internacional, per fer-lo compatible amb l'ample ibèric. Va ser una petició dels empresaris de la Confederació de València, la CEV i la patronal de Castelló, però com ja els vaig dir no hauríem d'haver impulsat el canvi". Què li semblen aquestes paraules?

—Va ser l'anterior consellera del PP qui, juntament amb la ministra Pastor, va optar pel tercer fil com a solució. És evident que hi ha hagut una mala previsió i una pitjor gestió del corredor, i la Comunitat Valenciana necessita solucions prompte perquè d'això depèn el seu desenvolupament. Exigim la doble plataforma i l'ample europeu perquè volem que aquesta comunitat puga créixer, perquè cada dia que passa sense aquesta infraestructura perdem competitivitat. És l'hora d'unir esforços i reivindicar el que totes les autonomies del Corredor tenen, no una solució de tercera com la que van acceptar els diferents governs del PP.

—No es van equivocar els empresaris acceptant la solució del tercer fil?

—Els empresaris van actuar de bona fe. Els van assegurar que seria una solució més ràpida i més barata. Per què n o havien de creure-ho? I no s'ha de perdre de vista que el tercer fil que s'està instal·lant és més devaluat que no el que els van prometre.

—Bonig també diu que aquest Consell no pressiona el Govern espanyol. El Consell, diu, "no està a sobre del Ministeri per fer un seguiment de les obres com fèiem nosaltres". Què n'ha de dir?

—Venim d'una etapa de total complicitat entre la Generalitat del PP i el Govern d'Espanya en matèria d'infraestructures que no ha beneficiat els interessos valencians. Des del primer minut que el nou Consell reclama a l'Estat les inversions que es mereix la Comunitat Valenciana, demanant informació sobre les obres del corredor, exigint mesures per palliar els problemes de Rodalies... Sense que el Ministeri s'haja mostrat molt receptiu. A més, estem ampliant les sinergies amb les autonomies per on passa el corredor, hem creat el Fòrum, hem promogut una declaració institucional... Hem fet molt més que el PP. •

JOSEP RULL

«El traspàs de Rodalies va ser incomplet i incomplert»

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Josep Rull (Terrassa, 1968), explica les deficiències del traspàs de Rodalies a la Generalitat i els problemes que sovint provoquen retards en el servei.

*Entrevista d'**Àlex Milian***
*Fotografies de **Jordi Play***

Al final del tripartit, cap al 2007, ADIF va enviar el seu director a Barcelona per garantir que les obres de l'AVE anaven a bon ritme i no afectaven Rodalies. Han passat nou anys, s'hi va traspassar la gestió i el caos a Rodalies no és tan freqüent però, de tant en tant, és igualment alarmant.

—Allò va ser un traspàs incomplet i incomplert. Incomplet perquè no ens han passat tots els elements per fer una gestió completa del sistema ferroviari català de rodalies i mitjana distància. I incomplert perquè els compromisos que va assumir l'Estat –que eren molt reduïts– s'han vulnerat d'una manera molt clara.

—Però per què és incomplet? Què els falta, sobretot?

—Aquí hi ha tres actors. D'una banda, ADIF és el titular de la infraestructura (vies i estacions i centre de control); Renfe és l'operador (qui mou els trens); i la Generalitat de Catalunya, des d'aquell traspàs incomplet, té el control de tres coses: fixem els horaris (i, per tant, podem regular les freqüències d'acord amb els solcs que pactem amb ADIF); determinem les tarifes i, en darrera instància, supervisem la qualitat del servei. Amb aquest esquema tenim una situació que no és positiva. I li donaré tres dades. Els Ferrocarrils de la Generalitat –gestionem a l'entorn de 140 Km de rodalies i 400 si li sumem el tren de la Pobla– tenen una puntualitat del 99 per cent. El servei Rodalies Renfe de Barcelona estrictament té una puntualitat del 94 per cent; Regionals a Catalunya, puntualitat del 58 per cent; i els trajectes que van a Tortosa, per exemple, un 45 per cent. Això és inacceptable.

—Que els falta, doncs?

—Nosaltres volem tenir el control total dels trens, de les vies i de les estacions. Plantegem que ens traspassin la totalitat de la infraestructura per posar-la al dia. Això és el que va passar a principis del 80 amb Ferrocarrils de la Generalitat, quan es van traspassar els ferrocarrils de via estreta. →

→ En aquests moments estem patint una desinversió greu i dolosa per part de l'Estat, del Ministeri de Foment i d'Adif que fa que la xarxa ferroviària catalana sigui molt poc fiable.

