



Un grup d'usuaris indignats per les constants avaries ocupa les vies de l'estació del Passeig de Gràcia de Barcelona per exigir explicacions el dimecres 28 de febrer.

FRANCESC MELCION / AVUI

**E**l desgavell de la xarxa de rodalia de Renfe s'ha convertit, al llarg de les darreres setmanes, en la punta de llança de les queixes fetes des de Catalunya al Govern espanyol. La situació provocada per les constants avaries en el servei ferroviari, que es tradueix principalment en retards en el pas dels trens i en perjudicis als usuaris, s'afegeix a la llarga llista de greuges que pateix Catalunya; una llista encalçada pel dèficit fiscal i seguida per altres circumstàncies que dificulten el desenvolupament econòmic del país, com són l'endarreriment de l'arribada del tren d'alta velocitat, la gestió centralitzada de l'Aeroport del Prat, o bé l'excessiu nombre de peatges en les autopistes catalanes.

Aquesta vegada, però, la situació arriba al límit i tant la classe política com la societat civil en general està a punt de revoltar-se. De fet, els ciutadans més directament afectats per les mancances

## Renfe, ja n'hi ha prou!

Les contínues avaries a la xarxa de rodalia de Renfe de Catalunya han provocat el que pot ser l'inici d'una revolta social. Al llarg dels darrers dies, centenars d'usuaris han bloquejat les vies en diferents estacions en senyal de protesta pels retards constants. Tot plegat està derivant cap a una situació insostenible i, per aquesta raó, tant els partits del Govern com l'oposició reclamen a l'estat una solució urgent. El traspàs immediat del servei de rodalia, acompanyat de les inversions pendents, és la demanda principal.

## **“L’Ajuntament de Barcelona és el responsable últim del desastre de Renfe”**

Pere Macias, exconseller de Política Territorial i Obres Públiques i portaveu de CiU al Senat

—El dèficit d’inversions en infraestructures a Catalunya per l’estat és un mal endèmic?

—Sempre hi ha hagut un dèficit crònic. Barcelona ha rebut històricament menys inversions que altres ciutats de l’estat espanyol perquè la nostra xarxa de Renfe sempre havia estat ben estructurada, i per definició, s’hi van fer menys millores que a Madrid, per exemple.

—Quan CiU era al Govern i va donar suport a l’executiu espanyol del PP, quins pactes va establir per a la millora de la xarxa ferroviària?

—Entre el 1998 i el 1999 vam pactar un projecte conjunt, amb l’esperança que s’accelerés aquesta millora de la xarxa. El TGV havia d’arribar a Barcelona el 2004, i s’havia de donar prioritats als trens de Rodalí. El pla director d’infraestructures 2001-2010 de l’àrea metropolitana, que va ser aprovat per unanimitat per la Generalitat, l’estat i els ajuntaments, establí que primer de tot es faria un túnel entre Sants i Sagrera per als Rodalí. Però quan CiU va sortir del Govern, l’Ajuntament de Barcelona va aprofitar per pressionar el ministre Álvarez Cascos, fins que aquest va canviar els plans, un error històric que ens ha conduït a la situació actual.

—Quins canvis va fer el PP?

—Va acceptar la demanda de l’Ajuntament de donar prioritats al TGV en comptes de la xarxa de Rodalí, de manera que van començar les obres de l’alta velocitat sense haver resolt el problema de Rodalí. Només si s’haguessin construït abans el túnel entre Sants i Sagrera, s’haurien evitat tots els problemes d’interferències amb les obres del TGV. Senzillament, ara no hi hauria caos si el consistori i el ministre no haguessin alterat el pla director.

—Així, la culpa de tot la tenen l’Ajuntament i el PP?

—Evidentment, hi ha una responsabilitat dels successius governs espanyols de no invertir en la millora de la xarxa i pels retards en la construcció de la xarxa del TGV. Però l’Ajuntament de Barcelona és el responsable últim del de-

sastre de Renfe, perquè va pressionar fins a aconseguir, pels seus interessos partidistes, que el TGV tingués prioritats davant de Rodalí.

—Vol dir que ara no hi hauria col·lapse en el servei de Rodalí?

—Si s’hagués fet aquest túnel primer, no hauria calgut fer obres a Sants, que han generat les avaries més importants.

—Quins pactes tenia el Govern de CiU amb l’executiu del PP per millorar la xarxa ferroviària espanyola a Catalunya?

—No hi havia una partida específica destinada a la millora d’aquesta infraestructura, sinó que teníem el compromís de fer una reforma de la xarxa ferroviària a fons. Però tot se’n va anar en orris amb la maniobra de l’Ajuntament i el suport del ministre Álvarez Cascos.

—Ara ja no es pot fer marxa enrere, i les deficiències de la xarxa ferroviària donen com a resultat una avaria dia sí dia no. Quines mesures caldria prendre per sortir de la crisi?

—Primer de tot, finalitzar les obres a Sants. Mentre aquí hi hagi obres, hi haurà avaries. Evidentment la solució no és destituir les persones que precisament poden aportar solu-

cions, com va fer el Govern espanyol amb el director de Rodalí a Catalunya, Josep Manau. Aquella destitució va ser una greu irresponsabilitat política del Ministeri de Foment.

—Zapatero ha reconegut al Congrés el mal funcionament de Renfe, i promet arreglar-ho “a mitjà termini”. Mentrestant, diu que enviarà alguns trens.

—La promesa de Zapatero d’enviar sis trens per sortir del pas són una rifada, perquè aquests trens ja haurien d’haver vingut fa dos anys, quan ho va prometre. Tinc aquesta promesa per escrit. Però ara ho anuncia per intentar tancar el rídicul que estan fent ell i la ministra de Foment.

