

Rodalies Lleida i R-Aeroport

Nous serveis ferroviaris operats per FGC

Gener 2026

Serveis actuals FGC

16 Línies de ferrocarril (viatgers)

3 Línies de mercaderies

3 Funiculars

2 Cremalleres

6 Estacions de muntanya



Els nostres serveis: projectes ferroviaris de futur

Nous Projectes

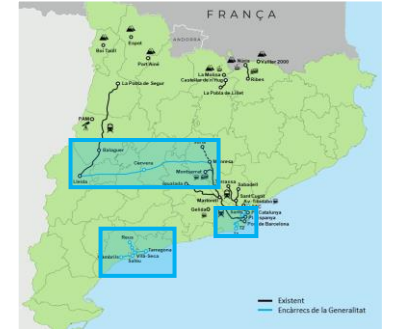
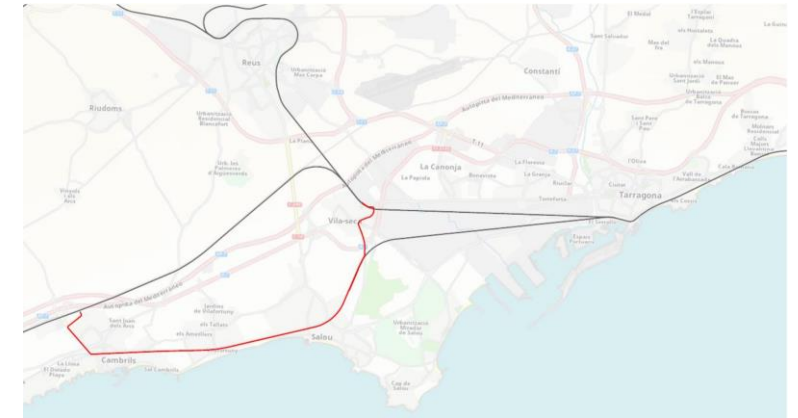
R-Aeroport



Rodalies Lleida



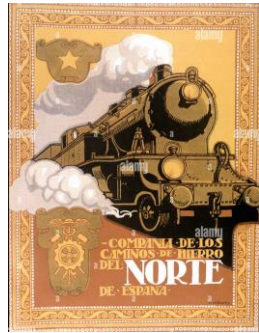
Tramvia del Camp de Tarragona



Ferrocarrils mira cap el futur impulsant projectes que contribuiran a un territori **més connectat, competitiu i sostenible.**

Una mica de context

Qui explota els Serveis ferroviaris?



CAPÍTULO PRIMERO Ferrocarriles de vía de ancho normal

Base primera.

Para todas las líneas férreas españolas de ancho normal, de servicio y uso público, explotadas por Compañías concesionarias, cualquiera que sea la fecha de vencimiento de la concesión, se adelanta al día primero de febrero de mil novecientos cuarenta y uno la consolidación de la plena propiedad por el Estado, entrando éste el indicado día en el goce de dichos ferrocarriles.

Base cuarta.

Se crea la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles para hacerse cargo de los que rescate el Estado y explotarlos, en régimen de Empresa industrial, juntamente con los de vía ancha propiedad de aquél.

La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles tendrá personalidad jurídica propia y distinta de la del Estado en el ejercicio de sus funciones peculiares; disfrutará de autonomía administrativa sin sujetarse a la Ley de Administración y Contabilidad del Estado; estará regida y administrada por un Consejo de Administración, que tendrá a su cargo, con plena responsabilidad ante el Gobierno, la gestión, dirección y administración de los ferrocarriles que integren la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y de las demás explotaciones complementarias o accesorias que se le encomienden.

Así lo dispongo por la presente Ley, dada en Madrid a veinticuatro de enero de mil novecientos cuarenta y uno.

FRANCISCO FRANCO

Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario

BOE núm. 276 de 18 de Noviembre de 2003

Disposición adicional tercera. Creación de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora

1. Se crea la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, como organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. RENFE-Operadora tiene personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio, y está adscrita al Ministerio de Fomento. El Consejo de Ministros, mediante real decreto, a iniciativa del Ministerio de Fomento y a propuesta conjunta de los Ministerios de Administraciones Públicas y de Hacienda, aprobará el Estatuto de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora.
2. El objeto de la entidad RENFE-Operadora es la prestación de servicios de transporte ferroviario tanto de mercancías como de viajeros, que incluirá el mantenimiento del material rodante. RENFE-Operadora podrá desarrollar, además, cuantas actuaciones mercantiles resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, pudiendo llevar a cabo toda clase de actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de las mismas, incluso mediante la participación en negocios, sociedades o empresas, nacionales o extranjeros, con sujeción, en todo caso, a lo dispuesto en la legislación vigente.

Disposición transitoria tercera. Gestión del transporte ferroviario de viajeros

Los capítulos II y III del título IV de esta Ley no serán de aplicación al transporte ferroviario de viajeros hasta tanto la Unión Europea no establezca un régimen de apertura del mercado para este tipo de transporte. Hasta entonces, RENFE-Operadora tendrá derecho a explotar los servicios de transporte de viajeros que se presten sobre la Red Ferroviaria de Interés General, en la forma establecida en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y en su normativa de desarrollo en cuanto no se opongan al resto del contenido de esta Ley. Una vez que se imponga el régimen de apertura del mercado de transporte ferroviario de viajeros, de conformidad con lo previsto en el párrafo anterior, RENFE-Operadora conservará el derecho a explotar la capacidad de red que entonces utilice efectivamente y podrá solicitar que se le asigne otra capacidad de red, con arreglo a lo previsto en esta Ley.

I què diu la legislació catalana?

