



JORDI PLAY

La Generalitat estudia atorgar l'exploració d'una o més línies dels trens de rodalia a un operador diferent de Renfe, en virtut del traspàs de la gestió que va fer l'estat. El conseller de Territori i Mobilitat, Lluís Recoder, va apuntar Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i SNCF –la companyia de ferrocarril francesa– com a possibles candidats. FGC està en condicions de substituir Renfe?

No ens passem el dia trucant a la porta per a dir que volem ser grans. La nostra obligació és fer la feina que tenim encomanada tan bé com sigui possible. Estem en disposició de fer més feina? I tant que sí. Crec, honradament, que som una de les empreses europees líders en el transport de persones. Tenim un conjunt de cobertura del 80%, només costem un 20% als poders públics, les millors ràtios d'Europa. Això significa bona gestió. Si, com hem demostrat, som bons en transport de passatgers, és evident que podem gestionar més línies.

—Teòricament, la Generalitat té competències per a canviar d'ope-

“FGC pot gestionar Rodalies millor que no pas Renfe”

Enric Ticó i Buxadós (Barcelona, 1960) és president del hònding Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Fou director general de Transports de la Generalitat entre 1996 i 2003. Defensa sense embuts la preparació i excel·lència de FGC per a rellevar l'operador espanyol al servei de rodalia.

rador, però el ministre espanyol de Foment ha remarcat que encara no s'ha modificat la llei que permetria

de desbancar Renfe. El rellotge corre, i el contracte programa entra en vigor el 2012.

Han de passar coses a l'estat durant els mesos vinents que poden ser significatives a l'hora de tancar acords en aquest sentit. Com poden influir les eleccions espanyoles i el context polític que se'n derivi se m'escapa, però intueixo que serà important...

—**Així, més aviat cal pensar que al 2012 Renfe continuarà operant el servei de rodalia?**

No necessàriament, s'hi poden fer canvis parcials. A FGC estudiem com seria la nova estructura d'allò que anomenem *serveis regionals*, un terme que, per cert, em molesta força. Pensem que pot haver-hi un funcionament i un servei millor d'això que se'n diu *serveis regionals* de Renfe, que inclourien la rodalia de Tarragona, la de Lleida i la de Girona.

—**Què proposa FGC en aquest sentit?**

Fem una proposta eficient de serveis en entorns de Catalunya, de tal manera que poguéssim fer la millor connexió possible entre les capitals catalanes entre si, i tenint en compte que el nostre mercat no és un mercat estrictament català. El servei no s'ha d'acabar a Tortosa, sinó a Vinaròs, no a Lleida sinó a Fraga, i no a Figueres sinó a Perpinyà. Potser m'equivoco, i alguns ens diran que es posi un bus per a fer aquests enllaços, però des de FGC veiem clares possibilitats de millorar el servei pensant en les persones i no pas en les fronteres polítiques. També analitzem les rodalies de Tarragona, Lleida i Girona. I tot plegat no únicament amb l'amplada ibèrica sinó també amb l'amplada internacional.

—**Per tant, no descarteu de col·locar l'adhesiu de FGC en alguna línia que ara pilota Renfe.**

Quan acabem aquest estudi podrem respondre aquesta pregunta. Hem de veure quins serveis podem proposar abans no s'acabi l'any per a reordenar la gestió de Rodalies.

—**Amb quines limitacions pot tocar l'operador ferroviari català per a gestionar aquest servei?**

El material mòbil és una limitació clara, sobretot perquè en l'àmbit ferroviari combois per a amplada ibèrica són escassos. Així i tot, estem en contacte amb algunes constructores —catalanes i no catalanes— per si cal fabricar trens

de baix cost. A l'estat espanyol tot ha estat en mans de Renfe, de manera que Madrid ha administrat els trens com li ha convingut políticament. Però tot es pot resoldre, tenim tota la predisposició del món per a assumir qualsevol nou repte.

