

Pals a les rodes

País Valencià i Catalunya es planyen per les deficiències del servei de Rodalies. Mentre els primers han elevat el to i reclamen a Madrid el traspàs d'aquesta competència, els segons reclamen completar una transferència que es va formalitzar l'any 2010 però que no s'ha fet veritablement efectiva. Els usuaris són les principals víctimes d'anys d'una política de Foment que ha prioritzat el glamur de l'AVE per sobre del pedestre transport de proximitat.

Reportatge de Violeta Tena



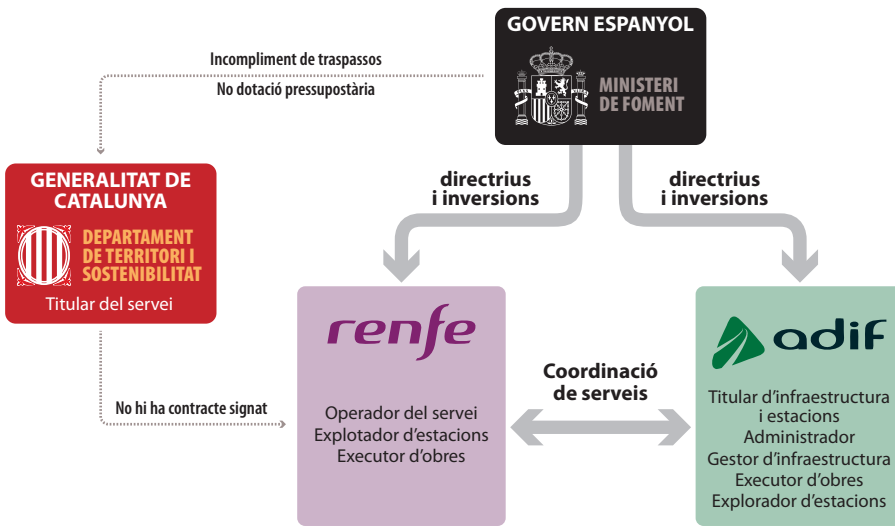
Luis S. viu a Castelló però treballa, de fa tres anys, a València. Per proximitat amb la clínica veterinària on exerceix, puja i baixa a l'estació del Cabanyal. Ell és una de les 15.800 persones que diàriament fan ús del tren que connecta totes dues ciutats, a través de la línia C6. Fins a l'estiu passat invertia en cada trajecte al voltant d'una hora, un temps raonable, tenint en compte que la distància entre totes dues ciutats és de només 72 quilòmetres. Però, des de l'agost passat, cada viatge s'ha convertit en un viacrucis. Renfe va anunciar aquell mes que fins al desembre, a causa de les obres d'instal·lació del tercer fil del corredor mediterrani –que suposaran l'arribada de l'AVE a Castelló–, reduïa a la meitat les freqüències. A partir d'aquell moment els trens que circulaven farien parada a quasi totes les estacions, la qual cosa va allargar el temps de viatge. Per si no n'hi havia prou, els retards d'entre 10 i 15 minuts es van fer com més anava més freqüents. "A més, no tens possibilitat de queixar-te ni de reclamar que et retornen els diners perquè Renfe ha eliminat el compromís de puntualitat. S'ha de tindre molta barra;

Passatgers esperen a rebre informació després de veure's afectats per una avaria en els sistemes de control de Rodalies, el maig de 2015, a l'estació de Sants.

paguem el mateix per un servei que és molt pitjor. I quan demanes informació no te'n donen!", es plany. Al desembre Foment va prometre que el servei es restabliria a l'abril. Però a l'abril les obres continuaran i Ana Pastor ja ha anunciat que no serà fins l'agost que l'AVE arribarà a la capital de la Plana. "Fins que no ho veja, no m'ho creuré", diu Luis S.

El de la connexió entre València i Castelló ha esdevingut l'últim tram problemàtic en la xarxa de Rodalies que circulen pel País Valencià. N'hi ha, però, molts més. La connexió entre Gandia i Dénia, llargament anhelada i reivindicada des de la comarca de la Marina, continua sense concretar-se i el pla que la Generalitat Valenciana va presentar l'any 2014 per fer realitat aquesta infraestructura del braç de l'Estat és paper mullat. Al tren que va de Xàtiva a Alcoi se l'ha

La situació del traspàs de Rodalies a Catalunya



→ molts ciutadans de Barcelona i la seua àrea metropolitana resta el caos que per als viatgers de mitjana i curta distància van suposar les obres d'entrada de l'AVE a la capital catalana, allà pel 2007.

