

“Si CiU podia prendre els diners al metro per donar-los a Ferrocarrils, ho feia”

Mercè Sala (Barcelona, 1943) és economista. Va ser responsable de Transports Metropolitans de Barcelona i presidenta de Renfe entre el 1991 i el 1996. Actualment presideix el Consell del Treball, Econòmic i Social de Catalunya. En aquesta entrevista analitza les circumstàncies de la negociació del traspàs de la gestió de Rodalies i també l'arribada del TGV a Barcelona.

Si ara l'estat posés sobre la taula X milions d'euros per a invertir a la xarxa de rodalia, s'acabaria el desgavell ferroviari a Barcelona?

—Els diners, per ells mateixos, no diuen res si no serveixen per a executar actuacions que eradiquin els problemes existents. El govern català té una llista prou elaborada de les obres que serien necessàries. Podríem parlar de 28.000 obres que s'han de fer, però cal prioritzar, perquè no es poden fer totes alhora ni els diners per a la rodalia de Renfe es donaran tots de cop.

—Doncs tothom parla de diners, més que no pas d'obres que caldria fer.

—Em preocupa que vosaltres, els periodistes, que sabeu les coses que sabeu, i els mateixos gestors, els uns i els altres parreu tant de milions d'euros i poc o gens de projectes concrets. I no entenc com és que no es pacta una llista i un calendari d'obres ja, perquè la Generalitat té una llista molt ben feta. Amb aquesta llista i el calendari es podria començar a parlar seriosament dels diners que caldria invertir-hi.

—A Madrid, ara fa unes quantes setmanes, el govern català es va plantar arran de l'oferta de l'equip de Zapatero, perquè ni tan sols es parlava de diners.

—Si tens clares quines obres has de fer necessites un mínim de diners per a executar-les, és clar. El govern no vol un traspàs d'aquells del peix al cove antics, i en aquest sentit penso que ha fet bé de rebutjar la proposta de l'estat.

—Hi ha hagut un problema de fons de gestió de Rodalies?

—Rodalies funcionava bé abans que comencessin les obres de l'AVE, és evident que no hi ha un problema específic de gestió.

—Aleshores, la gestió incorrecta s'ha fet amb el TGV?

—En aquest cas, hi ha un problema de gestió perquè l'afectació de l'AVE no l'havien estudiada prou bé i no s'havien adaptat a la nova circumstància que es creava per a la xarxa de rodalia.

—Sense el desgavell de la xarxa de rodalia i més incidents causats per les obres del TGV, tindria sentit reclamar-ne el traspàs de la gestió?

—El traspàs sempre serà bo. A molts llocs del món els trens de rodalia depenen de les grans ciutats. Per exemple, als Estats Units depenen totalment de les àrees metropolitanes, i a Alemanya són els governs de les ciutats els que determinen quins serveis s'ofereixen,



“No entenc com és que no es pacta una llista i un calendari d'obres ja, perquè la Generalitat té una llista molt ben feta”

tot i que el servei el continua prestant la companyia ferroviària.

—**Aquests models de gestió proporcionen més qualitat en la prestació del servei?**

—Des de Madrid, quan hi ha un problema amb la rodalia de Barcelona, es crea una situació d'una certa desconexió del problema, els queda massa lluny. En general, com més proximitat més bon funcionament. En qualsevol cas, nosaltres som molt a prop d'un nivell de qualitat alt en el servei.

—**Us referiu a Rodalies?**

—Sí, és clar, i també als serveis ferroviaris de l'estat. Rodalies a Catalunya té un nivell de qualitat alt, i qualsevol millora que s'hi pugui fer es notarà poc. Per tant, un canvi en la gestió el client el notaria relativament.

—**Doncs no cal córrer tant, a fer el traspàs de Rodalies?**

—Quan es decideix de fer una cosa, no entenc per què s'ha de quedar sense fer. Si ho diu l'Estatut, i a més el president del govern s'hi va comprometre, s'ha de dur a terme.

—**A què atribuïu tanta resistència per part de l'executiu espanyol?**

—Diuen que està aturat per desavinences, que segons el meu parer són fonamentalment econòmiques.

—**És una conseqüència més de la visió centralista que avui encara impera a l'estructura de l'estat?**

—Sí, i tant. Els empleats de l'estat sempre treballen al mateix lloc, i el que ha fet oposicions per ser alt càrrec de l'estat sempre ho serà. Aleshores sempre pensarà en clau centralista, i té interioritzat que l'estat no pot deixar perdre's res, per petit que sigui. A això cal afegir-hi que els treballadors de Renfe sempre han estat molt recelosos a qualsevol divisió.

—**I també hi ha recances per part dels càrrecs polítics.**

—Sí, però possiblement són més centralistes els tècnics que no els polítics. I els tècnics són els qui preparen els papers, recordeu-ho.

—**Que preveieu cap gest per part del govern espanyol abans del 9 de març, pel que fa al traspàs?**

—Quan s'apropen unes eleccions es fan moltes ximpleries. Valdria la pena que en aquesta ocasió no se'n fessin, i que qualsevol pas que es fes fos seriós.



TINA ENGST

“Els empleats de l'estat sempre treballen al mateix lloc, i el que ha fet oposicions per ser alt càrrec de l'estat sempre ho serà. Aleshores sempre pensarà en clau centralista”

—**El 2010 hi haurà la liberalització del sistema ferroviari a la UE. D'alguna manera, l'estat pot tenir por que si traspasa la gestió, la Generalitat opti per arraconar Renfe i concedir l'explotació del servei a una altra companyia?**

—L'estat depèn dels governs que el

dirigeixin. Els governs més importants que ha tingut Espanya sempre han estat liberals, i tenim una constitució liberal. Oposar-se a aquesta liberalització o tèmper-la seria anar contra la llibertat d'empresa. I no veig en aquesta situació cap dels partits que poden governar a Espanya.

