

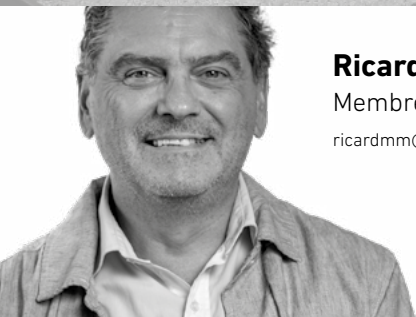
connexions



Estratègia ferroviària 2045

vista prèvia >

El futur de Catalunya passa pel tren. Però, per fer realitat un país en xarxa i que tingui el servei ferroviari al centre, cal que, això s'insereixi dins un projecte global de país. La inversió necessària per posar al dia i dimensionar la xarxa és de 45.000 milions d'euros. Una xifra altíssima que contrasta amb la poca inversió espanyola duta a terme les dues últimes dècades, la qual fluctua entre el 13 % i el 33 %. El compromís d'execució, la planificació i una inversió a 20 anys vista demanen que el tren es tingui en compte com un programa de país.



Ricard Martínez

Membre del grup d'infraestructures de la sectorial de Política Territorial d'Esquerra Republicana

ricardmm@gmail.com

Aquest article no és fruit de la crisi ferroviària del gener i febrer del 2026. La crisi de RENFE que pateix el país és profunda, mantinguda en el temps i continuada. No és una anècdota d'un accident, és una realitat sostinguda.

Arran de l'accident de Gelida el gener del 2026, ADIF va detectar primerament 29 punts crítics en set línies de Rodalies que requerien reparacions urgents.¹ Després, la xifra es va elevar a un centenar i,² finalment, la gestora de la infraestructura ha confirmat que eren uns 600 punts que afecten trinxeres, talussos, túnels, ponts, plataforma, via i altres estructures.³ Aquests punts ja existien abans de l'accident, i el fet que no es detectessin fins ara evidencia una manca alarmant de monitorització de la xarxa o, el que seria pitjor, que es tenia coneixement de la situació i no s'havia corregit.

Certament, aquesta darrera crisi ha estat la més greu des de l'esfon-

drament de l'estació de Bellvitge per les obres de l'alta velocitat el 2007. Ambdues són el resultat d'una política premeditada dels diversos governs de l'Estat espanyol. Parlem de premeditació perquè no som davant d'un fenomen conjuntural o fruit del canvi climàtic, com algunes veus interessades volen fer creure; som davant d'una desinversió sistemàtica i d'incompliment dels plans d'inversió previstos durant diverses legislatures. Hi ha qui afirma que «*el país no ha sabut anticipar els efectes del creixement demogràfic, la saturació de l'espai urbanitzable, les noves necessitats logístiques i els reptes climàtics*».⁴ Tanmateix, la qüestió no ha estat la manca de planificació, sinó la negativa sistemàtica dels ministeris espanyols a implementar els plans territorials i d'infraestructures a Catalunya, prioritzant la inversió a Madrid i apostant per l'alta velocitat com a única inversió, i encara amb mancances.

De planificació se n'ha fet molta: plans estratègics, directors, d'infraestructures... Des del 1999 acumulem projectes redactats per

la Generalitat, l'Àrea Metropolitana i l'Estat, però l'execució ha estat mínima. Les actuacions realitzades s'han concentrat majoritàriament en l'àmbit metropolità, amb inversions a les xarxes de FGC, TRAM i Metro.

Punt d'inflexió?

Sembla que aquesta crisi ha provocat un punt d'inflexió que podria forçar més inversió en manteniment i en el Pla de Rodalies, i potser un canvi de metodologia i de governança. De moment, aquest 2026 s'ha activat un pla de xoc en seguretat; una mesura benvinguda, tot i recordar que aquest va ser un tema tabú per a la part ministerial en les negociacions pel traspàs de Rodalies del 2024.

Sigui com sigui, no ens podem acomodar en la situació prèvia a Gelida. No és normal que el 90 % dels trens arribin tard, ni l'opacitat informativa, ni les constants incidències tècniques. La ciutadania de Catalunya no pot seguir perdent hores de treball i de conciliació per un sistema públic ineficient.⁵ El problema no és només

1 TV3, «Els trenta punts crítics que s'han detectat a la xarxa de Rodalies on s'actuarà d'urgència».

2 APD, «91 punts crítics a Rodalies i només 20 reparats».

3 EL MÓN, «ADIF detecta més de 600 punts crítics a la xarxa de Rodalies».

4 GÓMEZ, «El sistema ferroviari català».

5 3CAT, «471.343 hores de feina perdudes per l'ava-

Som davant d'una desinversió sistemàtica i d'incompliments dels plans d'inversió previstos durant legislatures

de manca d'infraestructura, sinó d'una mancança sistemàtica d'inversió, de manteniment i de modernització del servei.

