

# Full de Ruta del Desenvolupament del Ferrocarril a Catalunya

*Febrer 2025*

**Enginyers**  
Industrials de Catalunya

FUNDACIÓ  
**MOBILITAT**  
*Sostenible i segura*

Han participat en la redacció del document, entre d'altres

1. Enric Cañas Alonso
2. Manel Ferri Tomàs
3. Albert Obiols Juan
4. Josep Maria Olivé Garcia
5. Ricard Riol Jurado
6. Joan Carles Salmeron
7. Llorenç Serrano Giménez
8. Martí Soriano López
9. Lluís Torrens Mèlich

Sota la coordinació de Pau Noy Serrano

# Els avantatges del ferrocarril

Redueix a zero les emissions climàtiques quan està electrificat (el 90% a CAT)



## Els avantatges del ferrocarril

Redueix a la **meitat el cost** de transportar un viatger respecte de la carretera



# Els avantatges del ferrocarril

Redueix un **90%** el consum energètic respecte de la carretera

**Independent del petroli**



# Els avantatges del ferrocarril

Redueix a pràcticament zero l'**accidentalitat**



# Els avantatges del ferrocarril

Garanteix un **accés universal**. Al cotxe només el 50% població hi té accés autònomament



# Els avantatges del ferrocarril

Redueix la **congestió**. Assegura accés al centre a centre **sense embussos**





# Els avantatges del ferrocarril

Proporciona un **temps de viatge competitiu**  
durant el que **poden fer-se moltes coses**

