

La Cambra d'Osona i Òmnium Cultural d'Osona recorden que el desdoblament de l'R3 és cabdal per promoure també el transport de mercaderies ferroviari

- El transport de mercaderies per ferrocarril només representa al voltant del 4% del total del transport de mercaderies terrestre, mentre que a Europa aquesta quota de mercat es troba al 18%.
- Durant l'acte s'han exposat les principals conclusions de l'estudi "El nou Estudi europeu de FERRMED i el seu impacte al Corredor Mediterrani", el qual advoca per desenvolupar la xarxa ferroviària en 1.365 km més.

Osona, 20 de gener de 2022.- La Cambra d'Osona i Òmnium Cultural d'Osona han celebrat, aquest vespre, la jornada "**El transport de mercaderies per tren: una aposta de futur**", a l'Edifici del Sucre del Vic. Una trobada que ha servit per posar en valor la importància d'apostar per aquest tipus de transport que al conjunt de l'Estat només representa el 4% del total de transports de mercaderies terrestre. Per aquest motiu, i donada la situació actual del territori, la Cambra osonenca, per la seva banda, ha reclamat la importància d'agilitzar el desdoblament de l'R3, com a pas imprescindible per posar aquesta línia en el nivell de capacitat i freqüència de serveis que fa molt de temps reclamen els passatgers, i també oferir una certa perspectiva al transport ferroviari de mercaderies.

L'acte que ha comptat amb la conferència a càrrec del president de FERRMED, **Jordi Amorós**, i la benvinguda de **Montse Ayats**, membre del **Consell de la Cambra d'Osona** i de la Comissió tècnica pel desdoblament de la línia R3 Osona-Ripollès, ha tingut com a final conductor les principals conclusions de l'estudi elaborat recentment per l'organització ferroviària sobre **el trànsit i l'optimització del canvi modal a la Unió Europea** i el seu impacte a Catalunya.

A tall de context, l'estudi assenyala que el transport de mercaderies per carretera té una repercussió sobre el medi ambient d'unes **275 milions de tones de CO₂ anuals**, cosa que representa **el 30% de les emissions totals de GEH generats pel conjunt del sector del transport**. Per això, des de FERRMED s'està treballant en un pla d'acció per contribuir a la reducció de gasos, l'eficiència i, en definitiva, per **complir amb els objectius del Llibre blanc de la UE per a l'any 2030** (que el 30% del transport terrestre de mercaderies sigui per ferrocarril a les seccions dels corredors que cobreixen el 60-65 % del trànsit).

Actualment, però, l'estudi evidencia que **en els darrers 15 anys** no s'ha produït un augment de la quota del transport de mercaderies per tren a la UE (17,9% el 2005 i 17,3% el 2017) **i que la xarxa central de transport de la UE és massa extensa** (~70.000 km) a diferència de la d'altres territoris. En aquest sentit, **cal tenir en compte la comparativa Suïssa-Catalunya**, ja que mentre que el país alpí té una xarxa de 3.500 km, el territori català la té de 1.800 km.

Durant la jornada també s'ha conclòs que el transport de mercaderies és l'assignatura pendent a Catalunya i a l'Estat espanyol per la manca d'inversió en infraestructures: **la quota de mercat del ferrocarril en el transport terrestre de mercaderies al conjunt de l'Estat es troba actualment al voltant del 4%, quan als països de la UE està prop del 18%.**

1.365 km de xarxa ferroviària més per potenciar el transport de mercaderies

Amb l'objectiu de millorar les connexions ferroviàries al territori català, **el president de FERRMED, Joan Amorós**, ha assenyalat que cal augmentar en **1.365 km les línies de ferrocarrils catalanes**. En la mateixa línia, des de la **Cambra d'Osona** han recordat que cal començar a treballar, amb urgència, en el desdoblament de l'R3, perquè resta oportunitats per desenvolupar el màxim potencial econòmic de les comarques d'Osona, el Ripollès, la Cerdanya i la Garrotxa, amb accions més enllà de les que s'estan portant a terme a la Garriga-Parets (execució de la duplicació del soterrament a Vic i del desdoblament Centelles-Vic; accelerar l'estudi i planificació dels desdoblaments Montcada-Parets i La Garriga-Centelles).

