

Barcelona, 14 de març de 2025

Convoquem a participar les convocatòries de protesta per un servei ferroviari digne el 22 de març



Foto: Roda de premsa de convocatòria de la manifestació

El nostre sistema de rodalies segueix patint les conseqüències de males polítiques dutes a terme els anys 90, 2000 i 2010 i que encara no s'han revertit adequadament, però també d'una visió no centrada en l'usuari

Els punts de l'acord anunciats recentment entre la Generalitat, Adif i Renfe són lògics i ben encaminats, tant que la preocupació és que no es duguessin a terme ja d'entrada

Animem als nostres socis, sòcies i simpatitzants de l'entitat a participar en les mobilitzacions del dissabte 22 de març a les 12 del migdia a Tortosa, Tarragona, Segur de Calafell, Valls, Lleida, La Garriga, Cardedeu i Figueres.

Aquestes últimes setmanes han tornat a ser notícia les incidències als serveis ferroviaris de Rodalies de Catalunya i l'Avant, amb el conseqüent augment de retards i cancel·lacions de servei i amb alguna escena de persones usuàries caminant per les vies que malauradament és massa familiar.

Com hem arribat fins aquí?

Comença a ser assumit pel conjunt de la societat catalana que hi ha hagut un període molt llarg de desinversió a la xarxa de ferrocarril convencional que ara paguem molt car. La pròpia

Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal (AIReF) [hi va posar xifres](#): entre 1990 i 2018, amb governs centrals de tots colors, es van invertir 60.000 M€ en xarxa d'alta velocitat i només 3.600M € en nuclis de rodalies, dels quals 1.700 M€ a Cercanías Madrid, 600 M€ a Rodalies (nucli de Barcelona, no inclou Regionals), i uns 1.300 M€ a la resta de l'Estat. A Catalunya recordem els anys 90 i els inicis dels 2000 com una època on [les entitats reclamavem pràcticament en solitari la inversió en rodalies](#), mentre que des de qualsevol institució i, també, des de l'opinió pública es demanava més alta velocitat. El problema no es va assumir clarament fins a la negociació de l'Estatut (2006), l'impacte de les obres de l'AVE a Sants i la [multitudinària manifestació](#) que les va seguir (2007). L'arribada de l'AVE ha permès un canvi modal de l'avió al tren a la relació Barcelona - Madrid, sí, però el seu disseny ha perjudicat a Rodalies. No només en termes de cost d'oportunitat, sinó que ha suposat també una reducció de la seva capacitat, amb exemples com el constrenyiment de 4 vies a 2 a l'entrada sud de Sants.

Un fet menys conegut, i que també explica el problema, és la separació de Renfe en dos organismes l'any 2005: Adif i Renfe Operadora. En aquest cas, el Ministeri segueix com a alumne avantatjat les directrius de la liberalització europea de separar qui gestiona la infraestructura de qui gestiona l'operació del servei (trens, maquinistes, etc.). Altres estats però, han aplicat fórmules menys nocives per al bon funcionament del sistema ferroviari. La separació entre Adif i Renfe és actualment tan profunda que afecta de forma directa el funcionament del dia a dia de Rodalies, molt especialment en l'àmbit de la gestió de les incidències, la informació al client o l'establiment de prioritats de pas en casos de retards.

Malgrat l'interès, per què no millora?

A partir del 2018 van començar a canviar les prioritats inversores del govern espanyol. Així mateix, els dos darrers anys la Generalitat de Catalunya ha reforçat l'estructura per gestionar les poques competències traspassades. Tanmateix, a data d'avui i 7 anys més tard els resultats encara no es noten. N'expliquem els motius a continuació, segons el nostre parer.

En **primer lloc**, moltes de les obres que s'han dut o s'estan duent a terme no són per millorar rodalies, sinó que són mesures urbanístiques (soterrament de les vies a Sant Feliu de Llobregat) o per facilitar el pas de mercaderies, amb impactes al Camp de Tarragona, al Penedès i fins a Castellbisbal. És el cas especialment de les obres que han tallat durant 6 mesos els serveis regionals del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre, amb la implementació de l'ample estàndard com a tercer fil.