Estatut d'Autonomia (1979). Títol primer: Competències de la Generalitat

Article 9

La Generalitat de Catalunya té competència exclusiva sobre es matèries següents:

1. Organització de les seves institucions d'autogovern, en el marc del present Estatut.
2. Conservació, modificació i desenvolupament del dret civil català.
3. Normes processals i de procediment administratiu que es derivin de les particularitats del dret substantiu de Catalunya o de les especialitats de l'organització de la Generalitat.
4. Cultura.
5. Patrimoni històric, artístic, monumental, arquitectònic, arqueològic i científic, sens perjudici d'allò que disposa el número 28 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució.
6. Arxius, biblioteques, museus, hemeroteques i altres centres de dipòsit cultural que no siguin de titularitat estatal. Conservatoris de música i serveis de belles arts d'interès per a la Comunitat Autònoma.
7. Investigació, sens perjudici d'allò que disposa el número 15 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució. Les acadèmies que tinguin llur seu central a Catalunya.
8. Règim local, sens perjudici d'allò que disposa el número 1 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució. Alteracions dels termes municipals i denominació oficial dels municipis i topònims.
9. Ordenació del territori i del litoral, urbanisme i habitatge.
10. Monts, aprofitaments i serveis forestals, vies pecuàries i pastures, espais naturals protegits i tractament especial de zones de muntanya, d'acord amb allò que disposa el número 23 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució.
11. Higiene, tenint en compte allò que disposa l'article 17 d'aquest Estatut.
12. Turisme.
13. Obres públiques que no tinguin la qualificació legal d'interès general de l'Estat o la realització de les quals no afecti una altra comunitat autònoma.
14. Carreteres i camins l'itinerari dels quals passi íntegrament per territori de Catalunya.
15. Ferrocarrils, transports terrestres, marítims, fluvials i per cable; ports, heliports, aeroports i Servei Meteorològic de Catalunya, sens perjudici d'allò que disposen els números 20 i 21 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució. Centres de contractació i terminals de càrrega en matèria de transports.
16. Aprofitaments hidràulics, canals i regadius, quan les aigües corrin íntegrament per dins de Catalunya; instal·lacions de producció, distribució i transport d'energia, quan aquest transport no surti del seu territori i el seu aprofitament no afecti una altra província o comunitat autònoma; aigües minerals, termals i subterrànies. Tot això sens perjudici d'allò que estableix el número 25 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució.
17. Pesca en aigües interiors, cria i recollida de mariscs, aquicultura, caça i pesca fluvial i lacustre.

I què diu la legislació catalana?

Estatut d'Autonomia (2006)

Article 169. Transports

1. Correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers i mercaderies per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya, amb independència de la titularitat de la infraestructura. Aquesta competència inclou en tot cas:

- a) La regulació, la planificació, la gestió, la coordinació i la inspecció dels serveis i les activitats.
- b) La regulació de la intervenció administrativa per a l'exercici de les activitats de transport.
- c) La regulació del transport urbà i dels serveis de transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme.
- d) La regulació específica del transport turístic, escolar o de menors, sanitari, funerari, de mercaderies perilloses o peribles i d'altres que requereixin un règim específic, respectant les competències estatals sobre seguretat pública.
- e) La regulació d'un sistema de mediació en matèria de transports.
- f) La potestat tarifària sobre transports terrestres.

2. La integració de línies o serveis de transport que transcorrin íntegrament per Catalunya en línies o serveis d'àmbit superior requereix l'informe previ de la Generalitat.

3. La Generalitat participa en l'establiment dels serveis ferroviaris que garanteixin la comunicació amb altres comunitats autònomes o amb el trànsit internacional, d'acord amb el que estableix el títol V.

Projecte R-Aeroport

Situació



L'any 2019, per **Acord de Govern de la Generalitat de Catalunya**:

- Se n'atribueix la prestació del **servei públic ferroviari d'accés a les terminals T1 i T2 de l'Aeroport a FGC**, a través de la seva filial FGC Mobilitat.
- S'aprova el Pla de Negoci, el qual defineix els recursos materials i humans necessaris per a la posada en marxa i l'operació del nou servei, i avalua la viabilitat de la seva explotació i gestió, amb l'establiment de les condicions per al seu finançament.
- S'aprova la contractació per al subministrament i el manteniment integral de **10 unitats mòbils de tren elèctric** que prestaran servei com a llançadora entre Barcelona i l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona - El Prat.

Necessitat de Transport Públic a l'Aeroport

VIAempresa
Economía Empresa Innovación Opinión Afterwork Agenda Pódcasts Territorio

🏠 / Economía / El aeropuerto de El Prat supera su capacidad con un "récord histórico" de 57,5 millones de usuarios

AEROPUERTO

El aeropuerto de El Prat supera su capacidad con un "récord histórico" de 57,5 millones de usuarios

La infraestructura gestiona 360.786 operaciones, un 3,7% más, una cifra insólita en un año

