

Joan Moreno (Còrdova, 1957) és secretari general de la Federació del Transport de la UGT de Catalunya. En aquesta entrevista analitza els problemes i les mancances del servei de RENFE a Catalunya i explica les preocupacions dels treballadors sobre la manera com es pugui fer el traspàs de la gestió de la xarxa de rodalia al govern català.



## “La Generalitat ha de participar en la gestió de les infraestructures ferroviàries”

**C**om a treballadors, què us preocupa exactament, del traspàs de la gestió del servei de rodalia de Renfe al govern català?

—Fins aquesta setmana passada, quan els comitès d'empresa de Renfe i Adif de tot l'estat espanyol no ens hem plantejat una protesta seriosa, no havíem rebut cap mena d'informació del ministeri de Foment sobre com anaven les negociacions entre l'estat i la Generalitat per a dur a terme el traspàs. Ens hem sentit desemparats. Quan comença un procés d'aquestes característiques, el treballador vol saber com el pot afectar i de quina manera li canviarà la situació laboral. És fonamental saber quin model de traspàs vol implantar el Ministeri de Foment per veure si coincideix o no amb el nostre.

—El govern català tampoc no us informa?

—El fet és que no hem tingut infor-

mació de les negociacions per part de ningú fins tot just ara fa uns dies. Com a sindicat, hem demanat a la Generalitat que convoqui i constitueixi una comissió social de seguiment de les negociacions i les conseqüències de la transferència, tant pel que fa al servei que s'oferirà als usuaris com a les condicions laborals dels treballadors de l'empresa RENFE Operadora.

—Quin model de traspàs satisfaria la UGT de Catalunya? De primer, algunes veus sindicals de Madrid van donar a entendre que tots els treballadors eren contraris al traspàs de la gestió.

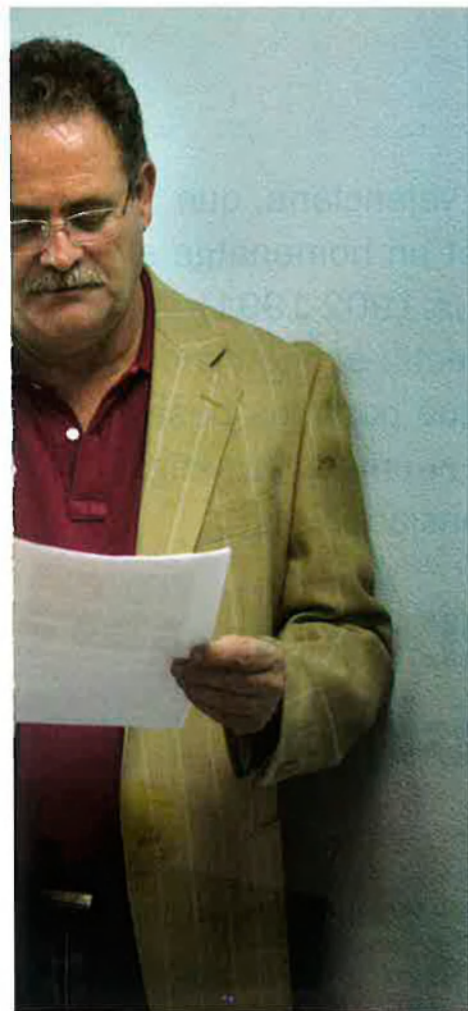
—La UGT de Catalunya aposta radicalment pel traspàs de la gestió del servei. Considerem que la competència de la gestió dels serveis ferroviaris ha de ser exclusiva de la Generalitat, de manera que pugui fixar les condicions de la pres-

tació del servei a les empreses operadores, és a dir, exigir el nombre de serveis, els horaris, les característiques dels trens, les tarifes, que pugui penalitzar l'operadora en cas d'incompliment, etc.

—L'operadora que presti el servei ferroviari a Catalunya en un futur ha de ser necessàriament RENFE?

—Sense cap mena de dubte. RENFE és la que es troba en més bones condicions per a oferir el servei ferroviari a Catalunya, sempre amb un control directe de la gestió des del territori. Ara bé, la Generalitat necessita una finançament adequat, que li permeti de gestionar amb qualitat aquest servei. En aquest sentit, cal que les subvencions que ara rep directament RENFE de l'estat passi a percebre-les el govern català.

—Segurament, la majoria de ciutadans no pensen que RENFE sigui la millor opció, tenint en compte el gran



**caos en què es troba immersit el servei de rodalia.**

—La disminució de les plantilles de RENFE Operadora i ADIF ha causat un deteriorament del servei, tant pel que fa al manteniment i la gestió d'infraestructures com a l'explotació del servei i l'atenció al públic. El personal ferroviari ha estat víctima, al mateix temps que els usuaris, de la manca de personal per a prestar el servei amb qualitat i garanties. Hem calculat que només a Catalunya falten uns 900 llocs de treball. D'això, en som plenament conscients, i RENFE s'ha d'espavilar molt, però ara per ara serviria de molt poc que es creés una nova empresa catalana si en realitat parlem del mateix personal i dels mateixos gestors d'aquesta empresa.

