

Ferrocarriles: contratiempos y esperanzas

JOAQUIM NADAL I FARRERAS

El grave accidente de un tren Euromed sin pasajeros ha situado de nuevo en primer plano el debate sobre el servicio ferroviario. Los efectos de este descarrilamiento total sobre los servicios de cercanías señalan con contundencia la permanente interrelación entre los diversos servicios ferroviarios.

El fuego cruzado de reproches y acusaciones ha evidenciado una enorme confusión sobre las diversas responsabilidades en torno al servicio. Además, la gravedad del accidente y sus consecuencias ha añadido leña al fuego de un malestar creciente y justificado, que ha visto ahora como se colmaba el vaso de la paciencia y daba paso a una creciente indignación ante las reiteradas carencias de un servicio de primera necesidad que atiende a las necesidades de movilidad de centenares de miles de ciudadanos.

La singularidad de la emergencia y su carácter extraordinario habrían tenido un tratamiento distinto de no ser por el efecto de saturación por acumulación. Aislado, habría sido una emergencia, en el contexto reciente ha sido conceptualizado de gran desastre.

Sin embargo, la reacción mediática y operativa de Renfe ha sido, desde nuestro punto de vista, en esta ocasión, adecuada, proporcionada y con una gran movilización de medios para dar inmediata solución al problema, aunque como ya viene siendo habitual y ha reconocido el ministerio, la carencia principal sigue siendo la información inmediata al usuario.

Constato, pues, por un lado, el clima de insatisfacción e indignación de los usuarios. Es una preocupación que compartimos y con la que nos solidarizamos. Hemos actuado en nuestra responsabilidad de gobierno con un operativo prudente y complementario, y con un reiterado ofrecimiento de colaboración a los responsables de Renfe, ADIF y Ministerio de Fomento. Constato también que los esfuerzos que ADIF y Renfe han empezado a aplicar vienen acompañados de una presencia más activa de los responsables en Catalunya y de una voluntad informativa más evidente y que en el pasado no había existido. Es más, más allá de las circunstancias de estos días, algunas de las mejoras acordadas han empezado a notarse, aunque su introducción debe vencer un clima general de falta de credibilidad que costará muchísimo enderezar.

Trascendiendo la valoración de estos últimos días, me interesa más poner al descubierto algunas de las circunstancias que han concurrido en este accidente y que ilustran la complejidad del entramado de la red

y de las competencias ferroviarias. Veamos.

Primero: Las vías y las instalaciones básicas son titularidad de ADIF y en el futuro seguirán siéndolo por tratarse de tendidos ferroviarios interoperables que discurren más allá de los límites de Catalunya.

Segundo: Euromed es un tren de largo recorrido y como tal de competencia estatal indiscutible y gestionado por Renfe. Su condición de largo recorrido mantiene, de cara al futuro, el carácter de competencia reservada al Estado atribuida al operador Renfe.

Tercero: Las vías afectadas por el accidente son, como queda dicho, titularidad de ADIF y sirven a la vez para trenes de largo recorrido y para determinadas líneas de trenes de cercanías y los servicios denominados regionales.

Cuarto: Las líneas de cercanías están gestionadas también por Renfe y conservan hoy su condición de competencia estatal pendiente de negociación y aplicación de las competencias que recoge el Estatut d'Autonomia de Catalunya.

Quinto: El Estatut d'Autonomia de Catalunya atribuye a la Generalitat la competen-

cia exclusiva de las líneas cuyo recorrido discurre íntegramente por el territorio catalán.

bierno de la Generalitat en esta materia. He encargado a los servicios técnicos de la Generalitat en materia ferroviaria la elaboración de un modelo teórico, virtual, de cuál habría sido el papel de la Generalitat en el accidente del Euromed para el caso de que ya se hubiesen asumido las competencias relativas a la gestión de las cercanías.

A tenor de todo lo dicho anteriormente, no cabe la menor duda de que se habría impuesto la más estricta colaboración institucional para gestionar de forma compartida la información y atención a los usuarios, la formulación de los planes de servicios alternativos y la preparación de la recuperación del servicio de cercanías. Al mismo tiempo que ADIF y Renfe habrían tenido que arbitrar, como efectivamente han hecho, los medios para la rápida normalización de los efectos sobre la infraestructura. Este estudio nos permitirá conocer mejor y precisar más el papel de la distribución competencial en la prestación del servicio y, a la vez, evidenciar la urgencia de acometer los planes siguientes:

Es urgente que el Ministerio de Fomento y ADIF aborden y definan un calendario para la construcción de la nueva línea de cercanías al aeropuerto de El Prat; para el desdoblamiento de la línea de Barcelona a Vic; para el desdoblamiento de la parte pendiente de la línea del Maresme; para la mejora de las líneas de Lleida a Igualada y Manresa; para dar una salida adecuada a las mercancías desde los puertos en ferrocarril de ancho europeo deben añadir un tercer carril a la línea ya operativa de El Papiol a la Zona Franca; la construcción de un tercer carril entre El Papiol y Mollet; la continuación del ancho europeo desde La Llagosta hasta la frontera a través de la línea del AVE y la construcción de una nueva línea dedicada a mercancías desde el puerto de Tarragona hasta El Papiol.