INFRAESTRUCTURAS

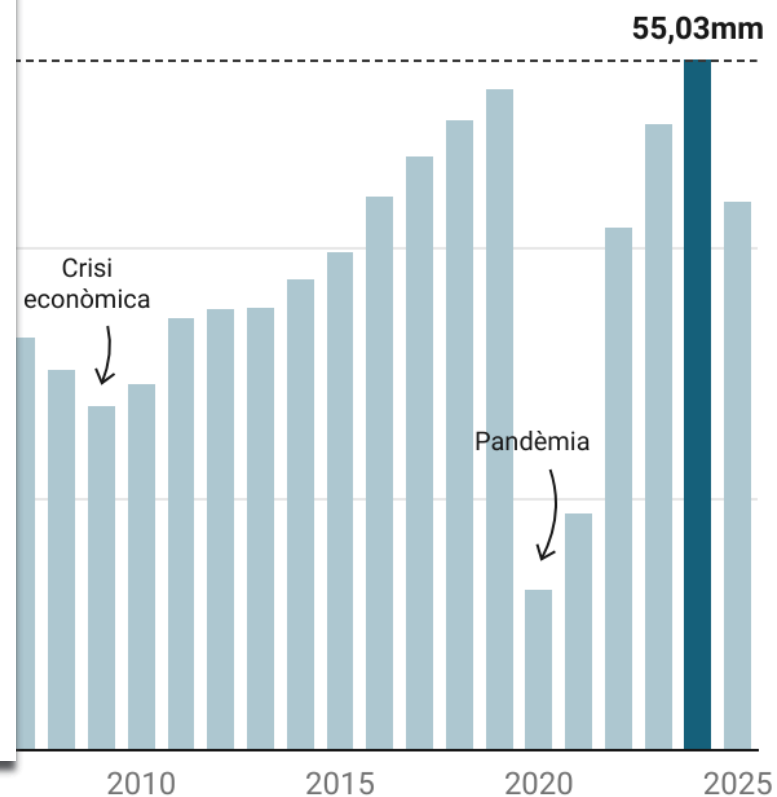


in
f
X
🦋
📧
📷

1990 1995 2000 2005

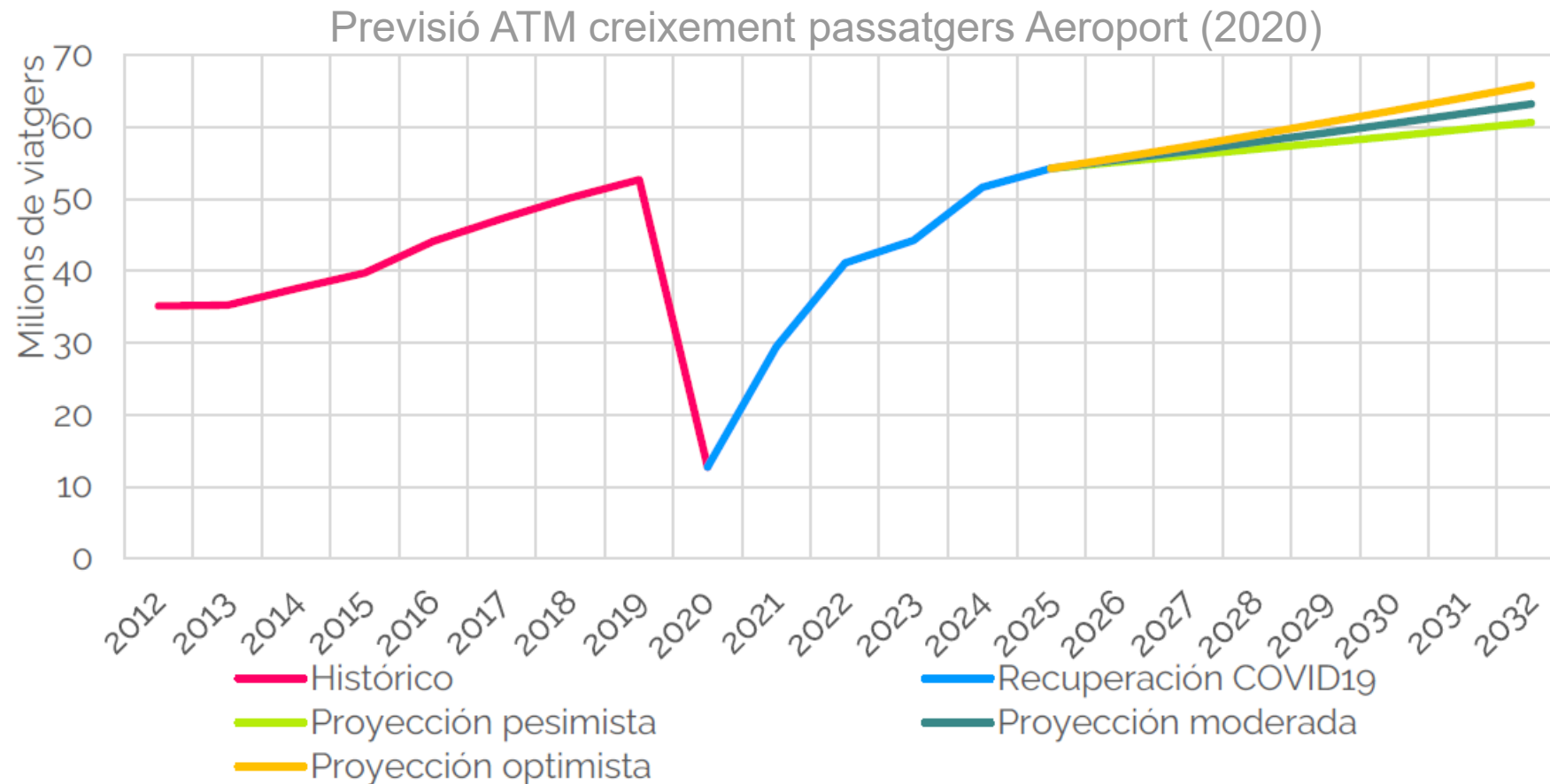
er any (1990-2025)

en curs



Gràfic: ACN • Font: Aena • Creat amb Datawrapper

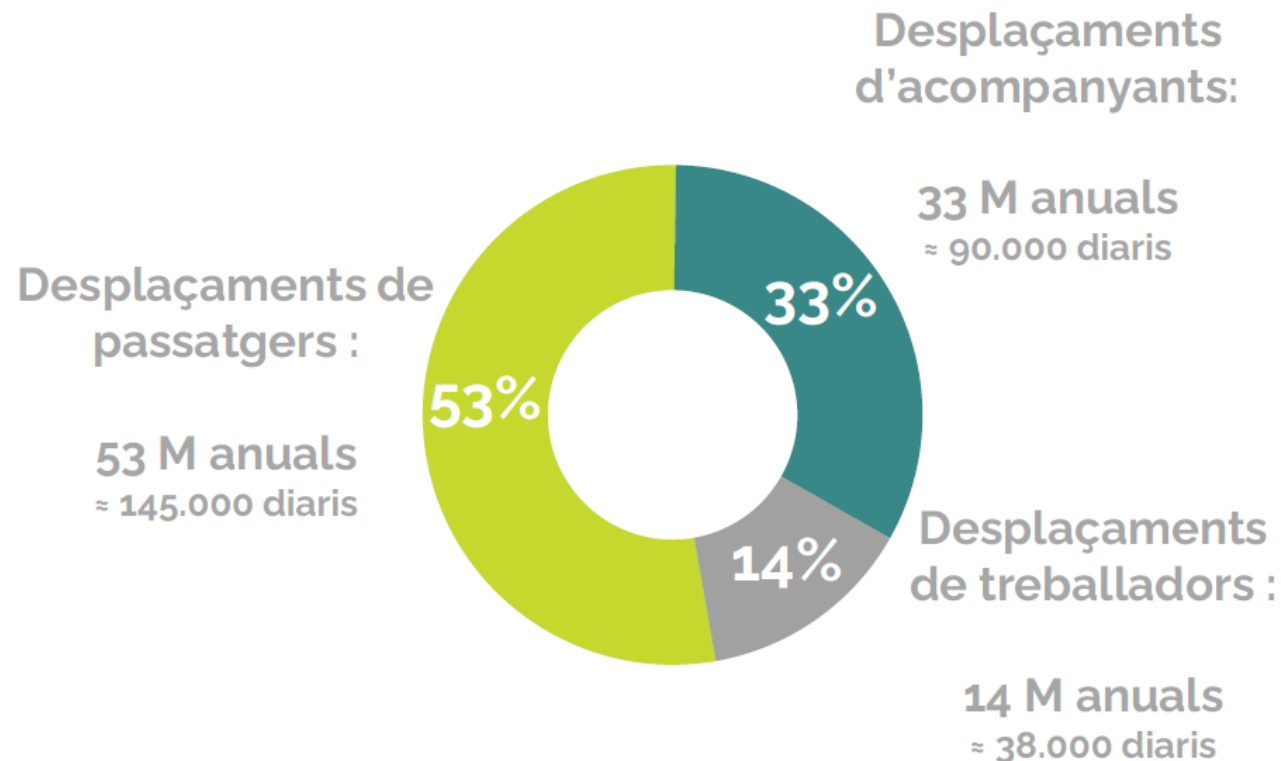
Necessitat de Transport Públic a l'Aeroport. “*Estudi de mobilitat a l'Aeroport (ATM)*”



