



variables

El preu d'una inversió insuficient

vista prèvia >

La xarxa ferroviària a Catalunya no funciona com ho hauria de fer. Des de 1990, cap Pla de Rodalies s'ha executat completament —entre un 6% i un 35% d'execució— fet que fa evident la baixa inversió i l'endarreriment de dècades per posar al dia un servei clau per al país. Una situació que afecta milers d'usuaris diàriament, que requereix d'una gran inversió urgent i que planteja reptes com el traspàs a la Generalitat.



Mònica Peinado

Periodista

@Monicapeinado

A Rodalies, hi ha retards quatre de cada cinc dies. Ho diuen les dades de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) relatives al 2022¹ que posen xifres concretes al que tothom, poc o molt, percep: que aquest servei essencial en la mobilitat de Catalunya, que utilitzen cada dia 400.000 persones, té problemes de fiabilitat que afecten el dia a dia dels seus usuaris. No totes les incidències tenen el mateix origen ni el mateix grau d'afectació. Algunes han paralytitzat totalment la circulació de trens i d'altres han afectat en forma de retard a un grapat de trens del mil·ler que circulen cada dia. Més d'un terç de les demores es produeixen per factors externs com la meteorologia, els atropellaments —suïcidis en la majoria dels casos— i actuacions incíviques que s'han disparat en els darrers mesos. Però el gruix de les incidències tenen a veure amb problemes que afecten la infraestructura i els trens. Aquestes últimes s'expliquen, en part, per la insuficient

inversió que s'ha fet a la xarxa ferroviària convencional i en el material rodant d'aquest servei en les darreres dècades. Des del 2020, també hi tenen molt a veure les obres que s'hi estan fent.

Aquest article analitza com la baixa inversió que s'hi ha fet des dels anys 1990 ha repercutit directament en el servei que s'ofereix a la ciutadania. Veurem com un govern espanyol rere un altre han promès una pluja de milions per a la xarxa ferroviària convencional de Catalunya i com aquests diners, per un o altre motiu, no han acabat d'arribar. També ens aturarem a explicar quines actuacions s'hi estan duent a terme ara mateix dins del Pla de Rodalies 2020-2030 i a quin ritme. Això ens ha de permetre albirar quin és el futur que ens espera pel que fa a les millores en la infraestructura i en els trens. També analitzarem l'escenari que s'obre amb el «traspàs integral» de Rodalies que han acordat el PSOE i Esquerra Republicana, en el marc del pacte per la investidura de Pedro Sánchez (1972) a finals de 2023. Un acord que amplia les competències de la Generalitat.

Una inversió baixa

El sistema de Rodalies, tal com l'entendem ara, data de 1989, quan Renfe va reorganitzar les seves activitats en diferents unitats de negoci. Un any després, el ministeri de Transports, Turisme i Telecomunicacions, el seu nom oficial llavors, va presentar un pla d'inversions als diferents territoris que tenien servei de *Cercanías*. Aquest *Plan de Transporte de Cercanías 1990-1993*² preveia una inversió de 46.800 milions de pessetes —el que serien 281.273.665 en euros— a Madrid i menys de la meitat, 22.400 milions de pessetes —134.626.711 en euros—, per a Barcelona. La diferència amb la capital de l'Estat no va ser només amb la previsió d'inversió, sinó que també hi va haver diferències a l'hora d'executar les obres previstes en el termini que s'havien de fer. Al final del període, a Madrid s'hi havien invertit prop de 15.000 milions de pessetes, una tercera part del previst. I a Barcelona només 1.300 milions de pessetes, un irrisori 6%

1 PUENTE; OLIVERES, «Examen Rodalies: retrasos graves cuatro de cada cinco días y más de 2.000 trenes cancelados».

2 MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES. «Plan de Transporte de Cercanías, 1990-1993».

La història d'una inversió molt baixa d'aquest primer pla s'ha anat repetint al llarg dels darrers 30 anys

del que apareixia consagrat en el pla. Podem dir que la història d'una execució molt baixa d'aquest primer pla s'ha anat repetint al llarg dels darrers 30 anys i ens ha deixat una xarxa ferroviària convencional que ha crescut poc i que ha patit, i pateix encara, problemes per falta de renovació i modernització de les seves instal·lacions o per un manteniment insuficient.