—**Ferrocarrils podria assumir el servei de l'un dia per l'altre?**

Qui tingui una mica de memòria recordarà que FGC neix el 1979 per a salvar dues companyies ferroviàries en fallida. I se'n va sortir prou bé. Si va ser capaç de salvar el servei, també ho seria ara de gestionar la xarxa. Si rebem un encàrrec de la Generalitat, tindrem quinze dies per a fer el canvi, i, naturalment, ja fa molt de temps que preparem un pla d'actuació per si arriba el moment. FGC sempre fa propostes, no s'espera mai plegat de braços.

—**La línia R8, que entra en servei el 26 de juny per a cobrir el tram Martorell-Granollers Centre, en pot ser un primer tast?**

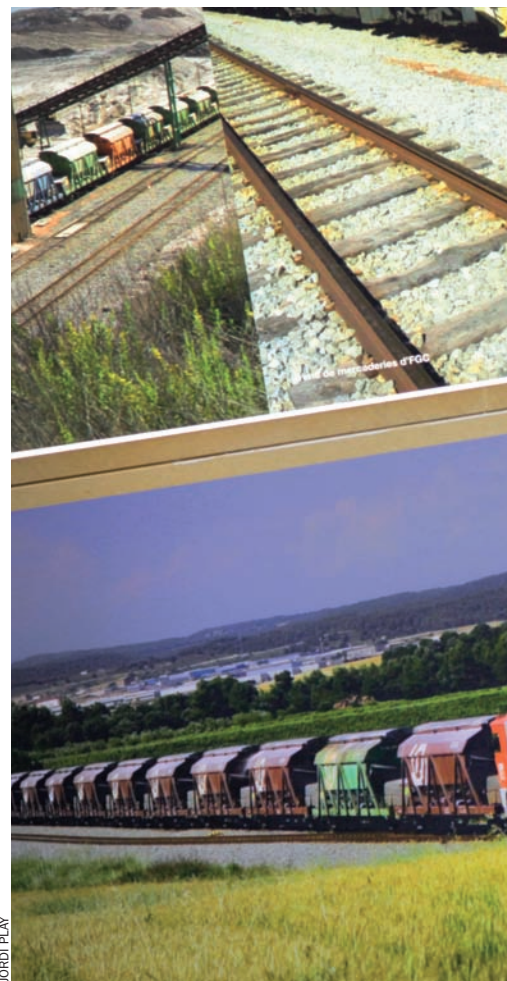
Podem operar aquesta línia o qualsevol altra que se'ns demani.

—**La Generalitat us ha comunicat res sobre això?**

No ens ha comunicat res. Fa trenta anys, va ser de l'un dia per l'altre i FGC se'n va sortir! A FGC no ens barallem per ser els titulars d'una via, sinó per a donar un servei amb el criteri de Ferrocarrils i no amb uns altres criteris. Som una empresa excel·lent, ens veiem amb cor d'oferir servei excel·lent en unes altres línies que ara són gestionades per Renfe. Ara bé, la cosa més lògica seria començar gestionant parcialment la xarxa de rodalia. A més, hi ha d'haver una política d'aliances en aquest sector. Hi ha coses de Renfe que són aprofitables. I potser també a FGC li convé arribar a acords amb tercers com la SNCF o Deutsche Bank, amb uns altres operadors que ens permetin de garantir un servei excel·lent. No em preocupa. FGC ja buscarà els socis.

—**Quins trens circularien l'endemà del traspàs si Renfe deixés de ser l'operador?**

Els mateixos que ara. I més endavant, segons les capacitats d'inversió que tinguéssim tots plegats, ja es veuria. A la xarxa de metro de TMB els combois són de diversos propietaris i no passa res. A la xarxa de FGC són



JORDI PLAY

nostres, perquè els hem pagats, és un model que no ha anat malament. Però el mercat avança i ara es poden buscar socis per a aquestes operacions. Hi ha molts sistemes de compra de material mòbil, i hem d'intentar que els trens siguin tan còmodes i sostenibles com puguin ser.