Necessitat de Transport Públic a l'Aeroport. “*Estudi de mobilitat a l'Aeroport (ATM)*”

Desplaçaments
actuals *

273.000 desp./dia

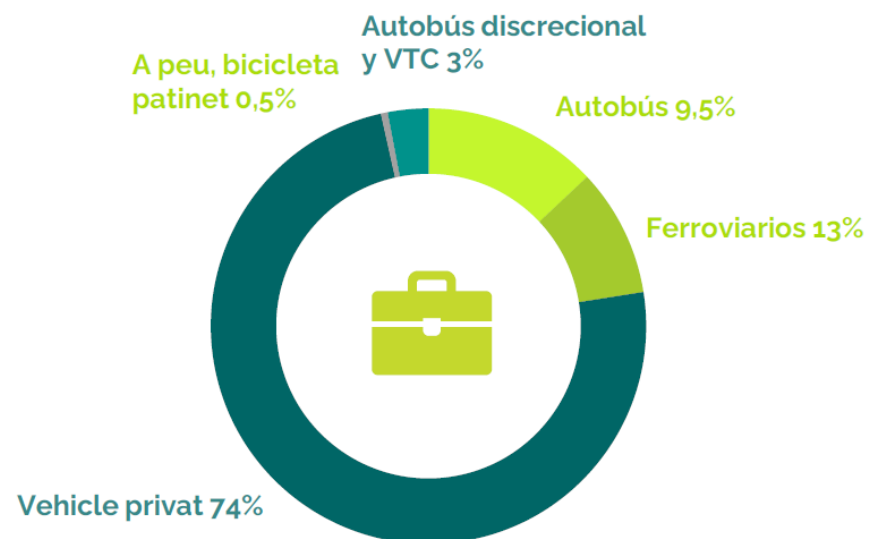


* S'ha considerat com a any base el 2019

Necessitat de Transport Públic a l'Aeroport. “Estudi de mobilitat a l'Aeroport (ATM)”

TREBALLADORS

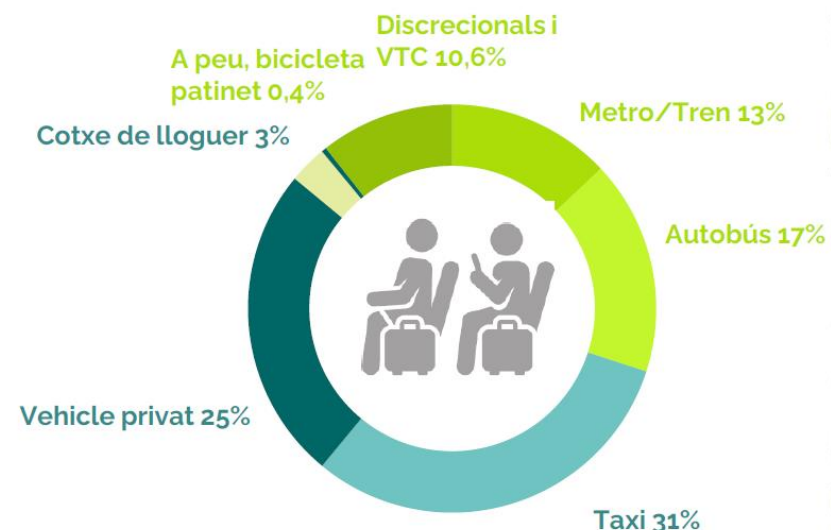
Repartiment modal dels viatges



Font: Elaboració pròpia amb Pla de Mobilitat AENA

PASSATGERS

Repartiment modal dels viatges



Font: Elaboració pròpia amb dades d'Aena.

* S'ha considerat com a any base el 2019

Necessitat de Transport Públic a l'Aeroport

Segons l'estudi de mobilitat d'ATM es preveu un increment de 36.000 desplaçaments en vehicle privat diaris entre Barcelona i l'Aeroport a l'any 2032 si no es fan actuacions.

Per pal·liar-ho es descriuen una sèrie d'actuacions a l'estudi **“ESTRATÈGIA DE MOBILITAT A L'ÀMBIT DE L'AEROPORT DE BARCELONA-EL PRAT”**, entre les que està la línia **R-Aeroport**.