En **segon lloc**, per la manca d'ambició en algunes obres en curs, com dissenyar un tram tan llarg del Corredor Mediterrani que sigui compartit amb Rodalies (caldría haver quadruplicat vies en els trams més congestionats) o la micro via única de Vila-seca que afecta el servei de l'R16 (on es podia haver implementat ja d'entrada un salt de moltó per evitar-la). A això es sumarà el canviador d'ample en un sol costat de la via previst a la Canonja (hauria de ser als dos costats), o la via única d'accés en ample estàndard a Sant Vicenç de Calders (caldría haver configurat diferent l'estació).

En **tercer lloc**, per la nul·la sensibilitat d'Adif envers el servei a l'hora de planificar les obres. Només així s'explica que després de diversos talls per la instal·lació del tercer fil a l'Alt Penedès, ara se'n programin de nous per renovar els altres dos raïls, quan es podien haver executat conjuntament les dues actuacions, o que es programin obres al Baix Penedès i Garraf el cap de setmana de Carnaval. És especialment greu haver recuperat el servei després les obres de Roda de Berà (tall dels últims 6 mesos) sense haver fet pràcticament cap marxa en blanc, repetint l'error que ja es va cometre amb el tall de La Garriga - Parets de la R3.

En **quart lloc**, la manca de personal i de trens a Renfe operadora, que tensiona la capacitat operativa i que no és aliena a la manca d'inversió històrica. En aquest àmbit, s'hi hauria de començar a notar una millora a mesura que vagin arribant més trens nous. Caldrà abordar també l'alta conflictivitat laboral que, sense entrar aquí en els motius, evidentment afecta a la qualitat del servei.

En **cinquè lloc**, problemes de gestió del dia a dia difícils d'entendre, que comporten situacions com que molts trens surten sistemàticament tard de l'estació de l'Hospitalet, repercutint en tot el trajecte.

En **sisè lloc**, un sistema d'informació a l'usuari fragmentat (en Adif i Renfe), que no assoleix la qualitat esperable per part dels usuaris, ni permet tenir una foto realista dels retards i supressions. L'anàlisi duta a terme pels mateixos usuaris, com el de [pqnoensfotinetren](#) de fa pocs dies, comptabilitzen dades d'incompliments molt superiors als reconeguts per Renfe, i que la Generalitat no ha estat capaç de realitzar en 15 anys de titularitat del servei amb funcions de fiscalització

Finalment, la prioritització per part d'Adif dels serveis de llarga distància liberalitzats (Barcelona - Madrid) per sobre dels serveis de mobilitat quotidiana Avant, que han vist reduïda la seva qualitat els últims anys.

També hi ha hagut o hi ha en marxa actuacions molt positives i que són les que cal prioritzar i avançar sense treva: la reconfiguració de vies de Sants (4+4), l'execució d'un tram del desdoblament de l'R3, els convenis per a l'encomana de gestió de l'execució dels intercanviadors de l'R8 (si bé encara pendents de signatura per part de l'Estat), i la reconfiguració, ja en marxa, de l'estació de Montcada Bifurcació i del salt de moltó de les Aigües. Són justament aquestes actuacions les que són motiu d'esperança **i que no es poden demorar més** després de tants anys.

L'acord d'urgència: i ara què?

Arran de les últimes incidències, la Generalitat, Adif i Renfe han acordat deu accions. Des de la PTP les valorem com a lògiques i ben encaminades, tant que la preocupació és que no s'haguessin dut a terme fins ara.

En els propers mesos hauríem de constatar avenços, especialment en la gestió del dia a dia, però també en la planificació a mitjà i a llarg termini. Si no, tornaran a ser un conjunt de promeses incomplertes.

Per aquest motiu, **des de la PTP ens adherim a les mobilitzacions convocades per les plataformes d'usuaris catalanes el dia 22 de maig a les 12 del migdia, i animem als nostres socis, sòcies i simpatitzants a participar-hi.**

Ens veiem a Tortosa, a Tarragona, a Segur de Calafell, a Valls, a Lleida, a la Garriga, a Cardedeu o a Figueres.