



## L'Estat ha de garantir les inversions per incrementar l'oferta a Rodalies si realment vol fomentar-ne el seu ús

- Ara per ara, amb les condicions actuals d'oferta ferroviària i amb infraestructures amb una elevada saturació, a Catalunya és molt difícil atreure més usuaris cap al ferrocarril.
- El Pla de Rodalies vigent inclou actuacions en l'horitzó 2020-2030 que seran clau per dotar d'una millor oferta a la xarxa, algunes de les quals acumulen anys de retards.
- El futur intercanviador de La Sagrera és un projecte estratègic de la xarxa de transports metropolitana, però 20 anys després només se n'ha executat el 60% del cost total.
- Qualsevol mesura focalitzada en el foment de la demanda del transport públic ha d'atendre al conjunt del sistema de transports, sense donar pas a desequilibris entre els diferents usuaris i operadors.

**Barcelona, 15 de juliol de 2022.-** Arran de l'anunci de la gratuïtat dels abonaments de Renfe Rodalies i Mitja Distància per part del president del govern espanyol, Pedro Sánchez, la Cambra de Comerç de Barcelona considera que per complir amb l'objectiu de fomentar l'ús del transport públic, l'Estat també ha de garantir les inversions per solucionar la manca d'oferta adequada a la xarxa de Rodalies, que és l'element vertebrador de la mobilitat a escala metropolitana.

Actualment, en termes de capacitat ferroviària a Catalunya ens trobem amb un tràfic amb un **nivell de saturació elevat als túnels d'Aragó i Plaça Catalunya, així com als accessos metropolitans** (és especialment crític el tram Sant Vicenç de Calders-el Prat de Llobregat), i també als diferents **trams de via única** encara existents a la xarxa, com és el cas de l'R3. La xarxa també requereix actuacions pel que fa a la **renovació d'infraestructura, sistemes de senyalització, material mòbil i connectivitat amb altres operadors.**

Tot plegat fa que amb les condicions actuals, i tenint en compte el nivell d'ocupació dels trens en hora punta, sigui **molt difícil atreure més usuaris cap al ferrocarril** tot i les subvencions al transport públic.

### Actuacions clau del Pla de Rodalies per millorar l'oferta

El dèficit d'inversió a les infraestructures catalanes és un greuge històric que impacta en la competitivitat de la seva economia i en la qualitat dels serveis de transport públic. En el cas del ferrocarril, cal recordar que **el Pla de Rodalies 2008-2015 va quedar executat només en una mínima part.** El Pla vigent 2020-2030, per altra banda, estableix actuacions necessàries, i que **acumulen anys de retard**, per dotar la xarxa d'una oferta adequada per donar resposta a la demanda de mobilitat.

Actualment, les licitacions i adjudicacions d'obres en marxa a Rodalies corresponen al **Pla d'actuacions immediates del Pla (2020-2025)**, que té força encarrilada una **inversió prevista de més de 2.900 MEUR, fins al 2025.** Es comprenen actuacions claus com el nou ramal d'accés a l'Aeroport de Barcelona; el desdoblament Parets-La Garriga i del tram soterrat de Vic de la línia R3;



Cambra de Comerç  
de Barcelona

notaPremsa

premsa.cambrabcn.org  
premsa@cambrabcn.cat

noves estacions; soterraments a l'Hospitalet, Sant Feliu i Montcada i Reixac i la renovació del parc mòbil.

Tanmateix, és important tenir present que **prop de 2.900 MEUR més s'hauran d'invertir més enllà del 2025 fins a finalitzar el Pla**, que correspondran a la continuació de programes i projectes ja iniciats en el període 2020-25, juntament amb projectes nous. D'aquests últims, destacaríem per exemple la duplicació del tram Vic-Centelles de la línia R3; la quadruplicació de via entre Castelldefels i El Prat i el túnel del Turó de Montcada (i la reconfiguració de les línies associades).

**Resulta necessari i urgent que es garanteixi, en l'àmbit pressupostari, la inversió del Pla de Rodalies prevista per l'horitzó 2025-2030**, per tal de garantir tant la continuïtat de les grans obres iniciades dins l'horitzó 2025, com per acabar de completar totes les actuacions previstes en el Pla.

### La Sagrera, un projecte estratègic sense data d'inauguració

El Pla de Rodalies contempla altres inversions incloses en altres plans i programes que sumen **més de 550 MEUR** corresponents a aquelles actuacions associades al futur intercanviador de La Sagrera i el Corredor Mediterrani i que tenen un impacte directe en Rodalies.

La Sagrera és un projecte estratègic per a la xarxa de transports d'àmbit metropolità i de llarg recorregut, ja que es convertirà en la nova terminal ferroviària central de Barcelona, que permetrà organitzar molt més eficientment els serveis d'Alta Velocitat i atorgar una capacitat addicional a Rodalies. **Actualment, s'ha executat un 60% del cost total** de més de 900 MEUR.

Algunes línies de Rodalies ja circulen per l'interior de la futura estació sense fer-hi parada i es preveu que ho facin també els trens d'Alta Velocitat l'any 2025. No existeix encara, però, una data oficial per la inauguració de l'estació. És imprescindible garantir la inversió necessària per a l'execució completa de l'estació intermodal de La Sagrera, en un termini coherent amb els condicionants estrictament tècnics, i **no afegir més retards a un projecte que ja porta un camí de 20 anys** des del dia en el qual es va generar el gran pacte entre administracions per a la seva definició i impuls.

### Cal abordar la totalitat del sistema de transports

El fet de voler **fomentar la demanda del transport públic** (i descarregar els costos del transport per als usuaris, en l'actual context de crisi econòmica) **incidint només en un mode de transport** (en el cas que és objecte d'aquesta nota, el ferrocarril) pot resultar **perniciós per altres usuaris i operadors**, per exemple els del transport públic col·lectiu per carretera.

La definició d'aquest tipus de mesures ha de fer-se amb cura i **una visió completa de tots els components del transport**, entès com un sistema multimodal amb un equilibri de partida pel que fa a la canalització de la mobilitat entre els diferents serveis, i als models de negoci dels diferents operadors.

Una actuació tan radical com la gratuïtat total i focalitzada només en una tipologia de servei de transport necessàriament trencarà aquest equilibri, generant perjudicis a tothom. Si ens fixem només en els operadors de transport, d'una banda, s'entrarà en **risc de col·lapse** (especialment en l'hora punta) en els serveis amb gratuïtat, i de l'altra, es podrà produir una **pèrdua de viatgers en els serveis sense gratuïtat**. Aquest fet, en un context d'encariment de costos d'operació especialment crític arran de l'actual crisi energètica, resultaria **inassumible per als operadors del transport públic per carretera**.

Cal, en definitiva, una revisió de la proposta del govern central que realment vetlli per l'interès general.