



La manca d'inversions a l'R3 resta oportunitats per desenvolupar el màxim potencial econòmic de les comarques d'Osona, el Ripollès, la Cerdanya i la Garrotxa

- La Cambra denuncia els incompliments sistemàtics per part d'ADIF en matèria d'inversions en l'R3, amb independència de quin partit polític governi a l'Estat. La línia no ha patit cap modificació, tot i tenir projectes de remodelació des de fa 20 anys.
- L'R3 és l'única línia de Rodalies que discorre en via única, des de Montcada fins a Puigcerdà, fet que condiciona la fiabilitat i la capacitat d'operativitat i de reacció de la línia.
- La Cambra considera prioritari començar a treballar ja en el desdoblament d'aquesta línia, per tal de bastir infraestructures que entrellacin les comarques i construeixin un país en xarxa, tal com s'estableix en un dels eixos prioritaris del projecte Catalunya 2030/40, que és el pla d'acció que anirà desenvolupant la corporació durant els propers anys.

Barcelona, 28 de novembre de 2019.- El president de la **Cambra de Barcelona, Joan Canadell**, ha denunciat davant el Síndic de Greuges, Rafael Ribó, la manca d'inversions que pateix l'R3 en tot el seu conjunt. L'alcalde de **Vic, Anna Erra**, junt amb l'alcalde de **Montcada i Reixac, Laura Campos**; l'alcalde de **Ripoll, Jordi Munell**; l'alcalde de **Manlleu, Àlex Garrido**; el de **Torelló, Marçal Ortuño**; el de **Sant Quirze de Besora, David Solà**; el de **Balenyà, Carles Valls**; el de **Centelles, Josep Paré**, i el president l'EMD de **Sant Antoni de Balenyà, Josep Antoni Vallbona**, han donat suport a la denúncia i han reclamat que la línia de Rodalies ha de ser una prioritat ja en les polítiques d'inversió de l'Estat. La Cambra de Barcelona ha presentat la corresponent queixa davant del Síndic de Greuges i ha sol·licitat que aquest intervingui davant la vulneració dels drets dels ciutadans.

L'R3 és a data d'avui l'única línia de rodalies que discorre gran part del seu recorregut en via única, concretament des de Montcada bifurcació fins a Puigcerdà, en el seu pas per Vic. **L'estructura actual de la infraestructura limita tant la capacitat operativa com la capacitat de reacció i la fiabilitat**. Per aquest motiu, presenta el menor índex de puntualitat de totes les línies ferroviàries, en concret d'un 88,6%.

A més, aquesta línia és l'única línia que dona un servei nord-sud a Catalunya al llarg de l'eix del riu Congost, atès que connecta l'Àrea Metropolitana de Barcelona amb Osona, el Ripollès i la Cerdanya. Per tant, esdevé l'únic canal ferroviari entre aquestes tres comarques i l'àrea de Barcelona.

El potencial de creixement de la línia és molt elevat, i s'estima que **si es dotés d'una infraestructura similar a la de les altres línies de Rodalies, via doble, es podria arribar a duplicar el nombre de viatgers/dia**. Concretament, a data d'avui, el nombre de viatgers/dia en termes absoluts és de 27.422, un 72% menys que la mitjana de Rodalies i és de lluny la que menys moviments presenta.



Línia	Viatgers/dia	% / mitjana
R1: Molins de Rei – Maçanet-Massanes	105.742	+ 5,5%
R2: St. Vicenç Calders - Maçanet-Massanes	133.619	+ 33,2%
R3: L'Hospitalet de Llobregat – Puigcerdà	27.422	- 72,6%
R4: St. Vicenç de Calders - Manresa	134.213	+ 33,8%
Mitjana R1 – R2 – R3 – R4	100.249	

Font: Renfe (2018).

És per això que la Cambra de Barcelona, junt amb diversos dels municipis afectats, ha posat èmfasi en denunciar davant el Síndic de Greuges que els incompliments per part del Ministeri de Foment i d'ADIF en matèria ferroviària a la línia R3 han estat reiteradament incomplets al llarg d'aquests últims 20 anys.

Cal recordar que **la duplicació de la línia de Montcada a Vic és una reivindicació de fa molts anys, i la podem trobar, almenys pel que fa al tram Montcada - La Garriga, en tots els plans de transport que ha elaborat la Generalitat de Catalunya des dels anys 80**. A poc a poc l'Estat va anar assumint aquesta reivindicació, i a partir dels anys 2000 comença a fer estudis en aquest sentit, començant per un estudi d'augment de capacitat a la línia R3 de Rodalies de l'any 2001.

La Cambra recorda que ni el pla Pla d'infraestructures ferroviàries de la Rodalia de Barcelona 2008-2015, amb una inversió de 4.000 M€, ni la inversió de 306 M€ durant el període 2014-2016 en actuacions prioritàries per a la millora del servei ferroviari de Rodalies han servit per pal·liar la situació.

A data d'avui l'únic tram que està en procés de tramitació i que presenta alguna actuació de desdoblament pel que fa als trams urbans és el tram Parets - La Garriga. S'estan licitant alguns treballs a un ritme molt lent i sense cap planificació concreta.

La Cambra reclama un traspàs efectiu de la competència de Rodalies

L'actual gestió de la competència, coordinada per tres actors diferents (Generalitat de Catalunya, Ministeri de Foment i Adif) **genera evidents problemes de coordinació amb massa freqüència que repercuteixen bàsicament en les persones usuàries**. Per aquest motiu, la Cambra presenta en la seva queixa al Síndic que **l'Estat no ha complert amb el traspàs efectiu del servei de Rodalies a la Generalitat de Catalunya perquè no li transfereix directament la consignació pressupostària necessària per cobrir el dèficit d'operació del servei**, sinó que ho abona directament a l'empresa prestadora del servei ferroviari (Renfe). D'aquesta forma, la Generalitat perd poder negociació al no poder pal·liar ella mateixa el dèficit de gestió anual que es calcula que és d'uns 170 M€ aproximadament.