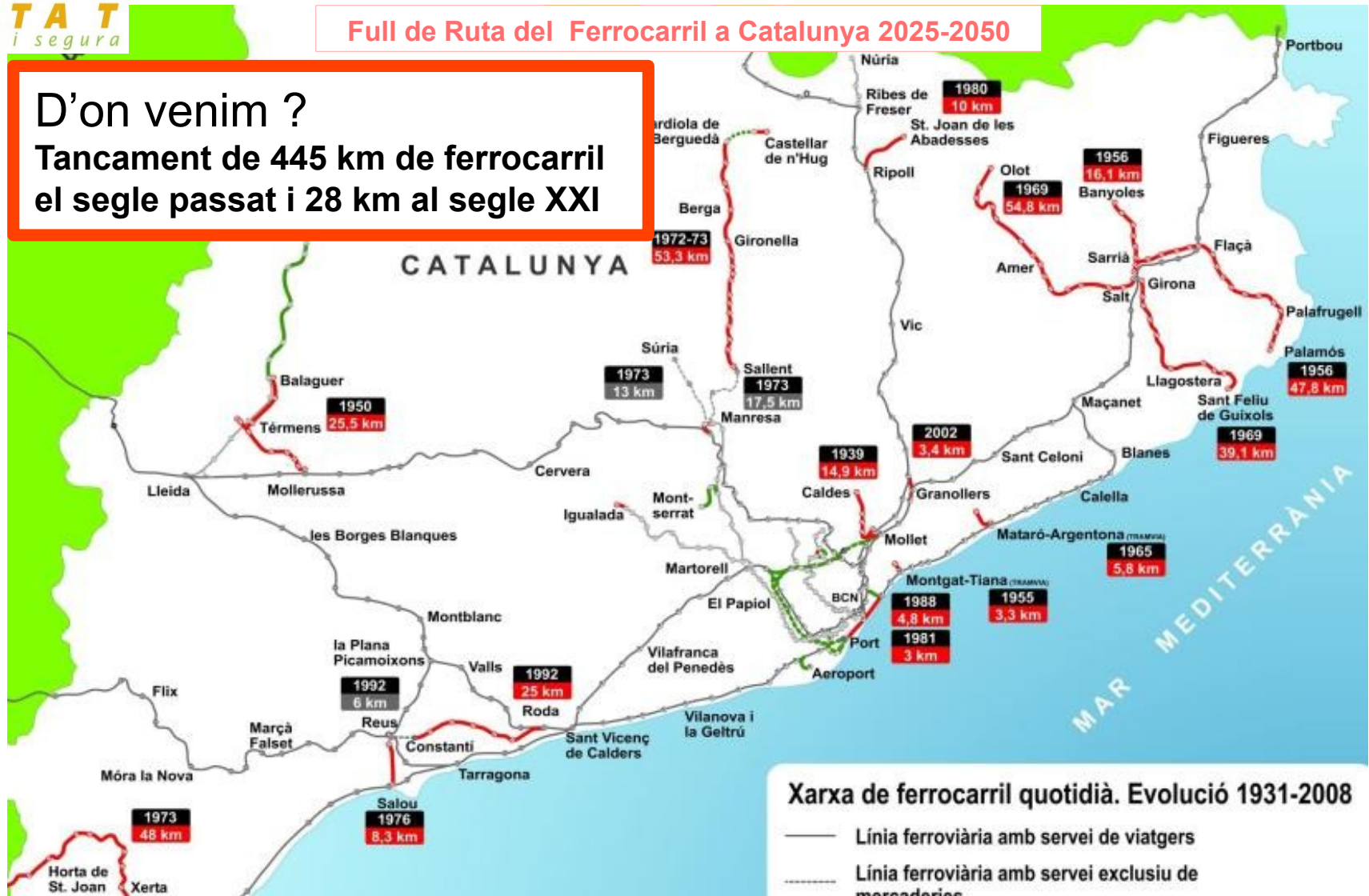


# Els avantatges del ferrocarril

Permet transportar també mercaderies



D'on venim ?  
Tancament de 445 km de ferrocarril  
el segle passat i 28 km al segle XXI



## Tancaments i obertures de línies de ferrocarril

Tancaments línies ffcc a CAT		km	any
1	Mollerussa-Balaguer	25,5	1950
2	Sallent-Guardiola de B	53,3	1973
3	Manresa-Súria	13	1973
4	Manresa-Sallent	17,5	1973
5	Ripoll-Sant Joan de les A	10	1980
6	Girona-Olot	54,8	1969
7	Banyoles-Giorna	16,1	1956
8	Girona-Palamós	47,8	1956
9	Girona- Sant Feliu de G	39,1	1969
10	Mollet-Caldes	14,9	1939
11	Granollers-Granollers	3,4	2002
12	Mataró-Argentona	5,8	1965
13	Montgat-Tiana	3,3	1955
14	Reus-Roda	25	1992
15	Salou-reus	8,3	1976
16	Arnés-Tortosa	48	1973
17	La Cava – Tortosa	27	1964
18	Sant Adrià-Estació de F	4	1981
19	Salou-l'Hospitalet Inf	28	2020
<b>Total</b>		<b>444,8</b>	

Obertures línies ffcc a CAT		km	any
1	LAV Lleida-Barcelona	179	2008
2	LAV Barcelona.Frontera	165	2013
3	Castellbisbal-Mollet	27	1982
4	Accés aeroport	6	1975
5	Camp de Tarragona- l'Hospitalet Inf	43	2021
<b>Total</b>		<b>420</b>	

## Increment de població de Catalunya als propers anys

- Entre caldran 130.000 i 300.000 **habitatges nous** els propers anys. Perquè resultin econòmics s'han de construir lluny de Barcelona. **Cal més ferrocarril**
- Per aconseguir el reequilibri territorial, cal qualitat de vida arreu i transport públic de qualitat. **Això vol dir ferrocarril.**
- S'ha d'aconseguir que sigui possible un viatge a la capital comarcal, a la de província i a Barcelona en un **viatge d'anada i tornada el mateix dia i amb uns horaris que permetin 3/4 oportunitats cada dia.**
- Per això és tan **important millorar el servei ferroviari i estendre'l arreu.**

## Demanda actual del ferrocarril a Catalunya

- 500.000 viatgers diaris al ferrocarril de rodalies i regional
- 1.700.000 viatgers diaris en metro (TMB i FGC) o tramvia.
- En total **2.200.000 viatges diaris, equivalent al 27% de la població**

## Oferta actual del ferrocarril a Catalunya

- **Serveis regionals de FGC**, integrats pels ramals a Manresa i Igualada i Lleida-la Pobla de Segur
- **Rodalies de Renfe**, 6 línies àrea de Barcelona, R1, R2, R3, R4, R7 i R8, (però la R3 arriba a França) i 3 línies : RT1 i RT2 a Tarragona, RG1 a Girona i RL3 Lleida-Cervera
- **Regionals de Renfe**, integrat per 7 línies R11, R12, R13, R14, R15, R16 i R17
- **Regionals Avant de Renfe** en alta velocitat amb parades a Lleida, Camp de Tarragona, Barcelona, Girona i Figueres. Són trens hibridats/sinergiats amb els AVE.
- **Trens de llarg recorregut**, AVE i Alvia per la via d'ample estàndard i algun Intercity/Mitja Distància per la d'ample ibèric, operadors: Renfe, Ouigo (SNCF) i Iryo (TrenItalia) i l'anunci de propers nous operadors (poden haver-hi 4 a la cua per entrar en diferents formats). Pel que fa a l'oferta, destaca molt la de 92 trens diaris a Madrid en els dos sentits.
- **Cap servei nocturn** (de moment)
- Molts **pocs serveis internacionals**: 2 de Renfe, a Lió i Marsella, i 2 de SNCF a París (3 a l'estiu).
- **Trens de mercaderies** en amplada mètrica (FGC), ibèrica (tota la xarxa) i estàndard a BCN-Perpinyà, amb Renfe i molts operadors privats.