Al 2006, als problemes que arrossegava la xarxa de Rodalies, per una situació que la patronal Foment del Treball qualifica de «*manca crònica de la inversió necessària*»,³ es van sumar les incidències provocades per les obres de l'AVE a l'accés sud a Barcelona. La més greu va ser l'esvoranc que es va registrar a Bellvitge a l'agost del 2007, que va obligar a tallar la circulació entre aquest punt i l'estació de Sants, afectant tots els trens que venien del sud durant un mes i mig. La indignació ciutadana i política era tan gran que el ministeri de Foment de la socialista Magdalena Álvarez (1952) va decidir crear un Centre de

Coordinació d'Operacions Ferroviàries a Barcelona. Al capdavant hi va posar el secretari d'estat d'Infraestructures, Víctor Morlán (1947), que es va instal·lar a Barcelona. Els objectius d'aquest gabinet de crisi eren recuperar la normalitat al servei de Rodalies i portar l'Alta Velocitat a la capital catalana. A més, la presència de Morlán volia rebaixar també la tensió amb la Generalitat i els ajuntaments més afectats.

Les incidències provocades per l'arribada de l'AVE tenien data de caducitat, desapareixerien quan s'acabessin les obres. Però els problemes a Rodalies anaven més enllà dels treballs de construcció de la nova infraestructura. La Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona, l'oposició i la ciutadania demanaven, uns amb un to més elevat que altres, millores en el funcionament del servei. Tal era el descontentament que, al desembre del 2007, la plataforma Dret a Decidir, amb el suport de 200 entitats ciutadanes i de partits com CiU, ERC i ICV-EUIA, va convocar una manifestació contra els problemes a Rodalies que va acabar amb un clam pel dret a decidir sobre les infraestructures.

En una intervenció al Fòrum Nueva Economía al novembre de 2007, el president de la Generalitat, José Montilla (1955), va parlar del «maltractament inversor» que s'havia infringit a Catalunya per part dels governs del PP —no va dir res dels executius socialistes— i advertia que aquesta situació agreujava la desafecció emocional dels catalans amb la política i amb «*España*».⁴

Per intentar redreçar la situació que havia generat una desconfiança absoluta en el funcionament dels trens, el govern espanyol va elaborar i presentar el Pla de Rodalies 2008-2015⁵ amb un seguit d'actuacions a la xarxa ferroviària que sumaven 4.000 milions d'euros d'inversió a Catalunya. Sobre el paper, això permetria fer un salt en la qualitat i la capacitat de la xarxa de Rodalies. Però, com ha passat tradicionalment, del que es planifica al que s'acaba executant hi ha una distància molt llarga. Segons les dades que el Departament de Territori recull al document Inversió

4 Pardo de Vera, Ana. «Montilla advierte de la 'desafección' de Catalunya hacia España».

5 MINISTERIO DE FOMENTO. «Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías de Barcelona 2008-2015».

3 FOMENT DEL TREBALL. «El dèficit d'Inversió en Infraestructures a Catalunya 2009-2022».

No es va fer cap línia nova, ni cap desdoblament, ni la major part de les estacions i intercanviadors previstos

de l'Estat a Catalunya i Incompliment de compromisos,⁶ al final del pla s'havia executat només un 14% del previst. No es va fer cap línia nova, ni cap desdoblament, ni la major part de les estacions i intercanviadors previstos, només, segons el document de seguiment del govern, l'estació de Sagrera-Mediana.

L'argument del Ministeri de llavors va ser la crisi financera, que va obligar a fer retallades en molts àmbits, també en les infraestructures. Es va paraitzar, per exemple, el projecte per desdoblar la línia R3 de Rodalies o el nou accés ferroviari a l'aeroport del Prat, que havia de portar el tren també a la Terminal 1. Ara mateix, aquesta infraestructura encara no s'ha acabat, mentre que el projecte de portar el tren a l'aeroport de Madrid sí que es va mantenir viu i es va acabar el 2011. La crisi financera va ser prou important com per justificar un alentiment de les actuacions, però no una inversió tan baixa, ni durant tants anys.

