



La Cambra reclama que es garanteixin els fons necessaris per executar sense retards les inversions engegades a la xarxa ferroviària

- **Adif ha planificat una inversió de gairebé 280 milions d'euros a Catalunya entre 2020 i 2021 per a la millora d'importants trams del Corredor Mediterrani i Rodalies.**
- **Calen accions com la connexió ferroviària dels Ports de Barcelona i Tarragona i disposar de serveis multimodals connectats a les zones de producció industrial.**
- **Un nou model de gestió integral de Rodalies i Regionals de Catalunya per part de la Generalitat permetria desenvolupar nous serveis, inclosa l'alta velocitat regional, així com la generació d'una indústria ferroviària local, tot a l'entorn de FGC.**

Barcelona, 19 d'agost de 2020.- La Cambra de Barcelona reclama que s'executin al complet i segons el calendari previst les inversions projectades a la xarxa ferroviària catalana per part d'Adif. El gestor d'infraestructures espanyol ha anunciat **una inversió de gairebé 280 milions d'euros entre 2020 i 2021** que es destinarà a la millora de les infraestructures del **Corredor Mediterrani** i la xarxa de **Rodalies**, on hi destaquen actuacions a **La Sagrera**, **Sants Estació** i la **reparació del pont del riu Tordera**.

Aquest pla d'obres, que ja s'està començant a executar, provocarà afectacions com talls de circulació als **túnel de Passeig de Gràcia** i **Plaça Catalunya** durant l'agost, la interrupció fins el 15 de novembre del servei entre **Martorell** i **Sant Sadurn d'Anoia** i la reducció de l'oferta de trens al tram **Malgrat-L'Hospitalet**, operat per la línia R1. Atesa la importància dels serveis que es veuran afectats, **és vital que les obres no s'allarguin més enllà dels terminis previstos per Adif**.

Tot i aquest pla recentment anunciat, la Comissió d'Infraestructures, Transports i Mobilitat de la Cambra de Comerç de Barcelona recorda que **és necessari que Adif executi totes les inversions pendents a la xarxa ferroviària de Rodalies de Catalunya des de 2008, i que avui no s'arriba al 20% de compliment**. Fruit d'això, infraestructures estratègiques per a la mobilitat i el teixit econòmic com l'intercanviador de La Sagrera i el Corredor Mediterrani acumulen anys de retards.

Accions necessàries per millorar la xarxa

La Comissió ha recollit un seguit d'accions necessàries a la infraestructura del **Corredor Mediterrani** com la **connexió ferroviària** dels Ports de Barcelona i Tarragona, i dels Aeroports de Barcelona, Reus i Girona com a infraestructures globals. També cal **disposar d'ample internacional per mercaderies** que connecti Ports, zones logístiques i industrials, així com **autopistes ferroviàries i serveis multimodals** entre els principals ports i polígons industrials a **menys de 30 minuts del Corredor Mediterrani**.

A nivell metropolità, queden pendents l'execució d'obres com el **tram central de la L9 del Metro**, la connexió de les **línies del Vallès i el Baix Llobregat de FGC amb la nova L8**, l'ampliació de les andanes **d'Arc de Triomf** i la posada en marxa la **nova línia ferroviària a l'Aeroport de Barcelona**. També caldria projectar **un nou túnel transversal de les línies de Rodalies** al seu pas per Barcelona i dibuixar **l'ampliació de la línia actual del Vallès de FGC** per guanyar més capacitat i reduir temps de viatge.





Per últim, es demana el traspàs de l'Estat a Catalunya de la xarxa ferroviària que es pot desclassificar d'interès general: **Maçanet – Sagrera pel Maresme (R1); Barcelona- Osona – Ripollès – Cerdanya (R3); Girona- Portbou (R-11); Barcelona – Lleida (R13); Valls – Lleida (R14); Reus – Ribarroja (R15); Tarragona – Cambrils (RT2).**

Un nou model ferroviari

L'assumpció de tot el servei de Rodalies i Regionals de Catalunya que actualment gestiona Renfe per part de la Generalitat permetria **un nou model gestió que hauria de permetre desenvolupar nous serveis de Rodalies, Regionals i d'alta velocitat regional, així com el una indústria catalana vinculada a l'explotació ferroviària**, segons les conclusions de la Comissió d'Infraestructures, Transports i Mobilitat de la Cambra de Barcelona.

Aquest nou model ferroviari, afegeix, **hauria d'estar sota la gestió d'un operador amb un contracte de serveis directament establert amb la Generalitat de Catalunya** i dotat dels recursos humans, materials i econòmics necessaris, **com és el cas de FGC**. La contribució a la recuperació econòmica d'aquest plantejament i, especialment en la indústria i els serveis ferroviaris, **donaria un gran valor afegit al Corredor Mediterrani, al propi territori i a altres territoris propers.**

Si Catalunya disposés d'un gran operador públic, també es podria generar al seu entorn una **indústria principal i auxiliar sòlida, dedicada a la construcció, reparació i modernització de trens**. Així mateix, la Comissió proposa **afavorir l'aliança entre FGC i els operadors privats per desenvolupar una companyia ferroviària catalana d'Alta Velocitat** per connectar Catalunya internament i amb Europa, aprofitant la liberalització de la xarxa d'Alta Velocitat europea.