



EL FOCO

RODALIES Y NOSOTROS

SALVADOR GARCÍA-AYLLÓN VEINTIMILLA

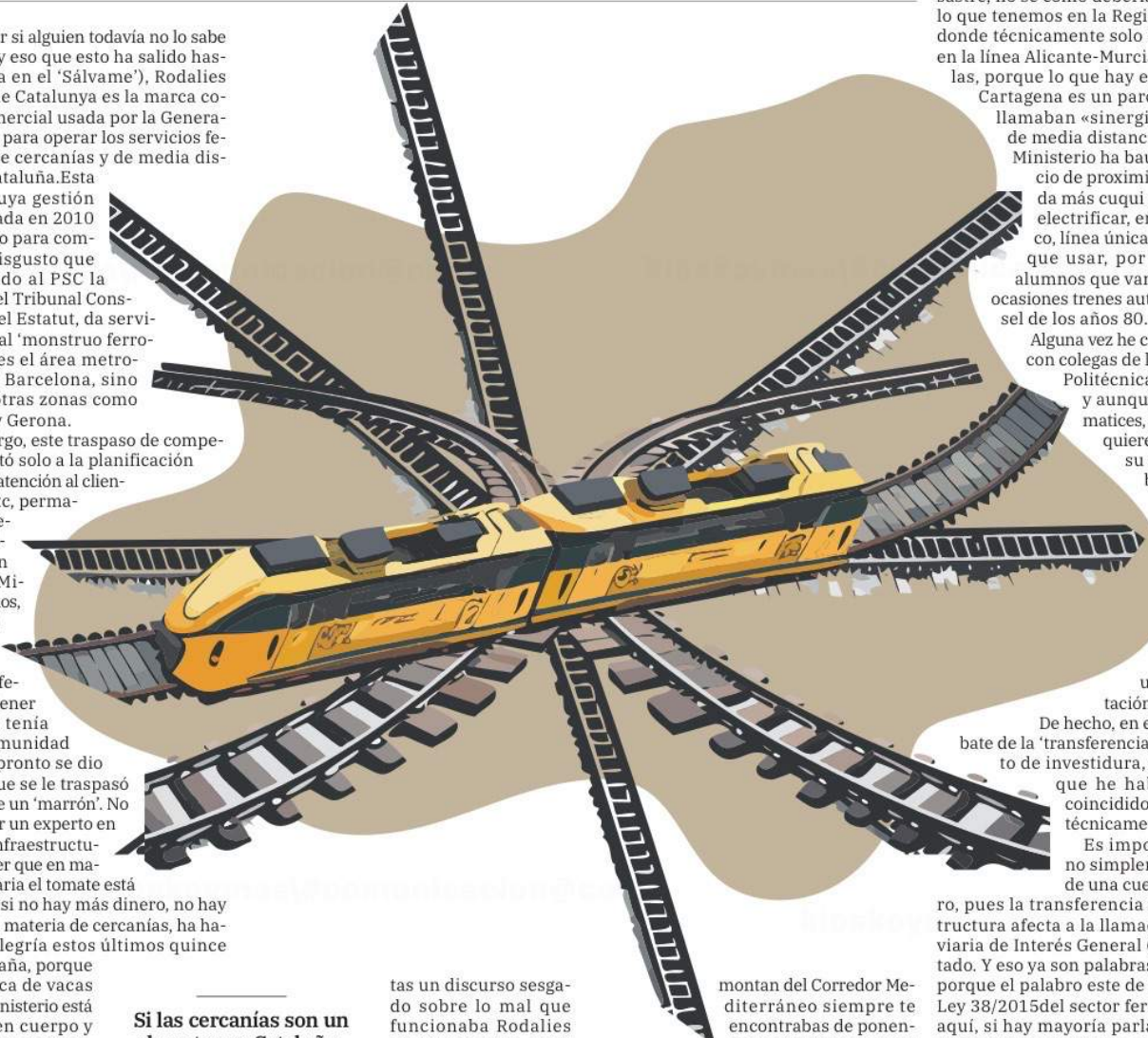
Profesor titular de la UPCT y visitante del MIT

El traspaso total de la red ferroviaria de cercanías a Cataluña es técnicamente imposible, pero se le dedicará mucho dinero; mientras, la línea Murcia-Cartagena es un parche

Por si alguien todavía no lo sabe (y eso que esto ha salido hasta en el 'Sálvame'), Rodalies de Catalunya es la marca comercial usada por la Generalitat y Renfe para operar los servicios ferroviarios de cercanías y de media distancia en Cataluña. Esta empresa, cuya gestión fue traspasada en 2010 por Zapatero para compensar el disgusto que le había dado al PSC la sentencia del Tribunal Constitucional del Estatut, da servicio, no solo al 'monstruo ferroviario' que es el área metropolitana de Barcelona, sino también a otras zonas como Tarragona y Gerona.

