

Renfe y Rodalies, un divorcio difícil

Cambiar de operador exigiría un enorme esfuerzo jurídico y operativo ● El mayor problema, el mal estado de la infraestructura, no lo solucionaría otra empresa

C. DELGADO
Barcelona

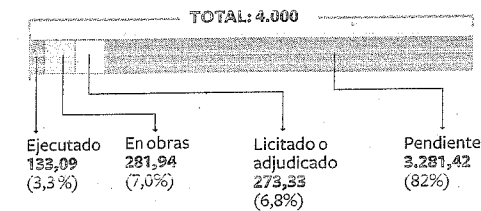
Cuando el actual Gobierno catalán casi no había ocupado todavía sus despachos, los maquinistas de Rodalies tensaron la cuerda: el 25 de enero abandonaron sus puestos para exigir mejoras laborales. Ese día, el portavoz del Gobierno, Francesc Homs, calificó de "absolutamente inadmisibile" la situación y dejó claro que la culpa era de Renfe, el operador. Lanzó un órdago: estudiarían buscar otro operador. Ferrocarrils de la Generalitat, responsable del metro del Vallès, el metro del Baix Llobregat, y el cremallera de Montserrat y el de Núria, se ha ofrecido a tomar el relevo. ¿Puede la Generalitat prescindir de Renfe? A corto plazo, sería casi imposible.

Desde 2007 hasta la actualidad Rodalies ha visto desaparecer de sus vagones más del 11% de los viajeros. Solo el año pasado registraron 2,5 millones de usuarios menos en las líneas R-1 y R-2, que no estaban afectadas por las obras del intercambiador Sagrera-Meridiana. El consejero de Territorio, Lluís Recoder, dice que es necesario cambiar esa tendencia, pero admitió ayer lo que varios expertos plantean: cambiar el operador no supondría una mejora instantánea, ya que la mayor parte de los incidentes que colapsan la línea, según la Generalitat, se deben a las infraestructuras, gestionadas por el Adif, empresa pública estatal.

"Los problemas de calidad, que vienen, por ejemplo, del estado de la vía seguirían existiendo con otro operador, porque eso no depende de Renfe, sino que son propiedad y responsabilidad del Estado, que transfirió las infraestructuras", apunta Jordi Julià, miembro de la comisión de trans-

Servicios ferroviarios de Cataluña

INVERSIÓN COMPROMETIDA POR EL ESTADO EN RODALIES (2008-2015). En millones de euros



INCIDENCIAS EN LA RED DE RODALIES Del 1 de enero al 11 de mayo de 2011

Tipo de incidencia	Número
Plataforma y vía	8
Catenaria y electrificación	10
Señalización	20
Otros elementos de la red ferroviaria	4
Trenes	12
Atropellos	15
Obras del AVE y terceros	2
Otras causas ajenas	10
Total	91

Fuente: ATM y Generalitat de Cataluña.

De las 81 incidencias registradas desde enero, la mayoría son culpa del Adif

porte del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Cataluña. De las 81 incidencias que sufrió Rodalies entre enero y ayer, 12 estuvieron relacionadas con los trenes y, por tanto, con Renfe; 10 fueron culpa de la catenaria, 20 de la señalización y 8 de las vías: todos, elementos responsabilidad del Adif. "Renfe tiene la culpa de muchas incidencias, pero no es el mayor problema. Al

menos con ellos existe un diálogo continuo y una voluntad de mejora", defendió ayer Recoder. Aun así, insistió, siguen estudiando cambiar de operador a partir de 2012, en toda la red o al menos una parte.

Sin embargo, explican expertos del sector, no es tan fácil. Se podría estudiar, coinciden varios, pero a muy largo plazo. Para empezar, el Gobierno debería tomar la decisión y hacer un concurso público. Luego el operador, si quisiera transportar pasajeros, al tratarse de vías propiedad del Estado, debería lograr permiso del Ministerio de Fomento. En tercer lugar, jurídicamente habría que decidir qué ocurre con los trenes y los trabajadores de Renfe. En

principio, debería asumirlos la nueva compañía. ¿Cuánto debería pagar por los trenes? No está definido. ¿Debería respetar el convenio de los trabajadores absorbidos? En principio sí, lo que podría suponer exportar tensiones laborales antiguas a la nueva empresa. "E incluso ampliarlas. El convenio de Renfe es ventajoso en comparación con el que tienen, por ejemplo, en Ferrocarrils de la Generalitat, donde cobran hasta un 40% menos. Si Ferrocarrils asumiera a los empleados de Renfe, se enfrentaría a una doble escala salarial", explican fuentes sindicales. Para terminar, el cambio de empresa debería hacerse sin paralizar el servicio, lo que añade a la ecuación la dificultad operativa.

DATOS DE INTERÉS DE LOS DOS OPERADORES

RODALIES	Líneas	Red (km)	Recaudación (mill. de euros)
	5	447,7	116,7

VIAJEROS. En millones

Línea	2009	2010	% VAR.
R1 Molins de Rei/L'Hospitalet-Mataró/Maçanet	37,6	36,1	-4,0
R2 Castelldefels-Granollers/Maçanet	35	33,9	-3,1
R3 L'Hospitalet-Vic	6,4	5,7	-10,9
R4 Sant Vicenç/Vilafranca-Manresa	27,9	25,3	-9,3
R7 L'Hospitalet-Cerdanyola Universitat/Martorell	3,1	2,7	-12,9 (*)
TOTAL	110,1	103,7	-5,8

(*) Líneas afectadas por obras en 2010.

FGC	Líneas	Red (km)	Recaudación (mill. de euros)
	3	143,9	63,1

VIAJEROS. En millones

Línea	2009	2010	% VAR.
Barcelona-Vallès	58,2	57,9	-0,5
Llobregat-Anoia	21,7	22	1,4
Funicular Gelida	0,1	0,1	0,0

EL PAÍS