

Dossier

SATURACIÓ FERROVIÀRIA

Rodalies: radiografia dels retards

La falta d'inversió als anys 2000 i les successives crisis econòmiques han llastat les 10 grans obres

NATÀLIA VILA * BARCELONA

La Sagrera - Sant Andreu

A bon ritme però amb 15 anys de retard

“Les obres van a tota màquina i estan funcionant molt bé. És una veritable cursa per posar l'estació nova en marxa al desembre”. Així resumia Pere Macias, coordinador del Pla de Rodalies, l'estat actual de les obres a La Sagrera, que fa un mes van entrar en una nova fase (alterant els serveis i els trajectes de milers de passatgers). Res fa oblidar, però, que –si tot va bé a partir d'ara– el retard acumulat serà de 15 anys.

Les obres es van adjudicar el 2010, es van aturar el 2014 i es van reiniciar el 2017. La primera data oficial de posada en marxa de la nova infraestructura havia de ser el 2010 i ara es preveu per al 2025. Fonts del Govern apunten que Adif va rebre 255 milions d'euros de finançament extra (per la disposició addicional tercera) “que s'han destinat a altres actuacions”. Fa quatre anys el Tribunal de Comptes va estimar que aquestes obres acumulaven, a més, un sobrecoast de més del 500%. El preu inicial previst de l'estació d'alta velocitat era de 335 milions i, finalment, es calcula que costarà més de 2.000 milions d'euros.



PERE TORDERA

Desdoblament de la R3

“Més de 20 anys per fer 0 quilòmetres”

El 1980 ja copava titulars a la premsa. La R3, la línia que va de Barcelona a Puigcerdà i la Catalunya del Nord, passant per Vic, centrava moltes mirades, perquè un any abans una vintena de persones havien mort en un xoc frontal entre dos trens. Quaranta-dos anys després, el desdoblament encara està pendent. Els trens circulen per una única via i això limita les freqüències (un tren cada 30 minuts) i genera molts problemes davant de qualsevol incidència tècnica. Les obres es van projectar finalment el 2001.

El desdoblament es va acabar dividint en quatre trams i aquest any han començat les obres del primer entre Parets i la Garriga, que haurien de quedar enllestides el 2025. “Més de 20 anys per fer 0 quilòmetres”, lamenten fonts de Territori. El següent tram, el de Centelles-Vic, només té adjudicat l'estudi informatiu i la resta directament no té cap calendari previst.

Soterraments històrics

Montcada s'ajorna de nou i Sant Feliu en marxa

Dues de les quatre grans obres que també s'han desencallat recentment són el soterrament de les vies al seu pas per Montcada i Reixac i per Sant Feliu de Llobregat. Dos municipis dividits per la cicatriu ferroviària i que acumulen una ferida humana encara més gran: més de 200 persones mortes quan intentaven creuar les vies a peu de carrer.

Finalment, les obres de Sant Feliu ja estan en marxa, 19 anys més tard del previst. Tot just fa una setmana en van suprimir el pas a nivell. A Montcada, en canvi, el recurs d'un grup constructor ha fet que les obres –acordades el 2007–, que havien de començar aviat, es retardin com a mínim dos mesos més. El context internacional, amb la guerra a Ucraïna, ha fet que els materials s'encareixin i ara els constructors volen revisar el pressupost. Tot plegat farà que la factura s'encareixi un 35% abans de començar les obres, per a les quals el ministeri havia destinat 465 milions. “S'espera un retard de més de 10 anys per a una obra que havia d'estar enllestida des del 2015”, apunten des de Territori.



PERE VIRGLI

La duplicació Arenys-Blanes

Sense data per falta de consens local

“No s'ha fet per un tema de reordenació del territori: els alcaldes han de dir que volen fer al Maresme”, assegura Macias. La falta de consens, diu, manté aturats els canvis per duplicar aquesta infraestructura, que només funciona amb una única via (on qualsevol incidència provoca un tap i retards). No hi ha fet ni tan sols l'estudi informatiu, el primer pas. Fins ara només s'han protegit o arreglat els trams més vulnerables de la via, que és a tocar del mar, com amb les obres del tram de Santa Susanna i de Mataró a Vilassar, que ja estan acabades.

L'estació d'Arc de Triomf

Una inversió que oxigenaria tres línies

Anunciada per Renfe el 2009 i encara pendent. Es tracta d'un projecte clau perquè els trens de les línies R1, R3 i R4 puguin transportar més passatgers. Les obres consisteixen a allargar les andanes fins als 200 metres perquè hi càpiguen trens més llargs (i amb més gent). Ara, els trens que circulen per aquestes línies han de ser més curts perquè, si no, no cabrien a Arc de Triomf. Les obres, que costen 3,5 milions, ja estan licitades i quan finalment comencin es calcula que duraran uns 10 mesos.



