



**ESQUERRA
REPUBLICANA**

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario **REPUBLICANO**, a instancia de la Diputada **Inés Granollers Cunillera**, al amparo de lo dispuesto en el artículo 184 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **Moción consecuencia de interpelación urgente sobre las causas y asunción de responsabilidades con relación a la agravación del caos ferroviario que sufrimos en Catalunya** para su debate en **Pleno**.

Congreso de los Diputados, a 20 de marzo de 2025



Exposición de motivos

Catalunya lleva años viviendo una situación crítica en su sistema ferroviario, especialmente en los servicios de Rodalies, Regionales y Media Distancia. Lejos de ser un problema puntual, lo que estamos presenciando es el resultado de un déficit estructural y de un modelo de gestión centralizado que ha menospreciado sistemáticamente las necesidades del país y de su ciudadanía. Los últimos meses han evidenciado de manera incontestable este colapso estructural del sistema ferroviario en Catalunya. Las constantes incidencias, las averías recurrentes y los episodios recientes vividos entre el 7 y el 9 de marzo —con evacuaciones de trenes, graves problemas de seguridad y miles de usuarios afectados— son solo la punta del iceberg de una problemática sistémica. El caos ferroviario que hemos vivido es el síntoma de un sistema en descomposición, que no solo genera frustración y malestar ciudadano, sino que afecta gravemente la movilidad cotidiana de miles de personas y compromete el desarrollo social y económico del país.

Los datos son claros y evidentes. En los últimos 30 años, el Estado español ha destinado 56.000 millones de euros a la red de Alta Velocidad, mientras que solo 3.700 millones se han destinado a Rodalies en todo el Estado. Y de este presupuesto, solo el 17% se ha invertido en Catalunya, a pesar de que esta representa una de las zonas con mayor densidad de usuarios y de circulaciones ferroviarias. Un agravio comparativo flagrante que explica el deterioro constante de la red ferroviaria convencional. En Catalunya hay 1.119 km de vías ferroviarias, de los cuales casi el 46% son de vía única, y un total de 200 estaciones que dan servicio a 166 municipios, afectando al 71% de la población catalana.

Esta red es, o debería ser, la columna vertebral de la movilidad del país, pero hoy se encuentra en estado de ruina. El parque móvil de Rodalies consta de 271 unidades, con una edad media de 20 años, y un 16% de los trenes ya superan los 25 años. Tal como se ha denunciado contundentemente, esto no es un servicio público, sino un museo sobre ruedas. Renfe ha anunciado la compra de 101 trenes nuevos, pero la realidad es que al menos 70 trenes llegarán al final de su vida útil en menos de una década, y no hay ninguna planificación clara para su renovación.



**ESQUERRA
REPUBLICANA**

A todo esto, se suma una infraestructura altamente tensionada: solo en el núcleo de Barcelona se registran hasta 2.894 circulaciones semanales, en condiciones precarias, sin redundancia y con una red que no puede asumir el volumen de demanda actual. El personal ferroviario también está tensionado y desmotivado, con 800 maquinistas, la mayoría de los cuales provienen de otras comunidades y abandonan el servicio en menos de un año. A esto hay que añadir una mala planificación de recursos humanos, estaciones infra dotadas y un centro de gestión colapsado. El servicio se mantiene a base de parches, con una operadora que no pone al viajero en el centro de las decisiones, sino que actúa desde una lógica burocrática, opaca e ineficiente.

Las consecuencias de este desaguizado son devastadoras para la ciudadanía. Según un estudio recogido por el portal RAC1, las incidencias acumuladas en el sistema de Rodalies hacen perder más de 520.000 horas anuales a los usuarios. Y las averías siguen siendo recurrentes y graves. Uno de los episodios más ilustrativos fue el colapso ferroviario de marzo de 2025, con una avería grave en el sistema de señalización en la estación de Bellvitge, que paralizó completamente la línea R2, obligando a evacuar trenes con cientos de pasajeros caminando por las vías en situaciones de riesgo evidente. Otras líneas, como la R1 y la R4, también se vieron afectadas, provocando un efecto dominó en toda la red y colapsando también los servicios alternativos de transporte como autobuses y taxis.

Otro ejemplo claro de la dejadez estructural es el caso de la avería de Gavà que, según un informe interno de Adif, no fue causada por un rayo —como se intentó justificar inicialmente—, sino por el mal estado de la catenaria, un claro indicador de la falta de mantenimiento preventivo y de inversión en infraestructuras básicas.

Mientras tanto, el Ministerio de Transportes promete planes de choque y protocolos nuevos, pero las actuaciones siguen siendo reactivas, parciales y claramente insuficientes. Incluso los planes de mejora de la información a los usuarios y de las infraestructuras de estaciones —como escaleras mecánicas, señalización, iluminación, entre otras—, que deberían formar parte de un servicio mínimo de calidad, aún están pendientes de una implementación efectiva y generalizada. Es necesario poner al viajero en el centro de las decisiones, con planes de comunicación reales, sistemas de información dentro de los convoyes y protocolos de notificación de las incidencias, tanto

por parte del personal conductor como de las estaciones, que hoy en día siguen siendo inexistentes o absolutamente deficientes.

