

RODALIES: PUNT D'INFLEXIÓ



Cambra
de Comerç de Barcelona

5 de febrer de 2026



Antecedents

Els dos dèficits històrics de Rodalies

- El transport ferroviari de Rodalies i Regionals representa una **eina clau de vertebració i cohesió territorial**. A Catalunya, però, el sistema no ha exercit fins ara aquesta funció de manera adequada, degut a **dos dèficits històrics: d'infraestructura i competencial**.
- Pel que fa al dèficit a nivell d'infraestructura, en un principi l'havia de resoldre el pla actualment vigent: el Pla de Rodalies 2020-2030, després de la pràctica no-execució del Pla de Rodalies 2008-2015.
- A nivell competencial, la Generalitat, com a administració tutelar dels serveis (estrictament: horaris, tarifes, sancions) de Rodalies i Regionals, ha vist limitada la seva capacitat de presa de decisions. Els acords de traspàs (RD 2034/2009 de 30 de desembre i RD 1698/2010 de 26 de novembre) van resultar incomplets, sense acord en una qüestió tan fonamental com la transferència anual dels recursos necessaris per cobrir el dèficit d'exploració.
- El Pla de rodalies 2020-2030 es troba en marxa; i els últims nous acords entre Estat i Generalitat referents al traspàs integral de Rodalies (incloent transferències econòmiques i traspàs progressiu d'infraestructura) han representat finalment un canvi notable de perspectiva en l'àmbit competencial.
- Dit això, els **incidents** que han tingut lloc en la xarxa ferroviària convencional Catalana en el mes de **gener de 2026** fan molt necessària **una reflexió honesta sobre el punt real en què es troba nostra xarxa ferroviària** convencional; i identificar i portar a terme **accions contundents per posar-hi remei**.

