

Barcelona, 29 de febrer de 2024

Analitzem el traspàs de Rodalies: quines oportunitats i quins riscos suposa per als usuaris?



La creació d'una empresa mixta per a l'operació de la xarxa ferroviària de Rodalies i regionals d'ample ibèric pot facilitar que l'administració titular i l'empresa operadora deixin de percebre a l'altra part com un aliè, assumeixin responsabilitats i que, per tant, sigui molt més fàcil avançar en la millora del servei en un entorn de més inversió i menor instrumentalització política.

L'acord sobre la titularitat de la infraestructura presenta molts interrogants, i de la forma com es concretin en dependrà que l'impacte en el servei pugui ser molt positiu o molt negatiu.

Necessitem que el sistema ferroviari estigui governat per un sistema que assigni responsabilitats de forma clara i uns dirigents que hi apostin i es coordinin.

L'acord polític anunciat el passat novembre entre el PSOE i ERC per a la investidura planteja un nou escenari de governança del sistema de Rodalies. Des de la PTP, amb la voluntat d'analitzar què pot suposar la implementació d'aquest acord únicament des del punt de vista dels usuaris, hem volgut fer una anàlisi assossegada dels avantatges, inconvenients, oportunitats i riscos del model que, segons entenem, se n'extreu de l'acord publicat al novembre de 2023 i a partir del qual s'han creat diversos espais de treball entre la Generalitat i el Govern espanyol.

Principis

Per part de la PTP, creiem que una bona estructura de governança del sistema ferroviari de Rodalies ha de complir els següents punts:

1. Ha d'estar governada per uns càrrecs polítics i tècnics que tinguin l'interès i l'incentiu de prioritzar el servei, tant en l'àmbit d'inversions en infraestructura, inversions en el servei o en qualsevol tipus de decisions que es prenguin.
2. Ha d'estar governada per un sistema que resolgui bé la següent equació: assignar de forma clara responsabilitats a cada actor implicat i alhora assegurar que la col·laboració entre tots els actors sigui estretíssima.
3. Pel [principi de subsidiarietat](#), que disposa que un assumpte ha de ser resolt per l'autoritat (judicial, política o econòmica) més propera a l'objecte del problema, semblaria que l'administració de la Generalitat és la que té més incentius per respondre directament davant els ciutadans que utilitzen el servei de Rodalies, sempre i quan això compleixi els 2 punts anteriors.