## Principis inspiradors del Full de Ruta per al Ferrocarril de Catalunya

El document proposa una governança del ferrocarril, que ha de tenir tractament de Pacte d'Estat 2025-2050, per poder assolir 2 grans objectius

- **Passar dels actuals 500.000 usuaris diaris en servei ferroviari regionals i metropolitans a 1.000.000 d'usuaris / dia cap el 2035.**
- Aquest és el **primer objectiu** i, encara que ambiciós, **factible** i **no cal una enorme inversió en infraestructura.**
- **Tornar a doblar xifres per arribar als 2 milions d'usuaris diaris cap el 2050.**
- Aquest és el **segon objectiu**. Molt més ambiciós que l'anterior i, per tant **més complicat** que l'anterior. **Requerirà de grans actuacions** en augment de capacitat i extensió de la xarxa. L'avantatge és que tenim temps.



## Principis del Full de Ruta per al Ferrocarril de Catalunya

- Per **Rodalies**, esperem la completa execució del vigent Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030 que **preveu 600.000 usuaris**. Els **altres 400.000**, fins a 1.000.000, **els hauran d'aportar els altres serveis regionals**.
- A part de les actuacions que preveu el pla de rodalies, **no cal fer grans actuacions per assolir aquest objectiu, que s'aconseguirà amb una intensificació de servei i un catàleg no gaire ambiciós de noves infraestructures**
- Pel **segon objectiu, arribar a 2.000.00 d'usuaris diaris**, el **Govern haurà d'encarregar propers anys un ambiciós pla d'actuacions, d'inversions i de servei**. Multiplicar per 4 el nombre actual de viatgers al 2050 respon a les **exigències en el capítol climàtic i energètic**, a la dificultat de **substituir** els cotxes a motor tèrmic per altres d'elèctrics (2035) i per respondre a l'**augment de població i visitants**.
- **Si es vol atreure viatgers cap el transport públic s'ha de fer a través del ferrocarril** que és capaç de captar entre el 50 i el 100% de viatgers addicionals sobre els de l'autobús, amb molt menors costos operatius, amb immillorables paràmetres energètics i climàtics i amb capacitat il·limitada de creixement.

## Principis del Full de Ruta per al Ferrocarril de Catalunya

- **El ferrocarril ha de guanyar fiabilitat i prestacions, i ha d'arribar a més població i territori.** El 22% de la població de Catalunya --1,7 milions de persone-- no disposa avui d'estació de tren pròpia. Representen 751 municipis, el 80% del total, i la majoria de l'extensió territorial de Catalunya. El cas més emblemàtic del buit de ferrocarril és el de la província de **Girona**, possiblement la província d'Espanya amb la menor densitat de línies de tren per habitant i km2.
- Els **turistes que visiten Catalunya, uns 70.000 diaris de mitjana**, han de tenir una oferta convenient de ferrocarril en distàncies de fins a 2.000 km des de Barcelona.
- L'oferta ferroviària a la capital catalana és **molt bona o bastant bona en trajectes dins d'Espanya**, però és inexistent en els serveis internacionals, tret de 3 connexions simbòliques amb França
- **El ferrocarril és l'espina dorsal del sistema de transport públic a Catalunya.** Amb algunes excepcions, per a aquells territoris que no disposen de servei ferroviari, l'autobús ha de jugar un paper complementari, d'alimentador del ferrocarril, però no de substitució.

## Principis del Full de Ruta per al Ferrocarril de Catalunya

- Com a títol principal d'ús transport públic a Catalunya, cal passar ràpidament a disposar d'**un abonament de transport públic de caràcter mensual, trimestral i anual**, vàlid per a tot el territori i tots els transports interns, tret d'AV, a un preu entre els 40€/mes i els 400€/any.
- **L'anunci del Ministeri de Transports de crear al 2026 un abonament únic regional és una enorme oportunitat.** Catalunya, amb la seva experiència, ha de liderar la transició.
- La base tecnològica ja la tenim, la **T-Mobilitat, però d'escala catalana catalana**, vàlida per a tots els títols de transport de Catalunya.
- **A Europa, les polítiques més exitoses en el suport al transport públic s'han basat en la creació d'aquest abonament regional.** En tenir el títol de transport pagat per avançat durant un període de temps d'un mes o superior, l'usuari regular esbrina com fer-lo servir fora de les rutes habituals que fa en transport públic en dies feiners, i descobreix les grans possibilitats de la xarxa de transport públic catalana i que la pot usar il·limitadament a cost marginal zero.

