzar les línies. Encara que vam definir i aprovar un Pla de Rodalies, però sobretot es va comprar maquinària. També és veritat que la sensació de caos que es percep avui no existia fa vuit anys. I partits com ERC o ICV, que fan bandera dels trens de rodalia, i que fa anys que governen a Catalunya, no han aconseguit més inversions ni millores. I pel que fa al PSOE, fa cinc anys que governa i tampoc hi ha fet inversions.'

Pere Vigo, d'ERC, diu que la responsabilitat la tenen aquells partits que han tingut la clau de govern: 'Bàsicament, el govern d'Aznar, amb suport de CiU, i el govern del PSOE, també amb el suport de CiU. Nosaltres podem tenir una part de culpa en el primer govern Zapatero, però penso que aquí sí que es va fer un tomb, perquè van ser els anys en què es va planificar.'

Salvador Milà, d'ICV, creu, però, que les reiterades incidències greus a la rodalia de Renfe de Barcelona posen de manifest que s'han incomplert els compromisos que el govern espanyol va adquirir, arran de l'esfondrament de les obres del TGV a l'Hospitalet: 'El senyor Víctor Morlán (Secretari d'Estat d'Infraestructures) va dir que es faria la renovació immediata de les catenàries, que no ens preocupéssim, que reconeixien l'error i que procedirien en conseqüència. Jo crec que aquí hi ha hagut una intenció manifesta de tancar aquests problemes dient que el TGV va molt bé, i cada dia surten notícies dient que té tants usuaris, i els afectats de la rodalia estan mancats d'aquesta ressonància pública, malgrat que hi ha molts usuaris afectats. Però cada dia que s'aturen els trens de la rodalia afecta a tanta gent com tot un any anant amb el TGV.'

Passar-se la pilota

A l'hora d'assumir responsabilitats, tothom s'acaba passant la pilota. Roberto Labandera, del PSC, diu: 'Catalunya té un dèficit important d'infraestructures, però nosaltres considerem que al llarg dels últims 25 anys s'han fet inversions importants. Això no vol dir que en faltin encara, falta un impuls substancial. Hi ha hagut anys de manca de planificació en infraestructures i ara patim aquestes circumstàncies.' I continua: 'També hi ha alguns desequilibris. S'ha impulsat més la xarxa viària que la ferroviària, per exemple. I a la ferroviària, no s'ha fet el mateix esforç a la xarxa de la rodalia en els últims anys del que s'havia fet. I dic en els últims anys, perquè en els darrers governs del PSOE la xarxa de la rodalia a Catalunya va tenir un impuls enorme, durant el mandat de la Mercè Sala. Després, en els anys del PP, la política de la rodalia va variar, si més no pel que fa a Catalunya, perquè es va prioritzar el TGV

(nosaltres estem a favor del TGV, que no s'entengui malament).'

I Josep Rull, de CiU: 'Nosaltres el que vam poder fer ho vam fer de manera excel·lent, com és la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat. Una altra cosa és que no vam poder condicionar prou els governs espanyols per posar al dia la xarxa de la rodalia. Només vam tenir set anys de capacitat real d'influència: els tres primers amb un PSOE decadent, i els altres quatre amb el PP. I mira, vam garantir que el TGV arribés a Catalunya, i sobre Renfe vam presentar esmenes però al final les vam perdre.'

Però, com és possible que s'hagi invertit tan poc en la millora i manteniment de les infraestructures de Renfe durant dècades i dècades?

La resposta de Salvador Milà: 'Perquè hi ha hagut una ideologia dominant, que ha estat tant a dins el PP com a dins el PSOE. Va començar amb en Felipe González, al voltant de la modernitat de les olimpíades, i després amb el TGV a Madrid. Es considerava que per assemblar-se a Alemanya i a uns altres països avançats s'havia de tenir infraestructures d'alt nivell, tant en l'àmbit aeroportuari com en el ferroviari i les autopistes. Consideraven d'alt nivell aquelles infraestructures que comporten molta tecnologia incorporada, que agradaven molt a sectors mitjans-alts de la societat. I, en canvi, les altres es consideraven infraestructures obsoletes. Pensem que no fa tants anys encara es considerava que les línies de tren més enllà de la rodalia estricta de la gran ciutat ja no tenien sentit. Que tot el transport de viatgers entre les ciutats mitjanes l'havia de suplir el cotxe. I aquesta ideologia encara és present al Pla d'infraestructures de Catalunya, i en les prioritats d'inversió del ministeri de Foment i ho han estat en el departament de Política Territorial durant molts anys. No hi havia ni planificació.'

I la resposta de Josep Rull: 'La meua valoració, subjectiva, és que davant la imminència del traspàs de Renfe a Catalunya, el govern espanyol ha dit: Com que finalment ho hauran d'assumir ells, ens relaxem amb les inversions. És el mateix que passa amb la guàrdia civil i la policia estatal. Una de les raons polítiques podria ser aquesta. Arriben molts més trens al sistema metropolità de Madrid que al sistema metropolità de Barcelona. Això no és casual. Tampoc ho és que es destinin a Catalunya els trens antics d'altres comunitats autònomes.'

