



La Cambra de Barcelona exigeix un compromís ferm per definir i executar el desdoblament de la línia R3 en tot el seu traçat fins a Vic en l'horitzó del Pla de Rodalies vigent

- Malgrat que aquest projecte ja es va començar a incloure en la planificació de l'Estat l'any 2000, sorprenentment les primeres obres no s'han adjudicat fins a aquest any.
- El Pla de Rodalies vigent no preveu l'execució del desdoblament al llarg de tot el traçat de la línia en l'horitzó 2030, quelcom indignant atès el retard que ha anat acumulant.
- Cal accelerar els estudis i projectes dels trams de desdoblament de l'R3 entre Montcada i Vic amb execució no prevista en els terminis de l'actual Pla de Rodalies.
- L'emergència climàtica fa indispensable comptar amb una xarxa ferroviària eficient a Catalunya, després d'anys de retards i incompliments en l'execució de projectes.

Barcelona, 7 d'abril de 2022.- La Cambra de Comerç de Barcelona exigeix un compromís de definició i execució del desdoblament de la línia R3 del ferrocarril en tot el seu traçat fins a Vic dins l'horitzó del Pla de Rodalies vigent, una mesura que està planificada des de fa 20 anys i molt reivindicada pel teixit econòmic, però que amb prou feines ha emprès el camí cap a la seva execució.

La xarxa de **Rodalies de Catalunya** representa una de les grans assignatures pendents de l'Estat en termes d'infraestructures, fruit d'anys de retards i abandonament persistents en l'execució dels projectes planificats. El nou **Pla de Rodalies 2020-2030**, però, suposa un canvi de tendència que ha donat pas a la licitació i adjudicació de projectes reclamats des de fa molts anys com **l'accés a la T1 de l'Aeroport** i la duplicació del **tram Parets del Vallès-La Garriga de la línia R3**.

Tot i això, els terminis de planificació considerats per algunes de les actuacions del Pla resulten incomprensibles a hores d'ara. El **desdoblament de l'R3 fins a Vic**, imprescindible per poder posar els serveis de passatgers a l'alçada que els correspon, a més d'oferir una certa perspectiva de desenvolupament al tràfic ferroviari de mercaderies al llarg d'aquest eix, n'és un exemple.

El desdoblament, sense data d'execució completa després de 20 anys

En primer lloc, cal recordar que el **Pla d'Infraestructures de Transport 2000-2007** ja incorporava **actuacions parcials de duplicació de l'R3 fins a Vic**, així com la instal·lació de travesses polivalentes per una futura conversió de la via a ample europeu (*Pla Global d'Actuacions a la línia Barcelona-Vic-Puigcerdà del Ministeri de Foment*). Posteriorment, el Pla de Rodalies 2008-2015 va incloure la duplicació de tota la línia fins a Vic, però **s'ha hagut d'esperar fins al mes de gener de 2022 per l'adjudicació del primer tram de desdoblament, entre Parets i La Garriga**.

Atès els anys de retard que acumula el projecte, que ja resulta insostenible, **és encara més indignant que al Pla de Rodalies actualment vigent no es prevegi l'execució del desdoblament al llarg de tot el traçat de la línia dins l'horitzó 2030**. A part del tram **Parets-La Garriga**, només un altre tram (**Centelles-Vic**) s'arribaria a executar dins d'aquest horitzó. Els altres trams no passaran,



com a molt, de la **fase d'estudis**. Cal recordar en aquest sentit que l'R3 és **l'única de la xarxa 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.

Davant d'aquesta situació, **la Cambra de Comerç de Barcelona exigeix accelerar els estudis i projectes dels trams de desdoblament de la línia de Vic amb execució no prevista cap al 2030 en el Pla de Rodalies vigent**, perquè la totalitat de la línia quedi desdoblada en el marc del Pla.

Taula 1. Estat del desdoblament R3 Montcada - Vic

Montcada-Parets	El Pla de Rodalies preveu l'avaluació i planificació dins l'horitzó 2030, però no l'execució.
Parets-La Garriga	Obres adjudicades el gener de 2022.
Duplicació tram soterrat Vic	En projecte, planificada execució dins l'horitzó 2025.
La Garriga-Centelles	No planificat dins l'horitzó 2030 del Pla de Rodalies.
Centelles-Vic	Planificada execució dins horitzó 2030. Estudi Informatiu adjudicat l'abril de 2022.