Tenim un dèficit d'infraestructura

Catalunya presenta una de les quotes més altes de la mitjana europea en vies d'alta capacitat —autopistes i autovies—, però se situa a poc més de la meitat en ferrocarril.⁶ Dispossem només de quatre estacions urbanes d'alta velocitat, cap de les quals està connectada amb els aeroports. El 55 % de la xarxa és de via única, amb línies d'alta complexitat com la del Maresme, Barcelona-Vic-Puigcerdà o Reus-Móra, i encara no existeix una línia segregada per al transport de mercaderies.

Pel que fa a l'àmbit no metropolità, la xarxa connecta la majoria de ciutats de més de 20.000 habitants, amb l'excepció de Banyoles i Olot a l'interior, i Roses, Palafrugell, Sant Feliu de Guíxols i Lloret a la costa.

ria de l'R2 Sud, calcula la Cambra de Comerç».

6 VIA EMPRESA, «Índex de dotació d'autopistes i ferrocarrils a la UE».

En poblacions de més de 10.000 habitants, la manca de cobertura és greu a la Seu d'Urgell i Berga, i especialment a l'Alt i Baix Empordà —l'Escala, Torroella de Montgrí, la Bisbal o Palamós—, zones que aglutinen un volum de població molt significatiu.

Malgrat aquesta presència territorial teòrica, la xarxa pateix mancances estructurals que la fan ineficient per al transport massiu. Sense un ferrocarril eficaç, es fa gairebé impossible desplegar polítiques d'habitatge, crear noves centralitats econòmiques, reduir emissions de CO₂ o assolir l'equilibri territorial.

L'afirmació és rotunda: Catalunya té un dèficit d'infraestructura ferroviària que llastra les polítiques de benestar i la qualitat de vida. Aquest dèficit no es limita a l'estat de la xarxa actual; calen centenars de quilòmetres de línies noves. En aquest punt, no hem de caure en el parany de defensar que només cal «mantenir més i construir menys». Si bé no cal més inversió en alta velocitat, sí que calen molts quilòmetres de via nova per a la xarxa convencional i de mercaderies.

Un històric de desinversions (1992-2025)

Entre els anys 1992 i 2005, el volum d'usuaris de Rodalies de Barcelona va créixer de 73 a 121 milions.⁷ Aquest increment va ser possible gràcies a les inversions liderades per Mercè Sala al capdavant de RENFE: 120 M€ a la xarxa i 265 M€ en material mòbil a finals de la dècada de 1980. Cal subratllar, però, que aquesta aposta es va fer a remolc del *Plan Felipe* —González— per a les Rodalies de Madrid.

Aquí, però, s'acaba la història. La inversió mitjana entre 1990 i 2004 va ser de tot just catorze milions d'euros anuals, amb una injecció lleugerament superior —82 M€— en el tram final del període 2000-2004. Amb aquest ritme inversor, la xarxa va créixer un escàs 2 % mentre la demanda es disparava un 82 %, un desequilibri que, segons l'informe de 2004 del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, va provocar un deteriorament sostingut del servei.

7 DPTOP, «Anuari 2005. Transport per ferrocarril».

Amb l'etapa Zapatero al govern espanyol (2004-2011) es degradava el sistema i les incidències augmentaven exponencialment; tot i això es va mantenir la tendència: entre 2004 i 2005 només es van invertir 25 M€ a Catalunya, en contrast amb els 64 M€ destinats a Madrid. El 2006, en plena crisi del sistema ferroviari català, el ministeri, a través de RENFE Operadora, va invertir la xifra irrisòria de 8 M€ a Catalunya davant dels 56 M€ a Madrid.⁸

Aquesta baixa inversió va coincidir el 2005 amb la segregació de la gestió de la infraestructura de RENFE amb la creació d'ADIF. Això va comportar una rebaixa dràstica del personal de manteniment d'ADIF i una privatització de les tasques tècniques que va resultar en un servei d'escassa eficiència. Davant l'allau de denúncies, el 2006 el Síndic de Greuges va emetre un informe reclamant millores urgents en tots els fronts.

El febrer del 2007, el president Montilla va exigir la inversió immediata dels 1.800 M€ acordats per a la

xarxa i Dels 260 M€ del pla de xoc pactat entre governs per facilitar el traspàs del servei. Tanmateix, l'octubre d'aquell any es va produir l'esfondrament de l'estació de Bellvitge per les obres de l'AVE, i es va generar el caos total. Ja aleshores, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques Joaquim Nadal denunciava que la majoria d'avaries no eren culpa de les obres de l'alta velocitat, sinó de la «insuficiència d'inversió i manteniment». De fet, només el 13,5 % de les incidències eren imputables a l'AVE. Aquell mateix any, el sobiranisme va organitzar una multitudinària manifestació per reclamar la sobirania sobre les infraestructures del país.

