

L'oposició sindical al traspàs de Rodalies col·lapsa la mobilitat

El Govern reclama una “transferència completa” en plena vaga de maquinistes de Renfe

ÓSCAR MUÑOZ
DAVID GUERRERO
Barcelona

La vaga de maquinistes de Renfe, que ahir va tornar a sembrar el caos a Rodalies, a part de tornar a posar a prova la infinita paciència dels viatgers, ha desempolsegat una qüestió que no és nova però que ara torna amb força: les condicions del traspàs del servei a la Generalitat. Es tracta d'un dels motius de la mobilització convocada pel sindicat Semaf, que s'oposa frontalment a qualsevol tipus de transferència. En paral·lel, el Govern català ha aprofitat l'ocasió, amb el servei ferroviari col·lapsat per la protesta, per exigir a l'Executiu central que es faci efectiu el que es va cordar el 2010, un “traspàs complet” que inclogui, a més de la dotació econòmica pertinent, el personal i els trens de l'operadora estatal, elements que, recorda, figuren en aquell pacte assolit fa dotze anys que va donar peu al traspàs.

Mentre el Semaf veu l'assumppte amb desconfiança, el conflicte entre les administracions central i catalana està servit. Fins ara el Ministeri de Transport, almenys públicament, només s'ha mostrat disposat a parlar de transferències de diners. Res sobre el material mòbil o els empleats de Renfe. L'envit del Govern català té lloc, a més a més, en un moment complicat per a la mobilitat, amb les carreteres ja habitualment col·lapsades i, ara, amb el tren també sota pressió.

“No firmarem cap contracte programa amb Renfe”, va mani-



MANÉ ESPINOSA

Viatgers al costat d'un tren que presta serveis mínims a l'estació de Sants

del 2010 ho va fixar així”, va reiterar Font. Però la veritat és que des que l'Executiu català va assumir les competències del servei no ha signat cap contracte programa amb l'operadora estatal, malgrat que en diverses ocasions es va dir, des d'ambdues parts,

a la ministra de Transports, Raquel Sánchez, a la reunió del 2 d'agost, en què es va assolir l'acord, que més tard va naufragar, de l'ampliació de l'aeroport del Prat. Van iniciar converses per obrir una negociació en què es fixessin els recursos econò-

mics necessaris per al servei de Rodalies que s'han de transferir a la Generalitat –el traspàs del 2010 diu que han de cobrir el dèficit d'exploració any rere any– i també, va subratllar el secretari general, “començar a abordar la transferència dels actius de Ren-

fe (el material mòbil) i els treballadors”. Aquests aspectes, va afegir, s'haurien de tractar aquest últim trimestre a les comissions bilaterals d'infraestructures i mixta d'afers econòmics i fiscals, de manera que el 2022 puguin ser efectius. “Ens van dir que n'hem de parlar, no s'hi van negar”, va assegurar el número dos del departament del vicepresident, Jordi Puigneró. “I si es planten –va avisar–, ho portarem on faci falta; el traspàs és llei, i s'ha de complir”. Per a més endavant quedaria la transferència de vies i catenàries, ja que, va reconèixer, “s'haurien de tractar a la comissió de traspàsos”.

Des del Govern central sembla que les coses no es veuen de la mateixa manera. En una visita recent a Catalunya, la titular de la cartera de Transports va reconèixer que és una “anormalia” que l'Executiu català no gestioni els recursos econòmics per fer el pagament a Renfe pels seus serveis

El 2010 es va pactar que treballadors i trens puguin passar a la Generalitat, recorda l'Executiu català

festar ahir amb rotunditat a *La Vanguardia* Ricard Font, secretari general de Vicepresidència, Polítiques Digitals i Territori. Sense aquest document, en virtut de les seves competències, el Govern tindria mans lliures per reclamar els actius de Renfe i assignar-los a una empresa pròpia, preferentment a Ferrocarrils de la Generalitat (FGC). “El traspàs

El Ministeri de Transport està disposat a traspasar diners, però no empleats ni material

que estava a punt de fer-se i fa un any i mig es va arribar a assenyalar fins i tot que podria tenir una durada de 15 anys.

Què ha canviat, doncs, perquè la Generalitat ara vulgui arrabassar Rodalies a Renfe? “Les condicions –respon Font–: tenim comissions obertes per abordar-ho”. De fet, els representants de la Generalitat ja ho van plantejar

El Síndic demana explicacions

■ Les greus afectacions de les dues primeres jornades de la vaga de maquinistes de Renfe han portat el Síndic de Greuges a obrir una actuació d'ofici. En aquest context, Rafael Ribó va recordar ahir que les disfuncions creades (retards considerables, trajectes anul·lats, interrupció de serveis, aglomeracions de persones, tancament d'estacions, falta d'informació als viatgers...) són un “manifest atemptat als drets de

mobilitat”. És per això que s'ha dirigit tant al Departament de la Vicepresidència, Polítiques Digitals i Territori com al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana per demanar-los informació en relació amb les mesures que tenen previst implementar per evitar que aquests incidents es continuïn produint, i sobre com actuaran en cas que suposadament s'estiguin incomplint els serveis mínims decretats.