Catalunya no puede seguir atrapada en un sistema ferroviario disfuncional y centralizado, que maltrata a su ciudadanía y frena el desarrollo social y económico del país. La ciudadanía ya ha dicho basta. Es por ello que el despliegue del traspaso integral del servicio de Rodalies a la Generalitat de Catalunya no es solo un hito histórico, sino la única salida viable para poner fin a décadas de desatención, ineficiencia y agravio inversor. Este acuerdo representa una oportunidad real de transformación estructural, que debe garantizar dotación económica, capacidad normativa y autonomía plena en la gestión ferroviaria. Solo así podremos dejar atrás un modelo centralizado fallido y construir, desde el territorio, un sistema de movilidad digno, seguro y a la altura del país.

Por todo ello, se presenta la siguiente

Moción

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno español a:

1. Reconocer el carácter estructural y persistente de las deficiencias del sistema ferroviario en Catalunya, así como la necesidad urgente de un cambio de modelo que permita superar el colapso actual y garantizar un servicio público ferroviario digno, seguro, eficiente y gestionado desde el territorio.
2. Impulsar la implementación inmediata de un Plan de Calidad para Rodalies, con una inversión mínima de 1.500 M€, priorizando actuaciones directas para mejorar la experiencia de los usuarios, especialmente en la accesibilidad, la fiabilidad del servicio y el aumento de las frecuencias.
3. Ejecutar las inversiones previstas en el Plan de Rodalies 2026-2030, garantizando un mecanismo de compensación para que cualquier inversión presupuestada pero no ejecutada se transfiera a los ejercicios posteriores, asegurando así su materialización efectiva antes del 2032.



**ESQUERRA
REPUBLICANA**

4. Acelerar la implementación del acuerdo de traspaso integral de los servicios ferroviarios a la Generalitat de Catalunya.
5. Ejecutar la actualización de la información en el interior de los convoyes, la revisión de horarios y frecuencias para reducir los tiempos de espera y garantizar la puntualidad mediante un mantenimiento preventivo y equipos de intervención rápida.
6. Desarrollar un plan estratégico para garantizar la formación e incorporación de maquinistas, con incentivos, ampliación de centros formativos, optimización de la bolsa de personal y agilización de los procesos de homologación.

A LA MESA DEL CONGRÉS DELS DIPUTATS

El Grup Parlamentari **REPUBLICÀ**, a instància de la Diputada **Inés Granollers Cunillera** a l'empara del que es disposa en l'article 184 i següents del Reglament de la Cambra, presenta la següent **Moció conseqüència d'interpel·lació urgent sobre les causes i assumpció de responsabilitats en relació amb l'agreuement del caos ferroviari que sofrim a Catalunya per al seu debat en Ple.**

Congrés dels Diputats, a 20 març de 2025

Inés Granollers Cunillera
Diputada

Gabriel Rufián Romero
Portaveu



**ESQUERRA
REPUBLICANA**

G.P. Republicà

G.P. Republicà

Exposició de motius

Catalunya viu des de fa anys una situació crítica en el seu sistema ferroviari, especialment en els serveis de Rodalies, Regionals i Mitjana Distància. Lluny de ser un problema puntual, el que estem presenciant és el resultat d'un dèficit estructural i d'un model de gestió centralitzat que ha menystingut sistemàticament les necessitats del país i de la seva ciutadania. Els darrers mesos han evidenciat de manera incontestable aquest col·lapse estructural del sistema ferroviari a Catalunya. Les constants incidències, les avaries recurrents i els episodis recents viscuts entre el 7 i el 9 de març —amb evacuacions de trens, greus problemes de seguretat i milers d'usuaris afectats— són només la punta de l'iceberg d'una problemàtica sistèmica. El caos ferroviari que hem viscut és el símptoma d'un sistema en descomposició, que no només genera frustració i malestar ciutadà, sinó que afecta greument la mobilitat quotidiana de milers de persones i compromet el desenvolupament social i econòmic del país.

Les dades són clares i evidents. En els darrers 30 anys, l'Estat espanyol ha destinat 56.000 milions d'euros a la xarxa d'Alta Velocitat, mentre que només 3.700 milions han anat destinats a Rodalies a tot l'Estat. I d'aquest pressupost, tan sols el 17% s'ha invertit a Catalunya, tot i que aquesta representa una de les zones amb major densitat d'usuaris i de circulacions ferroviàries. Un greuge comparatiu flagrant que explica el deteriorament constant de la xarxa ferroviària convencional. A Catalunya hi ha 1.119 km de vies ferroviàries, dels quals gairebé el 46% són de via única, i un total de 200 estacions que donen servei a 166 municipis, afectant el 71% de la població catalana.