1. ABANS DE GENER 2026: UN PLA DE RODALIES EN MARXA

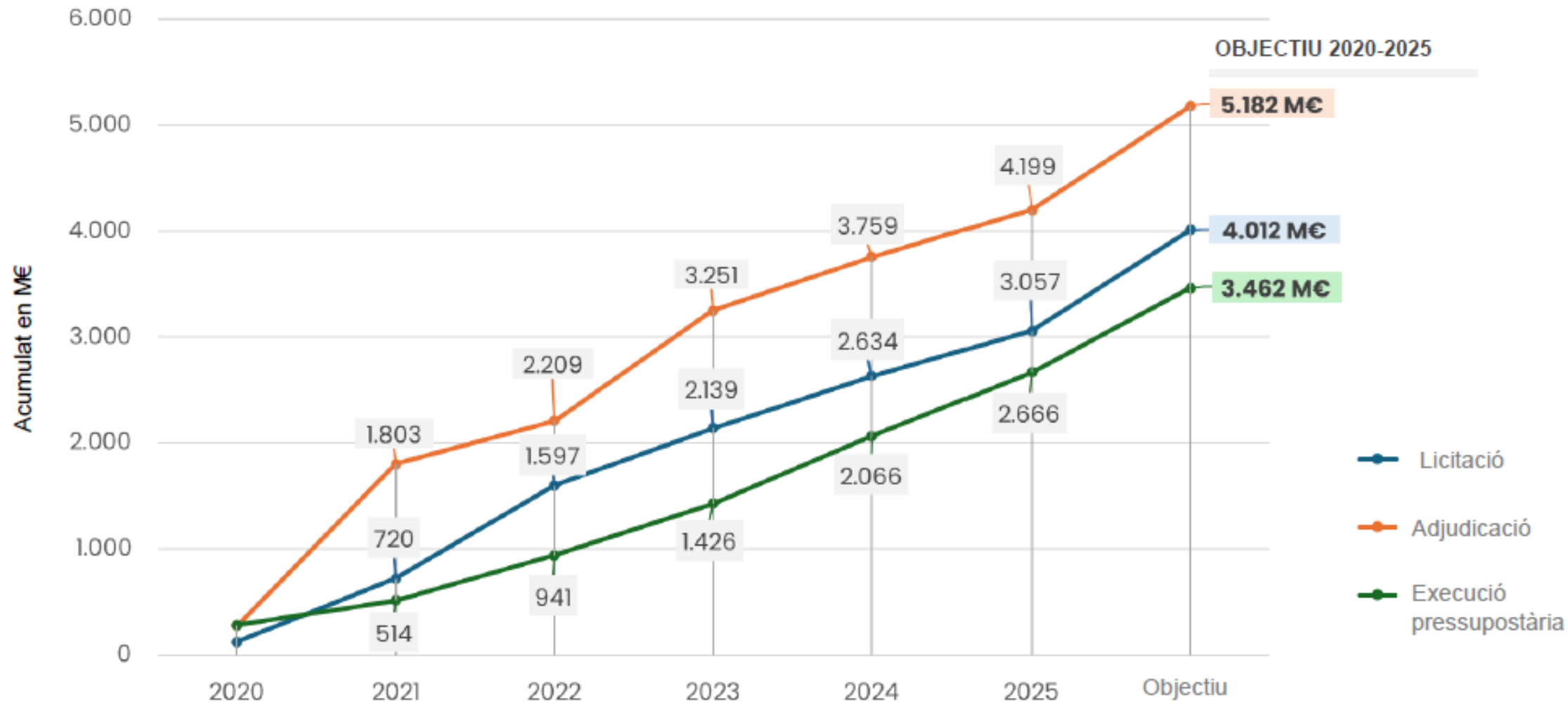
Incidències prèvies a gener 2026

Algunes d'elles ja eren indicatives d'una xarxa deficitària

- Fa molt temps que les incidències recurrents en la xarxa de Rodalies de Catalunya posen al límit la resiliència dels usuaris de Rodalies i per extensió a la ciutadania i al teixit econòmic.
- Des de l'Administració se'ns ha vingut insistint en què l'execució d'actuacions simultànies de rellevància en diferents punts de la xarxa posen al sistema en tensió i porten a un major potencial d'incidències.
- També s'ha apuntat en moltes ocasions a la perspectiva clara de millora a futur per exemple en el terreny del material mòbil, amb les notícies de compres de trens nous dins del programa de millora i adquisició de material rodant de Pla; o el bon ritme d'execució del programa de Reposició d'Actius.
- Dit això, una part de les incidències que sortien a la llum per la seva afectació als serveis de Rodalies eren indicatives d'una **problemàtica dins l'àmbit de la robustesa i resiliència de la xarxa** (sobretensions i incendis lligats al robatori de coure a Torre Baró; manca de potència elèctrica a subestacions; mal estat de línies aèries de contacte, aparells de via, etc.), que de moment no reflectia les inversions en marxa.

