

Tren turístico del Berguedà: El transiberiano catalán

- **Tras 19 años de gestiones y 4,8 millones de inversión, el tren turístico del Berguedà aún no funciona**
- **Política Territorial encarga una auditoría del consorcio promotor**

AGUSTÍ SALA BARCELONA

El ferrocarril turístico del Alt Llobregat no es ni el Transiberiano --el tren más largo del mundo-- ni el Orient Express --el más lujoso--, pero lo parece por los **19 años que lleva de obras**. El tren que une La Pobla de Lillet y el Clot del Moro, en Castellar de N'Hug (Berguedà) --3,5 kilómetros--, **ha consumido al menos 4,8 millones de euros** (más de 800 millones de pesetas) desde 1986 y aún no funciona. Este año se invertirán 190.543 euros para hacer las últimas obras que permitan su estreno. La Conselleria de Política Territorial ha encargado una auditoría del consorcio gestor. Después, la conselleria pasará a controlar el 51% del mismo, frente al 25% actual, y encargará su dirección a Ferrocarrils de la Generalitat. "El consorcio, en el que también están los ayuntamientos de La Pobla y Castellar, así como la Fundació Museu del Transport, se disolverá", dice el secretario de Movilidad, Manel Nadal. Pero el alcalde de Castellar de N'Hug, Josep Orriols (CiU) asegura que "el consistorio no dará la autorización para que el tren pase por el municipio hasta que la fundación de Carles Salmerón, que maneja el dinero y se ha apropiado de todo, abandone el consorcio gestor".

Orriols, uno de los 30 alcaldes de Catalunya con más tiempo en el cargo, asegura que Salmerón, que ha publicado varios libros sobre ferrocarriles para la Generalitat, "se aprovechó de sus contactos con Unió" y que el resultado ha sido, pese a los años de obras, "un tren que está peor que cuando se inauguró la vía hace 100 años", para uso industrial. Preguntas de CiU La problemática del tren turístico de vía estrecha ha aflorado curiosamente a raíz de una batería de preguntas del diputado de CiU Josep Rull. Tirando de ese hilo, ha salido un consorcio con unos estatutos que dificultaban su funcionamiento y en los que se configuraba un extraño organigrama: a pesar de que el Govern era el que más aportaba, tenía igual poder de decisión que el resto de socios. Su presencia se repartía entre Presidència, Economía y Cultura.

Entre la principales aportaciones hasta el 2003 destacan **2,8 millones de euros del ICF para vías, estaciones y talleres; 1,32 millones de varios departamentos del Govern; además de "aportaciones que el Departamento de Presidència realizaba para el funcionamiento del día a día"**, según la conselleria. El conseller Joaquim Nadal ha aprovechado una de las preguntas de Rull sobre el retraso del tren para destacar que "la herencia recibida del anterior Govern es la de un proyecto lleno de irregularidades, sin ninguna tramitación administrativa y que poco a poco se va regularizando". El museo del transporte, que según Orriols está formado por "un montón de chatarra", recibió 300.506,05 euros de los fondos comunitarios Feder. También hay problemas con los terrenos por los que discurren las vías que, en algunos tramos son de la textil Mitasa, deudora del Institut Català de Finances (ICF) y que quebró, por lo que están sujetos a subasta. Pero los terrenos no son lo único chocante. Las obras de una nave en la estación de La Pobla comenzaron en el 2002 sin licencia. La comisión territorial de urbanismo las legalizó el pasado 19 de enero.

A su vez, **una de las máquinas de tren restauradas recibió 372.000 euros de subvención**, pero es propiedad de la fundación privada. A llegar al poder, el tripartito despidió al gerente del consorcio,

Ramon Minoves, **presidente de CDC** en el Berguedà y profesor de turismo en Esade, fichado en diciembre del 2002 con **un salario neto mensual de 2.722,47 euros (452.903 pesetas)**. El Govern entiende que se trata de un puesto que por el momento es innecesario.

El problema de la fundación

Orriols defiende la gestión de Minoves porque "salvó muchos millones" el año que fue gerente. Para Orriols, el problema es la fundación de Salmerón y asegura que "en Castellar no se ha invertido nada". Con todo, está dispuesto a autorizar el paso del tren si desaparece la fundación. "CiU en el Govern no controlaba nada. El actual Ejecutivo lo controla más", afirma. Eso ya supone un avance que puede permitir, que el tren, cuyas vías sólo sirven hoy para el paseo de peatones, empiece a circular, a diferencia de lo sucedido cuando en la campaña de las autonómicas del 2003 el anterior director general de Transports, Enric Ticó, trató de hacer un viaje de prueba. Sólo recorrió unos metros por la oposición del difunto alcalde de La Pobla, Joan Casanova (PSC), que veía precipitación electoral en el acto y **el de Castellar, que denunció "malversación de dinero público"**.