6 DEPARTAMENT DE TERRITORI. «Inversió de l'Estat a Catalunya i Incompliment de compromisos. (Juny 2002)».

El resultat va ser que Rodalies continuava patint, es multiplicaven les Limitacions Temporals de Velocitat (LTV), que obligaven els trens a circular més lent en alguns punts perquè hi havia millores pendents que no acabaven d'arribar. Per tant, era evident que hi havia una sèrie d'actuacions que, des del punt de vista de la Generalitat, no podien esperar que l'economia millorés per reactivar les actuacions del Pla de Rodalies que van quedar al calaix. Per això, al 2013 i a iniciativa del govern català, la ministra de Foment, Ana Pastor (1957), del PP, i el conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila (1973), de Convergència, van acordar un «Pla d'Actuacions Prioritàries»⁷ per valor de 306 milions d'euros que s'havien d'executar entre 2014 i 2016. Però tampoc es va donar compliment a aquest compromís que havien signat les dues parts. Segons dades de la Generalitat, només es van tirar endavant un 35% de les actuacions en el termini previst.

Al 2017, ja en ple procés independentista, el president del govern

7 DEPARTAMENT DE TERRITORI. «Pla d'Actuacions Prioritàries a Rodalies».

espanyol, Mariano Rajoy (1955), va organitzar un acte al Palau de Congressos de Catalunya on va reunir empresaris, representants diversos de la societat civil catalana i polítics. En la seva intervenció, va assegurar que Espanya estava sortint de la crisi més greu de la història i que, en aquell moment, un cop solucionades les urgències per evitar el rescat econòmic i reduir el dèficit públic, podrien tornar a fer inversions.

Va prometre que entre 2017 i 2020 s'invertirien a Catalunya 4.200 milions d'euros en infraestructures. Eren una mica més de mil milions cada any, i això, de fet, era el que s'havia anat pressupostant en els exercicis anteriors. Ho explicava *El País* en la notícia posterior a l'acte,⁸ on concretava que l'Estat havia previst 1.068 milions en els comptes de 2015 i 1.178 en els de 2016. El que prometia Rajoy suposava un salt respecte a les inversions realment executades altres anys, però eren quantitats molt similars a les que s'havien pressupostat al-

8 PIÑOL; CORDERO, «Rajoy anuncia 4.200 millones de inversión en Cataluña hasta 2020».

Tot aquest històric explica que la baixa execució de les inversions pressupostades en infraestructures estigui al centre dels retrets de Catalunya al govern de l'Estat

tres vegades i no s'havien executat. Per a Rodalies, el president Rajoy va prometre 2.000 milions d'euros, gairebé la meitat del total, conscient que les queixes anaven en augment per les contínues incidències. D'aquests diners, però, se'n van invertir menys d'una tercera part.

Tot aquest històric explica que la baixa execució de les inversions pressupostades en infraestructures estigui al centre dels retrets de Catalunya al govern de l'Estat. És un problema que ha afectat diferents infraestructures del país, però especialment Rodalies.

Segons les dades oficials d'Adif, que va publicar *Eldiario.es*, al 2022 van haver-hi 284 dies amb alguna incidència a Rodalies, quatre de cada cinc jornades, com explicàvem a l'inici d'aquest article. Aquests problemes van provocar la cancel·lació de prop de 2.000 trens i retards a més de 17.600 combois, el que significa un 5,6% del total.

D'acord amb el criteri de la Generalitat, Adif i Renfe notifiquen les incidències que provoquen un retard acumulat de més de 100 minuts.

I aquí s'inclouen problemes de diferent gravetat: es compta igual un problema a les vies que provoqui retards de dos minuts a 51 trens, que la caiguda del Control de Tràfic Centralitzat (CTC) que va obligar a aturar la circulació de tots els trens a Catalunya. Per això, és important saber els minuts de retard acumulats de cadascuna de les incidències. Les línies que van tenir més problemes al 2022 són les que fan un recorregut més llarg: l'R4 —que va de Manresa a Sant Vicenç de Calders— amb 222 i l'RG1 —que va de Portbou a L'Hospitalet de Llobregat— amb 171.