Principals xifres del Pla de Rodalies

Porta un retard de 800 M€ en execució i de prop de 1.000M€ en adjudicació



**INVERSIÓ TOTAL PLA
RODALIES 2020-2030:**
6.345,92 M€

**INVERSIONS A ADJUDICAR
1era FASE 2020-25:**
5.182 M€

**INVERSIONS A EXECUTAR
1era FASE 2020-25:**
3.462 M€

**INVERSIÓ EXECUTADA FINS
AL MOMENT:**
2.666M€

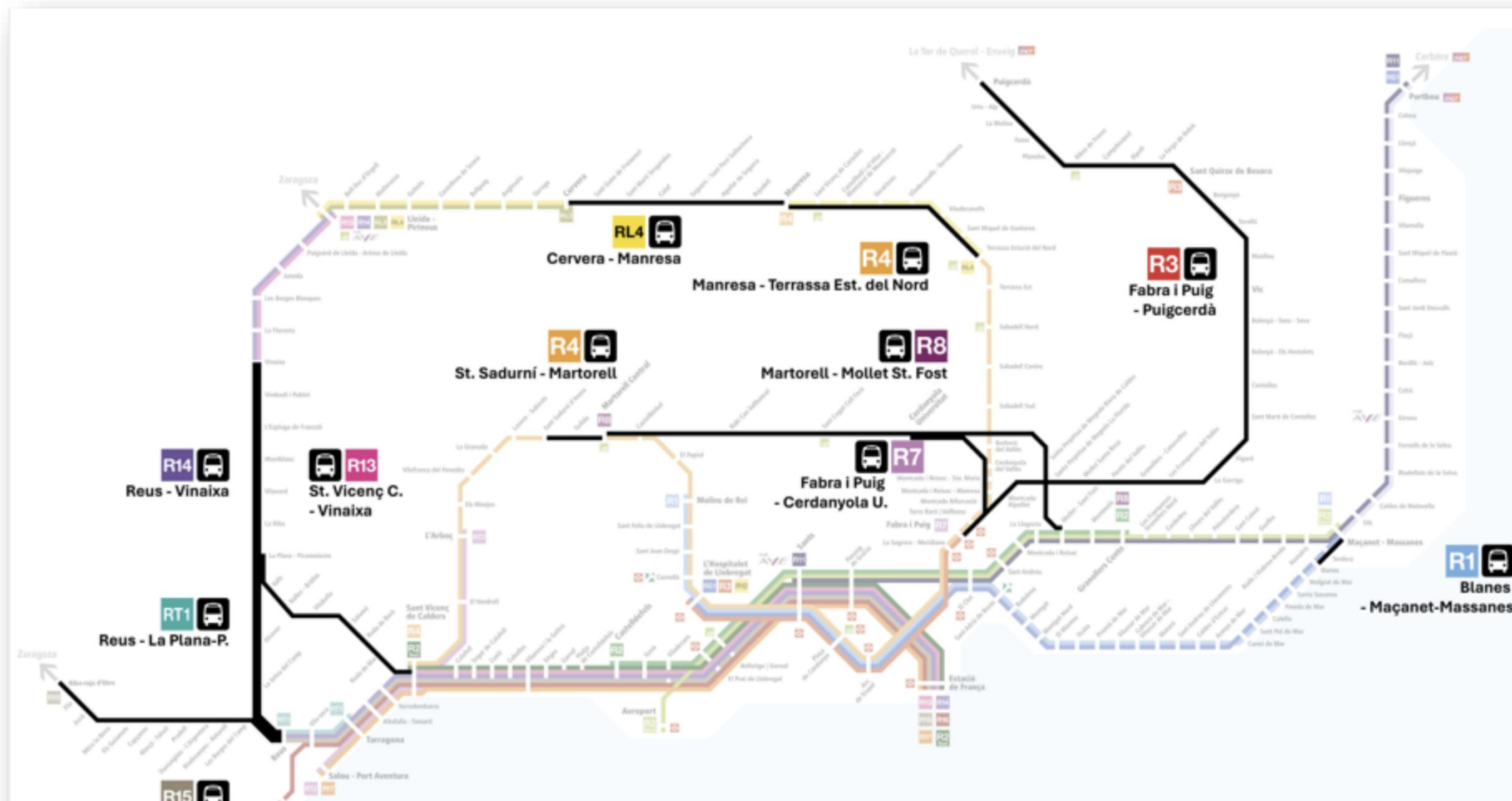
Font: Generalitat de Catalunya, gener 2026- Pla de Rodalies 2026-2030

Programa Reposició d'Actius: 1.018 M€ TOTALS (2020-2030); 530 M€ EXECUTATS 2020-2025

1. GENER 2026: PUNT D'INFLEXIÓ



Gener 2026: un episodi d'intensa borrasca posa en evidència una infraestructura ferroviària degradada