—**Si FGC gestionés línies fins ara a mans de Renfe, s'hauria de quedar el personal d'aquesta empresa?**

Tot és negociable. S'ha d'intentar sobretot donar el millor servei amb els millors costos. A FGC tenim dues empreses, Autometro i Cargometro, que porten cotxes de Seat al port i transporten peces a les fàbriques. Són empreses on tenim majoria, però hi ha participació de Renfe i d'un operador privat, Comsa Rail Transport. Els trens són tots de FGC, uns perquè ja ho eren i uns altres perquè els vam comprar a Renfe; i una via és de FGC, amb trens i maquinistes de FGC. També



tenim una experiència divertida, per la via d'ADIF, tren de Renfe, gestió de FGC i maquinistes de Comsa. Ja s'ha inventat tot!

—**Pot ser que diversos operadors gestionin la xarxa, i no tan sols un operador?**

Estic convençut que la col·laboració serà necessària per a gestionar Rodalies.

—**Tot plegat, doncs, és una decisió política?**

D'entrada, encara no s'ha tancat el contracte programa, ni tampoc necessàriament han de ser tres anys. Jo diria que aquesta qüestió és molt oberta, i no s'ha escrit enlloc que allò que es tanqui per al 2012 hagi de tenir vigència fins el 2015. S'han de produir decisions polítiques, i quan es produeixin nosaltres farem allò que se'ns encarregui. Ens sentim plenament capaços de respondre a les demandes que se'ns facin en aquest sentit. Tenim ganes de fer coses.

En tot cas, hem d'acabar de determinar els principals colls d'ampolla de les infraestructures abans d'assolir-ne la gestió directa, perquè la cosa més important és aconseguir que el dia D+1, quan s'acompleixi un canvi de gestió, l'usuari no se senti frustrat perquè no percebi una millora certa dels serveis. L'usuari de FGC té una percepció prou bona del servei. És una bona carta de presentació.

—**No passa això mateix amb Renfe. Quina és la clau de l'èxit de FGC pel que fa a la percepció de l'usuari?**

Que els canvis polítics mai no l'han afectat. Sempre hem prioritzat el manteniment de la infraestructura a unes altres consideracions. Sincerament, preferim netejar una mica menys però incrementar el manteniment de la infraestructura i la seguretat. Per això funcionen, els FGC.

—**Per primera vegada, el Ministeri de Foment ha culpats Renfe del des-**

gavell de la gestió a Catalunya. Tan malament ho fa, aquest operador?

Tots tenim clar, perquè des de fa temps la Generalitat treballa amb Renfe fent el seguiment de l'operativa dels serveis de rodalia i regionals, que el 70% dels problemes que hi ha a la xarxa tenen a veure amb la infraestructura. Precisament per això es va fer un pla d'inversions que ADIF havia de mantenir. Però no ha complert el pacte. Sorpren que, havent-se constatat que el principal problema és la infraestructura, ara l'estat vulgui jugar amb diferents dits de la seva pròpia mà. La mà es diu estat espanyol, i té l'obligació de complir els pactes que va assumir quan va fer la transferència a la Generalitat. No ens hem de deixar enredar, el problema no és Renfe, que ara ho fa prou bé respecte al seu històric, sinó la manca d'inversions i de compromís de l'estat.

—**Al marge de l'oportunitat de Rodalies, FGC té la mirada posada en el mercat internacional amb l'empresa FGC Enginyeria. Què pot aportar-hi, en aquest àmbit?**

Expansió i imatge d'empresa, perquè tenim un equip d'enginyers propis de primer nivell. FGC té als sectors ferroviaris una molt bona imatge i ho volem aprofitar també per a projectar la imatge de Catalunya a la resta del món.

—**També es poden guanyar diners amb el transport de mercaderies. FGC Logística us situarà al mapa internacional d'aquest sector.**

Amb el nou negoci de la logística sí que som competidors. Ho podem fer molt bé, entre més raons perquè ja tenim una part de negoci de càrrega, i ara constituïm una societat per a explotar exclusivament la càrrega. Anirem amb les vies dels altres per a portar càrregues des dels ports catalans fins al centre d'Europa, sols o acompanyats. Parlem amb operadors ferroviaris d'uns altres països per a fer societats conjuntes, i també amb grans operadors logístics de carretera. Hi ha molt de marge per a créixer i fer negoci plegats. L'enginyeria i la logística ens donaran visibilitat i diners per a oferir més bon servei als passatgers i costar menys diners a la Generalitat.

Gemma Aguilera