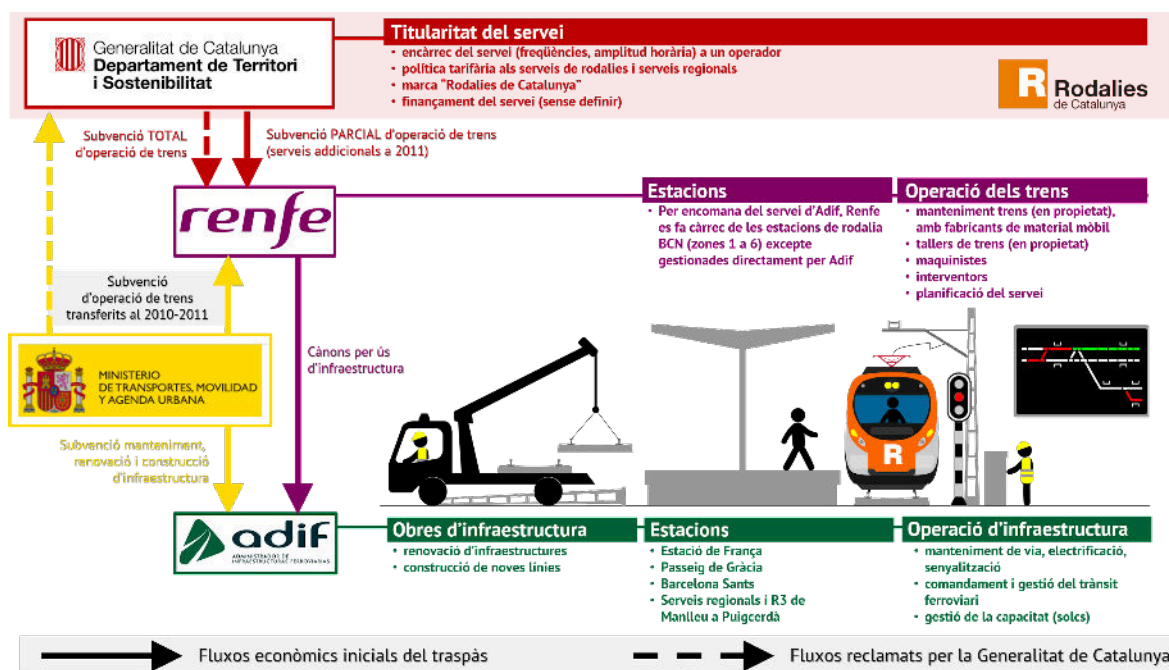
Context de partida: traspàs 2010

L'any 2010 s'acordava un traspàs del govern espanyol a la Generalitat de Catalunya per a les Rodalies del nucli de Barcelona (incloent els serveis regionals l'any 2011). Aquest traspàs atorgava a la Generalitat la titularitat del servei, sobre la infraestructura ferroviària que seguia sent íntegrament de titularitat d'Adif. És a dir, el traspàs donava a la Generalitat el dret de prestar un servei i/o assignar-lo a una empresa, fos per assignació directa o mitjançant una licitació (concurso públic).

Aquest acord, però, considerem va quedar coix per diversos motius. En primer lloc, no va comportar traspasar a la Generalitat el dèficit tarifari, és a dir, l'aportació econòmica que es paga a l'operador per a dur a terme aquest servei (la diferència entre el que costa el servei i el que es recapta amb bitllets). Actualment, el Ministeri segueix pagant a Renfe el dèficit corresponent al servei que hi havia al 2010-11. Les ampliacions posteriors del servei (per exemple, noves freqüències) es va acordar que serien finançades per la Generalitat i així va ser fins al 2016, quan la Generalitat es va negar a seguir pagant adduint altres deutes, fins que fa poc el TSJC va dictaminar que estava obligada a pagar-ho.

En segon lloc, no es va regular mai la relació entre el titular (Generalitat) i l'operadora (Renfe). És a dir, l'encàrrec de prestar el servei no està regulat per cap contracte sorgit d'una licitació ni cap conveni entre parts, sinó que s'ha seguit fent "com fins ara", sense que hi hagi unes condicions escrites sobre la relació titular – operadora.

Per últim, la capacitat inversora va seguir en mans del Ministeri de Foment/Transports i d'Adif, que és la titular de la infraestructura, però no titular ni operadora del servei. L'acord del 2010 no va anar acompanyat de l'execució d'un pla d'inversions en infraestructura per part del Ministeri i Adif, que van seguir prioritzant l'alta velocitat. Aquesta situació va canviar el 2018, quan es va crear l'Oficina de Coordinació del Pla de Rodalies, participada pel Ministeri, Renfe i Adif, per definir les prioritats d'inversió, moment a partir del qual sí que es va començar a invertir en la xarxa convencional, tant a Catalunya com en altres indrets de l'Estat espanyol.



Un nou acord

En aquest sentit, l'acord polític entre el PSOE i ERC planteja un nou escenari de governança per al sistema de Rodalies, que podria millorar, o no, la governança actual. Anem per parts.

La prestació del servei

En primer lloc, el sistema preveu la creació d'una empresa mixta Estat – Generalitat que operi el servei. L'empresa, anomenada Rodalies Catalunya, estaria governada per ambdues administracions, amb vot de qualitat del president, designat per la Generalitat. En aquest sentit, des de la PTP creiem que la fórmula és clarament positiva: permet implicar ambdues administracions en la governança del servei i, si bé les desavinences entre les administracions es poden reproduir dins del mateix consell d'administració, creiem que la fórmula facilita que hi hagi una corresponsabilització i una cerca d'acords. En altres paraules, es pot facilitar que l'administració titular i l'empresa pública operadora deixin de percebre a l'altra part com un aliè i que, per tant, sigui molt més fàcil avançar en la millora del servei. No obstant això, caldria clarificar quines decisions podrien tenir el caràcter d'"estratègiques" per evitar desacords en les majories necessàries per prendre-les al si del consell d'administració i no veure, de nou, les dues parts enfrontades en la pròpia governança de l'empresa.