Plans incomplets i promeses buides

El febrer de 2009 es va aprovar el Pla Rodalies 2008-2015⁹ amb una dotació de 4.000 M€. El resultat va ser decebedor: només se n'executà entre el 10 % i el 13 %, i es van deixar en l'aire operacions estra-

tègiques. Entremig, el 2010, es va fer l'acord del traspàs del servei de Rodalies a la Generalitat.¹⁰

El 2013, el conseller Santi Vila i la ministra Ana Pastor van pactar un pla d'urgència de 306 M€; se'n va executar un ridícul 4,2 %. El llavors president d'ADIF va arribar a afirmar que els acords no el vinculaven jurídicament per al seu compliment.

El 2017, Mariano Rajoy va prometre una «pluja de milions» —2.000 M€— i s'hi va comprometre personalment, una promesa que també va quedar en paper mullat. Arribats al 2020, cap dels objectius del pla del 2004 s'havia assolit.

Entre el 2015 i el 2024, ADIF només ha executat el 37 % del pressupost destinat a Catalunya —2.852 M€ dels 7.593 M€ previstos. Cal alertar, a més, que aquestes inversions s'han concentrat gairebé exclusivament en l'alta velocitat i el Corredor Mediterrani a Tarragona, deixant la xarxa convencional de Rodalies en l'oblit.

8 IGAE, «Intervención General de la Administración del Estado».

9 PTP, «Plan de infraestructuras ferroviarias de Cercanías de Barcelona».

10 GENERALITAT DE CATALUNYA, «El Govern aprova el traspàs de la gestió de Rodalia».

El febrer de 2009 es va aprovar el Pla Rodalies 2008-2015 amb una dotació de 4.000 M€. El resultat va ser decebedor: només se n'executà entre el 10 % i el 13 %

Finalment, el Pla de Rodalies 2020-2030 preveu 6.400 M€, dels quals s'han executat 2.600 M€ fins al gener de 2026. Tot i que planteja actuacions estructurants, cal recordar un detall no menor: no preveu ni un sol quilòmetre més de nova línia ferroviària.

Què se n'ha fet de les planificacions?

Com dèiem a la introducció, de planificació se n'ha fet molta. Per fer-nos-en una idea, enumerem només algunes de les propostes posteriors al 2000.

- Pla director d'infraestructures 2001-2010 (PDI).¹¹
- Pla director d'infraestructures 2011-2020 (PDI).¹²
- Pla de transport de viatgers 2002-2005 (PTV).¹³
- Pla director d'infraestructures ferroviàries 2003-2025 (PDIF).¹⁴

11 ATM, «Pla director d'infraestructures 2001-2010 (PDI)».

12 ATM, «Pla director d'infraestructures 2011-2020 (PDI)».

13 ATM, «Pla de transport de viatgers 2008-2012 (PTV)».

14 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Pla director

- Pla territorial general de Catalunya 2010.¹⁵
- Pla d'infraestructures del transport a Catalunya 2006-2026 (PITC).¹⁶
- Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI).¹⁷
- Pla director d'infraestructures 2021-2030 (PDI).¹⁸
- Pla estratègic metropolità de Barcelona (PEMB).¹⁹

Nou plans d'infraestructures en 25 anys ja ens donen la idea que les planificacions no han servit per a millorar la xarxa ferroviària. Plans que se solapen entre ells i que bàsicament repeteixen els projectes previstos al PDI del 2001 i al PDIF del 2003. Ambdós PDI aglutinen la

d'infraestructures Ferroviàries 2003-2025 (PDIF)».

15 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Pla territorial general de Catalunya 2010».

16 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Pla d'infraestructures del transport a Catalunya 2006-2026 (PITC)».

17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, «Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024» (PITVI).

18 ATM, «Pla director d'infraestructures (PDI) 2021-2030».

19 AJUNTAMENT DE BARCELONA, «Pla estratègic metropolità de Barcelona (PEMB)».

major part de projectes ferroviaris pendents, inclosos projectes de gran envergadura com la Línia Orbital, l'Eix Transversal, el trasllat de la línia del Maresme o el desdoblament de les línies Barcelona-Vic i Arenys-Maçanet.

Anem a l'estat d'execució real de tots aquests plans. Des del 2003, la xarxa ferroviària catalana només ha crescut en quatre fronts:

- Alta velocitat: línies Lleida-Barcelona (2008) i Barcelona-El Pertús (2013).
- Canvis de traçat: línia Camp de Tarragona-L'Hospitalet de l'Infant.
- Metro, FGC i tramvia: estrena del Trambaix i Trambesòs (2004), L9 Nord (2009), L9 Sud (2016) i L10 Sud (2020), i perllongacions de FGC a Terrassa (2015) i Sabadell (2017).
- Mercaderies: millores en l'accés al Port de Barcelona i al túnel de Castellbisbal.

