

JULIAN GARCIA VALVERDE: PRESIDENT DE RENFE

L'home que vol modernitzar el ferrocarril

L'actual president de Renfe encarna la nova imatge de la companyia. Una empresa que ell voldria competitiva i eficaç. Per fer això, diuen els seus admiradors, li sobra voluntat i li falten diners.

A. Robles

Julián García Valverde és alt i prim, extremadament cordial i obsessiu en els seus desitjos de modernitzar la companyia que presideix. Està convençut que Renfe ha de funcionar com una empresa de serveis, tan competitiva com és avui el transport per carretera. Per això mateix, no ha dubtat ni un segon a fer pujar els nivells inversors de Renfe fins a límits inimaginables. Com a mostra, el 1985 la companyia tenia unes inversions de 35.000 milions i en el present exercici s'eleva a 87.000. Quasi el triple de la quantitat pressupostada abans que ell arribara a ocupar el seu càrrec.

—Pel que es veu, no està disposat a deixar que la Renfe perdi el tren de la modernitat.

—Jo voldria arribar a produir dins de Renfe un canvi en la mentalitat dels seus treballadors i un altre en la forma en la qual els usuaris veuen l'empresa. Això resulta molt abstracte a l'hora de definir-ho i molt difícil a la d'explicar-ho. Volem modernitzar aquesta companyia i, per dur endavant aquesta tasca, cal disposar d'uns canals d'informació que ens permeten modificar-ne la gestió de manera, jo diria, diària.

Hem de començar per esbrinar quin és la quantitat de bitllets venuts al dia, cosa que fins fa poc no se sabia, quins són els serveis que prestem, quines són les nostres despeses... Gràcies a Déu, l'any vinent posarem en funcionament un sistema de comptabilitat que ens permetrà incidir directament

sobre la marxa de l'empresa, a mesura que en detectem les desviacions.

D'altra banda, no hem d'oblidar que Renfe ha viscut al marge dels avanços tecnològics, tant en el camp de la informàtica, la mecànica o l'electrònica per falta de mitjans financers. El ferrocarril ha estat ancorat en el passat i probablement obsedit pel que els ferroviaris consideren la seua prioritat màxima: la seguretat. Aquesta mentalitat està canviant.

—Malgrat això, la gent troba bastants diferències entre Renfe i altres companyies europees.

—No hi estic d'acord. Renfe no és un cas excepcional. Les companyies ferroviàries s'assemblen totes. L'única cosa que diferencia una companyia japonesa i una d'espanyola és que en la primera els passat-



gers solen entrar en el tren emposos per funcionar amb guants blancs i en la segona no. La cultura ferroviària és la mateixa en tots els països.

Si parlem del tracte que fins ara s'ha donat al client, he de reconèixer que no ha estat fins ara el millor. Això està canviant i vostè ho deu haver vist. Volem obrir la nostra companyia en un doble sentit: cap als nostres clients, perquè necessitem tenir-los contents, i cap als nostres proveïdors, exigint-los millors serveis.

—La seua gestió, marcadament inversionista, contrasta amb el caràcter deficitari tradicional de Renfe. ¿Podria explicar aquest fet?

—No és contradictori. L'única forma que hi ha de fer disminuir el dèficit de Renfe és mitjançant la inversió. Si no ho fem, les pèrdues de la companyia seran cada volta més grans. Si

volem que el ciutadà entri en el tren, hem d'oferir-li un servei de qualitat, és a dir, locomotores més ràpides, però amb unes despeses de manteniment petites, millors serveis de restauració, duració menor del trajecte, barreres controlades automàticament... ¿Sap vostè, per exemple, que Renfe disposa de 40.000 cotxes i que encara no hi ha un sistema computeritzat que ens permetta saber on són, en un moment determinat, aquests cotxes i quina és la seua disponibilitat? Per a fer tot el que li estic dient calen diners, molts.

La nostra filosofia empresarial es basa en una inversió més gran, per tal de reduir les pèrdues d'explotació i, alhora, proporcionar als clients un millor servei.

—¿Això, en xifres, què significa?

—Fa dos anys, les inversions de Renfe es trobaven en un nivell de 30.000 milions de pessetes. Enguany, aquest nivell està ja en els 87.000 i per a 1988 pujarà fins acostar-se als 110.000 milions.

—¿Aquest ritme inversor, fins quan pensa mantenir-lo?

—Almenys fins 1992. Hem d'invertir fins arribar a ser competitius. La cara trista d'aquesta política és que els resultats de les inversions fetes ara no es concretaran fins que no passin tres o quatre anys.

—Aquest pragmatisme de Renfe ha portat la companyia a tancar sense escrupols línies considerades com a poc rendibles.

—El tancament d'una línia de Renfe és tan fàcil d'explicar com el d'una línia d'autobús. Emotivament, em consta que no és així, perquè el ferrocarril ha arribat a convertir-se en una part del paisatge, de la mateixa manera que ho són els rius o els arbres. I, és clar, a ningú se li acudeix que un riu pugui desaparèixer. Per desgràcia, el ferrocarril que volem és incompatible amb aquesta idea romàntica del tren.



*Per modernitzar la
companyia cal disposar
d'uns canals d'informació
que permeten modificar-ne
la gestió diàriament.*

Avui hi ha formes de transport més rendibles que el ferrocarril a l'hora de donar servei a una població llunyana.