“Vaig arribar a Renfe un any abans de la inauguració de l'AVE Madrid-Sevilla i no em vaig dedicar a investigar”

—La qüestió dels empleats de Renfe és el tap tècnic més important a l'hora de materialitzar el traspàs de Rodalies?

—És un element a tenir en compte, però no és el més important. Hi ha moltes solucions. El tap més important són els diners. La resta de resistències són vencibles.

—Ferrocarrils Catalans de la Generalitat sempre funcionen amb excel·lència. La seva gestió és un model a seguir?

—FGC sempre ha rebut totes les inversions necessàries. No us diré cap disbarat si us asseguro que, quan jo estava a TMB, la Generalitat, governada per CiU, abans de donar-nos diners a nosaltres, que érem de l'Ajuntament de Barcelona, els donava als seus ferrocarrils. I si ens els podia prendre per donar-los a FGC, ja ho feia, ja.

—A l'època en què dirigíeu TMB a Barcelona hi manava el PSC i a la Generalitat, CiU. Però a l'estat espanyol ara hi ha un govern del mateix color que a Catalunya i, en canvi, les inversions no arriben.

—El color del govern de Madrid no ha tingut res a veure amb la manca d'inversions. Pensar que la política arriba a influir en la manera com es mouen els trens és una mica recaragolat. Els trens són com l'electricitat

poli. El que no funciona al món són els monopolis. Molts es van fer per raons tècniques en època de postguerra i després ja s'ha vist que no funcionen.

—El 2010, les companyies privades podran operar al territori espanyol.

—De moment, però, a Europa els trens, com l'electricitat, són nacionalistes. Per a mi, això dels nacionalismes és un sentiment que de vegades no ha estat prou meditat.

—Què és un tren nacionalista?

—Durant molt de temps, cadascú s'ha fet un sistema de trens a la mesura de les necessitats del seu país. Els trens francesos no poden circular fàcilment per Alemanya perquè a França funcionen a 3.000 volts i a Alemanya a 15.000. A més, a Europa hi ha fins a 25 sistemes de seguretat diferents. La UE va establir el 1992 que les xarxes de tren fossin dels estats, però que el servei el pot prestar qualsevol operador. Però la teoria de separar la infraestructura del servei a Espanya ha començat a funcionar tot just fa tres anys. Ha estat el darrer país a adherir-se a aquesta directriu.

—Si el 2010 es liberalitza el mercat, potser en fem un gra massa, del problema de Renfe? Si no respon a les expectatives, es canvia d'operador i ja està.

—Segurament, però com que ja ens

“Rodalies a Catalunya té un nivell de qualitat alt. Qualsevol millora s'hi notarà poc”

o com l'aigua, i no entenc per què han d'estar polititzats. I tampoc no entenc per què no podem tenir trens de gestió privada.

—Els nostres trens funcionarien millor en mans d'un operador privat?

—El problema no és tant si és públic o privat com que es tracta d'un mono-

agrada, fer-ne un gra massa de tot... El 2010 es començaran a aclarir moltes coses i tothom s'espavilarà per donar un servei tan bo com pugui.

—Per què l'arribada del TGV a Barcelona porta tants problemes i, en canvi, alguns altres trajectes s'inauguren sense problemes i funcionen amb certa qualitat?

—L'entrada del TGV a Barcelona era més complexa, però, per alguna raó, en algun estadi del ministeri van subvalorar aquesta complexitat. Només que mirem els mapes, veurem que és molt més fàcil d'entrar a Valladolid o a Màlaga que no pas a Barcelona, perquè hi ha aquest nivell de densitat urbanística tan brutal entre Tarragona i Barcelona. Hi ha una gran complicació física que requereix unes expropiacions més ben fetes que en qualsevol altre cas i no s'hi poden fer segons quina mena d'actuacions. És evident que la gent que viu als costats de les vies protestarà. I com que al Ministeri de Foment van bandejar o passar per alt aquests detalls, doncs algú va calcular malament els terminis i va pensar que l'AVE podia arribar abans a Barcelona.

—Molt abans...

—Bé, tampoc no va tan malament, perquè sembla que potser tindrem el TGV cap al 20 de febrer.

—Ja hauria de circular des de fa anys, atenent les diverses promeses fetes primer pel govern del PP i després pel PSOE.

—Penseu que quan es va inaugurar l'AVE Madrid-Sevilla al darrere va venir una crisi econòmica innegable. L'economia va deixar de créixer a partir del 1991 i es van alentir molts projectes que requerien inversions importants.

—Va ser un encert, començar el TGV de Madrid a Sevilla i no de Madrid a Barcelona?

—L'acord del consell de ministres deia que l'AVE seria Sevilla-Madrid-Barcelona. Després, per les raons que fossin, es va començar per Sevilla i no es va continuar cap a Barcelona. Penso que hi pesaven raons tècniques, perquè entre Sevilla i Madrid només hi havia una línia i, en canvi, entre Barcelona i Madrid hi havia dues línies. Aleshores els tècnics van pensar que era millor començar per Sevilla. Ara, si després hi va haver més influències, no ho sé, perquè jo vaig arribar a Renfe un any abans de la inauguració de l'AVE Madrid-Sevilla i no em vaig dedicar a investigar.

Gemma Aguilera