Els ministeris de Foment en els darrers 30 anys han invertit a Catalunya, però no prou, i la clau està també en analitzar on han anat a parar els recursos que s'hi han destinat. La prioritat era l'Alta Velocitat

L'enginyer i responsable de Coneixement del Col·legi de l'Enginyeria de Camins, Jordi Julià, assegura que «no podem dir que l'Estat no ha invertit a Catalunya en els darrers 30 anys, però si es compara el que s'ha dedicat a carreteres o a l'Alta Velocitat amb el que s'ha destinat a Rodalies,

la diferència és molt important i això ha repercutit en el funcionament del servei». El president de Promoció de Transport Públic, Adrià Ramírez, assegura que, en el cas de la xarxa ferroviària convencional està clar que hi ha hagut una «*baixa inversió crònica durant 28 anys*».

La prioritat dels governs espanyols, com apunta Julià, es va centrar a l'Alta Velocitat. El president del govern espanyol entre 2000 i 2008, José María Aznar (1953), va prometre actuacions per aconseguir que totes les capitals de província estiguessin a menys de quatre hores de viatge de Madrid.⁹ I ningú es va atrevir a revisar les línies d'altres prestacions que s'havien projectat. Això va fer que, segons recull un informe de l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal (AIREF),¹⁰ entre 1990 i 2018 l'Estat invertís 56.000 milions d'euros en l'Alta Velocitat i només 3.600 a Rodalies, la majoria a Madrid. El mateix informe de l'AIREF conclou que la inversió a la xarxa

9 AZNAR, Discurs d'Investidura, 25 d'abril del 2000.

10 AUTORIDAD INDEPENDIENTE DE RESPONSABILIDAD FISCAL (AIREF), «Infraestructuras de transporte».

Moltes de les actuacions que recull són les que ja estaven al pla del 2008, de manera que també serveix per constatar el retard

convencional ha estat insuficient per a «un servei que acumula el 90% dels usuaris del ferrocarril a Espanya».

El director del Centre d'Innovació del Transport (CENIT), Sergi Saurí, apunta que estan pendents algunes actuacions per desfer colls d'ampolla de la xarxa i assegura que l'altre gran origen dels problemes és una baixa inversió en manteniment. Explica Saurí que «els primers anys pot ser no es nota gaire», però «amb el temps els problemes es van succeint i agreujant exponencialment».

La factura de la poca atenció a la xarxa convencional la va pagar primer Catalunya, però altres sistemes de *Cercanías* estan patint també ara els resultats d'una baixa inversió a la seva xarxa. Per exemple, Madrid, on durant anys ens hem emmirallat perquè ha rebut molts més diners, també està patint ara problemes de fiabilitat en el servei per incidències relacionades amb les infraestructures. Per posar un exemple, Adif ha notificat aquest mes d'octubre divuit incidències que han provocat retards a una o més línies de *Cercanías* Madrid. La gran majoria, catorze, per problemes a la infraestructura o els

trens, tres per tempestes i una per un atropellament.

Els Pressupostos Generals de l'Estat del 2022 han estat els primers en molts anys que han recollit una inversió més elevada per la xarxa ferroviària convencional que per la d'alta velocitat. I s'ha repetit també en els comptes d'aquest 2023.

Un nou pla per millorar la situació

Fet el repàs històric, ens centrem ara en el ritme inversor actual. Al 2020, el ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA) va presentar un nou Pla de Rodalies¹¹ que preveu invertir més de 6.300 milions d'euros fins el 2030. Moltes de les actuacions que recull són les que ja estaven al pla del 2008, de manera que serveix per constatar el retard de més d'una dècada, tirant baix, d'actuacions fonamentals.

El pla està dividit en dos períodes diferents. Entre el 2020 i el 2025 s'han d'invertir més de 4.600 milions

d'euros a la xarxa de Rodalies i 1.700 més fins al 2030. Segons el MITMA, a 31 d'agost de 2023, ja s'havien adjudicat obres per valor 2.356 milions, gairebé la meitat del previst, i les dades d'execució superen els mil milions. Per tant, sembla que el pla va a un ritme adequat i sobretot, està posant fil a l'agulla a projectes que fa anys que haurien d'estar fets. El president de PTP, Adrià Ramírez, afirma que ara hi ha un pla de Rodalies realista que «amb més o menys encert i amb algun desajust» s'està complint, a diferència del que va succeir amb els anteriors.