PERE VIRGLI

Intercanviador de la Torrassa

L'obra que donaria fluïdesa a la xarxa

A la Torrassa hi conflueixen les vies que van cap a Vilanova, Sant Feliu i Martorell. “És important que sigui eficient”, apunta Amorós, de Ferrmed, i per aconseguir-ho cal un intercanviador per evitar que els trens “es facin nosa els uns als altres”, explica. L'obra milloraria la inserció urbana de les línies R1, R2 i R4, retallaria temps i donaria fluïdesa a bona part de la xarxa en un punt prou gestionat, però, per ara, només està en fase de projecte.



Qui és Adif?

Adif i Renfe es van dividir el 2005. Des d'aleshores, Adif és l'administrador públic d'infraestructures i s'encarrega de construir, gestionar i explotar les línies de tren. Depèn del ministeri de Transports, com Renfe. El 2021 gestionava més de 15.000 km de vies.

Qui és Renfe?

És l'operadora pública espanyola que gestiona els trens i el transport de passatgers i mercaderies (tant en trens convencionals com d'alta velocitat). També és la responsable del manteniment de la flota.

Hi ha prou consens al sector que durant els anys 90 Rodalies funcionava relativament bé. Però la falta de voluntat política per prioritzar les inversions a Catalunya a inicis dels anys 2000 i les tres crisis econòmiques que s'han succeït des del 2008 (la del totxo, la del coronavirus i l'actual, amb la guerra d'Ucraïna) han fet que la xarxa de Rodalies hagi quedat vella. La majoria de les grans obres pensades per remuntar aquesta situació, amb el pla de Rodalies, acumula dècades de retards. I com que els governs duren

menys que els treballs en si, els anuncis es fan, però rarament s'executen.

Així ha sigut durant anys, tot i que en els últims mesos s'han reactivat alguns dels projectes històrics encallats més importants, com el de La Sagrera, els soterraments de Sant Feliu i Montcada o les obres al Corredor Mediterrani (clau per a les empreses i, de rebot, per a la creació de llocs de treball). "Hem engegat i el 2023 agafarem velocitat de creuer", assegura el coordinador del Pla de Rodalies a Catalunya, Pere Macias, que remarca

que, a part de les grans obres, hi ha més de 250 actuacions en marxa per millorar tota la xarxa. En canvi, des del Govern, el departament de Territori –que justament ara està renovant els seus càrrecs després de la crisi de govern– parla de "desinversió endèmica" i lamenta la paral·lisi en les obres cabdals a la xarxa. El llobi empresarial Ferrmed també apunta a la deixadesa de l'Estat amb el teixit empresarial. "És gravíssim que al corredor només s'estiguin fent obres de mínims", critica el president, Joan Amorós.

El ferrocarril ha de ser el transport públic de referència la pròxima dècada. I té reptes importants: ha d'absorbir tota la demanda creixent (funcionant bé) i ser la palanca de canvi en la lluita per la descarbonització, complir la normativa europea que diu que el 2030 el 30% de les mercaderies s'han de moure amb tren (ara són un 4%, segons Ferrmed) i, de rebot, alleujar la congestió a les autopistes. Quines són les grans obres inacabades que hi haurien de contribuir? L'ARA fa una radiografia de les més importants.



PERE VIRGILI

La R-Aeroport

Falten instal·lacions i connexions

Aquesta obra es va adjudicar el 2010 i havia d'estar enllestida el 2015. En canvi, a hores d'ara Adif encara hi ha de posar les vies, fer les instal·lacions interiors de les estacions i connectar-ho tot amb el corredor del Prat. Territori detalla que des que es van reiniciar les obres només s'ha completat el túnel i l'arquitectura més gran de les estacions. Segons el calendari actual, aquestes actuacions s'haurien d'acabar el 2024. "Té unes característiques similars (pel que fa a cost i longitud) a les obres de l'accés ferroviari a Barajas, que es van adjudicar el 2007 i van acabar el 2011", assenyala la Generalitat.

Més enllà dels retards, aquesta infraestructura ha estat envoltada de polèmica per la decisió sobre qui operarà el servei: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) o Renfe. La Generalitat va decidir que ho fes l'operadora catalana FGC, però Renfe manté que funcionaria millor i donaria servei a més usuaris si ho fes l'operadora espanyola, ja que és el mateix traçat que la R2. El Govern, però, ja ha encarregat els trens de FGC i manté el compromís de posar en marxa la línia quan l'Estat acabi les obres.

El salt tecnològic que marcaria la diferència

L'ERTMS (European Rail Traffic Management System) és un sistema de gestió del trànsit ferroviari, impulsat per la Unió Europea, que comunica el tren amb la via i permet tenir tots els trens permanentment monitoritzats. El sistema és car i s'està instal·lant a poc a poc. En aquest cas, però, Espanya s'equipara a altres països. Un cop estigui del tot instaurat, permetrà que els trens escurcin distàncies entre ells amb total seguretat i, per tant, també millorarà la capacitat de la xarxa, que va al límit. Es va desenvolupar per a l'AVE i els trens de Rodalies encara ho tenen pendent d'aplicar.