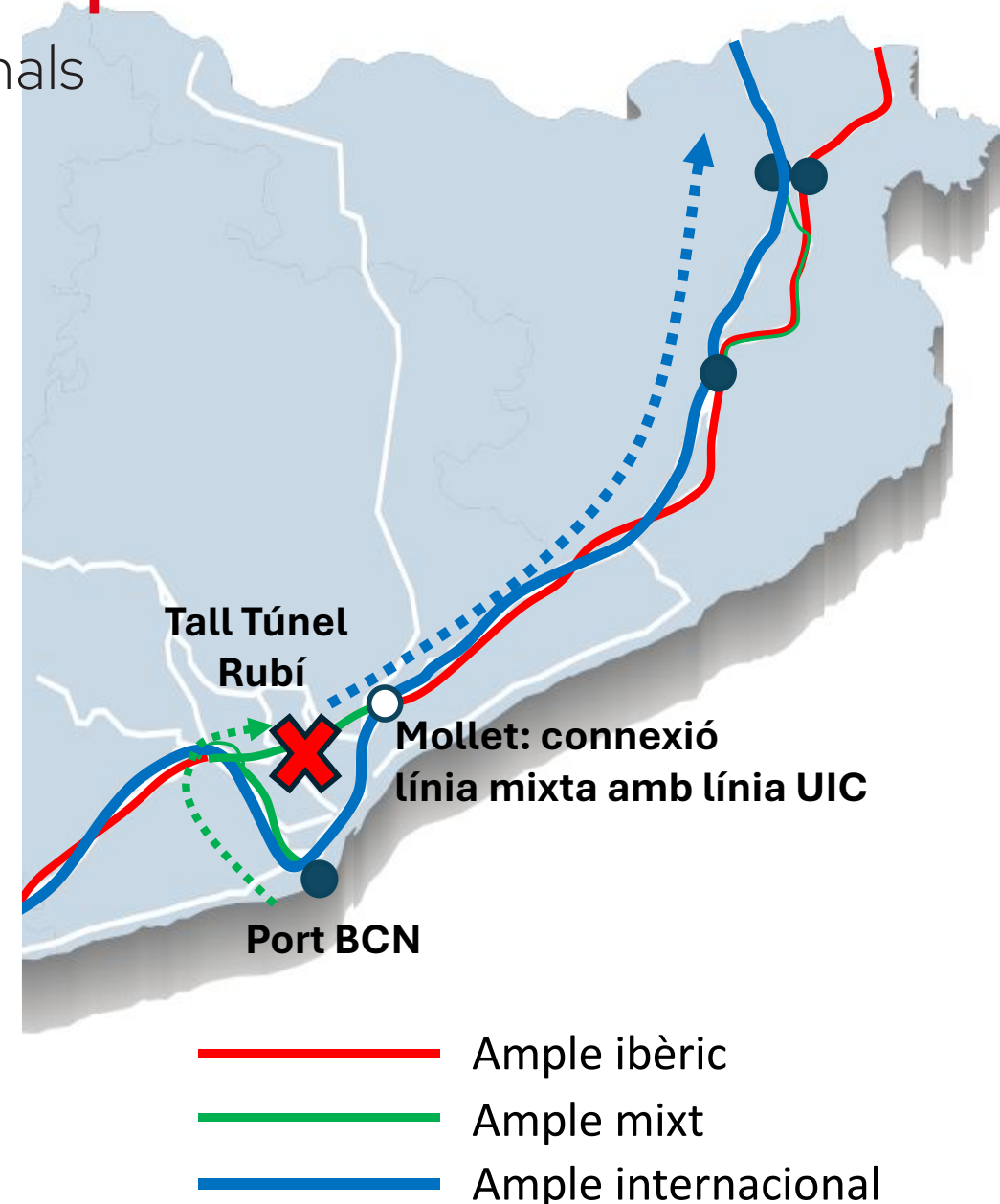
- ❑ 19 de gener, incident Gelida: caiguda d'un mur sobre la zona de vies, impactant contra un tren de la línia R4. Una persona morta, 5 ferits greus.
- ❑ Entre Tordera i Maçanet: caiguda d'una pedra sobre la via, provocant la sortida d'un eix d'un tren de rodalies.
- ❑ Surt a la llum la degradació de nombrosos elements d'obra civil de la xarxa ferroviària. Impacte directe en el conjunt de la xarxa convencional de Catalunya.
- ❑ ADIF i Renfe estan revisant la infraestructura de la xarxa i de moment ha identificat **76 punts amb risc mitjà o alt, 30 d'ells crítics**.