## Principis pel servei de viatgers al sistema Renfe-Adif

- Culminat el Pla de Rodalies de Catalunya en curs, per augmentar l'oferta del servei de rodalies, **Barcelona haurà disposar d'un quart i possiblement un cinquè pas transversal, que s'hi afegiran als tres corredors actuals:**
- 1) Pl. Catalunya; 2) Psg de Gràcia i 3) túnel en ample estàndard (mal anomenat de l'AVE).
- El **coll d'ampolla de la xarxa de rodalies a tot Catalunya es troba ara precisament a Barcelona**, i encara més en el futur si es vol doblar l'oferta i proporcionar noves rutes a partir de 2035. Cada dia 1.000.000 de catalans viatgen a Barcelona
- Mentrestant aquests nous túnels o passos transversals per Barcelona no arriben, el servei de **rodalies ha d'augmentar la seva oferta, seguint les directrius del Pla de Rodalies, amb nova senyalització, com ara el sistema ERTMS, i augmentant la capacitat dels combois de rodalies a través de trens més llargs i trens de dos pisos**, tot aprofitant la gran compra de trens ordenada per Renfe al 2022.
- La **nova estació central de Sagrera-Barcelona farà possible canviar els esquemes de transport públic de tot Catalunya**, produirà un important benefici als dos terços de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona que viuen al nord de l'estació i descongestionarà l'estació de Sants.

## Directrius per al servei de viatgers al sistema Renfe-Adif

- **Paquet fins 2035.** Per fer compatible el creixement del transport de mercaderies del **Corredor Mediterrani amb les Rodalies**, ampliant a tres o quatre vies els corredors més saturats, com el **Tarragona - Sant Vicenç de Calders - Castellbisbal - Mollet**. Per a això, cal recuperar també la línia **Reus-Roda**.
- **Paquet a partir de 2035.** Des de la tercera corona, els dos **Vallesos, el Maresme i el Garraf**, cal poder arribar en 20' en ferrocarril a **Barcelona**, Sagrera pel nord i Sants pel sud.
- Des de corones més llunyanes, des de **Vic, Manresa, el Vendrell i Blanes**, cal poder arribar en 40-50' a **Barcelona**. Cal planificar en aquesta propera dècada noves infraestructures que no estan previstes al vigent pla de rodalies.
- Per a **Igualada**, cal estudiar una solució ferroviària per a la seva singularitat.
- Des de **Vilafranca del Penedès** s'hi ha de poder arribar amb rapidesa a Barcelona. Dues propostes que poden ser complementàries, bé amb estació a la via d'alta velocitat, bé amb quadruplicació de via, per a què mercaderies i rodalies no s'entorpeixin mútuament.