Un subcapítol d'aquest punt és quin és l'estat dels actius actuals de Renfe: trens i personal. Caldria definir bé -i això no està encara explicitat a l'acord- mitjançant quina fórmula passen a operar per la nova empresa. Tant és possible una subrogació directa com una cessió temporal (en el cas dels trens) i una subcontractació (en el cas del personal). Independentment de la fórmula que es trobi, des de la PTP creiem que cal garantir dos aspectes: el manteniment dels drets laborals dels treballadors i la definició d'un procediment clar per a la compra de nous trens i l'assignació dels que ja estan encarregats.

Ambdós aspectes creiem que són possibles dins del marge que dona l'acord, però cal implementar-los bé en el detall.

La infraestructura

L'acord també recull que **la infraestructura ferroviària on els serveis que s'hi prestin siguin de forma exclusiva titularitat de la Generalitat i puguin excloure's de l'explotació conjunta de la resta de la xarxa RFIG (Red Ferroviària de Interés General)** serà traspasada a la Generalitat. D'aquesta definició, es desprèn que a les vies en qüestió no hi ha d'haver serveis que surtin de Catalunya o serveis de mercaderies.

Quines línies entren dins d'aquesta classificació? El text acordat planteja l'anàlisi de tota la xarxa ferroviària sense excloure'n cap tram, si bé menciona tres trams de línies que serien objecte del traspàs. D'entrada, si els analitzem, veiem que el compliment dels criteris esmentats pot dur a diverses ambigüitats:

- **Línia del Maresme de l'R1** ✓ Només té serveis de Rodalies, malgrat que l'acord no especifica el punt d'inici de la línia al costat Barcelona.
- **Línia Papiol - L'Hospitalet - Vic - Puigcerdà de l'R3** 🙄 A la línia de l'R3 hi circulen alguns trens de mercaderies (amb potencial de creixement) i no queda definit què passa amb el tram de Puigcerdà a la Tor de Querol-Enveig, de trànsit internacional. A banda, se cita El Papiol com a part de la R3, que ni ho és ni pot plantejar-se com a capçalera d'una línia (pel fet de ser un baixador).
- **Línia Sant Vicenç de Calders - Barcelona de l'R2** ✗ que no compleix els criteris definits perquè hi passen diversos trens que surten de Catalunya (a València, Casp, Vinaròs...).

L'acord, en canvi, deixa fora la via entre Cerdanyola - Manresa - Lleida, per on actualment passen només l'R4 i l'R12 i que, a més, en el tram Manresa-Lleida la Generalitat té previst encarregar la prestació del servei a FGC.

Més enllà de les línies que entren a l'acord, què suposaria un canvi de titular? El titular de la infraestructura és el responsable:

- del manteniment preventiu de la xarxa.
- de la planificació i finançament d'obres de millora: redacció de projectes i estudis, prioritització de projectes, execució de les obres i finançament.
- de la gestió del dia a dia de la infraestructura: donar els drets de pas a la xarxa i controlar l'operativa diària a través del centre de control de trànsit centralitzat (CTC).

Percebem que l'esforç en manteniment preventiu fet per part d'ADIF ha estat durant molts anys insuficient, la qual cosa facilita l'aparició d'incidències periòdicament a la via. L'assumpció per part de la Generalitat d'aquesta tasca, per tant, seria una oportunitat per a dedicar-hi més recursos i fer-ho millor, sempre que disposi dels recursos econòmics necessaris i de la voluntat política de destinar-los a aquesta finalitat

Les actuacions en infraestructura han estat objecte de no prioritització per part del Ministeri durant dècades, però justament en els últims 5 anys la inversió ha tornat. Tenint en compte que el ritme inversor és una roda que costa de posar en marxa, i que actualment hi ha diversos estudis i projectes en marxa (per exemple, per la duplicació de l'R3 o l'enllaç Sabadell - Granollers via R4-R8), un dels aspectes imprescindibles per a que l'acord no

tingui efectes negatius és garantir que aquests projectes no s'aturen i mantenen el finançament adequat i el ritme previst malgrat el traspàs.

Finalment, on percebem el principal risc de l'acord, tal com s'ha redactat, és en la gestió del dia a dia: amb centenars de trens circulant per les vies convencionals, és imprescindible que l'operador no percebi que canvia de titular en la seva circulació normal (ex: un tren entrant des d'una via traspassada a un túnel de Barcelona no traspassat).

Creiem imprescindible, doncs, que l'acord s'implementi definint **un centre de control (CTC) únic a efectes de la gestió de la xarxa**. Aquest centre pot estar consorciat entre ambdues administracions, però ha de gestionar tota la xarxa de forma integral, amb independència del titular.