Entre les obres que s'han impulsat, hi ha el desdoblament de la línia R3, que augmentarà la capacitat en aquest corredor. Ara mateix, el MITMA ha activat tots els projectes per duplicar la via entre Montcada i Vic,¹² fins i tot, alguns dels trams que no estaven previstos en el pla de Rodalies 2020-2030. Els tràmits i les actuacions estan més o menys avançats en funció del tram que es miri: en alguns ja hi ha obres, com és el cas del Parets - La Garriga,

11 ADIF i RENFE. «Actualització del Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030».

12 PEINADO, «El ministeri activa el desdoblament de l'R3 en tot el recorregut entre Montcada i Vic».

Es necessitaran 15 o 20 anys d'inversió continuada per recuperar el temps perdut

i en d'altres tot just s'ha fet el primer pas per decidir com s'actuarà, com passa en el cas de La Garriga-Centelles. També s'està fent el soterrament de Sant Feliu de Llobregat, s'ha licitat el de Montcada i Reixac, s'han iniciat les obres per allargar les andanes de l'estació d'Arc de Triomf de Barcelona i s'han posat en servei quatre noves estacions de les deu previstes. S'està redactant també l'estudi d'alternatives per una nova línia de tren entre Castelldefels i Barcelona amb un tercer túnel per Rodalies que creuaria la ciutat i que milloraria, i molt, el funcionament del servei perquè un dels grans problemes de la xarxa actual és la saturació dels dos túnels de Barcelona, especialment el de Plaça de Catalunya.

El pla també preveu una inversió important pel que anomena «reposició d'actius», que significa renovar senyalització i enclavaments i fer millores a ponts, trinxeres o viaductes. No són obres d'ampliació de la infraestructura ferroviària ni construcció de noves estacions, sinó que són actuacions que podríem dir de manteniment, però que va més enllà de l'ordinari i que busquen millorar la fiabilitat de

la xarxa. Aquí, segons fonts del Pla de Rodalies, també s'han adjudicat el 50% dels treballs previstos.

El Ministeri i els experts coincideixen en el fet que les millores no es notaran a curt termini, entre d'altres coses, perquè el nombre d'actuacions que es poden fer a la vegada a la xarxa ferroviària és limitat. Durant aquest 2023, hi ha obres com les de Sant Feliu o les del Corredor del Mediterrani entre Martorell i Castellbisbal que han obligat a inutilitzar una via, de manera que hi poden passar menys trens i, quan hi ha una incidència, la recuperació de la normalitat triga més de l'habitual per l'estrès al que està sotmès ara el sistema. En els darrers mesos, els usuaris de la línia R4 són els que ho estan patint més i moltes de les incidències tenen a veure amb els treballs en marxa. Ara mateix, està tallada també la línia R3 per les obres de desdoblament que es fan entre Parets i La Garriga.

Jordi Julià explica que es necessitaran 15 o 20 anys d'inversió continuada per recuperar el temps perdut. Diu que no es pot córrer per arreglar-ho en dos dies perquè «ni

el sector de l'enginyeria pot fer tants projectes, ni les constructores tantes obres, ni el sistema ho admetria, ja que les actuacions s'han de fer mentre els trens continuen passant». En aquest sentit, recorda que Ferrocarrils de la Generalitat ha trigat 20 anys per desdoblar el traçat entre Plaça Espanya i Martorell. «*Es complicat —diu Julià— però es fa».*

Incorporació de trens nous i més maquinistes

El Pla de Rodalies també preveu la compra de nous trens perquè en els darrers anys, als problemes de les infraestructures, s'hi han sumat també els del material rodant que ha envellit —la darrera compra de trens es va fer al 2007—, té més avaries i han de passar més sovint pels tallers.

A finals del 2022, Renfe va formalitzar l'encàrrec: 101 trens per a Rodalies que suposaran una inversió de 858 milions d'euros. Els combois els estan fabricant Alstom, Stadler i CAF i seran més moderns, accessibles i amb un 20% més de places que els actuals CIVIA. Serviran per substituir les unitats més antigues que donen

El Ministeri no ha assignat fins ara a la Generalitat els diners per pagar a Renfe el cost de prestar aquests serveis

més problemes i han de passar més sovint pel taller, i també incrementarà el nombre de trens, que passaran de 270 a 300. La ministra de Transports entre 2021 i 2023, Raquel Sánchez (1975), destacava l'augment de fiabilitat que aquestes noves unitats aportaran a la xarxa i també l'increment de capacitat. Segons el president de Renfe, Raül Blanco, els trens passaran de portar entre 600 i 700 viatgers a 900. Això vol dir que, si es fan dobles composicions, en hora punta es podran arribar a transportar fins a 1.800 persones. Renfe també ha augmentat el número de maquinistes per evitar els problemes que genera una plantilla curta quan hi ha imprevistos. Segons l'empresa operadora, actualment hi ha prop de 800 maquinistes a Rodalies, un 6,5% més que al 2018 i preveu incorporar més maquinistes en els propers mesos.