1

Línia i servei

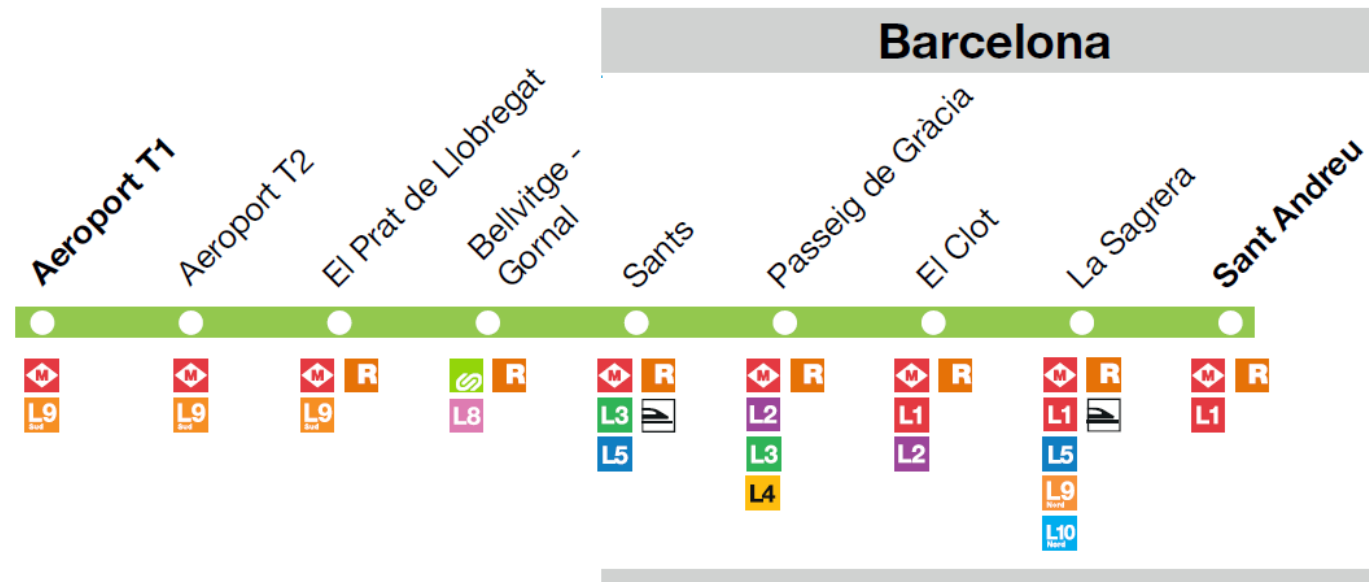
Línia i servei

R-Aeroport

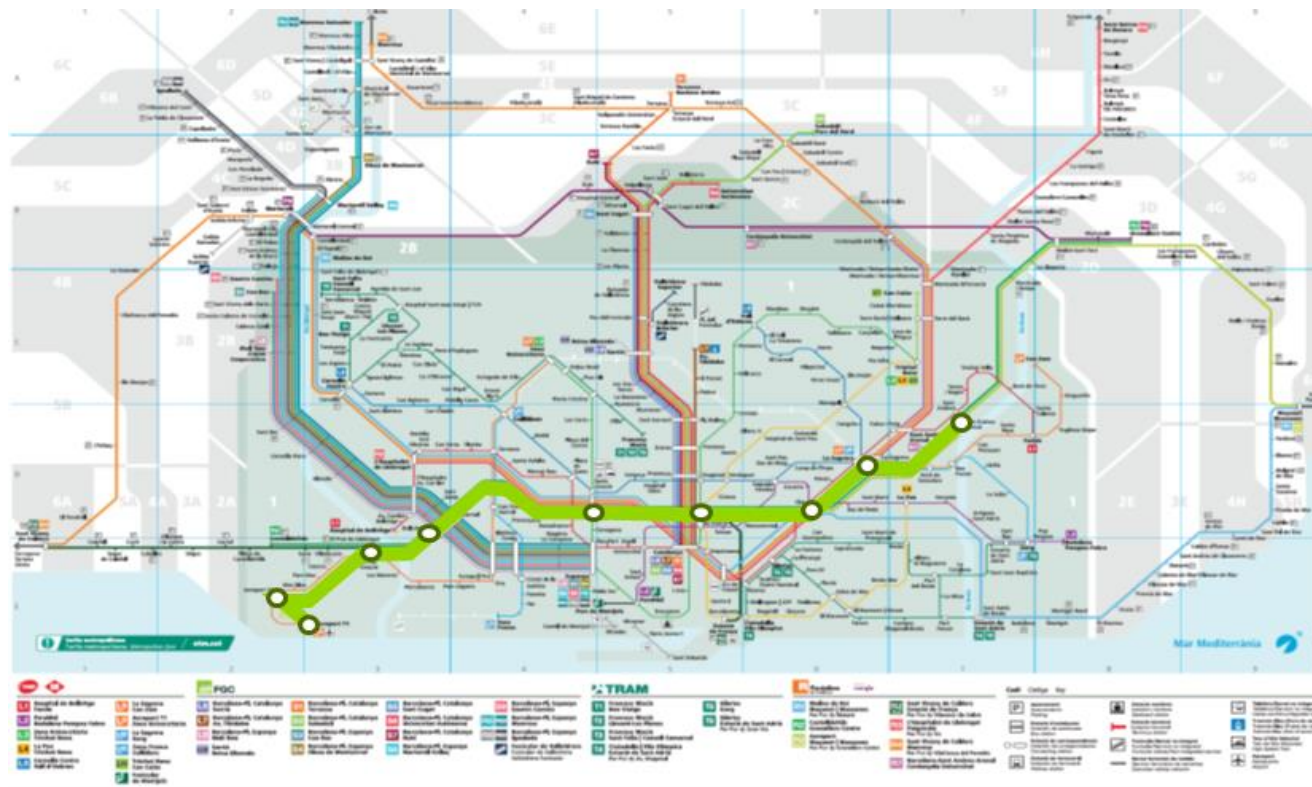
R-Aeroport serà el **nou servei ferroviari operat per FGC** que **connectarà el centre de Barcelona amb l'aeroport** en poc més de 20 minuts, amb l'objectiu d'oferir una alternativa ràpida, sostenible i eficient al transport privat.

El recorregut té una longitud de 22,7 km i hi haurà **servei cada 15 minuts**.

Nou túnel, en el seu tram final de construcció, de 4,5 kms entre El Prat i T1, passant per sota de la zona de pistes de l'aeroport i amb accés directe des de les estacions a les terminals T1 i T2.



Línia i servei. Integració a la Xarxa de Rodalies de Catalunya



Oferta actual de serveis al túnel del c. Aragó

Serveis de Rodalies : Línia R2, que s'opera com a 3 línies, una passant i dues semilínies amb terminals a Bellvitge i Estació de França

Serveis Regionals: un total de 6 línies, 5 provinents del sud amb terminal a l'Estació de França i 1 provinent del nord amb terminal a Sants



Utilització de la capacitat

Entre les 7 i les 10 del matí hi ha un total de 36 circulacions per sentit en el tram Sants – Passeig de Gràcia.

