

## ¿Se hará realidad?: el plan para conectar Barcelona y Andorra en tren

**Construir una vía ferroviaria nueva en la Cerdanya revolucionaría la movilidad de los esquiadores**



El actual tren de Rodalies tarda cerca de tres horas entre Barcelona y Puigcerdà

Salir de casa desde Barcelona con los esquís auestas a las siete de la mañana y plantarse, saliendo de la estación de La Sagrera, en el dominio de las nieves de Andorra en dos horas y media, justo a tiempo para la apertura de pistas, sin tener que coger el automóvil, simplemente usando el tren.

De momento no es nada más que un proyecto, pero que podría revolucionar el flujo de los esquiadores no solo barceloneses, sino de todo el valle de la Cerdanya. Por ejemplo, hoy en día los que deciden embarcarse desde Puigcerdà hacia la estación andorrana agrupada bajo la marca Grandvalira tienen que superar un túnel y unos cuantos atascos de curvas antes de llegar a su destino, con un tiempo de desplazamiento que ronda fácilmente los tres cuartos de hora. O más. Pero si existiera la vía de ferrocarril entre Alp y Andorra, tan solo se tardarían 28 minutos.

La propuesta se presentó este verano, a través de la Fundació Mobilitat Sostenible. La Generalitat ha abierto una licitación para hacer un estudio de viabilidad para el junio del año que viene.

Los tiempos no son breves, pero Pau Noy, el ingeniero industrial que ha estudiado el proyecto, ya ha puesto las cifras: se podría finalizar en siete años con un coste aproximado de 700 millones de euros, a repartir entre varias administraciones locales y estatales.

## Permitiría ir y volver el mismo día

La Generalitat hará un estudio de viabilidad en el 2023 pero se pueden tardar diez años

Los argumentos para poner en marcha la obra no faltan. Desde la exigencia de reducir las emisiones y así contrarrestar el cambio climático que potencialmente podría perjudicar la práctica del deporte debido a las altas temperaturas, pasando por la disminución del tráfico rodado por carretera, hasta la captación de un público nuevo de apasionados, que tendría una opción más accesible para engancharse a esta afición.

Y esto sin contar le ventaja que supondría por los miles de trabajadores que se desplazan a diario por el valle, con la consecuente disminución de la siniestralidad. También se podría expandir el plan de conexión, cambiar el ancho de las vías de trenes actuales que transita por Francia hacia Toulouse para enlazar al público francés, lo que incrementaría las perspectivas de negocio económico.

### Estado de los tramos en la línea Andorra la Vella-Barcelona

- Vía por construir
- Vía renovada
- Nueva vía desdoblada para el 2030
- Vía actual



## **La situación de la ruta ferroviaria en la actualidad**

“Entre Alp y Andorra hay mercado para hasta 35 trenes, unos 15 en cada sentido, con capacidad para transportar hasta 7.500 personas cada día”, asegura Noy. Según sus cálculos, esta vía de transporte ferroviaria (sin emisiones) podría captar hasta el 30% de la población turística anual que visita, con pernoctación, las zonas de este valle pirenaico.

Sin embargo, no es algo sencillo. Primero, porque hay tres estados involucrados (España, Andorra y Francia), con lo que habría que constituir una comisión con las tres partes. Segundo, porque el proyecto supone también intervenir en otras líneas del tramo ferroviario existente, como la línea que va de Barcelona a Vic y a Ripoll. El trayecto constaría de paradas en La Seu d’Urgell, Alp, Ripoll y Vic. Para ello, sería también necesario el desdoblamiento de la línea entre Vic y Montcada, así como renovar el tramo entre Ripoll y Alp.

### **Las grandes cifras de la idea**

***700 millones de euros: es el coste que tendría poner en marcha la conexión ferroviaria entre Barcelona y Andorra, que captaría los flujos de esquiadores***

***2 horas y 36 minutos: es lo que se tardaría en viajar en tren desde la estación de Barcelona (La Sagrera) hasta Andorra, un tiempo más corto que por carretera en coche***

***7.500 viajeros diarios: es el número de potenciales usuarios diarios de esta línea todavía por hacer, que podría contar con cerca de 15 trenes cada día por sentido***

“Una opción para que este sueño se haga realidad sería aprovechar los futuros fondos europeos, al considerarse una infraestructura sostenible”, sugiere Pau Noya. Como cualquier infraestructura de este tipo, puede que su construcción tenga un impacto medioambiental y territorial en las ciudades implicadas. Se tendría que construir un túnel en El Pont de Bar y estaciones de tren en Bellver de Cerdanya y Montellà i Martinet.

Fuentes del sector admiten que la idea del ferrocarril entre Andorra y la capital catalana puede tener sentido, pero que en la actualidad el proyecto “está muy verde”, con lo que su ejecución es lejana o incierta. Pero el sueño ya está sobre la mesa.