**—Què us fa por, d'una nova empresa que presti el servei només a Catalunya?**

—Creiem que no és convenient de desmembrar una empresa com RENFE, perquè el model final de transferència a Catalunya molt probablement serà adoptat per la resta de comunitats autònomes que tenen competències en la gestió de serveis ferroviaris. Això faria que una empresa pública que ha gestionat

els serveis ferroviaris a Espanya quedés desmembrada en tantes autonomies com empreses es creessin.

**—I quina repercussió pot tenir aquest fet en un treballador?**

—D'entrada, en la subrogació d'aquesta nova empresa no sabem quin conveni col·lectiu s'aplicaria, i probablement no es podrien fer transferències de personal d'una província a una altra, perquè si parlem només de Rodalies, difícilment podria venir un treballador de Lleida a Barcelona. Per tant, ens trobaríem amb una reducció de la mobilitat dels treballadors.

**—Quan Adif i Renfe es van disgregar, hi va haver cap problema que fes que ara els treballadors estiguin en guàrdia?**

—El procés va ser totalment negociat, i els treballadors vam ser informats en tot moment de què es faria, i com s'adequaria tot a la liberalització del servei ferroviari. No va caldre parlar de convocatòria de vaga, ni que els responsables polítics apareguessin als mitjans de comunicació assegurant que la vida laboral dels treballadors no en resultaria afectada.

**—Si hi hagués aquesta desintegració, la UGT es posaria en contra del traspàs de la gestió?**

—De cap manera. A la UGT no condicionem el nostre suport al traspàs de la gestió al fet que hi hagi o no un transvasament de personal.

**—Heu assegurat que RENFE és la millor empresa per a operar a Catalunya. Però haurà de resoldre el caos que ha muntat al país amb el servei. A què atribuïu aquest servei tan deficient?**

—Hi ha hagut una manca d'inversions brutal durant gairebé 23 anys, en què no s'hi ha invertit absolutament res. També hi ha influït la decisió de portar el TGV a Barcelona en un període excessivament comprimit, que ha obligat a fer les obres a més velocitat d'allò que és raonable.

**—El 2010, data en què es liberalitza el transport ferroviari de passatgers, no és pas tan lluny. Aleshores, el govern podrà triar qui li ofereix el servei. Creieu que RENFE tindrà temps de posar ordre al caos?**

—Si Renfe vol arribar al 2010 amb possibilitats de ser l'operadora que tingui el contracte programa amb la Generalitat, haurà de resoldre totes aquestes qüestions. No serà fàcil, perquè haurà

d'incrementar el personal i els vehicles, i sobretot, millorar radicalment un servei que ha estat molt lamentable darrerament.

**—El govern, quan pugui exercir les seves competències, representarà una ajuda perquè RENFE millori la prestació de servei. Què n'espereu, d'aquest traspàs?**

—Ens fixem molt en la prestació del servei, però la Generalitat també ha de tenir presència en la pròpia infraestructura, perquè ho diu l'Estatut. El govern català ha de poder planificar les infraestructures ferroviàries del seu àmbit, és a dir, el nombre de vies, el manteniment de les catenàries, que és tot allò que causa tantes avaries i problemes. Ara la titularitat és d'Adif, del Ministeri de Foment.

Per tant, reclamem que en el procés de transferència, la Generalitat també pugui participar en la gestió de les infraestructures, encara que no en pugui tenir la competència exclusiva perquè no ens ho atorga l'Estatut. Si hi ha voluntat, es podria vehicular aquesta presència per mitjà d'un ens mixt en què participessin Ministeri de Foment i Generalitat.

**—I què aportaria aquesta participació en un ens mixt?**

—Poder intervenir en la creació i en el manteniment d'una nova xarxa ferroviària. Seria una eina per a evitar una circumstància que tots hem pensat: podria passar que tinguéssim la gestió del servei, però que la infraestructura per a prestar el servei no estigués en condicions òptimes. Avui, si la Generalitat creu que hi ha d'haver un tren entre dues ciutats que ara no hi és, es troba sotmesa a les decisions d'Adif, mentre que si la decisió la prenguéssim un ens mixt podria intervenir-hi.

**—L'acord que han tancat el ministre Pedro Solbes i el conseller Antoni Castells pel que fa a les inversions en infraestructures de l'estat a Catalunya, us tranquil·litza en el sentit que potser hi haurà diners per a millorar la xarxa ferroviària?**

—És una notícia, però, en tot cas, per descobrir el futur del servei ferroviari al nostre país, hem d'esperar al 2010 i veure quina decisió pren la Generalitat sobre l'operadora que ha de prestar el servei, perquè ben segur que tindrà molts candidats sobre la taula.

*Gemma Aguilera*