

El plan de Cercanías enerva a la oposición y divide al Gobierno

CiU, PP e ICV-EUiA lo consideran insuficiente y el PSC lo defiende

FRANCESC ARROYO - *Barcelona* - 10/03/2009

El plan de Cercanías de Barcelona aprobado por el Gobierno central no gusta a la oposición. Hasta ahí, normal. Por eso se llama "oposición", porque lo suyo es oponerse y discrepar de las medidas del Gobierno. Pero, en este caso, no son sólo CiU y el PP los que se muestran irritados con el plan, también se ha manifestado en contra uno de los socios del tripartito: ICV-EUiA. La pasada semana, el diputado Joan Herrera viajó en cercanías para expresar sus críticas al plan, que es del Gobierno central, pero también del Gobierno catalán, según reconoce el Departamento de Política Territorial, que dirige el socialista Joaquim Nadal.

Manel Nadal, secretario de Movilidad, señala que el plan es un excelente punto de partida. Josep Rull (CiU), en cambio, sostiene que es un desastre. Alberto Fernández (PP) asegura que las inversiones están por debajo de lo prometido por el PSC y cita a la que fue candidata de este partido al Congreso (y hoy ministra) Carme Chacón, que hablaba en campaña de 6.000 millones de euros de inversión, frente a los 4.000 millones del plan de Fomento.

Todos tienen algo de razón. El plan de Fomento ha suprimido algunas de las medidas propuestas en el que le hicieron llegar conjuntamente el Gobierno catalán y el Ayuntamiento de Barcelona. Entre las medidas que se han caído están, por ejemplo, la cuadruplicación de vías en los puntos más saturados (sobre todo las costas norte y sur de Barcelona). Esta cuadruplicación hubiera permitido operar con trenes semidirectos, de modo que, por ejemplo, el tiempo de recorrido entre Mataró o Vilanova y Barcelona se redujera a la mitad.

Manel Nadal señala que es cierto que se ha caído la vía cuádruple, pero no en todas partes. "La línea Castelldefels-Cornellà es, en cierto sentido, una cuadruplicación de las vías de entrada a Barcelona por la costa sur". Además apunta que aunque hay 2.000 millones menos de lo pedido por el Gobierno catalán, es así porque el plan llega sólo hasta 2015 y no hasta 2020, que era el proyecto defendido desde Cataluña. Eso sin contar con que no incluye el material móvil, que sí estaba incluido en las cifras de Chacón. Nadal añade que hay otra mejora que no es propiamente del plan: la construcción de otro túnel en Barcelona.

Para Josep Rull, el problema es serio porque, al no haber trenes semidirectos, la velocidad comercial de los cercanías no será competitiva con la del coche. "Es un plan de mínimos y nace obsoleto", sostiene. Joan Herrera ha defendido siempre que el Gobierno ha errado en su política ferroviaria: se gasta el dinero en alta velocidad en vez de hacerlo en el tren del trabajo, que es el de Cercanías.

Lo único que, de momento, nadie critica es la reorganización de líneas. Una vez hechas las obras, los trenes cambiarán de ruta y seguirán una cierta lógica: los del interior en el norte seguirán en el interior por el sur (siempre de Barcelona), mientras que los de la costa harán lo propio. Ahora se cruzan los que tienen coste de eficacia notable. Además las mejoras en los túneles y el pasar las líneas de largo y medio recorrido a la alta velocidad permitirá aumentar las frecuencias de los cercanías.

En misa y repicando

El plan de Cercanías no concita unanimidades. Y a veces, la división cruza umbrales difícilmente comprensibles. Es el caso del Partido Popular, capaz de denunciar la escasa inversión cuando habla en Cataluña y el exceso cuando habla fuera: el mismo día en que se aprobó el plan, el Ejecutivo de la Comunidad de Madrid exigió otro, olvidando que el suyo había sido aprobado dos meses antes y con un importe de 5.000 millones de euros. El de Madrid también tiene como fecha límite 2015, pero para terminar las obras, mientras que en el de Barcelona ese año tienen que haber sido licitadas. Entre esas obras está el desdoblamiento de la línea de Vic y la del Maresme hasta Blanes.