Es urgente, asimismo, que culminen los planes de mejora de las estaciones y se complete la revisión y modernización de las catenarias y de los enclavamientos y señalizaciones. Es urgente que Renfe complete la instalación de megafonía en todos los trenes y que ultime la reconversión de la flota de convoyes de todas las líneas de cercanías. Es, asimismo, urgente que avancen los trabajos que hagan posibles los tramos pendientes para cerrar el círculo de la futura línea orbital ferroviaria, cuyo recorrido ha de erigirse en una sólida alternativa a la congestión de la red viaria. Por último, debe avanzarse en la redacción de los proyectos de la nueva línea Cornellà-Castelldefels.

Asimismo, para mejorar la eficacia de los servicios ferroviarios para los pasajeros, y dada la separación entre infraestructura (ADIF) y servicio (Renfe), y en el futuro la competencia de la Generalitat, proponemos la creación de un organismo de coordinación permanente que garantice la ejecución

de los planes de mejora de la red ferroviaria.

No invento nada. Todo figura en los protocolos que hemos suscrito el Ministerio de Fomento y el Gobierno de la Generalitat. La voluntad compartida es evidente y sólo conviene recordar que apremia el calendario mientras arrecia la tormenta.

Propongo además que Renfe y FGC busquen nuevos acuerdos para extender el servicio del tren de La Pobla de Segur a Lleida a una línea de cercanías Balaguer-Lleida-Cervera, que puede ser el banco de pruebas de futuras y fructíferas colaboraciones.

Propongo que los trabajos que deberá acometer la ponencia para el traspaso de las cercanías aborde todas estas cuestiones y active todos los mecanismos de colaboración empresarial e institucional para que la prestación efectiva del servicio mejore de forma evidente.

Ésta es la agenda para ahora mismo, aunque a tenor de los déficits acumulados era para hace diez años. Es una agenda para hoy y para llenar de compromisos los presupuestos de después del AVE. Entramos en la etapa post-AVE, que debe caracterizarse por una atención preferente y radical a las líneas ferroviarias convencionales para la mejora del transporte de viajeros y mercancías.

Sobre estas bases debe construirse el gran acuerdo de las transferencias y el cumpli-

TENGO CONFIANZA EN
la voluntad del Gobierno de
España y del Govern para
avanzar en un modelo
ferroviario más eficiente

miento de los compromisos ante los ciudadanos, que ya no admiten más demora.

Tengo confianza en el futuro. Tengo confianza en el esfuerzo presupuestario que están haciendo Fomento, ADIF y Renfe. Tengo confianza en la capacidad y voluntad de los responsables políticos del Gobierno de España y del Govern de Catalunya para avanzar en la definición de un modelo de servicios y de competencias que redunde en una prestación más eficiente del transporte ferroviario. Y tengo plena confianza en que, a pesar del cúmulo de tropiezos, el encadenamiento de contratiempos y las dificultades objetivas, sabremos vencer los déficits del pasado y enderezar una tendencia negativa que ha rebasado los límites de lo razonable.

Nuestra intervención no será la panacea de nada, pero consta desde aquí, y consta desde hace tiempo, nuestra firme voluntad de asumir las responsabilidades que nos atribuye el Estatut y de establecer las líneas de coordinación, colaboración y cooperación que la gestión y la negociación de un tema tan complejo requieren. No caben simplificaciones, ni milagros, sea cual sea el papel que el futuro nos depara a todos, partimos de una evidencia: la red es única y compartida y lo que importa por encima de todo es el servicio.●



MANÉ ESPINOSA

EL ACCIDENTE. Un Euromed descarriló el viernes a la altura de la antigua estación de El Prat

cia exclusiva de las líneas cuyo recorrido discurre íntegramente por el territorio catalán. Las líneas denominadas intracomunitarias, entre las cuales tienen un especial relieve todas las de cercanías.

Sexto: De todo lo anterior se deduce que la transferencia de los servicios de cercanías y regionales no es simple: las vías no pueden ser segregadas y se deberán compartir. Las directivas comunitarias disponen para después del 2010 el proceso de liberalización de los servicios ferroviarios de pasajeros. Renfe seguirá siendo el principal operador de los servicios ferroviarios de largo recorrido y de cercanías. Su condición de compañía operadora la mantiene totalmente al margen del debate sobre las transferencias de la gestión, que se plantea de administración a administración.

Séptimo: La naturaleza de las transferencias es la clave para entender y asumir el papel que deberá tener en el futuro el Go-