Continua a la pàgina següent



La tempesta perfecta: caos a Rodalies i cues a les carreteres

Ve de la pàgina anterior

de Rodalies a Catalunya i que en lloc seu ho faci el ministeri, una situació que ja fa deu anys que dura. A això preveu donar resposta. Però la ministra Sánchez va voler deixar clar que no inclou el traspàs de personal, ni de material, trens o instal·lacions, que, a parer seu, han de continuar en mans de Renfe, amb qui la Generalitat hauria de subscriure un contracte programa. I, en pa-

ral·lel, s'haurien de posar en marxa les inversions pendents de l'Administració central en les infraestructures ferroviàries, sobre les quals es presta el servei de Rodalies, una altra qüestió amb què l'Executiu central ha dit que es comprometrà.

La qüestió encallada a Catalunya té ressons a la Comunitat Valenciana, on el govern autonòmic ha anunciat aquesta mateixa setmana la intenció de sol·licitar el traspàs de les competències. Són els dos territoris on la vaga està tenint més incidència. Més avançats estan al País Basc, que ja mantenen negociacions des de fa mesos. Si tressin endavant totes aquestes peticions, no seria cap rarsa. Són diversos els països europeus que tenen descentralitzada la gestió ferroviària dels serveis equivalents a Rodalies.

Tot i que avui dia és pura especulació, l'abast del traspàs és un dels motius que han portat els maquinistes de Renfe a la vaga. El Semaf s'hi oposa pels efectes que podria tenir sobre les condicions laborals. La Generalitat, en canvi, creu que no hi ha raons per a l'aturada per aquesta raó. Segons Font, s'asseguraran les retribucions i la mobilitat laboral, tant funcional com geogràfica. "El traspàs no és una crítica als empleats de Renfe, al contrari; és un problema de model, no de persones", va precisar el secretari de Vicepresidència, que es va comprometre a blindar els aspectes abans esmentats. "El sistema actual -va afegir-, com que no està governat des de la proximitat i segons els paràmetres fixats pel Govern català, no respon a les necessitats dels ciutadans de Catalunya; això també ho veuen a Euskadi i a València".



XAVIER CERVERA

El trànsit en vehicle privat no para de créixer. A la imatge, la Diagonal ahir al vespre



MANÉ ESPINOSA

Un maquinista en serveis mínims a la seva cabina

Un vigilant de Sants, expulsat per una agressió

■ L'empresa encarregada de la seguretat de l'estació de Sants ha expulsat del servei un agent per haver agredit una dona. Els fets van passar ahir al matí al vestíbul, després que un grup de vigilants reduís sin la víctima per presumptament "haver donat un cop a un operador de càmera de televisió i posar-se una mica agressiva". Un cop l'havien reduït, un dels treballadors li va clavar diversos cops i una puntada de peu mentre estava estirada a terra. Renfe li va obrir un expedient urgent i l'Ajuntament de Barcelona va qualificar l'agressió de "trànsfoba" i va posar a la seva disposició l'oficina de no discriminació per donar-li suport jurídic.

Sigui com sigui, la realitat més immediata és que milers d'usuaris es van veure ahir atrapats per segon dia consecutiu en un caos provocat per l'incompliment dels serveis mínims. Les últimes hores Renfe va enviar missatges als telèfons mòbils dels treballadors per avisar-los que tenien un correu electrònic certificat amb la seva carta de serveis mínims. Però la consigna del sindicat és la de no obrir el correu fora del seu horari laboral i, per tant, no donar-se per al·ludits, de manera que formalment estiguin legítims a no anar a treballar.

La directora de Rodalies de Catalunya, Mayte Castillo, va assegurar que Renfe va enviar cartes

de serveis mínims mitjançant aquest sistema digital del qual tenen el comprovant. I va afegir que, a més a més, va remetre dos missatges als telèfons corporatius per avisar els maquinistes que obrissin l'e-mail de la feina, per la qual cosa no hi ha "cap tipus d'excusa per dir que la notificació no s'ha rebut". Així mateix, la responsable del servei va considerar una "prova evident" el fet que s'estiguin complint part dels serveis mínims, "cosa que vol dir que [aquests treballadors] han rebut la carta igual que els que no s'han volgut presentar" a fer el servei que havien de fer.

Davant aquest plantejament dels treballadors, el conflicte ca-

da vegada s'enroca més, i la direcció de la companyia ha passat a obrir expedients per faltes considerades molt greus als que, per exemple, deixin un tren abandonat en una estació. Ahir se'n van obrir vuit a treballadors de Rodalies de Catalunya i Rodalies de València. Fonts de l'operadora asseguren que n'arribaran més les properes hores.

El moment és crític per les dificultats creixents que tenen els ciutadans per desplaçar-se entre Barcelona i el seu entorn metropolità, també en vehicle privat. Advertits del col·lapse a Rodalies, molts van optar ahir per agafar el cotxe en comptes del tren. Així s'agreuja una situació ja en si molt complicada des de fa temps per la preferència, encara clara, a moure's per mitjans propis en comptes de col·lectius arran de la pandèmia i per un ús més important de les vies que eren de peatge i que ho van deixar de ser l'1 de setembre. I, esclar, les restriccions al cotxe a l'interior de la capital tampoc no hi ajuden. Tot plegat forma una tempesta perfecta que no dona senyals d'amainar a curt termini. Els nivells d'ús del transport públic oscil·len entre un 70% i un 80% de mitjana -una mica més en les hores punta-respecte als que hi havia abans de la pandèmia. Per contra, el trànsit a les carreteres s'ha recuperat del tot i continua creixent... Resultat: els principals accessos viaris i les rondes suporten cues quilomètriques diàriament.●