Com ens podem trobar, a la meitat del desenvolupament del Pla de Rodalies i amb pràcticament tota la inversió 2020-25 del Programa de Reposició d'Actius executada, amb una xarxa en aquestes condicions?

El transport ferroviari de mercaderies, durament impactat

El tall d'un túnel suposa la interrupció dels serveis ferroviaris internacionals

- ❑ Els talls a **Gelida i Rubí** representen ara mateix els dos obstacles clau per a la sortida de les mercaderies ferroviàries cap a Europa i cap al centre/Sud peninsular. A això s'ha d'afegir el tall de l'AP-7 entre Martorell i St. Sadurní, associat a l'incident de Gelida.
- ❑ Molts trens internacionals aturats a Le Soler, Perpinyà; acumulació de mercaderia a terminals; en els millors dels casos, els clients/carregadors traslladen càrrega a camions, però això no és sempre factible. Afectació a indústries, transportistes, operadors ferroviaris, etc. de Catalunya, l'Estat i Europa. **Impacte fort en la percepció de la fiabilitat del mode ferroviari**, fonamental per treure camions de les carreteres.
- ❑ A dia 2 de febrer, el **Port de Barcelona** no pot moure cap de les seves 8 circulacions diàries (entre entrades i sortides) en ample internacional; en ample ibèric, es pot parlar només de 4-6 circulacions diàries de les 60 al dia habituals (per la línia de la costa, en horari nocturn).
- ❑ Pel que fa al **Port de Tarragona**, si en una setmana normal té unes 15-20 circulacions diàries, entre el 21/01 i el 29/01 han tingut una mitjana de 6.



El pla de contingència per donar una sortida a les mercaderies s'està desenvolupant amb lentitud, condicionat a les actuacions d'emergència en marxa. Han quedat ben paleses les deficiències d'estructura i capacitat de la xarxa ferroviària de mercaderies.

3. SEGONA FASE DEL PLA DE RODALIES: UN MOMENT CRUCIAL

Segona Fase del Pla de Rodalies (2026-2030)

Estàvem esperant aquest document, un treball compartit entre el Departament de Territori i el Ministeri de Transports. El Govern ens ha avançat molt recentment les principals xifres d'inversió i actuacions

- En el moment de la redacció del pla del 2020, es va determinar que la segona fase del Pla s'acabaria de definir i concretar en un nou document a redactar durant l'any 2025.
- Objectiu: una llista detallada d'actuacions per al 2026-2030, en base al balanç fet de la 1era Fase, actualitzant previsions de demanda i establint els recursos de finançament disponibles.
- S'incrementa la xifra d'inversió total per tot el període 2020-2030 en 1.691 MEUR, passant la inversió inicialment prevista de 6.345,92 M€ a un total de 8.037 M€. Una part important d'aquest increment correspon al programa de manteniment i reposició d'actius.