El traspàs pactat entre PSOE i ERC canvia l'escenari

Des de fa anys, el govern de la Generalitat ha estat demanant el traspàs «integral» de Rodalies a Catalunya per poder millorar el servei. Fa més

d'una dècada que la Generalitat és la titular del servei de Rodalies i Regionals que opera Renfe. Això significa que pot determinar horaris, freqüències, recorreguts dels trens i tarifes. Però hi ha una part fonamental del traspàs que, tants anys després, no s'ha executat. El Ministeri no ha assignat a la Generalitat els diners per pagar a Renfe el cost de prestar aquests serveis —es calcula que serien entre 350 i 400 milions d'euros anuals— sinó que, directament, els dona a l'empresa operadora. Això deixa el govern català sense una eina fonamental de pressió davant l'empresa ferroviària perquè, al final, com han recordat moltes vegades des del govern, «*qui paga mana*».

Aquesta part econòmica depèn d'un acord polític i s'hagués pogut tancar de manera immediata. Però, de moment, segueix pendent. La ministra de Transports entre 2021 i 2023, Raquel Sánchez, posava com a condició per traspasar els diners que la Generalitat signés un contracte programa amb Renfe. És el document que estableix les línies bàsiques del servei que ha de donar l'operador ferroviari i en quines condicions. Però el departament de Territori havia insistit en

el fet que no signaria cap document d'aquest tipus amb l'operadora espanyola i, a més de reclamar els diners per pagar el servei, ha estat demanant també «tots els trens i totes les vies». Ho van fer els responsables del Departament de Territori entre 2016 i 2023, Josep Rull (1968), Damià Calvet (1968), Jordi Puigneró (1974), Juli Fernández (1977) i l'actual consellera Ester Capella (1963).

Aquesta petició no havia estat atesa per part de cap govern espanyol, però el resultat de les eleccions del 23 de juliol del 2023 va canviar l'escenari. El PSOE necessitava els vots de les formacions independentistes per investir Pedro Sánchez i Esquerra Republicana va situar entre les seves demandes per votar el candidat socialista, el traspàs integral de Rodalies. Després de setmanes de negociació, entre la Castanyada i el dia de Tot Sants es va tancar l'acord. El govern català parla d'un traspàs integral a la Generalitat perquè s'inclouen recursos econòmics, trens i vies, tot i que no és exactament el que havien estat demanant.

L'operador de Rodalies deixarà de ser Renfe, però no serà Ferrocarrils

El document subscrit per socialistes i republicans recull que aquest acord de traspàs s'ha de culminar en aquesta legislatura

de la Generalitat ni cap altra empresa pròpia del govern qui presti el servei. Es crearà una empresa mixta amb l'Estat, amb participació majoritària de la Generalitat, que s'anomenarà Rodalies Catalunya. El consell d'administració serà paritari amb un president proposat per la Generalitat que tindrà vot de qualitat. Tot i això, les decisions estratègiques s'adoptaran per majoria qualificada, el que vol dir que s'hauran de consensuar amb l'Estat.

Segons l'acord, Rodalies Catalunya tindrà els trens i el personal que ara utilitza Renfe per prestar el servei i es garantiran els drets adquirits dels treballadors. Tot i aquest compromís, els comitès d'empresa de Renfe i Adif havien convocat cinc dies de vaga per protestar pel traspàs, però les van anul·lar, amb tot sense tancar la porta a mobilitzar-se més endavant, després que el nou ministre de Transports, Óscar Puente (1968), els garantís que mantindrien els seus drets, que estarien informats de la negociació i que es respectaria «la integritat del Grup Renfe i d'Adif». Malgrat el que pugui

semblar, el departament de Territori assegura que aquesta darrera afirmació no és incompatible amb el fet que Renfe deixi de prestar el servei a Catalunya.