El traspàs: gestió i titularitat

Segons l'article 169 de l'Estatut: 'Correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers i mercaderies per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya, amb independència de la titularitat de la infraestructura.' Per tant, es traspasa la gestió, però no pas la infraestructura. De fet, el president espanyol, José Luís Rodríguez Zapatero, es va comprometre que al gener del 2008 ja s'hauria fet el traspàs. Però, ara per ara, les negociacions són aturades per la manca d'acord en la inversió que ha d'acompanyar el traspàs.

Aquest article 169 de l'Estatut és dels pocs articles que el PP no ha impugnat. Diu Roberto Labandera, del PSC, que 'hi ha una concepció general de l'estat que aquest servei el portin les comunitats autònomes. Això és positiu, perquè veuen que la gestió ha de ser més pròxima a l'usuari.'

Josep Llobet explica la postura del PP: 'Estem a favor del traspàs de la gestió (de la titularitat, depèn), però demanem que es faci bé: que vagi acompanyada de recursos, que es tingui en compte els quatre mil treballadors afectats, etc. Volem un traspàs modèlic. Teòricament, una administració més propera hauria de millorar el servei, però també necessitem bons gestors al capdavant. Perquè amb un mal gestor el servei no millorarà'. I que no em posin l'exemple dels Ferrocarrils de la Generalitat, perquè són com un metro petit. Renfe és molt més complex. Per entendre'ns, no és el mateix gestionar l'aeroport de Sabadell que el de Barcelona.'

ERC coincideix en la importància d'una gestió de proximitat. Pere Vigo: 'Una gestió de proximitat fa que el servei sigui molt millor. La prova la tenim amb els Ferrocarrils de la Generalitat. No és només una raó competencial per tenir més sobirania, sinó que és una qüestió d'ordre pràctic. Per tant, aquest és un traspàs per nosaltres imprescindible.'

Però Salvador Milà va més enllà: 'En aquest moment el que es planteja a Catalunya ja no és només la gestió de proximitat, sinó de les prioritats d'inversió, de la configuració d'un sistema ferroviari català integrat, en el qual, per força, han de confluïr el metro, el tramvia, els ferrocarrils de la Generalitat i Renfe. I això només es pot fer des d'una gestió unificada i basada en el territori.'

Tots els partits coincideixen en la necessitat que el traspàs vagi acompanyat d'una forta inversió per part de l'estat espanyol. 'Ara fa poc, explica Milà, el conseller Saura va anunciar que s'havia retardat la reunió per negociar el traspàs de competències, perquè el govern espanyol tenia una proposta de traspàs de la rodalia absolutament ambigua. Com a grup considerem correcte el fet de pressionar fins al final, perquè ha de quedar ben clar quin és el compromís d'inversió, any per any, línia per línia, valoració del material rodant, etc. Sinó serà un desastre i, com sempre, ho hauré d'acabar pagant amb el pressupost de Catalunya. No ens poden traspasar un servei tan essencial sense que sigui concretada la inversió.'

Interpretar l'article 169

On els partits tenen visions divergents és en la necessitat del traspàs de la infraestructura, a més de la gestió. Diu Josep Rull: 'L'element rellevant de CiU respecte dels altres és que no només volem que es traspassi la gestió sinó també la infraestructura. No ens servirà de res tenir bons trens, tarifes competitives i una gestió d'horaris adequada, si les vies són obsoletes. Volem la transferència de determinats trams de via, i una encomanda de gestió a la Generalitat per poder fer la gestió d'Adif.' Ho argumenta: 'L'Estatut diu que són competència de la Generalitat les línies que comencen i s'acaben a Catalunya. Segons el govern espanyol, l'única línia que és susceptible de traspasar-nos pel que fa a la infraestructura és la C-1, la que va de Molins de Rei a Blanes-Massanet. Però nosaltres diem que la línia que fa Barcelona-Terrassa-Manresa-Lleida, la podem considerar com una línia interna, com també la de Barcelona-Vic-Puigcerdà-Latour de Carol. Si hi ha voluntat i capacitat negociadora es poden traspasar d'entrada. Les altres, per exemple la línia que va cap al País Valencià, demanem que ens donin l'encomanda de gestió (la titularitat és seva però ens cedeixen la gestió).'

En canvi, segons explica Roberto Labandera, el PSC no demanarà la titularitat de la infraestructura: 'El que es traspasa és la gestió del servei, ni les vies ni les catenàries, perquè la infraestructura continuarà depenent de l'Adif. Nosaltres creiem que podem garantir una millor qualitat en el servei quan tinguem la gestió, perquè tindrem la capacitat de poder adequar les necessitats del país a l'oferta del servei ferroviari. Sí que demanarem de participar en una cogestió d'aquells serveis ferroviaris que van més enllà de la comunitat autònoma, que puguem consorciar una gestió com la del TGV.'

Però el representant socialista creu que el que dificulta l'acord del traspàs no és tant la inversió a fer com el personal que en queda afectat. I ERC hi coincideix. Segons Vigo, 'és un traspàs de gestió complicadíssim, perquè també és una gestió sobre els recursos humans. Però quan abans posem fil a l'agulla, millor.'

Montserrat Serra

28 juliol 2008

Una notícia de VilaWeb.cat

Edició GENERAL

<http://www.vilaweb.cat>

[Enllaç permanent](#)