La Cambra rebutja un tall prolongat a la línia d'alta velocitat Barcelona-Madrid i reclama que es preservi el dret a la mobilitat dels usuaris

- **La Cambra alerta que l'absència d'una alternativa factible per gestionar el gran volum de viatgers de la línia en el cas d'un tall de fins a 24 mesos fa indispensable planificar amb cura les actuacions que s'hagin de portar a terme a la línia per part del Ministeri de Transports.**
- **Malgrat l'impuls de la demanda aèria arran de l'accident ferroviari d'Adamuz i les restriccions al corredor Barcelona-Madrid, amb les condicions actuals les aerolínies no podrien suplir la demanda transvasada d'aquest corredor.**

Barcelona, 3 de novembre de 2026.- Davant la possibilitat anunciada pel Ministre de Transports espanyol, Óscar Puente, de **tallar per complet el servei d'alta velocitat al corredor ferroviari Barcelona-Madrid entre 12 i 24 mesos** per fer-hi treballs de millora, la Cambra de Comerç de Barcelona no considera admissible aquest plantejament, en tractar-se d'un corredor d'enorme rellevància, i reclama que es preservi el **dret dels usuaris a una mobilitat segura i eficient**.

La Cambra alerta en aquest sentit que **no existeix una alternativa factible per gestionar el gran volum de viatgers d'aquesta línia en el cas d'un tall prolongat**, ni per mitjans aeris ni ferroviaris. Davant d'aquest escenari, cal primer de tot que el Ministeri de Transports informi, amb claredat i transparència, quines són les feines que preveu realitzar en aquest corredor. Seguidament, **cal que aquestes obres es planifiquin de manera que es puguin afrontar de forma progressiva**, **minimitzant en la mesura del possible l'afectació als serveis** i gestionant aquelles afectacions que siguin imprescindibles amb una alternativa de transport vàlida i fiable per als usuaris.

El corredor Barcelona-Madrid: 14,4 milions de passatgers i una rendibilitat del 6%

Inaugurat el 2007, el corredor Barcelona-Madrid d'alta velocitat ha servit per **dinamitzar tant les relacions entre les dues comunitats autònomes amb més PIB de l'Estat com entre les províncies catalanes de Barcelona, Tarragona i Lleida**. Avui, aquesta línia s'ha consolidat com un corredor de gran pes a escala estatal: dels 44,5 milions de viatgers que van circular pels principals corredors ferroviaris d'alta velocitat a Espanya el 2025, **la línia Madrid-Barcelona va representar un total de 14,4 milions de viatgers**, seguida de la línia Madrid-Valencia (6,2 milions).

Aquest volum de passatgers **representa una tercera part de tota la demanda de viatgers d'alta velocitat a l'Estat**, que cobreix un ampli espectre: des de viatges d'oci i turisme a desplaçaments per motius de feina o viatges corporatius. El 2025, el corredor Barcelona-Madrid, després de l'increment de preus del 15,2% entre 2024 i 2025, va ser també **l'únic corredor estatal en què els ingressos per venda de bitllets van superar els costos (en un 6%).**

Com a conseqüència, al llarg dels anys s'han acabat invertint els papers d'aeri i de ferroviari en aquest corredor, passant el ferroviari a tenir la quota de mercat majoritària, quan el 2007 era tot el contrari: **la quota de mercat del tren respecte de l'avió l'any 2025 en aquest corredor va ser del 83,1 %.** El guany de quota del ferrocarril al davant de l'avió resulta especialment valuós en el **context actual d'emergència climàtica**, el qual té en el ferrocarril el mode de transport fonamental per evolucionar el nostre model de transports cap a la descarbonització.

Les aerolínies no tenen prou capacitat a curt termini per assumir aquesta demanda

L'accident ferroviari d'Adamuz i les restriccions de velocitat al corredor Barcelona-Madrid han capgirat la situació a favor del transport aeri: entre gener i juny de 2026, **el trànsit aeri origen-destinació entre Barcelona i Madrid**, sumant ambdós sentits, **ha augmentat un 16,3 %** respecte al mateix període del 2025. Això és equivalent a **més de 84.000 passatgers addicionals**.

Malgrat que no es pot assumir directament que aquests passatgers hagin substituït el tren per l'avió, l'increment registrat a partir del febrer suggereix un **possible transvasament de demanda cap al transport aeri** afavorit per l'augment dels temps de trajecte i les afectacions al servei ferroviari. En paral·lel, **a la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona, s'ha perdut aproximadament un milió de viatgers entre gener i juny de 2026** respecte al mateix període de l'any anterior.

Un tall prolongat de la línia implicaria haver de considerar els 14,4 milions de viatgers anuals del corredor Barcelona-Madrid, dels quals **prop de 9 milions de passatgers serien pròpiament viatgers amb origen o destinació Madrid–Barcelona**, que disposarien d'una ruta aèria. No es pot assumir que aquests 9M de persones optarien per l'avió, però suposant que fos el cas, **caldrien uns 70 vols per sentit i dia**. Per posar en context aquesta xifra, abans de l'entrada de l'alta velocitat en el corredor, Iberia va arribar a tenir 45 vols per dia i sentit però avui en dia té només uns 14.

L'alternativa per via aèria, per tant, no ofereix capacitat suficient, especialment en el curt termini en el qual ens trobem pel que fa un hipotètic tall de la línia Barcelona-Madrid. Seria una situació inviable tant per la inversió en recursos i avions necessària, com per altres qüestions com la demanda en franges horàries punta, i l'estacionalitat, la capacitat real de *slots* als aeroports de Barcelona i Madrid, la disponibilitat d'avions i tripulacions, la possibilitat real d'augmentar freqüències i mobilitzar aeronaus d'altres rutes i el possible efecte d'una pujada de preus sobre la demanda.

Pel que fa a les altres connexions del corredor com Lleida, l'estructura actual de la xarxa ferroviària catalana i espanyola, marcadament radial i amb diferències d'ample de via entre el corredor d'alta velocitat i la xarxa convencional, no ofereix tampoc **alternatives competitives en ferrocarril**.