—El 2010 es va fer el traspàs de la gestió i semblava un avanç. Què li cal, a aquest traspàs, perquè sigui fiable?

—Clar, és que aquell també va ser un traspàs incomplert. Perquè tota una sèrie de compromisos que acompanyaven el traspàs es van vulnerar. El primer, el de la inversió. Per posar absolutament al dia la xarxa calien 4.000 milions d'euros. Aquesta és una xifra que va determinar el ministre José Blanco en un pla d'acció 2009-2015 i que ha estat radicalment incomplert: només s'ha executat un 10 per cent de les actuacions previstes. Com que hem vist que aquesta previsió quedava totalment fulminada, la Generalitat va fer un acte de responsabilitat i es va reunir amb ADIF i Renfe per garantir la fiabilitat del sistema. I ho vam quantificar en 306 milions d'euros per un període 2014-2016 (tres anys complets). En aquests moments només ha entrat en servei el 2 per cent d'allò compromès. Per tant, el problema és que, quan han de pagar, tampoc no paguen. I nosaltres demanem transferència amb els recursos adequats i ja els gestionarem. I tensionarem el sistema perquè hem demostrat la capacitat de gestió per part de la Generalitat de Catalunya. A la ministra ja li ho vam traslladar això: nosaltres estem farts de tirar-li la culpa a Madrid. Això no resol la qualitat ni els horaris ni els problemes del servei. El que volem és tenir les eines per garantir un bon servei als catalans. Per això hem fet un pla perquè ens transfereixin la infraestructura en tres fases diferents: la primera, hem identificat vuit corredors interiors de Catalunya que són prioritaris; la segona, les vies d'ample ibèric i, tercer, el ple control de la xarxa d'alta velocitat. De fet Euskadi demana exactament el mateix amb la fórmula que anomenen encomana de gestions.

—Però la ministra insisteix que ha fet més inversions que no pas aquest 10 per cent.

—Sí, s'estan fent coses. S'està posant un nou sistema de comunicació de senyals a la R-1 a la plaça de Catalunya, que és el sistema ERTMS, un sistema que dóna més capacitat. Però anem a l'arrel del problema: per què els trens arriben tard a Catalunya? Perquè la xarxa ferroviària –estic convençut que passa el mateix al País Valencià– està infestada de "limitacions temporals de velocitat". Des que hi va haver l'accident de l'AVE a Galícia, ADIF va decretar un volum ingent de limitacions temporals de velocitat: per zones amb talussos que no estan en bon estat, gàlibs de túnels de gestió complexa... i en lloc de determinar aquestes actuacions i actuar-hi de seguida, les ha convertit en permanents. Quina és la batalla que està plantejant ADIF i, parcialment, Renfe? Volen que la Generalitat, que posa els horaris, adapti els horaris a les limitacions temporals de velocitat... Si un trajecte abans havia de durar 55 minuts, ara, amb les limitacions temporals, ha de durar una hora i 5 minuts. Ells diuen: "Canviïn els horaris i adaptin-se als 65 minuts". De cap de les maneres. Perquè, si fem això, aquestes limitacions temporals de velocitat acabaran sent estructurals. Per tant nosaltres diem al Ministeri de Foment que digui quines són i que hi actuï de manera immediata. Estan molt bé les preteses inversions que anuncia la ministra però sabem quins són els punts conflictius i cal que actuï de manera immediata en aquests llocs.

«Estem farts de tirar-li la culpa a Madrid. Això no resol la qualitat ni els horaris. Però volem tenir totes les eines per garantir un bon servei»

—Quantes actuacions implica això?

—Estem parlant de més de cent limitacions temporals de velocitat. Determinades línies, com ara les que van a les Terres de l'Ebre pel Priorat, estan infestades: no n'hi deu haver menys de vint. Això afecta severament els temps de trajecte. El primer que demanem és la llista exacta, perquè això encara és una mica misteriós. Estem fent aproximacions però volem saber exactament quantes n'hi ha i un pla d'acció detallat per reduir-ne el nombre. I segona cosa: nosaltres tenim dos òrgans de connexió amb Renfe i amb ADIF. L'òrgan de reunió amb Renfe és Òrgan Mixt de Gestió entre la Generalitat i Renfe; i la d'ADIF es diu Acord de Capacitat. ADIF és el propietari de la via; ens dóna autorització per passar-hi per uns solcs perquè nosaltres marquem les freqüències. El problema és que decreten les limitacions temporals de velocitat sense ni tan sols informar-nos-en. Quin és el canvi de plantejament que fem –i aquí tenim