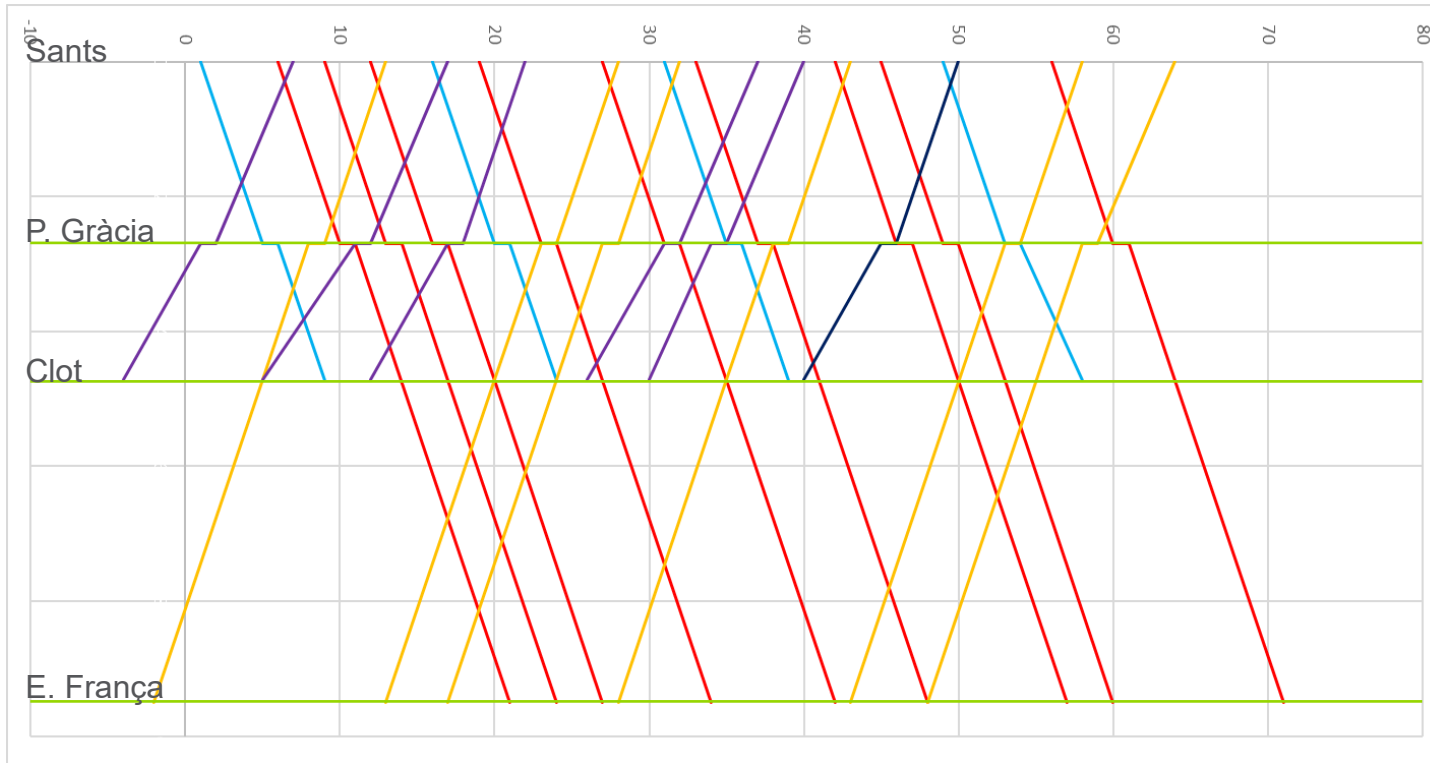
En sentit nord, 22/36 circulacions tenen com a destinació la terminal de l'estació de França.

En sentit sud, 17/36 circulacions tenen l'origen a l'estació de França.

	SANTS	P. GRÀCIA
R2	7:01	7:05
R2	7:06	7:10
R2	7:12	7:16
R11R	7:16	7:20
R14R	7:20	7:24
R2	7:27	7:31
R2	7:31	7:35
R2	7:36	7:40
R2	7:40	7:44
R2	7:49	7:53
R2	7:57	8:01
R2	8:01	8:05
R2	8:06	8:10
R15RE	8:09	8:13
R16RE	8:12	8:16
R11MD	8:16	8:20
R2	8:19	8:23
R2	8:27	8:31
R2	8:31	8:35
R2	8:33	8:37
R15RE	8:42	8:46
R2	8:45	8:49
R2	8:49	8:53
R2	8:56	9:00
R2	9:01	9:05
R2	9:06	9:10
R15RE	9:09	9:13
R2	9:12	9:16
R11R	9:16	9:20
R2	9:19	9:23
R2	9:27	9:31
R2	9:31	9:35
R14R	9:34	9:38
R13RE	9:39	9:43
R2	9:49	9:53
R2	9:57	10:01

	P. GRÀCIA	SANTS
R2	7:02	7:07
R2	7:09	7:13
R2	7:18	7:22
R15RE	7:24	7:28
R2	7:28	7:32
R2	7:32	7:37
R11MD	7:35	7:40
R2	7:39	7:43
R2	7:46	7:50
R11MD	7:50	7:55
R16RE	7:54	7:58
R2	7:59	8:04
R2	8:02	8:07
R2	8:09	8:13
R2	8:12	8:17
R2	8:18	8:22
R17R	8:24	8:28
R2	8:28	8:32
R2	8:32	8:37
R11MD	8:35	8:40
R2	8:39	8:43
R2	8:46	8:50
R15RE	8:54	8:58
R2	8:59	9:04
R2	9:02	9:07
R11MD	9:05	9:10
R2	9:09	9:13
R2	9:15	9:20
R2	9:20	9:24
R15RE	9:24	9:28
R2	9:28	9:32
R2	9:32	9:37
R11R	9:35	9:40
R2	9:39	9:43
R2	9:48	9:52
R2	9:58	10:02

Circulacions actuals en l'hora punta del matí (8-9)



Les **circulacions procedents de l'Estació de França** són incompatibles amb les que tenen com a **destinació Clot – Aragó**.

Aquesta incompatibilitat deriva de que la bifurcació Aragó, on s'uneixen ambdós ramals, és a nivell.

