

## Renfe i el tren d'Olot

*«Amb tren ràpid es pot anar de Perpinyà, Girona, Barcelona, Tarragona i Lleida fins a Madrid, i també de València estant, però no de Perpinyà fins Alacant»*

**A començaments dels setanta, quan la música folk es trobava dalt de tot del cim de popularitat**, una de les cançons del nostre repertori tradicional que més sovint sonava i que adquiria el caràcter encomanadís de les composicions més festives era *El tren d'Olot*. Feia referència al tren que unia Olot amb Girona, que començà a funcionar el 1911 i que digué adeu, definitivament, a les vies, el 1969. Pel que ara ens interessa, convé recordar que la tornada repetida que cantàvem fins a esgargamellar-nos deia així: *?Ja se'n va el tren d'Olot,/fent xup-sup,/ se'n va el tren d'Olot./Surt quan pot/ i arriba quan vol!?*.

**El desori que popularment se li atribuïa pot resumir de manera festiva el balanç del servei prestat per Renfe** al nostre país, des del moment mateix del seu naixement: pèssim. Si bé nou de cada deu persones que fan servir diàriament el tren a casa nostra el que utilitzen són trens interiors, rodalies i regionals, els més coneguts a Catalunya i al País Valencià, no han estat mai la prioritat dels pressupostos públics estatals. Sí que ho han estat, en canvi, els trens de gran velocitat, els emprats només pel 10% dels viatgers habituals.

**D'aquesta manera, Espanya pot dir que és el segon Estat del món, per davant del Japó i rere la Xina, en aquest tipus de trens veloços**. I s'ha fet així, amb estacions amb un nombre ínfim de moviments de viatgers i vagons pràcticament buits, premiant d'aquesta manera el servei prestat a una minoria d'usuaris i desatenent les urgències clamoroses de les modalitats de tren més utilitzades, dia rere dia, per centenars de milers d'usuaris arreu dels Països Catalans, llevat de les Balears on Renfe deixà d'operar a Mallorca.

**Amb tren de gran velocitat es pot anar de Perpinyà, Girona, Barcelona, Tarragona i Lleida fins a Madrid**, com també de València estant, així com d'Alacant fins a Múrcia. En canvi, no es pot fer el recorregut costaner del corredor del Mediterrani, de Perpinyà fins a Alacant, que dinamitzaria la principal zona exportadora de l'Estat espanyol, amb un nombre més elevat d'empreses petites i mitjanes, un paper de lideratge en el sector turístic i una població avesada, tradicionalment, a moure's i viatjar.

**S'han utilitzat els recursos públics pagats entre tots per concentrar totes les destinacions finals a Madrid**, centralitzant-les, amb una visió radial del territori. Així, les infraestructures del transport ferroviari s'han emprat per reforçar, encara més, el paper de la capital espanyola, i articular el territori en clau estatal, ja que, altrament, en comunicar-nos nosaltres entre nosaltres mateixos, de dalt a baix, ho hauríem fet, a la pràctica, en clau nacional, transportant mercaderies, persones, llengua, cultura i idees.

**En realitat, la prioritització centralista i no utilitària d'aquest tipus de trens, amb la inversió prevista en l'ampliació del Prat**, ha tingut conseqüències nefastes. No sols ha permès la continuïtat d'un mal servei als usuaris habituals i diaris dels trens interiors, de proximitat, sinó que, precisament pel fet de ser un servei que no serveix, s'ha acabat potenciant l'ús del vehicle privat, sigui amb cotxe o amb moto, amb els efectes contaminants previsibles. L'impacte de la pandèmia ha comportat, en la fase actual, un descens del nombre d'usuaris ferroviaris i un increment notable dels cotxes particulars, més ràpids i eficaços per arribar a la feina o a altres gestions (metge, comerç, cultura, esport, lleure), en absència d'una oferta de servei públic de transport, puntual, ràpid i eficaç.

**L'inventari de dèficits i el llistat tradicional de factors negatius que acaben configurant un mal servei fa feredat**. Impuntualitat congènita, retards regulars sense avís previ, cancel·lacions

sobrades de trens, reducció de freqüències de pas de combois, horaris inútils, sense sentit, i impossibilitat, per exemple, d'enllaçar la capital catalana amb les altres ciutats de referència històrica als extrems del territori a partir de les 21?h, amb la qual cosa es priva als no barcelonins de l'oferta cultural, esportiva, associativa i política de què disposa la capital, ja que no els permet de tornar als seus domicilis respectius, a la nit.

**La manca regular d'inversions, en no ser una prioritat aquest transport públic, fa que s'arrossequin problemes endèmics**, començant per la lentitud inexplicable en certs trajectes consolidats, superior en algun cas al que es tardava fa un segle, i continuant pel mal estat de les vies sense obres de manteniment, trams de via única, serveis suprimits, línies desaparegudes, transbordaments de llarga espera, insuficiències d'il·luminació i senyalització, freqüències escasses, o bé altres necessitats noves com l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda.

**Les grans àrees metropolitanes (Barcelona, Tarragona, València i Alacant) no disposen d'uns serveis ferroviaris àgils i sovintejats**, amb zones d'aparcament properes a les estacions veïnes, que n'assegurin la interconnexió entre les seves ciutats, de manera que es freni el descens continuat d'usuaris ferroviaris i, alhora, el bon servei sigui un factor de dissuasió que faci innecessari la utilització desmesurada del vehicle privat, sovint amb un passatger únic. Ja és hora que des dels governs de la Generalitat es pensi en l'entrada en escena d'altres operadors, començant per la Generalitat mateixa, per a tots els trajectes sense excepció, tant a l'interior del Principat com al País Valencià, com també en la interconnexió directa entre aquests territoris.

**L'arquitectura de la deixadesa és una altra de les males herències deixades per Renfe:** estacions sense servei de bitllets ni informació, ni lavabos, ni vigilància, ni pràcticament neteja ni manteniment, fins i tot en capitals de comarca, quan no directament tapiades i abandonades, esdevingudes un cau de brutícia, en comptes de passar-ne la propietat als ajuntaments perquè siguin d'utilitat pública. En fi, no m'estranya que, ja fa una colla d'anys, amb motiu d'una gran manifestació a les Terres de l'Ebre, encapçalada per una pancarta amb la inscripció "Volem lo tren", un home gran que s'ho mirava exclamés: *?Molt bé, pos volem-lo!?*.