Almoïna ferroviària

Les raons que expliquen la precària situació del servei tant a Catalunya com al País Valencià cal anar a buscar-les al baix nivell d'inversió per part de l'Estat, que és a qui competeix. L'any 2008 es va presentar el Pla d'Infraestructures de Rodalies de Barcelona, que contemplava una inversió de 4.000 milions d'euros en el termini de set anys (fins 2016). A la vista que aquest pla no es faria efectiu, Generalitat i Foment acordaren al novembre de 2013

un calendari d'actuacions prioritàries per valor de 306 milions. Al remat, i amb el pla ja amortitzat, Foment només ha destinat a Rodalies el 10% compromès.

La situació és força semblant al País Valencià. En aquest cas hi havia un pla d'inversions per al període 2010-2020 que contemplava inversions per valor de 3.400 milions d'euros. Aquest setmanari s'ha posat en contacte amb Foment per saber quina ha estat la quantitat que fins ara s'ha fet realment efectiva però han declinat aportar cap dada. Recentment, la Cambra de Contractistes de la Comunitat Valenciana va fer públic un informe segons el qual en el període entre 2012 i 2015 Foment va invertir la mínima quantitat de 6,6 milions d'euros. Si, com

va dir la ministra Ana Pastor, Foment va invertir 1.500 milions d'euros en Rodalies a tot l'Estat durant aquesta legislatura, al País Valencià només li ha correspost el 0,44% del total. Des de Renfe (que es qui s'encarrega de donar el servei, però no del manteniment de la infraestructura) asseguren que tenen previst invertir 17 milions d'euros en la xarxa de rodalies de València

Ostatges del mite de l'AVE

L'abandonament del servei ferroviari de proximitat no s'entén sense tenir en compte l'obsessió per l'alta velocitat que ha recorregut l'Estat d'ençà que Felipe González inaugurà el primer AVE, l'any 1992, que connectava Madrid amb Sevilla, tot just coincidint amb la celebració de l'Expo. La dèria per convertir Espanya en el país del món amb més quilòmetres de línies d'alta velocitat (a hores d'ara, només la Xina ens guanya) ha suposat que es drenen recursos que, altrament, podrien haver-se destinat a altres modalitats de transport menys cares. A més, la de l'AVE ha sigut una inversió de dubtosa rendibilitat social i econòmica. Ho ha reconegut fins i tot Fedea, un centre d'investigació econòmica gens sospitós de defensar postulats altermundistes. En la radiografia més gran sobre la xarxa d'alta velocitat feta mai a Espanya els economistes conclouen que la inversió realitzada per Espanya en aquest mitjà de transport no té cap justificació econòmica ni social. No es pot passar per alt que a pesar que l'AVE només representa l'1% de la mobilitat de passatgers a Espanya, se li ha destinat des de l'any 1992 un total

+ MAESTRAT I TERRES DE L'EBRE, DOS CULS-DE-SAC

El pare de Josep Casado va treballar de torner al taller que Renfe tenia a Mora la Nova. El component ferroviari li venia en l'ADN, el seu pare ja havia estat maquinista. Com tots a Mora la Nova, estaven lligats d'una manera o d'una altra al tren. Allí fou on hi havia l'estació i també un taller gegantí que donava feina a un miler de persones. En aquest punt es feia el relleu de locomotores, pel fet

de ser equidistant entre Barcelona i Saragossa. Era, doncs, un lloc estratègic quan les màquines encara eren de vapor. El tren fou el motor de creixement d'aquest municipi que va començar a ser-ho l'any 1891, quan es va independitzar de Mora d'Ebre.

Avui queda ben poca cosa d'aquella esplendor. La substitució de les locomotores de vapor per les elèctriques va suposar la sentència de mort d'aquells tallers. Avui resta un centre d'interpretació on s'explica la importància que el tren va tenir per a la localitat, així com l'estació, per on

continuen circulant i fent parada alguns trens. Però molt menys del que els agradaria als habitants de Mora la Nova. Perquè les Terres de l'Ebre són, com el Maestrat al País Valencià, les grans perjudicades per un disseny de les infraestructures que prima les capitals i ignora les perifèries. "Tenim un problema greu d'aïllament —diu Josep Casado—. No s'han fet les inversions que calia i tot passa de llarg". Casado és, a més de secretari general de CCOO a les Terres de l'Ebre, membre de la Plataforma Trens Dignes. L'entitat es va crear l'any 2013 a la vista de la mancan-

ça en matèria d'infraestructures de la zona. Es queixen que, tot i que, a les quatre comarques de la seua vegueria, hi viuen 190.000 habitants, només disposen de 10 estacions de trens i que els serveis de transport són, a més de minsos i mal adaptats a les necessitats dels ciutadans, cars. L'entrada en funcionament de l'Euromed, es lamenten, va empitjorar encara més la seua situació perquè va suposar el desmantellament del tram de via Tortosa-Freginals i la devaluació de l'estació de l'Aldea-Amposta. Tot plegat, limita la mobilitat de la població i "resta