La queixa reclama que és essencial que la Generalitat de Catalunya assumeixi la plena responsabilitat en la gestió de totes les infraestructures necessàries per a la prestació del servei de Rodalies i Regionals a Catalunya, ja que el transport per ferrocarril és un servei essencial, bàsic, d'interès general i imprescindible per a la vida quotidiana de les persones.



L'R3 permet lligar les comarques més enllà del marc conceptual de les províncies

L'acció de denúncia forma part d'un dels eixos estratègics del projecte *Catalunya 2030/40: Construïm un nou model econòmic de país*, que és el pla d'acció que la Cambra de Barcelona anirà desenvolupant durant els propers anys. En concret, un dels 15 eixos, el d'infraestructures, té com a objectiu bastir una xarxa d'infraestructures descentralitzada que permeti construir un país connectat. **L'R3 no tan sols actua com a node de connexió amb Barcelona, sinó que també com a element cohesionador de les comarques centrals de Catalunya, així com també obre la porta a què la Garrotxa pugui aspirar a tenir una connexió ferroviària.**

L'R3 és una veritable infraestructura de país ja que permet lligar les comarques més enllà del marc conceptual de les províncies i permetria d'aquesta forma entrellaçar tres vegueries d'un alt potencial estratègic i econòmic per Catalunya (Barcelona, la Catalunya Central i Girona).

Així mateix, la línia presenta un alt potencial connectant Osona, el Ripollès i la Cerdanya amb la xarxa d'infraestructures ferroviària de Catalunya i obrint la porta a què la Garrotxa hi pugui tenir un accés, atès que en aquesta última el seu accés és extremadament reduït i la capital, Olot no té ni tan sols estació de tren.

Osona lidera la Catalunya Central en termes de dimensió del teixit empresarial

La comarca d'Osona té una població de 158.334 habitants, el que suposa gairebé el 3% de la població de la demarcació de Barcelona i és la comarca després del Bages més poblada fora de la primera corona de Barcelona. A més, **els municipis per on circula el tren agrupen el 58% de tota la població**, només Vic, Manlleu i Torelló ja concentren el 51%. A més, en el cas d'Osona i sense gaire transport alternatiu, el tren no només és útil per a les poblacions on passa sinó per al conjunt de la comarca.

Osona lidera la Catalunya Central en termes de dimensió del teixit empresarial. Concretament, la comarca aglutina fins a 5.707 empreses, de les quals 1.052 corresponen al sector de la indústria. A més, durant el darrer any 2018 el nombre d'empreses va créixer un 1,1% i la taxa anual de creixement econòmic de la comarca es va situar en un 1,6%. Una taxa de creixement igual a la del Ripollès, fet que demostra la viabilitat de l'àrea i la dinàmica positiva de l'economia de l'entorn.

Concretament, el teixit industrial va presentar un creixement del valor afegit brut del 3,9%, i al llarg del període acumulat del 2013-2018 el seu creixement es situa en un 31%. Aquesta bona marxa industrial es deu en gran part al bon comportament de la indústria de l'alimentació, així com també a la dinàmica positiva de la indústria metal·lúrgica i la maquinària, entre d'altres. **Disposar d'una infraestructura desdoblada permetria que part d'aquest teixit industrial apostés pel tren a l'hora de fer moviments i obrís a la porta a una major internacionalització.**

Una R3 eficient permetria desenvolupar el potencial econòmic del Ripollès i la Garrotxa

El Ripollès és la quarta comarca per on discorre l'R3 abans de posar punt i final al seu trajecte a la Cerdanya. Amb fins a 6 estacions, la línia dona servei a una comarca de 25.000 habitants i permet enllaçar el territori amb altres punts estratègics del país que permeten consolidar el desenvolupament econòmic de la comarca. **El Ripollès va créixer el darrer any un 2,2%, un augment fonamentat en part pel bon rendiment de la indústria metal·lúrgica, la maquinària i l'alimentació; sectors susceptibles de ser potencials exportadors.**



Olot amb 34.486 habitants és la capital de la Garrotxa, ciutat sense estació i consegüentment sense una connexió ferroviària. Desenvolupar l'R3 permetria en un futur poder contemplar un accés ferroviari a la comarca i enllaçar una terra d'un alt potencial econòmic amb la xarxa d'infraestructures amb la xarxa de trens catalana. Concretament, la Garrotxa va ser una de les comarques que més va créixer el darrer any 2018, amb taxa anual del VAB del 2,3%. El bon comportament també de la indústria va permetre que la comarca es situés en gairebé a la mitjana de creixement catalana (2,6%). A més, aquesta dinàmica positiva s'explica pel bon rendiment de la indústria de l'alimentació i la maquinària. Per tant, **obrir les portes de la comarca via trens permetria a la comarca anar més enllà en termes econòmics i empresarials.**

Apostar pel desenvolupament de tota l'R3 respon a la voluntat de la Cambra de construir un país en xarxa, que no enllaci el territori des d'una òptica centralitzada i busqui cohesionar comarques, apostant per reduir el temps entre les seves capitals al mínim possible. **El potencial econòmic i la marxa industrial d'aquestes tres comarques es deu en gran part al grau de desenvolupament de la xarxa d'infraestructures de què disposen.** Habilitar una R3 amb unes condicions de fiabilitat i operativitat òptimes podria obrir la porta a què les indústries predominants de la zona (l'alimentació, la maquinària i la metal·lúrgica) optessin per vies de creixement com l'exportació.