Aquí caldria sumar-hi les obres que s'estan executant a Barcelona: el tram central de la L9/L10 i la connexió de FGC (L8) entre Plaça Espanya i Gràcia.

Nou plans d'infraestructures en 25 anys ja ens donen la idea que les planificacions no han servit per a millorar la xarxa ferroviària

Centrem-nos en el PDI, que podríem dir que és l'eina de planificació d'infraestructures de més rang. El PDI s'aprova a l'ATM amb la participació de totes les institucions, tant catalanes com estatals. Tanmateix, tot i emmarcar-se en la Llei de la mobilitat, no té prou rang per ser d'obligat compliment. El que hauria de ser un document executiu, amb pressupost i calendari, acaba sent un mer recull d'intencions estratègiques sense partides assignades.

Al PDI actual 2021-2030, el pressupost previst entre la xarxa estatal i la catalana és de 9.000 M€, dels quals difícilment s'executarà el 50 %. En el cas del metro, dels 3.474 M€ previstos, només se n'han compromès 1.309 M€ —988 M€ dels quals per a la L9/L10. Aquesta xifra és símptoma d'una planificació feble, incapaç de garantir un finançament *ad hoc*.

És urgent una —única— planificació ferroviària pactada, i fer-ho el 2026

El futur del sistema ha de tenir un pla d'inversions ambiciós i projectat en només dues dècades. En aquest escenari, parlem d'una xarxa molt

més extensa que l'actual. No es tracta de veure fins on arriba el Pla de Rodalies vigent, sinó de dissenyar una infraestructura *ad hoc* per al país, la seva gent i el seu territori. El repte principal no serà consensuar quina xarxa volem —la majoria de projectes ja consten en planificacions prèvies—, sinó garantir un finançament sostingut de l'Estat durant 20 anys. Això implicarà redimensionar l'administració, probablement mitjançant un consorci que lideri els projectes i en canalitzi les inversions.

Com concretem l'estratègia 2045, doncs? Cal combinar una visió estratègica clara amb la revisió i actualització de projectes ja estudiats. Els objectius han de ser:

- Reforçar el transport públic en poblacions de més de 10.000 habitants i en territoris amb alta concentració de nuclis de població importants.
- Garantir el dret a la mobilitat i la connexió de la xarxa de ciutats de més de 20.000 habitants.
- Fomentar l'equilibri territorial, la redistribució de la població i la creació de nous pols econòmics.

- Potenciar el transport de mercaderies.
- Reduir emissions i mitigar les conseqüències del canvi climàtic —sense confondre'l amb adversitats meteorològiques puntuals.
- Racionalitzar l'estructura de la mobilitat sota criteris de sostenibilitat econòmica i social.

L'equilibri territorial també és la sostenibilitat del sistema: no serveix de res plantejar plans de trens on no hi viu ningú. Ni «cartes als reis». Cal triar la xarxa més convenient i la titularitat més lògica evitant biaixos ideològics, partidismes, pressions de *lobbies* o interessos locals. Finalment, cal establir un calendari de prioritats rigorós basat en la demanda, l'oportunitat, la complexitat i el pressupost.

Enllestir els projectes en construcció

És obvi que els projectes que estan en construcció s'han d'enllestir, reduint terminis, si es possible, assegurant el finançament i garantint-ne l'execució. Els principals projectes en marxa són el tram central de la L9, la connexió Plaça Espanya-Plaça Gal·la

No es tracta de veure fins on arriba el Pla de Rodalies vigent, sinó de dissenyar una infraestructura *ad hoc* per al país, la seva gent i el seu territori

Placídia de FGC, el Pla de Rodalies vigent i l'estació de la Sagrera. La llista de projectes de l'estratègia ferroviària el concretem en set grans àmbits:

1. El debat sobre l'alta velocitat.
2. El gran dilema de l'ample de via.
3. El transport de mercaderies.
4. Els grans projectes que cal afrontar: línia del Maresme, Eix transversal i línia orbital.
5. Els projectes ferroviaris territorials: sis projectes i un descart.
6. El sistema ferroviari en l'àmbit metropolità de Barcelona.
7. Duplicacions de via.

L'alta velocitat

Ras i curt: l'alta velocitat en distàncies menors a 200 km no té cap sentit. Els trens no tenen temps per assolir i mantenir la seva velocitat màxima —300 km/h o més— de manera eficient. De fet, la distància mitjana òptima per l'alta velocitat és de 400 km.