*Gemma Aguilera*



dels trens de rodalia de Catalunya, és a dir, els usuaris, ja han protagonitzat diversos actes de protesta, com és el cas del que portaren a terme fa uns dies centenars de ciutadans que habitualment utilitzen les estacions de la localitat de Martorell i del Passeig de Gràcia de Barcelona. En ambdós casos, la gent va saltar indignada a les vies i va impedir la circulació dels combois de rodalia. A més d'això, una iniciativa ciutadana va llançar, el dijous de la setmana passada, una proposta de vaga que consistia a pujar als trens sense comprar bitllet, tot i que al final no va tenir un seguiment gaire nombrós.

**El fons de la qüestió.** Al darrere del caos del servei de rodalia hi ha, tal com denuncien la majoria d'actors socials, és a dir, partits polítics, sindicats, empresaris i associacions de consumidors, un dèficit d'inversió en la millora de la xarxa que s'arrossega des de fa anys. Això, de fet, va ser, juntament amb l'adjudicació de la nova terminal de l'Aeroport del Prat, el motiu de la picabaralla que van tenir el president de la Generalitat, José Montilla, i el cap de l'oposició, el líder de Convergència i Unió, Artur Mas, el dimecres de la setmana passada al Parlament de Catalunya. En concret, Mas va proposar que l'entitat Ferrocarrils de la Generalitat assumís la gestió de la xarxa de rodalia de Catalunya, mentre que Montilla va responsabilitzar els anteriors governs de CiU a la Generalitat i del PP a Madrid del dèficit d'inversions en infraestructures. L'endemà, al Parlament, els grups que formen el tripartit van tombar, per considerar-la electoralista, una proposició de CiU que reclamava el traspàs immediat de la competència en la xarxa de rodalia.

D'altra banda, la polèmica també ha enfrontat els membres del govern tripartit, sobretot arran que un dels socis, ERC, no s'hagi estat de criticar el paper del Govern espanyol en aquest afer, i sobretot el de la titular del Ministeri de Foment, Magdalena Álvarez. En aquest sentit, el portaveu d'ERC al Congrés de Diputats va demanar la dimissió de la

## Al darrere del caos del servei de rodalia hi ha un dèficit d'inversió en la millora de la xarxa que s'arrossega des de fa anys

### Una mà negra rere les avaries

Els Mossos d'Esquadra investiguen si les avaries que es van produir el dimecres de la setmana passada a la xarxa de Rodalia van ser degudes a l'acció de sabotejadors. De fet, segons van informar Adif, l'empresa que gestiona les infraestructures ferroviàries, i Renfe, l'avaria que hi va haver entre l'estació de tren de la plaça de Catalunya i la de Sants va ser deguda a un petit incendi en una caixa de cables provocat per uns desconeguts que, segons aquestes fonts, sabien molt bé el que feien. A més, segons els responsables d'aquestes entitats, almenys una altra de les tres avaries registrades aquell mateix dia va ser també provocada. En aquest sentit, el president de la Generalitat de Catalunya, José Montilla, va apuntar que molt possiblement moltes de les altres avaries que s'han produït al llarg de les darreres setmanes hagin estat intencionades. En el moment de tancar aquesta edició, la investigació de la policia catalana no havia pogut aclarir qui es troba darrere els sabotatges ni els mòbils que haurien portat els culpables a portar-los a terme.

ministra, entre altres coses, per la decisió del Ministeri d'oferir compensacions immediates per valor de 700.000 euros als usuaris de l'AVE Madrid-Sevilla afectats per una avaria recent. Per la seva banda, tant CiU com el PP de Catalunya no descarten que també puguin reclamar la dimissió de la ministra Álvarez. Per tot plegat, tant ERC com ICV han demanat un ple extraordinari

al Congrés per analitzar l'estat de la xarxa ferroviària a Catalunya. En un primer moment, a Madrid tot va quedar reduït a una disculpa formal de la vicepresidenta Maria Teresa Fernández de la Vega i a una promesa poc concreta de més inversió per millorar els trens de rodalia.

**Els consumidors diuen prou.** Per la seva banda, l'Associació Catalana de Consumidors va emetre un comunicat la setmana passada en què reclama el traspàs immediat de la xarxa de rodalia al Govern català, tal com, fet i fet, estipula el nou Estatut de Catalunya, així com les inversions que no s'han realitzat durant els darrers anys. L'Associació ha emplaçat també els usuaris de Renfe a no limitar-se a protestar com fins ara, sinó també a presentar denúncies per la mala qualitat del servei. A més, l'Associació Catalana de Consumidors va demanar també la dimissió de la ministra Magdalena Álvarez i, a la vegada, que fos el president espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, qui demanés disculpes, i no tan sols la vicepresidenta Fernández de la Vega. En aquest sentit, el dijous de la setmana passada el president espanyol va viatjar a Barcelona per parlar amb el president de la Generalitat sobre la futura adjudicació de la nova terminal de l'Aeroport del Prat. Al final, però, Rodríguez Zapatero, tot i disculpar-se pel desgavell de Renfe, no va aclarir gairebé res ni sobre el traspàs de rodalia ni sobre la gestió del Prat.

Segui com vulgui, sembla que la resposta a totes les incògnites que planteja aquesta polèmica haurà d'esperar encara unes setmanes. Si no hi ha modificacions de darrera hora, està previst que el proper mes d'abril es reuneixi la recentment creada comissió bilateral, formada per l'estat i la Generalitat de Catalunya, per tractar, entre molts altres traspassos que preveu el nou Estatut, les qüestions de la gestió de l'Aeroport del Prat i de la xarxa de rodalia de Renfe.

Xevi Camprubí

L'Associació de Consumidors ha emplaçat els usuaris de Renfe a presentar denúncies per la mala qualitat del servei