

## Sopar Tertúlia amb Pere Macias i Santiago Montero

Rodalies és una peça del sistema de transport, mou el 11% dels desplaçament i juntament amb Ferrocarrils de la Generalitat representen un 20% dels desplaçaments. Aquest any s'ha fet record de viatges 1050M de desplaçaments i la cosa va creixent. Durant el 2019 es va arribar a moure 410.000 en un dia laborable i s'espera incrementar el nombre de viatgers fins als 600.000 diaris i però per captar la demanda s'ha de millorar l'oferta i incrementar un 58% el nombre de viatgers.

Això doncs esperem superar l'etapa Covid que va afectar negativament als desplaçaments i també cal valora l'impacte del teletreball – els dilluns i divendres viatja substancialment menys gent –

La política ferroviària està molt marcada per la segona legislatura de Jose Maria Aznar 2000-2004 on va posar tota la carn a la graella amb l'Alta Velocitat descapitalitzant el ferrocarril, no només a Barcelona sinó a tota Espanya i això que representa el 90% del passatgers i rebia el 10% dels recursos.

Entre 2007 i 2019 no s'ha comprat un sol tren per Rodalies a tota Espanya. Al 2008 apareix un Pla de Rodalies fet a Madrid però poc realista mentre així que es decideix fer un pla a 10 anys seguint el Pla Director d'Infraestructures de l'ATM. Aquest pla es divideix en dos quinquennis, el primer més detallat i suportat també pels Fons Next Generation i el segon més laxa.

El pressupost és de 6.600M€ (incloent la reposició d'actius , nou material mòbil, i millora d'agenda urbana, que deixa molt poc per inversió estructurant) i fins a 2025 es gastaran 4.500M€, de moment porten licitats 2.500 i 1.300M executats, de fet ADIF és el principal licitador a Catalunya molt per sobre de la Generalitat.

Amb això s'ha arreglat catenàries, canvis elèctrics i així com s'estan fent actuacions a 52 Estacions. Aquestes actuacions empitjoren el nombre d'incidències lògicament. També s'han comprat 101 nous trens que permetran jubilar 56 i augmentar la capacitat en 45. Els trens són de 100m en contraposició als 80m actuals amb conseqüent augment de capacitat. Està previst que entrin en funcionament els dos propers anys.

En Santiago diu que els apunts "Idees per la transició ferroviària de Catalunya" escrit junt a Carles Viader i que ha guanyat el Premi Miquel Biada del IEC, que engloba les rodalies. Però ho fa respectant el 4rt paquet de Directives europees. Entre elles hi ha la interoperabilitat, que obliga a coordinar les sots-xarxes Convencional-Mercaderies i AV. Recorda que el primer requisit es acomplir amb els estàndards. I el primer dels estàndards es l'ample de via, gàlils, catenària, etc. Fa notar que el Pla del Ministeri no contempla el canvi d'ample de via i en documents auxiliars recomana el 3er fil que encara empitjora més el problema.

També assenyala que els objectius de demanda convé expressar-los en viatgers-quilòmetre en lloc de nº de viatges. A més, Espanya està compromesa a acomplir els objectius de la 4ª directiva que son molt més exigents del que diu el pla de Rodalies. Finalment, lamenta que per manca de temps es queda amb moltes idees sense comentar.

Descrui que la l'objectiu últim de la interoperabilitat, es la estandardització de sistemes per permetre que es pugui comprar un bitllet a Terrassa per anar a Berlin en tren. Per tant, les actuacions del Pla no van en aquesta direcció: a Europa es preveu incrementar el transport de mercaderies per tren – objectius contra el canvi climàtic i d'eficiència energètica -.

A partir d'aquí va començar la tertúlia amb diverses intervencions.- Respecte Rodalies al no haver tants *players* a part de Renfe per donar servei, la qüestió és arribar a acords entre tots els actors

implicats i fer un desplegament gradual. La Generalitat no té capacitat per substituir 750 maquinistes de cop o bé comprar trens d'un dia per l'altra. No estem en aquesta situació amb la qual cosa l'Estat segueix pagant més o menys a temps a Renfe per la prestació del servei de Rodalies.

Un dels comensals parla del dèficit d'inversió de 12.000M€ dit per un ministre espanyol del ram a Rodalies i que les xifres d'inversió del pla s'haurien de revisar.

Es fa un incís sobre el repte que suposa per Portugal i Espanya d'adoptar l'ample europeu malgrat els diversos interessos en contra. Santiago explica que Lluís Batlle que va aprofitar la renovació de les vies cada 40 anys per poder fer un sistema que amb certa facilitat es pogués adaptar a l'ample europeu. Aquesta política va ser seguida força pels seus predecessors.

Tothom coincideix que el tercer túnel és la solució al embut de Barcelona i per tant la planificació s'ha de fer ara, per amb temes de ferrocarril el curt termini és un quinquenni. El repte de Rodalies és que sigui un cos fluït que no hi haig cap embut i de fet està planificat així. Es parla de la nova estació de la Sagrera que s'inaugurarà al 2027-2028 tindrà 8 vies d'Alta Velocitat i 8 vies de Rodalies que no interoperaran entre elles ni entre sistemes.

Hi ha problemes de reserves de sòl amb els ajuntament alhora de desdoblar vies i incrementar la capacitat.

Espanya és el país que ha rebut més transferències de la Unió Europea entre 1980 i 2020 80.000M€.