## Directrius per al servei de viatgers al sistema Renfe-Adif

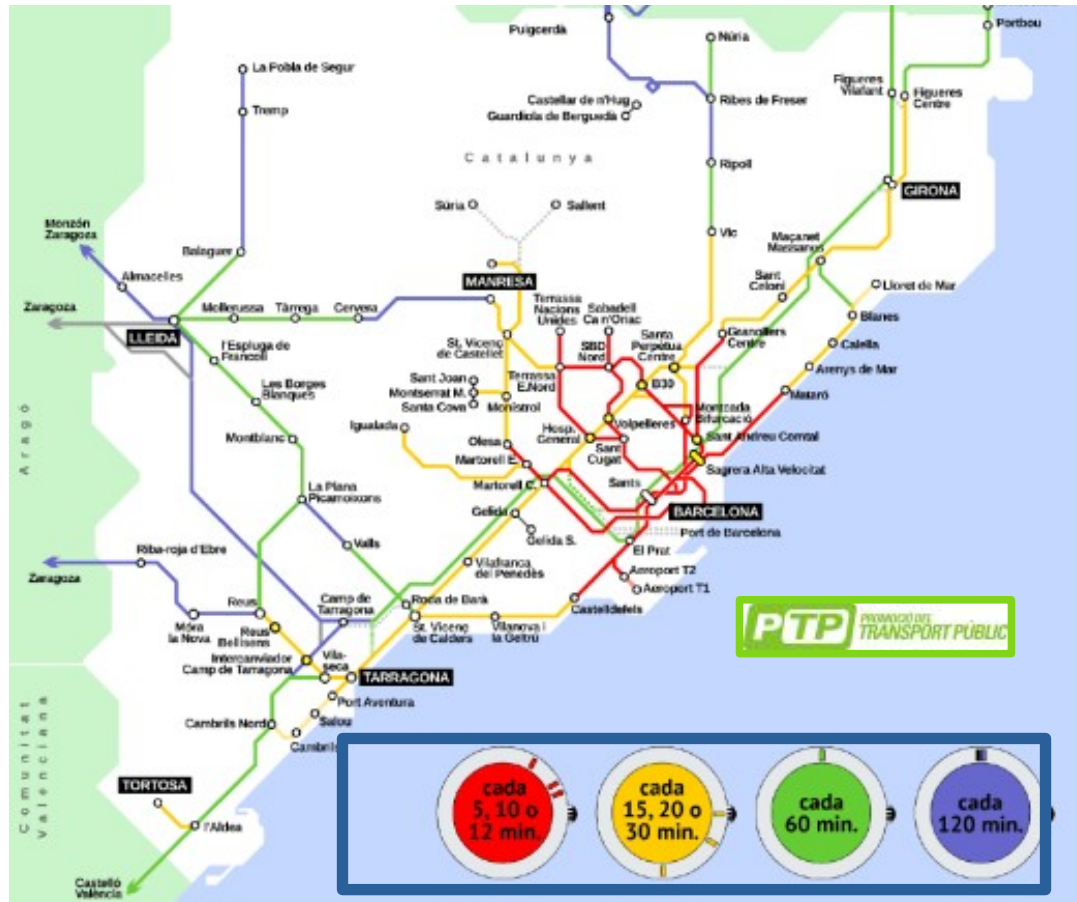
- **La transferència del servei a la GdC és una gran oportunitat**
- **La reducció en els temps de viatge precisaran de la modernització de les actuals infraestructures**, noves connexions i també nous traçats de via, que en alguns casos es podrien aixecar sobre autopistes existents per abaratir els costos de construcció. El pla del govern per a la propera dècada haurà de donar resposta a aquestes qüestions.
- La **bona intermodalitat** és indispensable per assolir aquests objectius, per això, **cada estació de ferrocarril ha de tenir un esquema personalitzat i intel·ligible d'intermodalitat** (metro de TMB i FGC, tramvies, busos, bici, accés a peu, carsharing, etc).
- **La clau per avançar és cadenciar el servei arreu**. Com el metro, el servei de trens passarà a tenir freqüència sobre intervals, no horaris. En els darrers anys s'ha avançat molt, ja que s'han començat a candeciar tots els servei de rodalies de Renfe, els regionals de FGC i la majoria dels regionals convencionals de Renfe. Però manca encara candenciar els serveis Avant des de Lleida i Girona, el de la Pobla de Segur i alguns regionals.
- Cal assegurar la plena **integració funcional del serveis de Regionals amb els de Rodalies** de Renfe amb cadència compartida i complementària.

## Nova oferta de servei de viatgers al sistema Renfe-Adif

- **Servei regional Lleida – Barcelona - Figueres sobre la via UIC** amb noves parades a **Vilafranca, el Prat i l'aeroport de Girona**, a més de les dues de Barcelona, amb freqüència horària.
- Nou **servei regional entre Girona-Reus**, per UAB i Vallès, via ibèrica amb freqüència horària.
- A finals de 2026 estarà totalment operativa la línia d'**altes prestacions entre Barcelona i València**. **S'espera una oferta similar a la de BCN-MAD. Una gran oportunitat per donar cobertura a poblacions on l'Euromed no s'atura.**
- **Servei ferroviari regional català-occità**. Copiant iniciatives de cooperació regional internacional europees, els governs català i occità han d'organitzar un servei regional propi, amb material mòbil propi compartit, tant per la via estàndard com per la ibèrica, sobre la base d'un servei d'una hora candenciat a l'hora punta i de cada dues hores a l'hora vall.
- Àmplia oferta de **Trens Nocturns** des de Barcelona cap a **Espanya, Portugal, França i la resta d'Europa**.