Pel que fa a la infraestructura, el PSOE es compromet al fet que el ministeri traspassarà a Catalunya la titularitat de les vies per on passen de forma «exclusiva» serveis de la Generalitat, és a dir, Rodalies i Regionals. L'escrit concreta que, com a mínim, serà la infraestructura per on passen les línies R1, R2 i R3. El traspàs de la titularitat, i això és important, anirà acompanyat dels diners per fer les inversions i el manteniment necessari.

L'acord també recull que una comissió estudiarà la resta de la xarxa per determinar si, més endavant, es poden traspassar altres trams de via a la Generalitat. Aquesta fórmula de traspàs, de moment parcial i que es farà per fases planteja un repte de gestió. S'haurà de determinar si Adif segueix gestionant tot el trànsit ferroviari de Catalunya, encara que passi per vies de diferents titulars, i quin paper jugarà en aquest sentit la Generalitat.

El govern també podrà participar en l'execució del Pla de Rodalies i participar en les decisions per determinar quines són les obres prioritàries. L'acord amb els socialistes preveu un compromís vinculant d'inversió anual que inclourà una clàusula econòmica de garantia que no s'ha definit encara.

En l'apartat econòmic, el PSOE s'ha compromès al fet que el ministeri transferirà a la Generalitat els diners per pagar a Renfe el servei que han prestat durant aquest 2023. I de cara als anys posteriors assumirà el cost dels serveis que es van traspassar al 2010, però també en podrà incorporar d'altres que s'hi han afegit, com per exemple, l'increment de freqüències entre Manresa i Lleida.

El document subscrit per socialistes i republicans recull que aquest acord de traspàs s'ha de culminar en aquesta legislatura. De moment, el govern ha nomenat el fins ara coordinador del Pla de Rodalies, Pere Macias (1956), com a comissionat del traspàs. Serà l'encarregat de pilotar les negociacions amb el ministeri de Transports per materialitzar el traspàs. Macias és una figura respectada al sector per la seva formació —és enginyer de camins— i

Des del 1990, els diferents governs espanyols han promès inversions milionàries per millorar el servei de trens a Catalunya

trajectòria —va ser conseller de Política Territorial, president del Cercle d'Infraestructures i coordinador del Pla de Rodalies.

Mentre s'intenta avançar en els acords del traspàs, el que està clar és que caldrà una major coordinació i col·laboració entre els diferents actors implicats, Ministeri, Generalitat, Renfe i Adif. Serà necessària mentre el traspàs es materialitza i també després.

A més, com apunten els experts Sergi Saurí i Adrià Ramírez, també caldrà que, en paral·lel, la Generalitat concreti quins són els serveis que voldrà prestar en els propers anys i quines actuacions són necessàries per poder-ho fer.

De tot el que hem repassat en aquest article, es desprèn que queda molta feina per fer per transformar Rodalies i incrementar la fiabilitat del servei. Però, a diferència d'altres moments, s'hi està posant fil a l'agulla.

Conclusions

El servei de Rodalies, amb una puntualitat, segons Renfe, del 90%,

té molt camí per fer per reduir el nombre d'incidències que es registren al llarg de l'any. Les que estan provocades pels colls d'ampolla de la xarxa o un manteniment insuficient és de preveure que s'aniran resolent a mesura que es facin les inversions previstes a l'actual pla de Rodalies i els que es facin en el futur. Les que tenen a veure amb trens que han envellit es reduiran amb l'arribada dels nous combois. I les que es produeixen per factors externs, com els actes incívics, requeriran un pla decidit de les administracions per incrementar la vigilància i posar sancions.

Entre 1990 i 2018, la inversió a la xarxa ferroviària convencional a Catalunya ha estat del tot insuficient per garantir l'increment de capacitat, el nivell de manteniment i la modernització que requeria aquesta infraestructura. Això s'ha traduït amb nombroses incidències que fa anys que passen factura als usuaris de Rodalies.

Des del 1990, els diferents governs espanyols han promès inversions milionàries per millorar el servei de trens a Catalunya. Però el que

realment s'ha executat ha quedat molt lluny dels objectius que es van marcar i del que necessitava la xarxa ferroviària convencional.

El gruix de les inversions ferroviàries a Espanya s'han destinat a l'Alta Velocitat, quan són els serveis de proximitat els que tenen el 90% dels usuaris de tren. Segons l'informe de l'AIREF, entre 1990 i 2018 l'Estat va invertir 56.000 milions d'euros en l'alta Velocitat i només 3.600 a Rodalies i Cercanías.