Obres per a mercaderies

La importància del port i els corredors

Millorar la xarxa per on circulen els passatgers és important per als ciutadans, però millorar la de mercaderies és clau per a l'economia (i, per tant, també per als llocs de treball). El Govern i els llobis empresarials fa anys que reclamen el Corredor Mediterrani ferroviari i els accessos als ports per facilitar la distribució de mercaderies. Però, de nou, els retards són els protagonistes.

L'accés al port de Barcelona es va redactar el 2007 i es preveia inicialment per al 2018. Després de molts ajustaments i canvis, el 2020 es va recuperar la idea inicial, i ara, segons fonts del Govern, "en el millor dels escenaris" l'esperen per al 2029. El que sí que s'ha engegat aquest any són els treballs a les vies del Corredor Mediterrani a Castellbisbal (per fer-les estàndard). "Obres de mínims", apunta Amorós, de Ferrmed. El tram Castelló - Vila-seca també està, com a mínim, adjudicat. En canvi, el previst entre Martorell i Castellbisbal ni tan sols ha començat.



PERE VIRGILI

Canviar l'ample de via per unir-se a Europa

Les vies espanyoles de tren tenen, des de l'època franquista, una amplada diferent de les de la resta d'Europa. I els trens no poden passar d'una via a l'altra. Canviar aquest ample ibèric (1.668 mm) per l'ample estàndard o europeu (1.435 mm) "és imprescindible", segons Ferrmed, per transportar passatgers i mercaderies de manera directa cap a França i la resta d'Europa. És una altra de les grans actuacions llargament demanades i que acumula anys de retard. Ara l'ample estàndard només funciona als AVE i alguns trams remodelats o en procés.

Del traspàs "de fireta" al traspàs "complet" abans que acabi l'any

Cada retard, cada incidència i cada obra ajornada a Rodalies torna a posar sobre la taula el debat del traspàs total d'aquesta infraestructura ferroviària. Una negociació que va tancar un primer capítol el 2009, amb el traspàs de la gestió dels serveis, però que el pas del temps –i la manca d'inversions executades– ha demostrat insuficient. "És un traspàs de fireta", repetia sovint el recentment cessat conseller de Territori, Jordi Puigneró. La Generalitat, que des del 2010 no ha renovat el contracte programa amb Renfe per provocar aquest diàleg amb l'Estat, fa anys que reclama poder gestionar-ho tot: tant els serveis com les vies i les catenàries, actualment en mans d'Adif, l'empresa pública de l'Estat. I que per gestionar-ho tot, a més, també cal que arribin a Catalunya els recursos econòmics necessaris i es doti la llargalista d'inversions encara pendents. L'any passat el Govern va intensificar aquest discurs i, internament (no van llançar cap ultimàtum), es va marcar l'estiu passat com a data límit per aconseguir tancar el model de traspàs. Fins i tot van dissenyar un pla B alternatiu per quedar-se Rodalies gradualment si no hi havia acord. Però tampoc va servir, i la situació s'ha mantingut igual que en l'última dècada. Fins ara.

Gestos d'aproximació

A finals de setembre alguns moviments van fer pensar que la negociació del traspàs es podia tornar a encarar. El PSC va moure peça i va presentar una proposta de resolució al Parlament en què s'avenia a consensuar "el model de traspàs" abans que acabés aquest any. Gairebé paral·lelament, ERC i Junts també van presentar una proposta similar i el ministeri de Transports també va dir que volia mantenir el diàleg. L'escull, però, és el de sempre: quines vies es traspassen. La Generalitat vol totes les que majoritàriament donin servei dins de Catalunya. En canvi, per ara Madrid només està disposat a segregar-ne algunes de la xarxa, perquè d'altres, al·lega, són "infraestructures d'interès estatal". Malgrat tot, fonts pròximes a la negociació asseguren que a finals de setembre la sintonia era bona, però aleshores el canvi de mans de la conselleria –després de la crisi de govern– va tornar a refredar el moment, pel canvi d'interlocutors.

Mentrestant, Madrid va fent gestos per no perdre la proximitat en aquest tema. Aquesta mateixa setmana el govern espanyol ha aprovat la compra d'un centenar de trens nous per a Rodalies (que no es renovaven des del 2009, amb el traspàs). Renfe assegurava que no podia fer la compra si la Generalitat no signava un nou contracte programa amb l'operadora, que està caducat des del 2010. Per això, amb l'aprovació del govern espanyol, el contracte programa deixa de ser indispensable i el sector de les infraestructures a Catalunya ho ha entès com una mà estesa.

Així la qüestió del traspàs serà ara una de les més importants i calentes que entomarà el nou conseller Juli Fernández, que si segueix la línia del que va deixar fet l'equip de Puigneró podria tancar un model amb les vies i els recursos econòmics, abans que acabi l'any.