Aquesta xarxa és, o hauria de ser, la columna vertebral de la mobilitat del país, però avui es troba en estat de ruïna. El parc mòbil de Rodalies consta de 271 unitats, amb una edat mitjana de 20 anys, i un 16% dels trens ja superen els 25 anys. Tal com s'ha denunciat amb contundència, això no és un servei públic, sinó un museu sobre rodes. Renfe ha anunciat la compra de 101 trens nous, però la realitat és que almenys 70 trens arribaran al final de la seva vida útil en menys d'una dècada, i no hi ha cap planificació clara per a la seva renovació.

A tot això s'hi suma una infraestructura altament tensionada: només al nucli de Barcelona es registren fins a 2.894 circulacions setmanals, en condicions precàries,



**ESQUERRA
REPUBLICANA**

sense redundància i amb una xarxa que no pot assumir el volum de demanda actual. El personal ferroviari també està tensionat i desmotivats, amb 800 maquinistes, la majoria dels quals provenen d'altres comunitats i abandonen el servei en menys d'un any. A això cal afegir-hi una mala planificació de recursos humans, estacions infra dotades i un centre de gestió col·lapsat. El servei es manté a base de pedaços, amb una operadora que no posa el viatger al centre de les decisions, sinó que actua des d'una lògica burocràtica, opaca i ineficient.

Les conseqüències d'aquest desgavell són devastadores per a la ciutadania. Segons un estudi recollit pel portal RAC1, les incidències acumulades al sistema de Rodalies fan perdre més de 520.000 hores anuals als usuaris. I les avaries continuen sent recurrents i greus. Un dels episodis més il·lustratius va ser el col·lapse ferroviari del març de 2025, amb una avaria greu al sistema de senyalització a l'estació de Bellvitge, que va paraitzar completament la línia R2, obligant a evacuar trens amb centenars de passatgers caminant per les vies en situacions de risc evident. D'altres línies, com la R1 i la R4, també es van veure afectades, provocant un efecte dominó en tota la xarxa i col·lapsant també els serveis alternatius de transport com autobusos i taxis.

Un altre exemple clar de la deixadesa estructural és el cas de l'avaría de Gavà que, segons un informe intern d'Adif, no va ser causada per un llamp —com es va intentar justificar inicialment—, sinó pel mal estat de la catenària, un clar indicador de la manca de manteniment preventiu i d'inversió en infraestructures bàsiques.

Mentrestant, el Ministeri de Transports promet plans de xoc i protocols nous, però les actuacions continuen sent reactives, parcials i clarament insuficients. Fins i tot els plans de millora de la informació als usuaris i de les infraestructures d'estacions —com escales mecàniques, senyalització, il·luminació, entre d'altres—, que haurien de formar part d'un servei mínim de qualitat, encara estan pendents d'una implementació efectiva i generalitzada. Cal posar el viatger al centre de les decisions, amb plans de comunicació reals, sistemes d'informació dins dels combois i protocols de notificació de les incidències, tant per part del personal conductor com de les estacions, que avui dia continuen sent inexistents o absolutament deficients.

Catalunya no pot continuar atrapada en un sistema ferroviari disfuncional i centralitzat, que maltracta la seva ciutadania i frena el desenvolupament social i econòmic del país.

La ciutadania ja ha dit prou. És per això que el desplegament del traspàs integral del servei de Rodalies a la Generalitat de Catalunya no és només una fita històrica, sinó l'única sortida viable per posar fi a dècades de desatenció, ineficiència i greuge inversor. Aquest acord representa una oportunitat real de transformació estructural, que ha de garantir dotació econòmica, capacitat normativa i autonomia plena en la gestió ferroviària. Només així podrem deixar enrere un model centralitzat fallit i construir, des del territori, un sistema de mobilitat digne, segur i a l'altura del país.

Per tot això es presenta la següent

Moció

Congrés dels Diputats insta el Govern espanyol a:

1. Reconèixer el caràcter estructural i persistent de les deficiències del sistema ferroviari a Catalunya, així com la necessitat urgent d'un canvi de model que permeti superar el col·lapse actual i garantir un servei públic ferroviari digne, segur, eficient i gestionat des del territori.
2. Impulsar la implementació immediata d'un Pla de Qualitat per a Rodalies, amb una inversió mínima de 1.500 M€, prioritzant actuacions directes per millorar l'experiència de les persones usuàries, especialment en l'accessibilitat, la fiabilitat del servei i l'augment de les freqüències.
3. Executar les inversions previstes en el Pla de Rodalies 2026-2030, garantint un mecanisme de compensació perquè qualsevol inversió pressupostada però no executada es transfereixi als exercicis posteriors, assegurant així la seva materialització efectiva abans del 2032.
4. Accelerar la implementació dels acords del traspàs integral dels serveis ferroviaris a la Generalitat de Catalunya.



**ESQUERRA
REPUBLICANA**

5. Executar l'actualització de la informació a l'interior dels combois, la revisió d'horaris i freqüències per reduir temps d'espera i garantir la puntualitat mitjançant un manteniment preventiu i equips d'intervenció ràpida.
6. Desenvolupar un pla estratègic per garantir la formació i incorporació de maquinistes, amb incentius, ampliació de centres formatius, optimització de la borsa de personal i agilització dels processos d'homologació.