El que durant anys era un servei a la col·lectivitat, avui pot ser un balaiament per part de la col·lectivitat. Els trens han de convertir-se en un servei modern i, allà on arribe, el seu ús ha de ser clarament superior a la resta de mitjans de transports existents. De tota manera, jo, des que m'he fet càrrec de la companyia, no he tancat cap línia.

—¿Vostè creu que Renfe funcionaria millor si fos una empresa privada?

—Funcionaria igual, tot i que tindria menys limitacions i la gent respectaria més la companyia. Hi ha una tendència a pensar que tota cosa pública és de tots i, per tant, es tendeix a utilitzar-la en benefici d'allò públic i en benefici d'allò privat. A ningú se li acudiria pensar que la seu central de la seua empresa haguera de canviar de lloc perquè un partit polític, per exemple, vulga construir-hi un parking.

—Està vist que no li fa cap gràcia el projecte, inclòs dins del Pla General d'Urbanisme de València i que preveu la construcció d'un gran parc en els actuals terrenys de l'estació del Nord...

—Encara no hi ha res concretat sobre aquest tema. Hi ha un pla general i unes al·legacions nostres, com a part que es considera afectada. Es tracta d'estudiar amb deteniment la qüestió i de posar-se a negociar. Renfe no està disposada a anar contra els interessos dels seus clients, que, per cert, són els de tots els ciutadans de València. Si no recordo malament, el PGOU preveu que, en la construcció del parc central, Renfe hi col·labore amb mil milions de pessetes. Això, en principi, és inadmissible. La companyia té ja uns plans d'inversió previstos i compromesos. Aquest tema és molt complicat i repetesc, l'única forma de solucionar-lo és la negociació. Renfe té un patrimoni que jo pense defensar com si fóra el meu propi, ningú no pot disposar d'aquest patrimoni sense comptar primer amb el nostre consentiment.

—Vostè ha declarat en diverses ocasions que les estacions han de convertir-se en «centres de ciutadans» ¿Què vol dir això exactament?

—Fa algun temps que la nostra companyia va encetar un programa de reforma de totes les estacions, amb un pressupost de 10.000 milions de pessetes, per tal de millorar l'estat en què es troben. Estem molt interessats a augmentar la qualitat del servei que hi prestem i en la instal·lació de centres comercials perquè les estacions no siguin sols un enclavament dins de la

ciutat, sinó una part perfectament imbricada en tot el teixit urbà. Les estacions no han de ser les catedrals a què fins ara hem estat acostumats, sinó espais amb vida social pròpia, que no facen de muralla ni de separació amb la resta de l'entramat de carrers.

—¿Les fortes campanyes publicitàries que està fent la companyia han aconseguit modificar la imatge que tenen els usuaris de Renfe?

—És curiós. Hi ha dues coses que demanem sempre a la gent quan fem

robledo i La Encina. En aquest tram hem aconseguit, encara no fa una setmana, velocitats de 225 Km. Si les proves continuen donant-nos aquestes velocitats, el recorregut Madrid-València podria fer-se en tres hores.

—¿Viatja molt amb tren?

—La veritat és que he descobert el tren fa poc. Abans viatjava en cotxe, però, ara, les possibilitats i serveis de Renfe han millorat en un gran percentatge i em permeten agafar un tren a la nit i posar-me en tan sols unes ho-



«Les estacions han de ser espais amb vida social pròpia...»

una enquesta i a la qual contesten sempre de la mateixa manera. Les preguntes a què em referesc són: ¿Què opina vostè sobre Renfe? ¿Quina opinió li mereix el tren com a mitjà de transport? Sobre el tren, tothom coincideix que és un mitjà de transport ideal, que no produeix contaminació, segur i còmode. Sobre Renfe, companyia administradora, l'opinió és sempre negativa. La deia abans que eren curioses aquestes respostes perquè, com es veu, el públic diferencia entre el mitjà de transport i la companyia. El nostre problema ara és el de fer coincidir aquestes dues opinions diferents. M'agradaria que es tinguera en compte que les imatges sobre qualsevol cosa o tema són fenòmens quasi culturals difícilment modificables. Però, per sort, no impossibles de ser canviades.

—Ja que està convençut d'això, suposo que deu ser dels que diuen «Papa, vine amb tren».

—¿Ha, ha! És clar que sí.

—Renfe està desenrotllant en aquest moments experiències de velocitat amb alguns trens. ¿On s'estan fent aquestes experiències i quines velocitats han estat aconseguides fins ara?

—S'estan desenrotllant justament a la línia Madrid-València, entre Villa-

res en la ciutat a què viatge o on tinga una reunió de treball al matí.

—Fa pocs dies, vostè s'entrevistava amb Joan Lerma. ¿Quins són els temes que es van posar sobre la taula?

—El meu encontre amb el President de la Generalitat es va reduir a un dinar en el qual vam parlar de tot. Vaig intentar convèncer-lo que viatjara més amb tren. Parlarem també de l'escola de microelectrònica que ha obert Renfe a València i en la qual tenim posades moltes il·lusions.

—¿Quina és la relació que manté amb els sindicats?

—Toque ferro. Fins ara, les nostres relacions són molt estables i estan desenrotllant-se dins d'unes regles de joc bastant ben enteses per les dues parts.

—¿Continua sent motiu de reportatge trobar una dona maquinista a la Renfe?

—Em pense que sí. Té una explicació i és que molta de la gent que fins ara ha aspirat a treballar-hi, hi accedia directament a través dels regiments ferroviaris.

—¿Hi tenia molts diners invertits?

—No, ¿que va! De totes formes no pense vendre, esperaré que les accions pugen de preu. □