# Proposta de servei de Rodalies sistema Renfe-Adif.

La base és la proposta de PTP al 2020



## Cada 2 hores

- Balaguer – Tremp
- Riba-roja – Reus
- La Plana de Picamoixons – Valls
- Ripoll – Ribes - Puigcerdà
- Cervera - Manresa
- Lleida- Camp de Tarragona (AV)

## Cada hora

- Lleida- Balaguer
- l'Aldea - Camp de Tarragona
- Reus - Lleida
- Cervera - Lleida
- Camp de Tarragona – Barcelona – Girona – Figueres - Perpinyà (AV)

## Cada 15-20-30 minuts

- Mataró - Blanes
- Figueres - Granollers
- Vic - Montcada
- Granollers - Martorell (pel Vallès, R8)
- Reus – Tarragona - Castelldefels
- Igualada – Martorell (FGC)
- Olesa -Manresa (FGC)
- Figueres - Portbou
- Cambrils - Tarragona
- Sant Vicenç de Calders - Martorell

## Cada 5-10-12 minuts

- La resta de línies, totes elles metropolitanes



## Els comptes: com arribar al 1.000.000 d'usuaris / dia

- **600.000** vindran del servei de rodalies, segons previsió del pla vigent
- **100.000** de les 6 noves línies no metropolitanes
- **175.000** a càrrec de millores de rodalies, amb actuacions addicionals
  - **Turó de Montcada i ramal d'Aigües** (dues entrades a BCN des de la ròtula de Montcada)
  - **Tercera via fins a Sabadell Sud**, permetria situar trens a Barcelona en 15' des de Sabadell.
  - **Quadruplicació de vies entre Castelldefels i Sants**
  - Tercera via, i quan sigui possible una quarta via, entre **Granollers i Barcelona**
  - **Millora dels túnels de Garraf** per assolir velocitats de 200 km/h.
  - Màxima prioritat per als **intercanviadors del Vallès, a Volpalleres i Hospital General (HGC)**.
  - Situar un **nou canviador d'ample a Vila-seca** (Tarragona) per a què els serveis de tren en ample UIC pugui arribar a les estacions de Tarragona i Reus en trajectes amb Barcelona i l'Ebre.
- Els **125.000** restants es detallen amb operacions vinculades a aquestes millores en la infraestructura

## Altres objectius

### Reducció del temps de viatge, a 50' a Barcelona, des de

- **Manresa:** opcions 1) rectificació de corbes en el tram superior; 2) trens directes a Terrassa; 3) connexió a Martorell. O totes tres mesures alhora.
- **Blanes:** duplicació de la via Arenys-Blanes on sigui possible i tercera via també allà on sigui possible.
- **Sant Vicenç de Calders:** aprofitar les millores abans esmentades entre Sitges i Sants.
- **Vic:** la duplicació de via entre Montcada i Vic, a més de l'activació del ramal d'Aigües
- **Igualada:** per a aquesta ciutat hi ha dues alternatives. a) reforma completa de la via de FGC Igualada-Martorell, amb la introducció d'una tercera via, o quarta quan fos possible, entre Martorell i Sant Boi. b) Nova via d'amplada Renfe entre Igualada-la Pobla de Claramunt-Sant Sadurní d'Anoia seguint projecte original del ferrocarril del segle XIX.

# Nous Ferrocarrils no Metropolitans

## Catalunya un país de trens

El ferrocarril s'ha de convertir en l'espina dorsal del transport públic col·lectiu del país

Alianza  
Ibérica  
por el  
Ferrocarril



### Projectes ferroviaris fins 2030 Assumits per Generalitat en fase d'estudi

1. Tren-Tram de la Costa Brava
2. FFCC del Pirineu (Alp-la Seu-Andorra)
3. Tren-Tram del Bages (Manresa)
4. Tren-Tram Olot-Girona
5. Tren-Tram de les Terres de l'Ebre
6. Tren-Tram Lloret Blanès
7. Tramvia del Camp de Tarragona
- 8.

- 343 km
- 126 estacions
- 59 municipis servits
- 1.000.000 hab, població servida
- Demanda mínima de 31,5 milions de viatgers anuals o **100.000** diaris i **200.000** a a la propera dècada

## Accions per al període 2035- 2050

**Principi General:** qualsevol planificació de nova infraestructura ferroviària ha de respondre a un **pla associat de provisió de servei, a curt, mig i llarg termini**

- El pla d'inversions ferroviàries que s'ha d'aprovar a la propera dècada ha de descriure amb tot detall la **funció que una inversió ha d'acomplir sobre el servei i quin és el servei concretament es preveu.**
- Aprofitar la revisió del **Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya, PITC**, per incorporar aquests elements
- Cal tenir present, en general, que **soterrar un ferrocarril** suposa multiplicar el preu de construcció del km entre 15 i 25 vegades, però la seva capacitat de transport no solament no l'augmenta, sinó que sovint es redueix
- Definir clarament el nou rol de l'**Estació de França**.
- Aprofitar l'obertura de la nova estació de **Sagrera-Central** per potenciar l'efecte xarxa

