

Ricard Riol: 'De què servirà tenir trens nous, si les vies són tan velles com sempre?'

Entrevista amb el president de la Plataforma del Transport Públic, que comenta les condicions de traspàs de la rodalia de Renfe a la Generalitat

Aquesta setmana es farà el [traspàs](#) del servei de la [rodalia de Renfe](#) de Barcelona a la Generalitat. El govern espanyol n'assumirà el dèficit cada any i el govern català preveu que a termini mitjà els usuaris començaran a adonar-se de les millores del servei. Però la Plataforma del Transport Públic no ho veu tan clar: el president, Ricard Riol, fa avinent, en aquesta entrevista amb VilaWeb, que el traspàs no resoldrà pas els mals 'crònics' de la infraestructura.



Trobeu que la transferència de la rodalia de Renfe a la Generalitat portarà la millora del servei?

Descentralitzar les decisions és positiu i sempre hem donat suport al traspàs a la Generalitat, perquè considerem que és necessari; però hi ha esperances excessives en aquest fet, perquè el model continua lligat de mans i peus.

Per què?

Perquè no es traspassa la infraestructura; la capacitat de decisió econòmica sobre la infraestructura és nul·la.

El dèficit, l'assumirà el govern espanyol, segons l'acord.

Sí, però precisament per això, perquè el dèficit és tancat, perquè és quantificat, la Generalitat no tindrà marge de maniobra i, tota millora de l'aportació econòmica que vulgui fer en el servei, l'haurà de pagar a part.

La Generalitat diu que els canvis seran lents, però que s'acabaran notant.

Els canvis de rodalia, perquè es notin de debò i siguin efectius, necessiten millores d'infraestructura. Ara mateix hi ha un col·lapse precisament per això, perquè, malgrat algunes millores del servei de rodalia, la infraestructura continua essent la mateixa. No ha passat com a Madrid, on la infraestructura s'ha millorat cada cinc anys; aquí, en canvi, tenim la de tota la vida. Recordem que no ens transfereixen la gestió de la infraestructura, que resta en mans d'Adif, sinó la dels trens.

No hi haurà millores, doncs?

Sí que n'hi haurà, però seran molt limitades. Millorarà la fiabilitat, és a dir, no hi haurà tantes avaries, i també hi haurà millores d'horaris; perquè amb la gestió del servei es podran millorar aspectes com la senyalització i les comunicacions entre el centre de control i els combois. De fet, de millores en aquest sentit, com la compra de trens nous, ja se'n fan des del 2007.

Com ho notarà l'usuari?

En la millora de la puntualitat dels trens, en una progressiva millora arquitectònica de les estacions i en més informació i més clara.

Quins inconvenients tindrà no gestionar la infraestructura?

Doncs que, quan hi hagi una avaria, no hi haurà capacitat de resposta, i amb la infraestructura actual no es podran fer itineraris alternatius. Per exemple, a l'estació de la plaça de Catalunya, hi passen quatre línies, és el punt de la xarxa més saturat de tot l'estat, i un problema en un tren d'una línia afecta totes les quatre línies que hi passen durant molta estona. Pots tenir trens més nous, però la limitació d'infraestructura és la mateixa.

Hi ha un pla de foment d'inversions fins al 2015 dotat amb 4.000 milions. No resoldrà aquests dèficits?

No ho creiem, perquè el pla preveu de doblar la línia de Vic i una millora de les estacions, però això són coses que ja fa molt que s'haurien d'haver fet. Allò que cal millorar són els túnels de Barcelona i la velocitat dels trens comercials semidirectes, ampliar la infraestructura, que ja té un col·lapse crònic.

Què caldria, doncs?

Tenint en compte el pacte, el govern espanyol i la Generalitat s'haurien d'entendre prou perquè Foment hi inverteixi com cal. Així s'arreglaria parcialment el problema. Però, si Foment no accepta les ampliacions, únicament millorarà la fiabilitat, no pas la capacitat.

28 desembre 2009

Una notícia de VilaWeb.cat
Edició GENERAL
<http://www.vilaweb.cat>
[Enllaç permanent](#)