com a aliat a Renfe? Que ADIF no pugui decretar cap nova limitació temporal de velocitat sense el vist-i-plau positiu de la Generalitat de Catalunya. Que la reunió de l'Acord de Capacitat sigui decisòria. Però hi ha un decalatge entre el que anuncia la ministra –inversions o no– i el que necessita el sistema en primera instància, que passa per identificar les limitacions temporals de velocitat, resoldre-les i millorar la situació del centre de comandament.

—Però diu que aquestes limitacions temporals de velocitat són per qüestions de seguretat. No deu estar la Generalitat forçant l'eliminació de mesures de seguretat?

—No. Nosaltres el que diem és que, quan es decretin, s'arrangin. Posem l'exemple en una carretera. Imaginem que hi ha un sot i una administració –la que sigui–, quan detecta el sot, hi posa un con perquè es vegi. Perfecte. El problema és quan el con està allà permanentment. El con és una senyalització puntual per una afectació concreta puntual. Però en el cas de la xarxa ferroviària, els cons hi són amb caràcter permanent. Garantim la seguretat, evidentment que sí. Però no pot haver-hi una desatenció al manteniment que qualsevol línia necessita. El que no pot ser és que els trens hagin d'anar a 30 o 40 Km/h i això fa dos anys que dura. Això no és acceptable. Ara, gràcies a la nostra pressió, ADIF anunciava –sense dir-nos res– unes inversions entre Terrassa i Manresa per superar aquestes limitacions temporals de velocitat. Doncs això és el que demanem.

—Voleu controlar vies, estacions i operador. És possible un altre operador que no sigui Renfe?

—Alguns diuen de canviar d'operador. Tindríem la possibilitat de fer-ho, però encara que anéssim a buscar el millor operador del món, amb una infraestructura no fiable i malmesa tampoc no se'n sortiria. Per què FGC va bé? Perquè la infraestructura està en bon estat. I, per tant, els trens tenen moltes menys dificultats. Els pantògrafs no arrenquen les catenàries a FGC. A Renfe ens passa molt sovint que la catenària està en tan mal estat que s'acaben produint incidents d'aquestes característiques.

—Un ex-director d'Adif va dir que hi havia catenàries d'abans de la guerra.

—No sé si és exactament així, però nosaltres hem fet un estudi detallat. Tenim la xarxa ferroviària radiografiada gairebé al mil·límetre. Sabem què s'ha de fer (hem fet un bon diagnòstic); sabem quina és la recepta però no podem aplicar-la perquè depèn d'un altre. No és una prioritat per a ells, però sí que és una prioritat per als catalans. Dit d'una altra manera: Rodalies és l'últim gran servei que l'Estat presta a Catalunya. És l'últim i el presta en pèssimes condicions. Com s'ha fet amb la resta de serveis –educació, sanitari– volem que aquest servei, prestat des de Catalunya, guanyi en fiabilitat i qualitat. Al final això és estar al costat de la gent.

—El País Valencià acaba de reclamar a l'Estat el traspàs de Rodalies. Quin consell donaria als responsables de l'administració pública valenciana?

—Que l'hi traspassin tot o no caigui en l'error d'acceptar un traspàs incomplet. Si la Generalitat Valenciana ha d'assumir el control de Rodalies, ha de tenir el control dels trens i el control de les vies i les estacions; perquè, si només controla horaris i tarifes, acabarà donant la cara sense tenir els instruments adequats que facin possible la qualitat del servei.

—En teoria, Europa recomana una liberalització del servei ferroviari i vostès diuen que podríeu fer-ho, però també seria complicat canviar d'un dia per l'altre d'operador.

—Sí, per diverses raons: primera, que la nostra prioritat és que la infraestructura sigui fiable. Segon, Renfe no és un mal operador però es mou en un terreny que és molt complicat. I tercer: un cert nivell de competència hi ha d'haver, però la veritat és que ens estem movent amb ample ibèric i no hi ha molts operadors amb tren que es moguin amb ample ibèric. Si ens moguéssim amb ample internacional, podríem, des d'aquest moment mateix, anar a buscar uns altres operadors. Però només hi ha ample ibèric a l'Estat espanyol i a Portugal. •