## Algunes idees per nous desenvolupaments ferroviaris per al 2035-2050

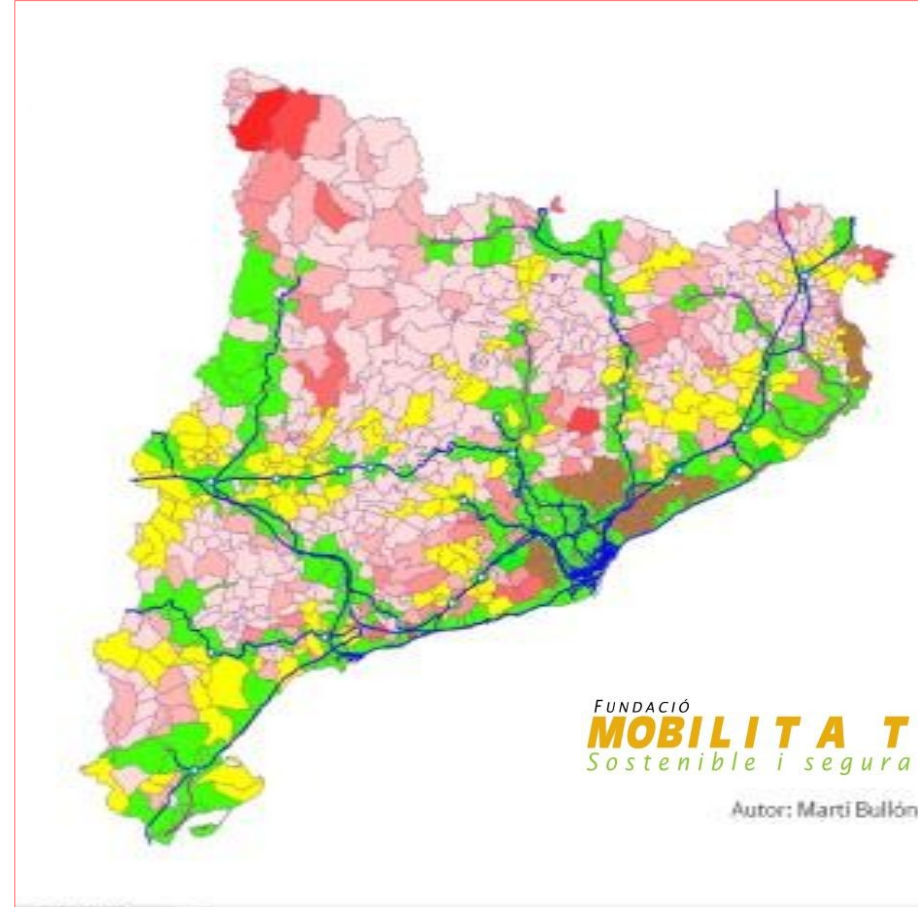
- El de més senzilla execució. **Nou corredor entre el Prat i l'Estació de França amb pas pel Can Tunis, Morrot, amb estacions a Zona Franca, Colon i França** i en en una segona fase, entre Estació de França i Sant Adrià amb estacions a 22@ i Sant Martí de Provençals. El seu propòsit és l'àmbit de servei del ferrocarril metropolità a un cost molt baix en àrees actualment no servides.
- Sobre els **dos túnels verticals mar-muntanya que preveu el PTMB. Primer túnel, Sant Cugat-Pl. Catalunya**, com a línia paral·lela a l'actual per superar la saturació del metro del Vallès. Resulta de poc interès, ja que no augmenta les àrees servides pel ferrocarril urbà i té alternatives molt més potents en línies R4, R7 i R8 de Renfe
- **Segon túnel, Cerdanyola - Sant Martí de Provençals**, una idea que cal treballar més perquè rere d'ella mai no s'ha presentat una memòria completa que expliqui funcions, estacions, trens i passatgers

## Algunes idees per nous desenvolupaments ferroviaris per al 2035-2050

- Quant a la nova línia per donar **servei als municipis de la part baixa del Llobregat, Castelldefels-Gavà-Viladecans-Sant Boi** hi ha dues propostes amb característiques diferents. Format rodalia Renfe, tren ràpid, amb poques parades que connectaria a Cornellà; o format tipus metro –el MetroDelta-- servit amb metro FGC, com ramal entre Sant Boi i Castelldefels. Cadascuna té avantatges i inconvenients.
- Estudiar que aquests **nous eixos transversals ferroviaris puguin utilitzar algunes seccions d'autopistes** en els accessos a Barcelona, la qual cosa n'abaratirà enormement la construcció.
- Les **orbitals ferroviàries** poden resultar d'interès en alguns casos. Però abans cal respondre la pregunta de quin servei s'hi vol donar, com s'estructuraran les noves línies i a quants usuaris beneficiarà.