D'aquest fet se'n deriven 2 conseqüències importants:

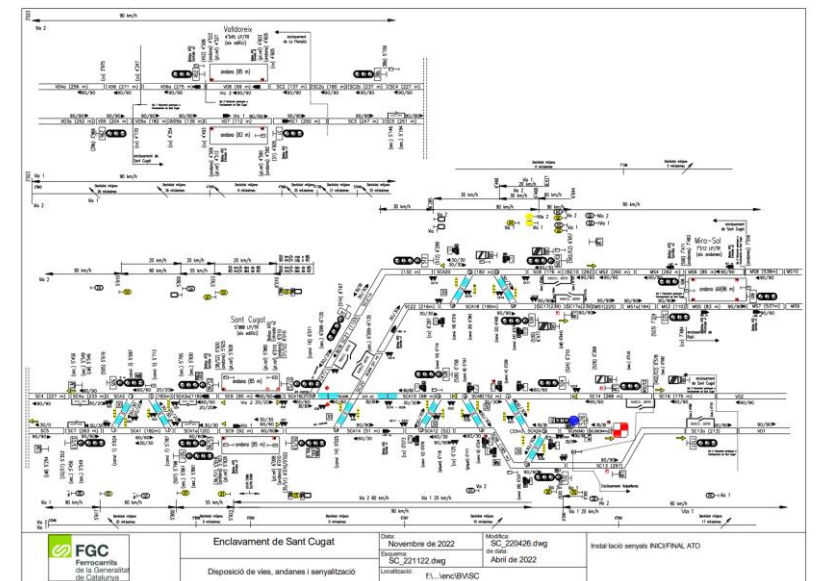
- Irregularitat de la malla
- Reducció de la capacitat del tram.

Quina capacitat màxima pot tenir un túnel de via doble?

La capacitat té a veure amb multiplicitat d'elements: sistema de senyalització, llargada i velocitat dels trens, temps d'aturada en estacions, existència de punts crítics com les bifurcacions a nivell, configuració de terminals ...

Sense que serveixi com a referència, recordar que al túnel d'FGC es donen 32 circulacions/hora-sentit.

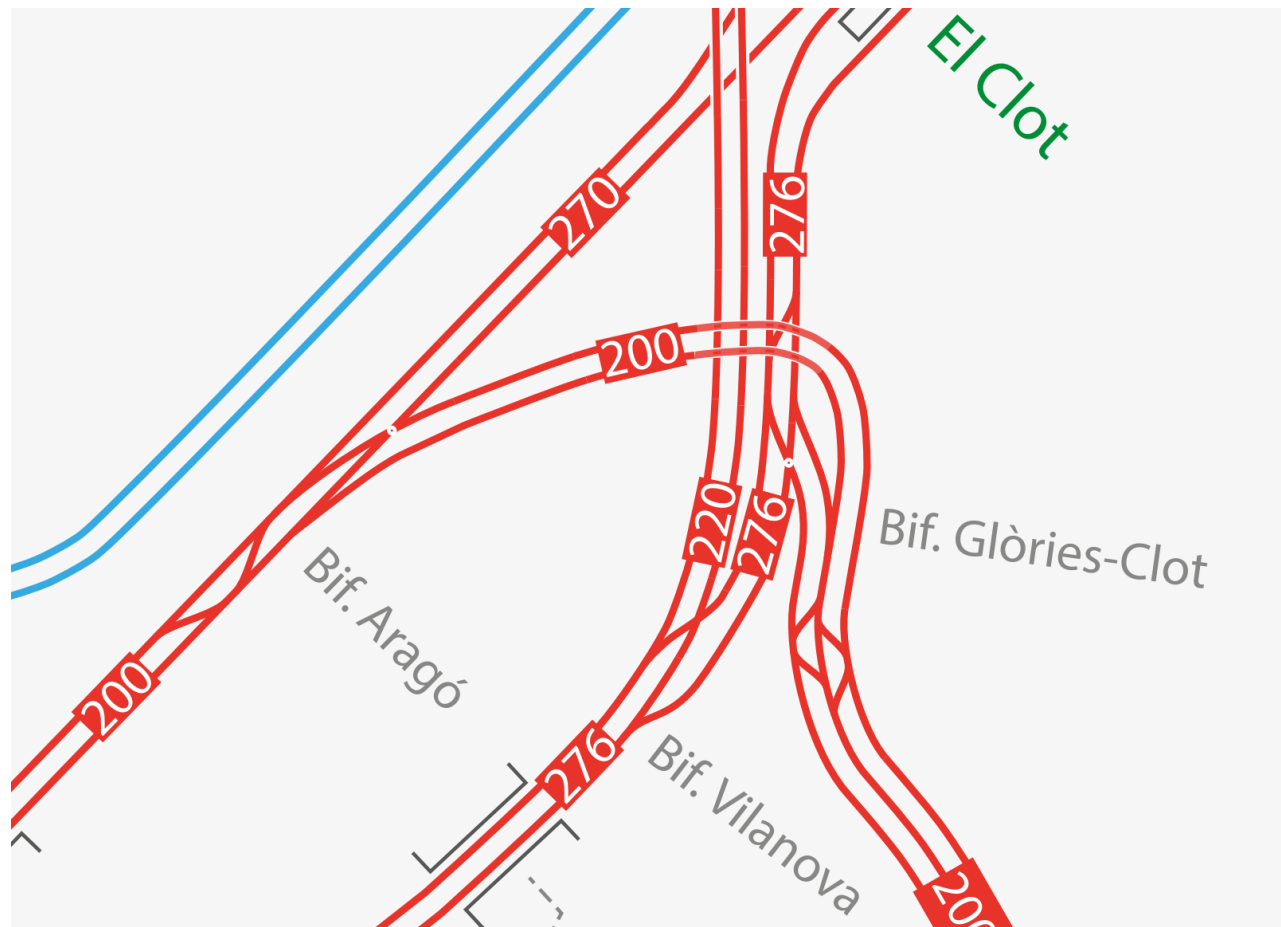
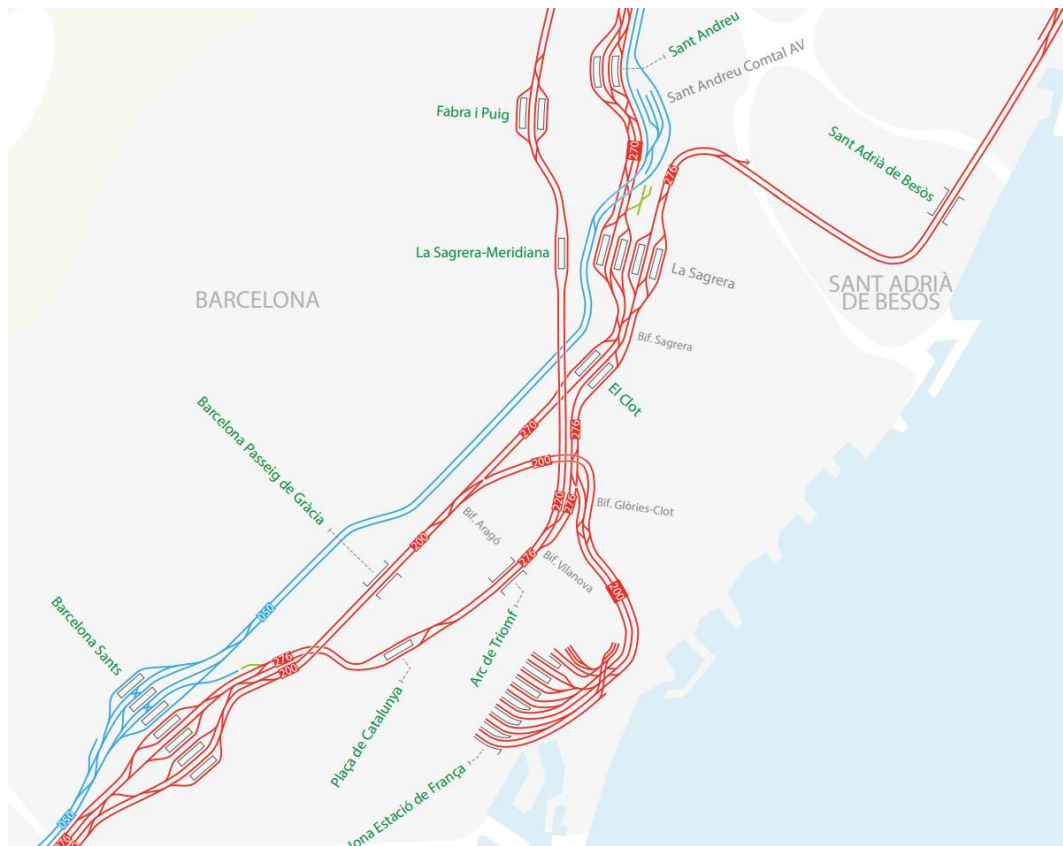
Recordar també que la bifurcació a nivell de Sant Cugat admet fins a 24 circulacions/hora-sentit.