Així que el debat sobre l'alta velocitat a Catalunya hauria de quedar superat, per tal de centrar-nos en les línies convencionals amb capacitat de superar els 200 km/h.

El gran dilema de l'ample de via

Un dels objectius de la UE és que les xarxes i subxarxes ferroviàries siguin interoperables, cosa que requereix adoptar l'amplada internacional UIC —1.435 mm— i unificar els estàndards tècnics.

Aquesta qüestió no és menor en termes de programació de nova infraestructura ferroviària. De fet, la diferència d'amplada de vies, siguin de model espanyol o europeu, condiciona enllaços a nusos ferroviaris entre diferents xarxes. Com a exemple: la nova línia soterrada al Maresme entre Barcelona i Mataró amb quin ample s'ha de fer? Els nous projectes ferroviaris arreu del país els fem en ample ibèric o en UIC, i quedem aïllats?

El tercer fil, l'aposta que s'està duent a terme, és costós: el tram d'onze quilòmetres de Castellbisbal a Martorell té un pressupost de 64 M€, 5,8 M€ per quilòmetre. També és tècnicament discutit, sobretot perquè combina trens convencionals amb mercaderies. És una solució que s'ha de preveure només de manera provisional i en trams curts —al contrari del que s'està fent al Corredor Mediterrani.²⁰

20 LARROSA; SISÓ; LUDEVIT, «Conferència Bases

Mercaderies

Com hem pogut constatar amb la crisi ferroviària del gener del 2026, fer passar per la mateixa via de trens de mercaderies i trens convencionals de passatgers provoca inconvenients importants. Si cau un tram, cau tot el sistema. Això tot i tenir en compte que l'assignació dels *slots* —pas de trens per punt i horari— queda reduïda i impedeix cobrir la demanda.

La qüestió és més complexa, ja que el pas de mercaderies per les vies convencionals es fa amb el tercer fil —carril— que, com ja hem dit abans, genera dubtes tècnics i estressa la infraestructura; el sistema requereix canviar els aparells de via —agulles— existents per uns de nous aptes per a la geometria de tres rails.

Pel que fa al pas per les vies d'alta velocitat, com és el cas entre Mollet i Girona, cal una major dedicació a la monitorització diària de la xarxa. Amb les darreres incidències a l'alta velocitat que han obligat a reduir la velocitat per trams, aquest tema pren més rellevància.

per a un pla ferroviari a Catalunya»; JULIÀ, «Present i futur del sistema ferroviari català».

Cal segregar la xarxa ferroviària de mercaderies per evitar el col·lapse de les vies convencionals i poder dimensionar els serveis ferroviaris en funció de la demanda

Conclusió: cal segregar la xarxa ferroviària de mercaderies, en primer lloc per evitar el col·lapse de les vies convencionals, especialment davant l'augment de trànsit previst en el Corredor Mediterrani i, en segon lloc, per poder dimensionar els serveis ferroviaris en funció de la demanda.²¹

Un cop d'ull als grans projectes

a. Línia del Maresme

La necessitat de plantejar un recorregut alternatiu a la línia del Maresme, que actualment passa per davant de la costa, és més que evident. De fet, el projecte d'un recorregut alternatiu per a la línia entre Barcelona i Mataró ja estava previst al PDI 2001-2010, al PDIF 2003-2025 i al Pla general territorial al del 2010.²²

El projecte d'una nova línia per l'interior no pot estar condicionat al debat sobre la protecció del litoral. L'impacte del litoral a la línia ferroviària és cada vegada més recurrent, l'Observatori del GeoRisc del

Col·legi de Geòlegs de Catalunya va emetre un informe el 2023 en què s'alertava de la necessitat d'un traçat alternatiu.²³

De les dues propostes de trasllat de la línia a l'interior, la proposta de fer un túnel seria la més viable per al conjunt del projecte. Una línia soterrada entre Barcelona i Mataró significa 23 km de túnel, la meitat de la L9 de metro, que té 47 km.

b. Eix Transversal Ferroviari²⁴

És un projecte plantejat al PDI 2003-2025 i aprovat pel Pla director el 2010. El recorregut projectat enllaça, en diferents fases, Lleida, Igualada, Manresa, Vic i Girona i preveu una variant Igualada–Martorell. Preveu que sigui una línia d'alta velocitat, que permeti el pas de trens de mercaderies i que sigui de doble via.

