

Renfe i Adif incompleixen amb Catalunya deu cops més que amb Madrid

Les dues empreses públiques han pressupostat 1.462 milions que després no han executat en la xarxa ferroviària convencional, entre 2015 i 2021

El **dèficit inversor del govern espanyol amb Catalunya** és un greuge llargament denunciat i la xarxa ferroviària acostuma a ser-ne un focus de crítiques, les quals han motivat des d'aquest dimecres una **"vaga de pagaments" impulsada pel col·lectiu Batec**. Les promeses de **pluja de milions** sovint han quedat en ruïna, però fins i tot quan els pressupostos han previst part d'aquesta despesa, la seva **execució posterior** ha quedat molt per sota d'allò validat al Congrés. Entre 2015 i 2021, **Adif i Renfe** havien pressupostat 2.727,6 milions d'euros en inversions en la xarxa convencional a Catalunya, però finalment n'han gastat menys de la meitat, només 1.265,7 milions. En total, per tant, **1.461,9 milions han quedat en res**, quasi deu cops més que els 153,9 milions no executats a Madrid.

Es tracta de dades d'**inversió regionalitzada recollides pel mateix Ministeri d'Hisenda** del govern espanyol, excepte pel que fa al 2021, que s'han extret de la previsió de tancament de l'any passat inclosa en els comptes del 2022. Durant aquest període de set anys, Catalunya és el territori de l'Estat on clarament s'havien pressupostat més recursos per part d'Adif i Renfe, **un 31% del total**, però el compliment ha quedat clarament per sota de la mitjana. Així i tot, el 25% de les inversions han arribat a Catalunya, el qual és el territori on n'hi ha hagut més.

En tot cas, les promeses respecte la xarxa ferroviària provenen d'un dèficit inversor previ i fruit de la negociació política, també per mirar d'apaivagar les demandes que han alimentat l'independentisme els últims anys. De mitjana, els recursos previstos als comptes i ignorats posteriorment ronden els 150 milions anuals, essent el 2020 l'any amb un diferencial menor, de 34,9 milions, però **el 2021 es va capgirar la situació**: després d'una negociació amb ERC, el govern del PSOE i Podem van augmentar molt el pressupost inversor fins a 970 milions per després no executar-ne fins a 691,7 milions, pràcticament **la meitat dels incompliments de tot el període analitzat**.

La major part d'aquests incompliments amb Catalunya provenen d'Adif, amb 1.045,9 milions pressupostats i no executats, per 416 milions en el cas de Renfe. Ara bé, aquestes empreses públiques tampoc no han gastat més de la meitat dels recursos previstos a tres altres territoris, des del 2015: **Cantàbria** (63,2%), **Aragó** (62,5%) i La **Rioja** (61,7%), per damunt i tot del 53,6% no executat a Catalunya. Per contra, a **Múrcia** han gastat un 9,8% més del pressupostat i **Madrid** és el territori on ha quedat sense invertir una menor porció d'allò disponible, tan sols un 13,7% del total durant els set anys. El 2021, de fet, Adif i Renfe haurien gastat a Madrid uns **212,3 milions més del que preveïen els comptes**.

Totes aquestes dades fan referència exclusivament a la xarxa ferroviària convencional, sense preveure la despesa en les **vies de gran velocitat**. Si s'hi inclouen aquestes, els recursos pressupostats i no executats per part d'Adif i Renfe a Catalunya **s'eleven a 2.645 milions**, entre 2015 i 2021. Es tracta del 56,5% del total disponible, per sobre de l'incompliment global del 52,8%, per bé que, en aquest cas, **Múrcia** se situa a la cua, amb dos de cada tres euros sense

gastar. Madrid, en canvi, és el territori amb un percentatge més alt d'execució, en aquest cas del 68,1% del total.

Una de les últimes promeses de pluja de milions han arribat amb el recent **Pla de Rodalies 2020-2030**, amb inversions contemplades per valor de 5.630,3 milions. Ara bé, fins a finals del 2021, tan sols n'havia executat 491,6 milions, el 8,7% del total. Es tracta d'una xarxa usada sobretot pels treballadors, en bona mesura per **desplaçar-se a Barcelona**, els quals han de patir-ne les deficiències i retards que han desembocat en protestes com la del col·lectiu Batec. Així es pot visualitzar en el mapa animat següent, on s'observa clarament un major moviment de missatgers en els **horaris d'entrada i sortida als centres de treball**: a primera hora del matí, al migdia pel que fa a les feines de mitja jornada i a la tornada al vespre.

El següent mapa és molt similar, però diferenciant entre els **passatgers que pugen i baixen de cada estació**. D'aquesta manera, es pot visualitzar com la bola blava que simbolitza aquells que entren al tren és més gran al matí a la majoria d'estacions, excepte a la de Barcelona, on és més gran la bola groga de gent que hi baixa, ja que molts es desplacen a treballar a la capital. En canvi, des de primera hora de la tarda, entra més gent que en surt de les estacions de Barcelona, les quals tornen al seu municipis, motiu pel qual a les altres parades la bola groga de gent que baixa és llavors més gran que la blava dels que hi pugen.

I el nivell de **satisfacció amb el servei a Barcelona és el més baix de totes les línies de Rodalies** (i també respecte la de mitja distància). Així ho indiquen els mateixos indicadors de **qualitat percebuda** recollits per Renfe, segons els quals la valoració a la xarxa a l'entorn de la capital catalana ha caigut del 6,6 fins al 6, entre 2014 i 2019 (últim any amb dades). Enlloc és tan baixa, essent les Rodalies de València les que es troben en segon lloc per la cua, amb un 6,3. El valor mitjà del 2019 a les diferents línies és de 7,1, més d'un punt més que a Barcelona i la mateixa nota que obté el servei a Madrid, tot i que s'enfila fins al 7,9 a **Cadis** o fins al 7,7 a **Màlaga** i **Saragossa**.