

Crisi  de mobilitat

# “És una emergència nacional que no tinguem Rodalies en condicions”

Pere Calvet

Degà del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya

ENTREVISTA

DAVID GUERRERO  
Barcelona

**R**odalies viu instal·lada a la crisi permanent des que hi va haver l'accident mortal de Gelida, fa gairebé dos mesos. Amb diversos trams tallats i desenes de limitacions temporals de velocitat, els usuaris en continuen desconfiant i els experts del sector apressen a prendre mesures estructurals.

**Rodalies té solució?**

La mateixa que va tenir la línia del Llobregat el 1979. Estava descapitalitzada i desfeta i els trens descarrilaven. Es va crear Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), que també va assumir la del Vallès, i s'hi va posar al capdavant un equip potent centrat en la gestió i que va crear l'ADN dels FGC. Al cap de 30 anys, ja era considerat un dels millors serveis ferroviaris del món, segons l'Imperial College de Londres.

**La solució, doncs, passa per traspasar Rodalies als FGC?**

No, és una empresa dimensionada per gestionar el que té. No cal cap traspàs als FGC, el que cal són equips potents, inspirats en el model de Ferrocarrils, amb una gestió directiva de proximitat, que dormin aquí i que tinguin clars els deures pendents, amb personal tècnic estable i al marge del soroll polític.

**Ha hagut de venir el secretari d'Estat a posar-hi ordre. Què haurien de fer Renfe i Adif?**

No som davant cap crisi puntual, és el resultat de dècades d'infrafinançament i de falta de continuïtat tècnica. El que cal és una coordinació per sobre de l'operador i del gestor de la infraestructura, com a França. Aquí, el president d'Adif i el de Renfe en reporten el ministre, que no ha de ser cap mediador de les baralles que hi ha entre les dues empreses. I encara menys en una situació d'excepcionalitat com l'actual. Cal un cap únic que coordini i faci que tot funcioni. Si no es treballa amb visió logística i amb tots els actors implicats, incloent-hi els sindicats, no tirarà endavant. No es pot frenar la degradació de Rodalies sense comptar amb tothom.



Pere Calvet al costat d'un retrat d'Ildefons Cerdà a la seu del Col·legi d'Enginyers

**Quant es pot trigar a solucionar la situació actual?**

Si es crea l'estructura adequada i es treballa sota criteris estrictament tècnics, en un termini d'entre dos i quatre anys s'hi haurien de veure millores. En una situació normal seria un termini molt curt, però, atesa la situació excepcional, cal afavorir que sigui ràpid i crear les condicions per tirar-ho endavant. L'activitat econòmica del país en depèn.

**Ara per ara, tot continua gairebé igual.**

Cal posar en marxa un sistema de manteniment preventiu de tota la xarxa que permeti saber en quin punt som i després assumir les inversions necessàries. Per això calen inventaris i periodificació de les inversions identificades en ponts, túnels, talussos, murs, subestacions elèctriques... Fins i tot els arbres que creixen vora les vies. Hi ha d'haver un equip responsable de cada cosa per poder fer projectes com més aviat millor i començar a licitar.

**Els concursos públics sempre són un procés llarg...**

S'han de posar d'acord amb el Govern central per poder tirar milles i que després un sistema de governança ratifiqui que tot és correcte. Si no, d'aquí dos anys, en comptes d'obres acabades, continuarem fent voltes a una licitació.

**“Falta d'eficiència Hem arribat a aquesta situació perquè no hi ha inversió, però tampoc mètode”**

**Més manteniment “El gran canvi pendent és passar d'un model reactiu a un de preventiu”**

**Els contractes d'emergència i urgència s'han de facilitar?**

Sí, és una emergència nacional que no tinguem una xarxa de Rodalies en condicions. Quan d'aquí uns mesos hagin resolt els

200 punts negres que s'hi van detectar al gener, ja n'hi hauran apagat 40 més. No es tracta només de fer reparacions. El gran canvi pendent és passar d'un model reactiu, que apaga focs, a un de preventiu, basat en les dades i la planificació a llarg termini.

**S'atreveix a quantificar la inversió que caldria?**

Una xarxa ferroviària fiable no depèn tant de noves inversions com d'un manteniment continuat, planificat i basat en el coneixement real de l'estat de la infraestructura. Hem arribat a aquesta situació perquè no hi ha inversió, però tampoc mètode, que és el que permet determinar els recursos necessaris i el que som capaços d'executar amb eficiència cada any.

**La creació de l'empresa mixta Rodalies de Catalunya és un pas en aquest sentit?**

De moment, només hi han posat una persona al capdavant. El dia que creïn una estructura de gestió...

**L'horitzó de feina de l'empresa mixta a un any vista s'hauria de replantejar després de la crisi?**

Necessiten un any per tenir la llicència d'operador, això no canvia. Haurien de treballar perquè sigui una empresa de gestió com més aviat millor, així la responsabilitat màxima recaurà en algú que és a Catalunya. No és un tema de catalanisme, sinó de proximitat i de conèixer el terreny.

**En una entrevista anterior hi suggeria imitar el model del port de Barcelona.**

L'elecció d'Oscar Playà com a director va en aquesta direcció. La Generalitat proposa i el Govern central reafirma. La diferència continua sent que el port té autonomia de gestió i capacitat per decidir les seves inversions; cal aquest segon pas. Quan s'aplica el mètode, funciona. Així ha estat als FGC i al port, i també ho podria ser a Rodalies.

**El tall de l'AP-7 durant unes quantes setmanes va evidenciar una crisi de mobilitat global. Les carreteres podrien acabar com les vies?**

Hem viscut amb unes infraestructures de bon nivell durant anys i hem donat per fet que sempre funcionarien bé, però se n'ha deixat de banda el manteniment. El ferm de l'autopista està deteriorat i la gran quantitat de camions que hi circulen són un perill. És imprescindible tenir un sistema d'infraestructures segur, fiable i ben gestionat.●

NACHO VERA