És un projecte amb interrogants que caldrà difuminar amb la concreció

dels estudis i acords entre administracions, com per exemple sobre qui l'ha de construir i qui n'ha de ser el titular, la concepció d'alta velocitat, els càlculs econòmics de la construcció, la manca de criteris sobre l'operativa de les mercaderies, la important proporció de túnel i viaducte i la relativa reducció de distància entre Lleida i Girona, amb només 13 km de diferència entre les possibles opcions. Cal, doncs, revisar el projecte preveient l'enllaç entre Cervera, Igualada i Martorell. El març del 2026 el Govern de la Generalitat ha encarregat l'estudi d'actualització de tots els estudis a l'fercat, que ha donat un impuls important al projecte.²⁵

c. La línia orbital²⁶

El quart cinturó ferroviari, que connectaria Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca i Vilanova, és l'obra estratègica més important que es pugui programar a la regió metropolitana, amb 46 km de túnels i 68 km de nova via per a un recorregut de 119 km.

21 DIARI DE CATALUNYA, «El sector logístic exigeix duplicar les vies per separar mercaderies de Rodalies».

22 NUBIOLA, «Projectes de trasllat terra endins del tren del litoral. Propostes raonables o fantasioses?».

23 GEORISC, «Per un front marítim segur, obert, natural i sostenible: el trasllat de la R1 a l'interior del Maresme».

24 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Eix Transversal».

25 SURROCA; URGELL, «El Govern ressuscita l'Eix Transversal Ferroviari en plena crisi de Rodalies».

26 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Línia Orbital».

La línia orbital és l'obra estratègica més important que es pugui programar a la regió metropolitana

La part més complexa del projecte són els túnels de Vilanova-Vilafranca, Mataró-Granollers i Martorell-Terrassa.

Aquest projecte ha estat clau per a l'acord de pressupostos de la Generalitat del 2026, que ha permès desbloquejar aquesta infraestructura essencial per a l'àrea metropolitana i la seva corona afegint-hi el Penedès, i li ha donat un impuls com mai abans havia tingut.

Aquest projecte, com l'eix transversal, té els seus detractors, com ara Enric Llarch.²⁷

Projectes ferroviaris territorials

El Departament de Territori ha elaborat diversos estudis per a la implantació de noves infraestructures ferroviàries a Catalunya:

1. TramCamp: és l'únic projecte territorial actualment en marxa. Preveu 46 quilòmetres de xarxa per connectar Tarragona, Reus, Vila-seca, la Canonja i l'aeroport de Reus, amb un total de 47 estacions i 10 intercanviadors.²⁸

27 LLARCH, «El ferrocarril català del 2050».

28 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Tramvia Camp

2. Tren-tramvia de la Costa Brava i Olot-Girona: amb un traçat d'uns 144 quilòmetres, els eixos principals connectaran l'aeroport Girona-Costa Brava, Banyoles i Olot. L'actuació al nord preveu extensions cap a l'Alt Empordà —Figueres, Roses, l'Escala i Palafrugell—, aprofitant una orografia favorable en una zona de notable creixement demogràfic.²⁹

3. Tren-tramvia Bages-Berguedà: projecte de 38 quilòmetres que planteja utilitzar les actuals línies de mercaderies cap a Súria i Sallent per al transport de passatgers. Se'n preveuen tres trams: el sistema urbà Manresa-Sant Joan de Vilatorrada, el ramal a Súria i la continuïtat des de Sallent fins a Berga en una segona fase.³⁰

4. Tren-tramvia de l'Ebre: proposta de 41 quilòmetres per connectar Roquetes, Tortosa, l'Aldea, Amposta, la Ràpita i Alcanar. L'estratègia passa pel traspàs a la Generalitat de la línia l'Aldea-Tortosa per integrar-la

de Tarragona».

29 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Tren-tramvia Gironès-Costa Brava».

30 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Tren-tramvia del Bages».

en una xarxa reformulada i estesa.³¹

5. Tramvia Lloret-Blanes: projecte d'onze quilòmetres no inclòs inicialment per la Generalitat, però plantejat per la rellevància demogràfica dels dos nuclis, amb més de 100.000 habitants. Uniria ambdues poblacions amb l'estació de Rodalies de Blanes.³²
6. Tram Vallès —Ripollet-Cerdanyola-UAB—: inclòs en els PDI 2001-2010 i 2021-2030, preveu un tram de deu quilòmetres que va sortir a licitació el 2010. La seva construcció podria aprovar-se el 2029.³³

Actuacions en l'àmbit metropolità

La capacitat dels túnels de Barcelona millorarà mitjançant el Pla de Rodalies i l'entrada en servei de l'estació de la Sagrera, fet que permetrà equilibrar el trànsit i eliminar colls d'ampolla a les línies convencionals. Tot i això, està latent un debat sobre la conveniència o no de programar un nou túnel a curt termini.³⁴

31 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Tren-tramvia de l'Ebre».