Sin embargo, este traspaso de competencias afectó solo a la planificación de horarios, atención al cliente, tarifas, etc, permaneciendo trenes e infraestructuras en manos del Ministerio. Vamos, que quien creyó que se le daba un trato preferencial por tener algo que no tenía ninguna comunidad autónoma, pronto se dio cuenta de que se le traspasó simplemente un 'marrón'. No hace falta ser un experto en gestión de infraestructuras para saber que en materia ferroviaria el tomate está en la pela, y si no hay más dinero, no hay alegría. Y en materia de cercanías, ha habido poca alegría estos últimos quince años en España, porque ha sido época de vacas flacas y el Ministerio está entregado en cuerpo y alma a terminar la faraónica red del AVE.

Pronto se dieron cuenta en el Gobierno catalán de que el quid de la cuestión no estaba en la gestión, pues el problema no era que los ingenieros ministeriales fuesen menos capaces que los autonómicos. Aun así, se fue larvando desde entonces en los partidos nacionalistas e independentis-



Si las cercanías son un desastre en Cataluña, no sé cómo deberíamos calificar lo que tenemos en la Región

La parte catalana del Corredor Mediterráneo está muy avanzada; el cuello de botella está entre Alicante y Andalucía

tas un discurso sesgado sobre lo mal que funcionaba Rodalies por culpa de la mala gestión del Gobierno de España y la necesidad de transferirlas completamente para solucionar el «caos ferroviario catalán».

De esta manera, el tema pasó a 'prime time' en la parrilla televisiva local en programas formadores de opinión como 'Polònia', y en los saraos empresariales estos que se

montan del Corredor Mediterráneo siempre te encontrabas de ponentes a sesudos analistas que explicaban que «la escasa inversión del Estado en el Corredor Mediterráneo causaba gran desafección en la sociedad catalana»; argumento que nunca he entendido, pues desde hace años, la parte catalana del Corredor está más que avanzada y donde estaba realmente el cuello de botella era entre Alicante y Andalucía, donde hay el mismo trazado que se construyó en el siglo XIX.

Sin embargo, hay que reconocer que ha sido una campaña exitosa, que ha calado hasta en el más pintado. Tengo por ejemplo un amigo catalán en el MIT llama-

do Albert –un tío superlisto, porque no te dan una plaza de profesor en propiedad allí así como así– que, pese a no ser independentista, también te argumenta perfectamente la falta de inversión en infraestructuras por parte del Estado.

Si las cercanías en Cataluña son un desastre, no sé cómo deberíamos calificar lo que tenemos en la Región de Murcia, donde técnicamente solo hay cercanías en la línea Alicante-Murcia-Lorca-Águilas, porque lo que hay entre Murcia y Cartagena es un parche que antes llamaban «sinergia el servicio de media distancia», y ahora el Ministerio ha bautizado 'servicio de proximidad', que queda más cuqui pero sigue sin electrificar, en ancho ibérico, línea única, etc, teniendo que usar, por ejemplo, los alumnos que van a la UPCT en ocasiones trenes automotores diésel de los años 80.

Alguna vez he comentado esto con colegas de la Universidad Politécnica de Cataluña, y aunque con algunos matices, pues cada uno quiere lo mejor para su tierra, me daban la razón sobre que esto de las Rodalies era más un espantajo político que una cosa con una argumentación técnica seria.

De hecho, en este último debate de la 'transferencia total' del pacto de investidura, con todos los que he hablado hemos coincidido en que eso es técnicamente imposible.

Es imposible porque no simplemente se trata de una cuestión de dinero, pues la transferencia de la infraestructura afecta a la llamada Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) del Estado. Y eso ya son palabras mayores. No porque el palabro este de RFIG lo fije la Ley 38/2015 del sector ferroviario, pues aquí, si hay mayoría parlamentaria, se cambia la ley corriendo. El problema es que la maraña de líneas y estaciones que hay en Cataluña no es como transferir el ferrocarril que atraviesa un par de provincias de la meseta castellana, sino que es algo que afecta a más de una comunidad autónoma, además de ser frontera con Francia.

Pero bueno, está claro que ésta va a ser la prioridad del Ministerio en materia ferroviaria próximamente, y pasará por meterle mucha pasta al asunto, que es al final aquí de lo que va el tema. Mientras tanto en la Región seguiremos viajando con 'les Rodalies murcianas'.