

El Govern i el caos de la mobilitat

La paralització de Rodalies i els problemes continuats a l'AP-7 des que es van aixecar els peatges mostren unes infraestructures de transport que no només han quedat esquistades, sinó que també són potencialment perilloses. L'impacte en els 400.000 usuaris de Rodalies i els talls de l'AP-7, els accidents reiterats i les protestes recurrents, tenen un impacte important en el PIB. El resultat és que la productivitat a Catalunya està llastada per unes infraestructures de transport deficientes que són fruit de la manca de planificació i d'inversió. Com i per què hem arribat fins a aquest punt?

En el cas de Rodalies és degut a la manca crònica d'inversió. Espanya va decidir invertir en l'AVE com a projecte centralitzador amb la xarxa més extensa del món després de la de la Xina. El projecte era apropar totes les capitals de província a Madrid. Tal com va afirmar l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal (Airef), això es va fer sense tenir en compte criteris de mobilitat i sense fer una anàlisi cost-benefici social *ex ante* de cada línia. De fet, la xarxa espanyola està infrautilitzada. Ara, amb l'atroç accident a Adamuz, se sospita que el manteniment no ha estat adequat. Però certament no s'ha invertit en Rodalies. Les promeses fetes a Catalunya pels presidents Rodríguez Zapatero i Rajoy no s'han complert. Segons l'informe de l'Airef del 2020, entre el 1990 i el 2018 s'han invertit a Espanya prop de 56.000 milions d'euros en alta velocitat i només 3.600 milions en Rodalies, la meitat a Madrid i menys d'un 17% a Barcelona. L'AVE només concentrava el 5% dels viatgers. Això sí, la inversió en l'AVE ha desenvolupat empreses que exporten aquest servei i ha contribuït a l'èxit del turisme.

A més, a Catalunya el percentatge d'execució dels fons destinats a Rodalies, i en general de les inversions de l'Estat, ha estat històricament



XAVIER VIVES

ECONOMISTA, IESE

molt baix. Caldrien anys per posar el servei al nivell dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). L'augment de la inversió des del 2020 tardarà a donar fruits. La ciutadania es pot preguntar, per exemple, com és que entre Terrassa i Barcelona no hi ha problemes per les inclemències del temps als FGC, però sí a la Renfe. Quan faci mal temps, ¿se suspendrà ara el servei de Rodalies mentre es manté el de FGC?

S'haurà de veure també si s'està fent el manteniment adequat de l'AP-7, tenint en compte l'augment del volum de trànsit, sobretot de camions. Aquests paguen peatges per tot Europa, excepte a Espanya. En el punt on el talús de l'autopista va caure sobre el tren a Gelida, hi passen més de 25.000 vehicles pesants al dia. Sorprenentment, sembla que les conseqüències de l'eliminació dels peatges no es van anticipar. La gestió de l'AP-7 no se soluciona amb mesures de gestió de la velocitat, excepte si la intenció és treure el vehicle privat no només de les ciutats sinó també de les carreteres. Ara ja hem vist el col·lapse dels accessos a Barcelona.

La Generalitat ha de donar un cop de timó amb Rodalies. Un traspàs íntegre s'ha de fer en condicions o no fer-se

Sembla que l'objectiu dels governs sigui oferir serveis tan barats com sigui possible, a preus baixos o zero, sense tenir en compte el manteniment de les infraestructures. Aquest és també el cas de la xarxa elèctrica de transport, que no està adaptada a l'augment de les fonts renovables que rebaixen el preu de l'electricitat, però que va portar a la gran apagada. L'energia renovable necessita millores a la xarxa, que són costoses però necessàries.

La crisi de Rodalies posa en qüestió, en segon lloc, el paper del govern de Catalunya. Qui mana a Rodalies de Catalunya (establerta fa poc)? Sembla que el sindicat majoritari de maquinistes és el que talla el bacallà (i el que es va oposar al traspàs a la Generalitat i va forçar la majoria de Renfe a l'entitat). La descoordinació ha imperat entre Adif, Renfe, el govern espanyol i la Generalitat. D'altra banda, no s'expliquen les anades i vingudes dels anuncis sobre el restabliment del servei, que han deixat els usuaris perplexos. La credibilitat del Govern ha quedat tocada. Per cert, la paralització total o parcial del servei per fer revisions en una trentena de punts és una admissió que no s'estava donant en condicions de seguretat. Un fet sorprenent que apunta a Adif.

El problema de la Generalitat és que ha volgut tenir el poder *formal* sense tenir el poder *real*. Això ja va passar en la cessió del servei el 2010. Quin avantatge té ser el titular del servei i endur-se les bufetades quan no funciona, quan la infraestructura té problemes i tens els maquinistes en contra? Tampoc valen aquí les crítiques de l'oposició, que és corresponent de la situació actual, ja sigui des del govern de Catalunya o del d'Espanya. No hi ha res pitjor per a un govern que no manar, excepte aparentar manar quan no es tenen ni els instruments ni els recursos per fer-ho. La Generalitat ha de donar un cop de timó amb Rodalies. Un traspàs íntegre s'ha de fer en condicions o no fer-se.