32 TREN-TRAMVIA BLANES LLORET, «Tren-tramvia Blanes-Lloret».

33 AMB, «Tram Vallès».

34 NOY, «Full de Ruta del Desenvolupament del Ferrocarril a Catalunya 2025-2050».

La capacitat dels túnels de Barcelona millorarà mitjançant el Pla de Rodalies i l'entrada en servei de l'estació de la Sagrera

El PDI preveu quatre actuacions clau que involucren ADIF, Metro i FGC en la millora de la xarxa al sud de Barcelona:

- FGC: Perllongament de la L12—Reina Elisenda-Finestrelles.
- Metro: L1—Hospital de Bellvitge—El Prat i L3—Zona Universitària—Sant Feliu.
- ADIF: Nova línia Castelldefels—Cornellà—Zona Universitària.

L'anàlisi tècnica suggereix que la nova línia de Castelldefels s'hauria de plantejar com un perllongament de la L5 de metro o de FGC des de Reina Elisenda. Actualment, zones com Sant Just, Esplugues i sectors compartits de Sant Joan Despí i Cornellà presenten mancances de servei ferroviari de gran capacitat.

Connexions entre el Vallès i Barcelona

L'actual línia de FGC Vallès es troba al límit de la seva capacitat. Per resoldre-ho, es planteja un nou túnel ferroviari entre Sant Cugat i Barcelona pel corredor de Vallvidrera. Paral·lelament, al corredor de Montcada s'executa un nou túnel de

Rodalies per millorar freqüències i es manté en estudi la reserva per a un possible túnel a l'alçada d'Horta per reforçar la connectivitat amb el nord.

I tot això, què costa?

Per calcular un cost aproximat de tots els projectes ferroviaris per al 2045, hem tingut en compte els costos previstos a la planificació de cada projecte. Per als que no figuren en les planificacions hem seguit el criteri aplicat, ponderant-los segons la tipologia de la infraestructura.

No pretenem, ni de llarg, fer una proposta acurada dels possibles costos, però sí esmentar una xifra que ens permeti veure'n la dimensió pressupostària, de la qual s'ha de desprendre l'esforç pressupostari plurianual que hagin de fer les institucions, tant la nacional com l'espanyola.

No entrem, però, en el finançament, això donaria per fer un article més extens des de l'àmbit de l'economia.

Així doncs, els projectes esmentats tindrien un cost global d'aproximada-

ment 45.000 M€, o, el que és el mateix, una mitjana de 2.250 M€ anuals durant vint anys —entenent que hi ha períodes de més i de menys despesa. En aquest càlcul no s'inclou el projecte de segregació de la xarxa de mercaderies.

Conclusions

Arribats aquí, tenim dues opcions: La primera opció seria fer un nou pla que, perquè no semblés el de sempre, li posaríem un nom innovador amb més ganxo... El pla hauria de contenir els projectes de sempre, els ja sabuts, i incorporar termes i paraules més contemporanis i de moda: a la ja coneguda resiliència i al canvi climàtic li afegirem la intel·ligència artificial. Amb tot això generarem un bon titular, farem unes quantes trobades tècniques i debats, i llestos.

Fet i no fet, això mateix és l'Estratègia ferroviària de Catalunya 2025,³⁵ presentada pel Govern de la Generalitat el novembre del 2025. Estratègia

35 GENERALITAT DE CATALUNYA, «Estratègia Ferroviària de Catalunya 2025-2050».

Tots els projectes que hi ha sobre la taula tindrien un cost global d'aproximadament 45.000 M€ o, el que és el mateix, una mitjana de 2.250 M€ anuals durant 20 anys

que no concreta la infraestructura ferroviària que es vol tenir en l'horitzó temporal definit. Tampoc defineix el model de governança ni el de finançament i no fa una planificació temporal dels objectius, i hi estableix terminis crítics.

La segona opció seria la d'aprofitar la conjuntura política actual, la crisi ferroviària recent i el procés de traspass de Rodalies, i obligar totes les parts a abordar, finalment, el debat sobre el futur del sistema.

Per al futur del país, que passa pel tren, és evident que la segona opció és la que millor podria donar resposta a les necessitats de Catalunya. ■

■ Bibliografia

3CAT. «471.343 hores de feina perdudes per l'avaria de l'R2 Sud, calcula la Cambra de Comerç» [en línia]. 20 de maig del 2023. Disponible a: <www.3cat.cat>.

3CAT. «Els trenta punts crítics que s'han detectat a la xarxa de Rodalies on s'actuarà d'urgència» [en línia]. Febrer 2026. Disponible a: <www.3cat.cat>.

AJUNTAMENT DE BARCELONA. «Pla estratègic metropolità de Barcelona (PEMB)» [en línia]. 2005 Disponible a: <www.pemb.cat>.

AMB. «Tram Vallès» [en línia]. 2020. Disponible a: <www.amb.cat>.

APD. «91 punts crítics a Rodalies i només 20 reparats» [en línia]. Febrer 2026. Disponible a: <www.apd.cat>.

