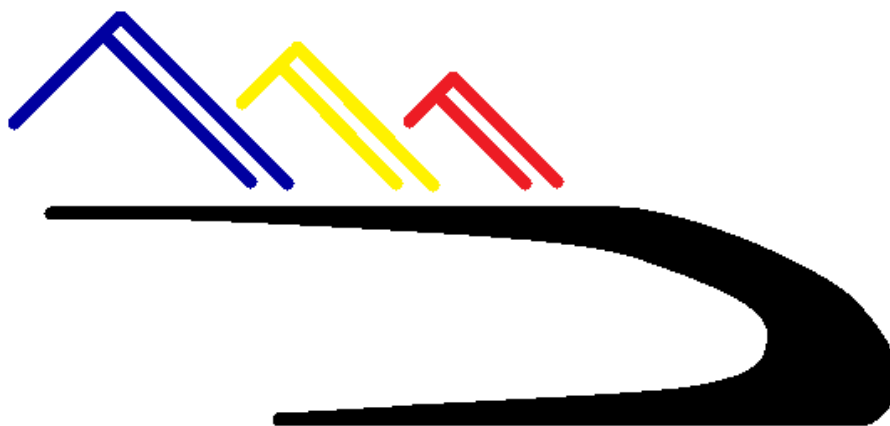


Una oportunitat per al transport públic

Proposta ferroviària

per Andorra

Andorra es troba en una situació anòmla, en quant a que es tracta d'un Estat petit, amb una població petita, però que centra una enorme demanda de transport. Aquesta situació és encara més anòmla en considerant la xarxa viària que ha d'absorbir aquesta demanda. Els accessos al Principat des de l'exterior depenen, en darrera instància, de un carril per cada sentit de la marxa (independentment dels controls duaners) en cada pas fronterer. Aquests han d'absorbir els prop de 8 milions de visitants que rep el país¹, tot un repte que sovint no és assolible.



Logo del projecte.

La diversificació dels accessos al Principat és un dels assumptes centrals en la política del país, i un amb llarga història. Hi ha hagut diferents iniciatives en aquesta direcció, centrades en aeroports (el d'Andorra-La Seu i l'emplaçament d'un de nou) o prolongació de línies ferroviàries properes (Toulouse-Latour de Carol, Barcelona-Puigcerdà, o Lleida-La Pobla de Segur).

¹ Departament d'Estadística, Govern d'Andorra.

En general, el gran volum pressupostari que suposaria qualsevol d'aquestes infraestructures les ha mantingut fora d'abast fins ara, així com la massa crítica de demanda necessària per justificar-les.

En aquest sentit, el passat 2019 es va presentar una **nova proposta d'enllaç ferroviari** entre Andorra i la línia Barcelona-Puigcerdà, operada tant per a viatgers com per a mercaderies. Aquesta proposta ha capturat l'interès de nombroses persones i institucions, notablement del Govern d'Andorra, i sembla tractar-se del projecte més prometedor en aquest àmbit dels darrers anys. Els principals punts de la proposta són:

- **55km** de nova infraestructura, pràcticament tota per **superfície**, i **seguint les valls** del Segre i del Valira, fins a Sant Julià de Lòria (destinació base).
 - Bifurcació a la línia actual a les immediacions d'Urtx-Alp.
 - Prolongació fins a Andorra la Vella com a ampliació del projecte base.
 - Possible **canviador d'ample** entre Puigcerdà i Latour de Carol per a facilitar l'enllaç directe amb França.
 - Pressupost d'uns 230.000.000€ per a infraestructura en la proposta base.
 - Ample ibèric.
- Serveis de **mitjana distància** Andorra-Barcelona o Andorra-Tarragona, amb una aturada (Vic o Ripoll) entre Andorra i Barcelona per a facilitar encreuaments, i potser una aturada entre Barcelona i Tarragona (Vilanova i la Geltrú).
 - Temps de circulació objectiu Andorra-Barcelona **per sota de les 3h**.
 - Preu del bitllet **inferior als 20€** comercialment rentable.
 - Fins a **4 circulacions per dia i sentit de la marxa** sense afectacions al servei de Rodalies R3.
- Possibles **nous serveis regionals** a Cerdanya i Alt Urgell.
 - Paral·lels a R3 BCN-Alp-Seu d'Urgell.
 - Variants: Andorra-Puigcerdà o Andorra-Ripoll en format rodalia.
- Possibles serveis **Andorra-Toulouse** de mitjana distància, anàlegs als anteriors.

- Serveis de mercaderies podrien **retallar en un 50% el cost** de transport entre Catalunya i Andorra.

Es tracta d'un projecte de molt gran envergadura, especialment per als estàndards andorrans i del Pirineu, i amb importants dificultats tècniques, la majoria de les quals relacionades amb l'**estat actual de la línia** Barcelona-Puigcerdà (mal estat de manteniment i via única). No obstant, la execució de les millores pendents en la línia suposaria la eliminació de totes aquestes dificultats, si bé la viabilitat no està descartada sense dites millores.

Segons contactes polítics realitzats en el marc d'aquest projecte, la seva posada en marxa podria ser un **catalitzador per a les inversions pendents**.