Més concretament, pel que fa als **trams Montcada Bifurcació-Parets i La Garriga-Centelles**, en el text del Pla de Rodalies vigent es fa referència a l'Estudi Informatiu de l'any 2014 (*Cercanías de Barcelona. Línea R3. Tramo Montcada-Vic. Duplicación de vía*) que finalment no va ser aprovat, i a la necessitat de fer alguns replantejaments de solucions.

En el cas concret del **tram Montcada Bifurcació-Parets**, es planteja fer l'anàlisi i l'avaluació de l'actuació i que es consideri la construcció d'una segona via paral·lela al llarg de 9 km de traçat. Segons es recull al mateix text del Pla, es descriu com **una obra "de gran complexitat tècnica a causa del seu pas per nuclis urbans consolidats"**.

Pel que fa al **tram La Garriga-Centelles**, no es recull revisió en el text del Pla de Rodalies vigent, ni tan sols quant a estudi d'avaluació/planificació. Es tracta d'un tram amb condicions de traçat molt específiques, amb l'existència de ponts i túnels no previstos per via doble, que requereix estudis aprofundits sobre, molt possiblement, el disseny d'un nou traçat.

Tot i tenint en compte les complexitats d'aquests dos trams, **és totalment incomprensible que després de vint anys de planificació per l'R3** el tram Montcada Bifurcació-Parets no consti més enllà que a escala d'estudis, i que els estudis per al tram La Garriga-Centelles no s'hagin inclòs dins dels terminis del Pla. **A hores d'ara, s'hauria d'estar parlant d'una programació d'adjudicacions d'obres per tots els trams de la línia fins a Vic, de forma consecutiva en el temps, dins l'horitzó de vigència del Pla de Rodalies vigent.**

El ferrocarril, un dels pilars de la descarbonització

La Cambra de Comerç de Barcelona ha reclamat repetidament al llarg dels anys el **compliment de la totalitat de les planificacions i inversions pressupostades a la xarxa ferroviària catalana**. Tanmateix, la tònica ha estat, molt en especial pel que fa a les Rodalies i el transport ferroviari de mercaderies, la de no culminar els procediments de tramitació i/o no procedir a executar els projectes, i anar traspasant els mateixos al llarg dels documents de planificació successius.



Cambra de Comerç
de Barcelona

notaPremsa

premsa.cambrabcn.org
premsa@cambrabcn.cat

Els retards acumulats fan que ara la implementació d'aquests projectes s'hagi de portar a terme de forma urgent. D'altra banda, actualment ens trobem en una **situació d'emergència climàtica** que fa imperatiu complir amb els **objectius de descarbonització europeus** en l'horitzó 2030-2050, incloent el desenvolupament d'un **nou model de transport, amb el ferrocarril com a base fonamental**.

El Pacte Verd Europeu de desembre del 2019 estableix la meta de neutralitat climàtica per a l'any 2050 i la reducció de les emissions en una quantia equivalent al 55% dels nivells de 1990 el 2030. Entre les actuacions que recull l'esmentat pacte hi ha **el foment del ferrocarril, la descarbonització dels vehicles de transport i la implantació de sistemes intel·ligents de transport**.

El ferrocarril és doncs **una clau de volta indispensable per transformar el nostre sistema de transport** de manera que podem donar resposta, d'una manera sostenible, a la demanda creixent de mobilitat de viatgers i mercaderies en el nostre territori. El compliment dels objectius europeus de descarbonització implicarà, per tant, **el traspàs decidit de viatgers i mercaderies cap al ferrocarril**.

En aquest sentit, els dèficits inversors en la infraestructura ferroviària i la justesa dels terminis marcats pels objectius de descarbonització europeus obliguen a les administracions, ara més que mai, a **fer una aposta ferma pel ferrocarril. Això vol dir definir i complir les planificacions dels projectes d'infraestructures ferroviàries amb la deguda ambició i compromís**.