El canvi d'un centre de control a un altre per a un mateix trajecte es fa, però en àmbits de poc trànsit, com per exemple l'alta velocitat quan creua Figueres direcció al Pertús, o la línia de la Pobla de Segur quan arriba a l'estació de Lleida. En un context de tanta freqüència com Rodalies, però, considerem que seria tècnicament inviable, o si més no, una qüestió afegida que podria perjudicar de forma molt important la operativa i fer el sistema encara més complex de gestionar.

A més, la creació d'un nou CTC és una bona oportunitat per a corregir alguns aspectes de la operativa del centre actual. Actualment:

- Renfe no té accés directe al CTC, és ADIF qui facilita les dades a Renfe sota demanda.
- El CTC es troba físicament a l'Estació de França mentre que la gestió de Rodalies es fa des de l'Estació de Sants.

Aquests aspectes dificulten la gestió de l'operativa diària, especialment de les incidències i informació a l'usuari. Per aquest motiu, creiem que caldria facilitar el treball conjunt entre CTC i Operador i garantir la millora i innovació del centre (l'actual CTC es troba obsolet tecnològicament, tal com va quedar palès el 9 de setembre de 2022 amb la caiguda del sistema per una actualització).

Per últim, creiem que seria extremadament perjudicial que part de la xarxa es desclassifiqués de la categoria RFIG, passant a tenir requisits operatius diferents. Formar part de la xarxa RFIG significa que, per circular-hi, cal complir una sèrie de requisits estandaritzats (interoperabilitat). Si els requisits de circulació fossin diferents en diferents trams de la xarxa, es podrien crear "efectes barrera" que dificultaria l'operació i circulació de trens de línies i àmbits sencers. Per tant, la fórmula per al traspàs de la infraestructura hauria d'evitar el fet que aquesta se segregui de la RFIG.

Què en diu l'acord de les inversions i el dèficit?

Per últim, l'acord preveu també el traspàs del Ministerio de Transportes a la Generalitat de l'import necessari per al finançament del servei regular, que s'ha quantificat en 335M€ anuals, i del deute històric que tenia la Generalitat amb Renfe per les ampliacions, que s'ha xifrat en 123M€ (a pagar una sola vegada). Un cop més, doncs, sembla que l'acord clarifica la governança i la centra a l'administració més propera, la Generalitat, la qual cosa hauria de revertir en la millora del servei.

L'acord no aclareix, però, de quins mitjans econòmics disposarà la Generalitat un cop els trams ja estiguin traspassats, de cara a poder fer inversions futures. En aquest sentit, la participació de la Generalitat al Pla de Rodalies, on es coordinen els diferents actors per definir prioritats d'inversió a la xarxa, és una bona notícia, però cal clarificar de quins recursos es disposarà per part de cada administració, i si hi hauran canvis significatius arran de l'acord.

Cal seguir en guàrdia

Creiem que els propers mesos són un bon moment perquè **s'estableixi un full de ruta** per al futur de les Rodalies i que, a més a més de treballar en definir com s'implementarà el traspàs, que ja s'ha començat també, inclogui també aspectes com l'esquema de serveis a futur (línies, freqüència, temps de viatge, etc.), quines inversions són necessàries i en quin ordre, quina estructura de personal cal desenvolupar, etc.

En aquest sentit, demanem que l'acord serveixi també per **replantejar projectes com l'R-Aeroport i fer un plantejament de millora de totes les Rodalies** (els solcs dels túnels són limitats i han de servir per millorar totes les línies, no només la que doni servei a l'Aeroport del Prat). D'altra banda, celebrem la decisió recent d'impulsar el Centre de Formació Ferroviària de Catalunya, a l'espera de com es concreta.

En última instància, però, i recuperant el que dèiem al principi, la qualitat del servei ferroviari de rodalies dependrà de l'interès, de la capacitat tècnica i dels recursos destinats per part d'aquells que la dirigeixin. Des de les entitats, seguirem lluitant perquè sigui un servei atractiu i útil per als usuaris, i just ambientalment i socialment.

Altres enllaços d'interès

[La complexa governança del sistema de Rodalies de Catalunya: entre debats tècnics i polítics – Promoció del Transport Públic \(transportpublic.org\)](#)

[L'escola de transport públic porta a debat el futur de la xarxa de Rodalies \(transportpublic.org\)](#)