## Xarxa d'autobusos i capil·laritat

- La proposta que es formula incorpora també el principi de què **tot poble de Catalunya ha de tenir accés a un servei de transport públic que el connecti diàriament en viatge A/T amb la capital comarcal, la capital provincial i Sagrera-Central a Barcelona.**
- FMSS està desenvolupant el projecte **Catalunya connectada**
- Per als **petits nuclis de població**, per als quals no és possible que hi passi una línia regular de bus o de tren, és absolutament imprescindible que es posi en marxa un servei de **transport a la demanda, amb taxis, microbusos, o en el futur amb vehicles autònoms**, que doni resposta a una necessitat de desplaçament en un temps màxim de 120 minuts sobre el moment de la demanda, al menys un cop al dia.



# Tren de llarg recorregut



- Trencar el **centralisme** madrileny
- **Barcelona ha perdut els darrers 30 anys el 30% de connexions directes** amb ciutats d'Espanya que en el passat havia tingut.
- Des de Barcelona, **servei directe o màxim 1 correspondència amb totes les capitals de província i poblacions > 30.000 hab.**
- **Recuperació dels serveis nocturns** a Galícia, Andalusia i Cantàbric.



## Servei ferroviari internacional

- **Servei horari cadenciat a França**, fins a Perpinyà i pla de connexions per **arribar en 8/10 h a tot França, Bèlgica, Països Baixos, Luxemburg, sud d'Anglaterra, conca del Ruhr i Sud-oest d'Alemanya, Suïssa i nord d'Itàlia.**
- Les relacions aèries Espanya amb UK, DE, IT, FR sumen 12 milions de places al mes. Això suposa, de mitjana, que per substituir tot el transport aeri caldria programar diàriament 670 trens dobles en els dos sentits amb 600 places cadascun. Es pot suposar que una bona part d'aquests trens alternatius passarien per Barcelona, probablement al menys la meitat, uns **300 trens en els dos sentits**. Ja es veu que la demanda potencial de tren a Barcelona és enorme i que l'actual oferta de 4 trens resulta ridícula.
- Un **tren directe sense parades entre Barcelona i París trigaria només 5 hores** sobre l'actual infraestructura, en comptes de les 7 hores actuals. De la mateixa manera que hi ha trens directes entre Barcelona i Madrid o Lió i París, hi ha d'haver trens directes entre Barcelona i París. Aquest nou producte faria molt interessant l'accés a Barcelona des de Centre Europa.
- **Serveis nocturns entre Barcelona i les principals ciutats d'Europa** que resulten òptims per cobrir distàncies entre **800 i 2.000 km.**
- **Es proposa prohibir els vols interiors quan hi hagi servei ferroviari amb temps de viatge menors de 5 h.**

## Mercaderies per ferrocarril

- **Situació catastròfica del ferrocarril de mercaderies**, quota del **4%** dels transports terrestres pels trànsits nacionals i del **2%** sumant internacional. La quota mitjana europea del ferrocarril mercant és del **18%** i països com Suïssa arriben al **45%**, amb un **25%** de quota en trànsits interns. **Portugal > 10%** i **França es proposa arribar al 20%**.
- A Catalunya els valors siguin encara possiblement menors.
- **A Espanya un camió recorre de mitjana 370 km en trajectes nacionals i 1.000 km en trajectes internacionals.** Són distàncies òptimes per al ferrocarril. **El 92% dels recorreguts dels camions a Espanya són per la xarxa d'autopistes, que discorre paral·lela al ferrocarril.**
- Aquestes dades mostren alhora fins a quin punt una **veritable política pública favorable al ferrocarril de mercaderies** aconseguiria capgirar la situació reduint enormement el nombre de morts a les carreteres, les emissions climàtiques i les fortes congestions de trànsit a l'entrada de les ciutats.
- A Catalunya, cal un **pla d'infraestructures per mercaderies i d'incentius** per assegurar que s'arriba a la mitjana de la quota europea, el **18%** al 2030 (ara és el **3%**). Això vol dir passar de 300 a 1.300 trens diaris a tot Espanya, un terç dels quals circularan per Catalunya. **Els trens han de ser molt més llargs.**
- **Al 2050, totes les mercaderies amb recorreguts > 300 km per vies fèrries.**