En ple 2023, s'estan executant les inversions previstes en el Pla de Rodalies 2020-2030, moltes de les quals ja estaven al pla del 2008. A 31 d'agost, ja s'havien adjudicat obres per valor de 2.300 milions d'euros, la meitat del pressupost previst entre 2020 i 2025. Això vol dir que aquest pla avança millor que els anteriors i, si continua aquest ritme inversor, pot arribar al 2030 amb un elevat grau d'execució.

Les actuacions que contempla el pla per ampliar la capacitat de la xarxa i per millorar la infraestructura existent no es poden fer en dos dies perquè no es pot tallar la circulació de trens per treballar ni elevar l'actu-

Amb el nou escenari, serà fonamental la coordinació entre els diferents actors implicats

al nivell d'estrès de la xarxa ferroviària per les obres que s'hi fan. Diuen els experts que es necessitaran 15 o 20 anys d'inversió continuada per recuperar el temps perdut.

Ministeri i Generalitat han de concretar el traspàs de Rodalies que han pactat el PSOE i ERC en el marc del pacte per la investidura de Pedro Sánchez. El document consensuat entre els dos partits preveu que una empresa mixta Estat-Generalitat —Rodalies Catalunya— i no Renfe, operi aquest servei.

El pacte també recull que el govern català serà el titular, en un primer moment, de les vies per on circulen les línies R1, R2 i l'R3. El compromís és analitzar la resta de la xarxa per determinar quins altres trams de vies es poden transferir més endavant a la Generalitat.

Amb el nou escenari, serà fonamental la coordinació entre els diferents actors implicats en la planificació de les inversions i en la circulació de trens de Rodalies perquè tot funcioni. ■

■ Bibliografia

ADIF i RENFE. «Actualització del Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030» [en línia]. Disponible a: <www.renfe.com>.

AUTORIDAD INDEPENDIENTE DE RESPONSABILIDAD FISCAL, (AIREF). «Infraestructuras de transporte». [en línia]. Disponible a: <www.airef.es>.

AZNAR, JOSÉ MARÍA. «Discurs d'Investidura, 25 d'abril del 2000» [en línia]. A *La Moncloa*. Disponible a: <www.lamoncloa.gob.es>.

DEPARTAMENT DE TERRITORI. «Inversió de l'Estat a Catalunya i incompliment de compromisos (Juny 2002)» [en línia]. Disponible a: <www.govern.cat>.

DEPARTAMENT DE TERRITORI. «Pla d'Actuacions Prioritàries a Rodalies». [en línia]. Disponible a: <www.govern.cat>.

FOMENT DEL TREBALL. «El dèficit d'Inversió en Infraestructures a Catalunya 2009-2022» [en línia]. Disponible a: <www.foment.com>.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES. «Plan de Transporte de Cercanías, 1990-1993» [en línia]. Disponible a: <www.mitma.es>.

MINISTERIO DE FOMENTO. «Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías de Barcelona 2008-2015» [en línia]. Disponible a: <www.lamoncloa.gob.es>.

PARDO DE VERA, ANA. «Montilla advierte de la 'desafección' de Catalunya hacia España» [en línia]. A *Público*, de 6 de novembre de 2007. Disponible a: <www.publico.es>.

PEINADO, Mònica. «El ministeri activa el desdoblament de l'R3 en tot el recorregut entre Montcada i Vic» [en línia]. Disponible: <www.cadenaser.com>.

PIÑOL, Àngels; CORDERO, Dani. «Rajoy anuncia 4.200 millones de inversión en Cataluña hasta 2020» [en línia]. A *El País* de 28 de març de 2017. Disponible a: <www.elpais.com>.

PUENTE, Arturo; OLIVERES, Victoria. «Examen Rodalies: retrasos graves cuatro de cada cinco días y más de 2.000 trenes cancelados» [en línia]. A *eldiario.es*, 6 de maig de 2003. Disponible a: <www.eldiario.es>.

JEFATURA DEL ESTADO. «Ley del Sector Ferroviario, del 30 de septiembre del 2015». [en línia]. A *BOE*, núm. 234. Disponible a: <www.boe.es>.