Muchas de las estaciones de cercanías de la comarca permiten entrar o salir sin tener que picar el billete

Los coladeros del tren

JAUME RIBELL

El torno de la estación de tren de Cardedeu es un coladero. Nos lo denunciaba un lector de la población que afirma que hace un año que el torno, pensado en principio sólo para salir, estaba roto y permitía también entrar a la andana sin validar billete alguno. Es sólo un ejemplo de los muchos 'coladeros' que tienen las estaciones de la comarca. No puntos donde sea fácil colarse a posta, sino estaciones donde se puede acceder o bajar del tren sin ningún tipo de control mecánico ni humano.

En la línea R3 ('la del Nord', de l'Hospitalet a Vic y Puigcerdà), ocurre en las estaciones de Parets o Granollers-Canovelles, mientras que en la línea R2 ('la de Francia', de Sant Vicenç de Calders a Maçanet-Massanes), ocurre en las estaciones de Cardedeu hacia el norte, así como en Les Franqueses o Granollers-Canovelles. Otras más al sur, como Mollet Sant Fost, obligan a picar billete para poder pasar al interior de la estación si se va en dirección Barcelona. Pero si se va en dirección norte, basta con pasar por el paso subterráneo para acceder a la andana. *"Es un despropósito"*, afirma **Blai A. Dupasquier**, delegado en el Vallès Oriental de la organización Promoció del Transport Públic (PTP). *"Y no sólo por ese hecho: es la sensación general de dejadez, la falta de información, de señalización, el estado de algunas estaciones que son inhóspitas, sin vigilancia..."*. Y todo ello sin contar que el principal coladero se encuentra en el principal destino de la mayoría de viajeros tanto de la comarca como del resto de Catalunya: Barcelona.

***"PASSEIG DE GRÀCIA ES EL GRAN COLADERO** de la red de cercanías"*, asevera Dupasquier. Y es que la céntrica estación, principal destino de la línea R2, no tiene barreras validadoras de billete como sí las tiene por ejemplo el otro gran punto de destino: la estación de Sants. *"Pero incluso la gente que va a Sants, les sale más a cuenta ir gratis a Passeig de Gràcia, bajar allí, y después coger el metro hasta Sants-Estació, con lo que sólo gastan un viaje de una T-10 de una zona"*, es decir, que les cuesta poco más de 80 céntimos el trayecto, cuando para ir Barcelona desde alguna de las estaciones de la comarca se necesitan billetes de entre dos y cinco zonas (es decir, y redondeando, un coste de entre dos y cuatro euros por trayecto).

Xavier Solanas

Una mujer pasa por uno de los accesos sin vallas de la estación de Granollers-Canovelles.

Sin embargo, en la línea R3 el equivalente a Passeig de Gràcia (que es la estación de plaza Catalunya), sí que obliga a validar el billete para poder salir de la estación, cosa que no ocurre en el otro caso, por lo que la posibilidad de fraude es mucho menor. *"Todo esto, que para algunos puede parecer positivo porque así no pagan, no lo es tanto, porque los servicios tienen un coste y lo que no se recauda por un lado, se acaba pagando vía impuestos o bien subiendo el precio del billete, cosa a la que nos tienen muy acostumbrados últimamente"*.

Según Dupasquier, una posible solución más allá de las barreras físicas sería la contratación de personal, que además de crear puestos de trabajo, daría un mejor servicio al usuario. *"No soy partidario de las estaciones blindadas* –aclara-, *sin embargo con trabajadores formados exclusivamente para informar, controlar el estado de las instalaciones y verificar los billetes, se podría controlar buena parte de ese fraude"*. El problema es, dice, *"la deslocalización del servicio. Ahora han dado parte de cercanías a la Generalitat. Pero el personal y muchas estaciones son de RENFE. Y las vías, de Adif. Y cuando vas a reclamar algo se van pasando el muerto y nadie hace nada"*. Y pone como ejemplo un caso concreto: la reclamación que hizo la PTP para que pusieran pasos de goma adaptados en las vías de Granollers-Centre para que la gente con movilidad reducida, no sólo discapacitados sino, por ejemplo, gente mayor a la que le cuesta subir y bajar escaleras, pudieran atravesar entre andanas. *"No nos hicieron caso hasta que hubo dos atropellos en Molins de Rei. Entonces los pusieron, pero aún así tardaron dos años. En el caso de Cardedeu ya llevan más de un año con el torno roto. Veremos cuanto más tardan en arreglarlo..."*. ❊

Lo que cuesta el fraude

Más de 165.000 euros: esta es la estimación de lo que se defrauda en el 'agujero' de la estación de Cardedeu según un estudio realizado por la organización Promoció del Transport Públic (PTP). *"Y eso que es una estimación muy a la baja"*, afirma el delegado en la comarca de la PTP, **Blai A. Dupasquier**. *"Hemos calculado en base a una media de seis personas que viajen gratis por expedición y sólo teniendo en cuenta las tarjetas T-10, porque en algunos días, haciendo el estudio, se contabilizaron hasta 20 y 30 personas que subían sin validar el billete. Y de agujeros como el de Cardedeu, la red de cercanías tiene muchos, así que hagan cuentas de lo que se está defraudando a nivel de toda Catalunya..."*.

El bisturí

JAUME RIBELL

El tren de la bruja

No hace falta ser un jeta para viajar gratis en el tren. Basta con ir a alguna de las muchas estaciones sin barreras ni vallas de la comarca a coger alguno de los últimos convoyes del día para entrar y salir sin tener que picar billete alguno. Así pues, si ustedes van, por ejemplo, a la estación de Parets a coger el tren de las diez y media de la noche, no intenten comprar billete porque simplemente no podrán: la estación está cerrada. E incluso los que llevan tarjeta integrada (ya sea una T-10 o una T-mes), que son la mayoría, no tienen que picarla, porque cuando lleguen a su destino se encontrarán un paso abierto de barreras precisamente porque RENFE sabe que en muchas estaciones no se puede adquirir billete. Se ve que a RENFE le sale más barato llevar al pasaje gratis que no pagar una hora más de sueldo al personal, ya sean operadores de estación o revisores. En definitiva: un sistema más propio de cualquier país en vías de desarrollo que no de vecinos europeos como Alemania o Francia. Viendo esa dejadez es suficiente para darse cuenta de que no se está haciendo no ya la máximo posible, sino lo mínimo exigible. ¿Y quién va a pagar por un sistema que no cumple con el servicio como debería? Menos aún si cuando hay retrasos, como mucho (y reclamando) devuelven el billete en lugar del importe, que es lo que deberían hacer. Con lo cual no me extraña que el usuario no tenga mala conciencia por no pagar. Porque incluso cuando se paga (que pese a todo es la gran mayoría de veces) se tiene la sensación de ser tonto por pagar por un servicio tan lamentable. Si quieren más concienciación ciudadana, que empiecen por ofrecer un servicio con cara y ojos. Y si no lo hacen, a la calle. Que se largue RENFE y venga otra operadora a hacer las cosas bien de una puñetera vez. Baste el ejemplo de Alemania, donde no hay ninguna barrera ni torno porque la gente pica el billete religiosamente como buenos ciudadanos. No es que los alemanes sean más civilizados que nosotros (aunque algo de eso haya también), sino que el servicio de trenes es suficientemente eficaz, moderno y económico para que nadie se sienta estafado por pagar por él. Quizás si nuestro servicio ferroviario fuera como debe ser, se llevarían una sorpresa y todo el mundo pagaría. Eso si les dejan hacerlo, claro...