ATM. «Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2001-2010» [en línia]. Disponible a: <www.atm.cat>.

ATM. «Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2011-2020» [en línia]. Disponible a: <www.atm.cat>.

ATM. «Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2021-2030» [en línia]. Disponible a: <www.atm.cat>.

ATM. «Pla de transport de viatgers 2008-2012 (PTV)» [en línia]. Disponible a: <www.atmleida.cat>.

DIARI DE CATALUNYA. «El sector logístic exigeix duplicar les vies per separar mercaderies de Rodalies» [en línia]. Febrer

2026. Disponible a: <www.diaricatalunya.cat>.

DPTOP. «Anuari 2005. Transport per ferrocarril» [en línia]. Febrer 2006. Disponible a: <www.idescat.cat>.

EL MÓN. «ADIF detecta més de 600 punts crítics a la xarxa de Rodalies» [en línia]. Febrer 2006. Disponible a: <www.elmon.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Pla territorial general de Catalunya 2010» [en línia]. Disponible a: <www.territori.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA (PTOP). «Pla director d'infraestructures Ferroviàries 2003-2025 (PDIF)» [en línia]. Novembre 2025. Disponible a: <www.transport.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Eix Transversal» [en línia]. Disponible a: <www.territori.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «El Govern aprova el traspàs de la gestió de Rodalia» [en línia]. Disponible a: <www.govern.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Estratègia Ferroviària de Catalunya 2025-2050» [en línia]. Novembre 2025. Disponible a: <www.govern.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Línia Orbital» [en línia]. Disponible a: <www.territori.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Pla d'infraestructures del transport a Catalunya 2006-2026 (PITC)» [en línia]. Disponible a: <www.territori.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Tramvia Camp de Tarragona» [en línia]. Disponible a: <www.territori.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Tren Tram Gironès-Costa Brava» [en línia]. Disponible a: <www.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Tren-tramvia de l'Ebre» [en línia]. Disponible a: <www.gencat.cat>.

GENERALITAT DE CATALUNYA. «Tren-tramvia del Bages» [en línia]. Disponible a: <www.gencat.cat>.

GEORISC. «Per un front marítim segur, obert, natural i sostenible: el trasllat de la R1 a l'interior del Maresme» [en línia]. Març 2022. Disponible a: <www.georisc.cat>.

GÓMEZ ACOSTA, Manuel. «El sistema ferroviari Català» [en línia]. A *Crònica Global*, 24 de novembre del 2025. Disponible a: <www.cronicaglobal.cat>.

IGAE. «Intervención General de la Administración del Estado» [en línia]. Disponible a: <www.igae.pap.hacienda.gob.es>.

JULIÀ, Jordi. «Present i futur del sistema ferroviari català». A *Revista Política & Prosa*, núm. 72, 2024.

LARROSA, Manuel; SISÓ, Josep Maria; LUDEVIT, Xavier. «Conferència Bases per a un pla ferroviari a Catalunya» [en línia]. A *COAC Arquitectos Youtube*, de 16 de desembre del 2025. Disponible a: <www.youtube.com>.

LLARCH, Enric. «El ferrocarril català del 2050» [en línia]. A *VIA Empresa*, de 16 de desembre del 2025. Disponible a: <www.viaempresa.cat>.

MINISTERIO DE TRANSPORTES. «Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012 – 2024» (PITVI) [en línia]. Disponible a: <www.transportes.gob.es>.

NOY, Pau. «Full de Ruta del Desenvolupament del Ferrocarril a Catalunya 2025-2050» [en línia]. A *Fundació Mobilitat Sostenible i Segura*, febrer 2025. Disponible a: <www.fundaciomobilitatsostenible.org>.

NUBIOLA, Xavier. «Projectes de trasllat terra endins del tren del litoral. Propostes raonables o fantasioses?» [en línia]. A *Racó.cat*, març 2024. Disponible a: <www.raco.cat>.

MINISTERIO DE FOMENTO. «Plan de infraestructuras ferroviarias de Cercanías de Barcelona» [en línia]. 2009. Disponible a: <www.transportpublic.org>.

SURROCA, Bernat; URGELL, Arnau. «El Govern ressuscita l'Eix Transversal Ferroviari en plena crisi de Rodalies» [en línia]. A *Nació*, de 10 de març del 2026. Disponible a: <www.naciodigital.cat>.

TRENTAM BLANES LLORET. «TrenTram Blanes-Lloret» [en línia]. Març 2024. Disponible a: <www.tramviablaneslloret.wordpress.com>.

VIA EMPRESA. «Índex de dotació d'autopistes i ferrocarrils a la UE» [en línia]. Gener 2024. Disponible a: <www.public.flourish.studio>.