PLA RODALIES 2020-2030 (desembre 2020)

TOTAL PLA: 6.346 M€

PROGRAMA REPOSICIÓ D'ACTIUS:

1.018 M€ (530 M€ executats)



"ACTUALITZACIÓ PLA RODALIES 2020-2030" (27 de gener de 2026)

TOTAL PLA: 8.037 M€

PROGRAMA REPOSICIÓ D'ACTIUS:

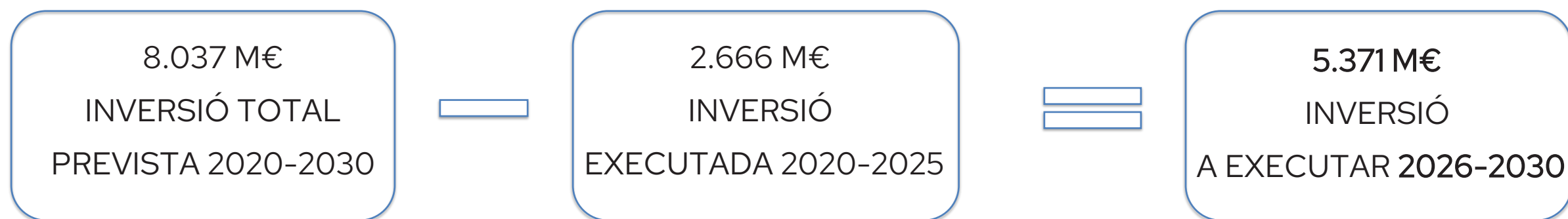
2.243 M€

El Pla de Rodalies inicial s'havia quedat curt pel que fa al Programa de Reposició d'Actius

Font: Generalitat de Catalunya, gener 2026:
Pla de Rodalies 2026-2030

Segona Fase del Pla de Rodalies (2026-2030)

Aquest increment d'inversió total prevista obliga encara més a accelerar adjudicacions i a executar inversions



- ❑ S'hauran d'executar **més de 1.000 M€ anuals** de mitjana entre 2026 i 2030.
- ❑ Fins al moment, segons les dades facilitades pel Govern, l'execució del Pla de Rodalies ha començat a agafar certa velocitat els últims dos anys (pels volts dels 600M€ anuals), a mesura que han anat avançant les adjudicacions.

S'haurà d'intensificar el ritme d'adjudicacions; mantenir una provisió econòmica constant i suficient en els pressupostos generals de l'Estat; i executar aquests pressupostos de forma completa, any rere any.

Un full de ruta exhaustiu i urgent per garantir la fiabilitat de la xarxa

Ara és el moment de definir un pla d'inversions per construir una xarxa robusta i resilient. Sobre la base d'un full de ruta d'actuacions ben prioritzades i un sistema realment eficaç de gestió i manteniment.

- ❑ La revisió d'urgència que estan portant a terme ADIF i RENFE està servint per començar a ubicar en el mapa, amb diferents graus de risc, una sèrie de punts/trams clau a resoldre en la xarxa. És fonamental donar a les actuacions lligades a aquests punts de risc la **màxima prioritat d'execució**.
- ❑ Dit això, un cop superat aquest moment d'emergència, caldrà portar a terme **un estudi exhaustiu de la xarxa i de tot l'entorn d'obra civil associada**, per tal de detectar tots aquells elements addicionals que podran acabar donant problemes. Aquesta llista, **ben prioritzada i programada**, s'haurà d'integrar, amb les corresponents inversions, en el Programa de Manteniment i Reposició d'Actius del Pla de Rodalies 2026-2030.
- ❑ A més, és imprescindible **definir un full de ruta clar i adequat dins l'àmbit dels procediments i recursos per al manteniment; i traduir-lo a la corresponent despesa anual**. Aquest és un altre element clau a tenir en compte en el context del Traspàs de Rodalies.

El traspàs de les Rodalies comporta **el compromís i l'obligació, per part de l'Administració General de l'Estat, de finançar i executar la totalitat dels projectes del Pla de Rodalies 2020-2030, inclosos aquells trams de xarxa que quedaran transferits dins del període d'execució del Pla.**

És indispensable **un canvi de cultura en la gestió de la xarxa ferroviària**, el seu manteniment i reposició; dedicant-hi tots els mitjans tècnics, materials i humans necessaris. I assegurar la disponibilitat de recursos econòmics per portar-lo a efecte.



Cambra
de Comerç de Barcelona