De fet, a data d'avui, és 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**, la qual cosa 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%**.

Els **1.365 km de noves línies de tren** proposats per FERRMED segueixen el mateix full de ruta que **el projecte Catalunya 2030/40 de la Cambra de Comerç de Barcelona**, que és la millora de la connexió entre les comarques del territori i la construcció d'una Catalunya en xarxa. La proposta de distribució dels quilòmetres és la següent:

- **100 km** de noves línies d'Alta Velocitat del Corredor Mediterrani.
- **230 km** de línia de mercaderies Girona-Mollet-Martorell-Reus-Tarragona.
- **140 km** de noves línies de Rodalies Regió Metropolitana de Barcelona.
- **55 km** a la línia Cervera (Sant Guim) – Igualada – Martorell.
- **75 km** a la complementació línia Orbital Regió Metropolitana de Barcelona.

Altres possibles vies que apunta el president de la FERRMED:

- **210 km** a l'eix Occidental: Tortosa-Lleida-La Pobla de Segur-Salau/Vielha.
- **195km** a l'Eix Transversal Palamós-Reus.
- **170 km** línia Balaguer-Seu d'Urgell/Andorra/Alp/Puigcerdà.
- **100 km** a la línia de la costa Blanes-Vilajuïga.
- **90 km** línia Ripoll-Olot-Figueres-Roses.

Un canvi de model en el transport de mercaderies: les 4 conclusions principals de l'estudi

L'estudi que ha presentat FERRMED té com a objectiu apostar pel ferrocarril com a mètode principal de transport de mercaderies i determinar on s'haurien **de fer les majors inversions en infraestructures** per canviar el model de transport actual, que principalment s'efectua per carretera.

També ha estat seleccionar, dins la xarxa del Core Network, els corredors on es concentra la major part del trànsit de mercaderies (en principi, on hi ha el 65%) i **identificar la capacitat de les terminals intermodals existents, per veure si són suficients per absorbir el trànsit previst**. Aquestes són les quatre principals conclusions de l'estudi:

1. Cal inversions d'alta prioritats en **17.800 km dels corredors ferroviaris** (aproximadament, 27% de la xarxa bàsica de la UE).
2. Cal inversions de segona prioritats en **8.100 km dels corredors ferroviaris** (12% de la xarxa bàsica de la UE)
3. S'han identificat **els principals centres logístics que requereixen inversió immediata de la UE, on s'hauran de fer actuacions de millora en terminals intermodals i estacions de classificació i entre els quals hi ha Barcelona** (que s'ha considerat un *hub* socioeconòmic, ja que es calcula que, a diari hi entren i surten fins a 786.000 tones de mercaderies, que superen fins i tot les 698.000 que transiten per la regió de París).
4. És necessari implementar **el sistema de transport integrat de ferrocarril flexible, no acompanyat, ràpid, flexible (+FURRT)**. Aquest consisteix en substituir l'antic procediment de transport ferroviari de vagons aïllats per el transport de tràilers i contenidors aïllats, com a solució perquè Europa assoleixi els objectius proposats al Green Deal.

La implicació empresarial, clau per al creixement de la R3

Prèviament a la conferència el Jordi Amorós es va reunir amb Montse Ayats i altres membres de la "Comissió tècnica pel desdoblament de la línia R3 Osona-Ripollès" per compartir totes les iniciatives portades a terme pels diferents agents econòmics de la comarca en l'àmbit ferroviari.

Amorós es va comprometre a analitzar aquests estudis i iniciatives i incorporar la R3 al mapa de l'estudi com a línia Feeder. Segons el president de l'organització, **la línia Barcelona-Vic-Ripoll té possibilitats d'esdevenir una línia pel trànsit de mercaderies fins a Ripoll si s'aconsegueix la implicació empresarial necessària perquè existeixi un volum suficient i una demanda constant**. Per fer-ho, però, serà necessari canviar l'ample de les vies (a ample internacional, tenint en compte les connexions del territori amb Europa) i duplicar-les.