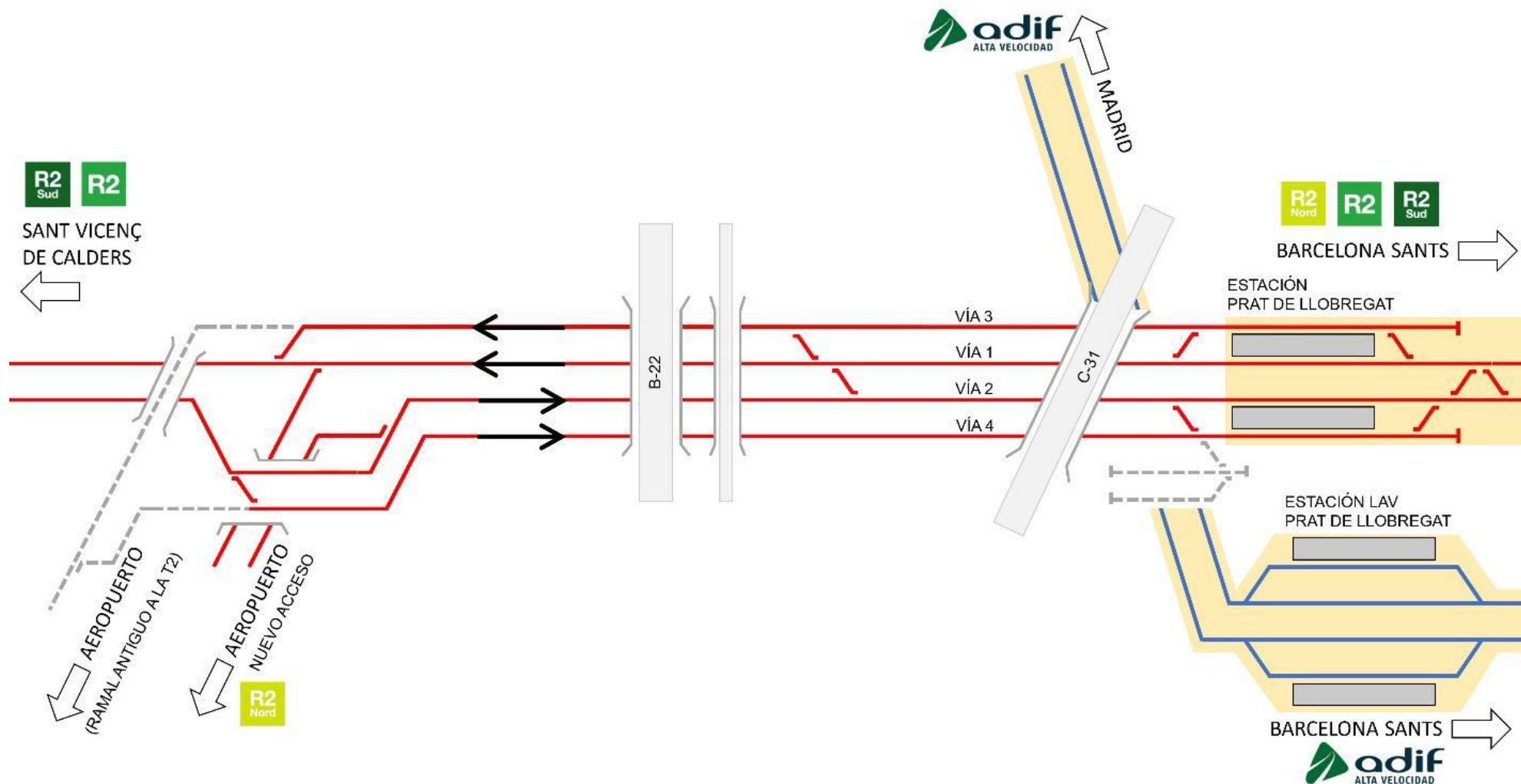


I si ens centrem en el túnel del carrer Aragó ?

Factors que incrementen capacitat	Factors que redueixen capacitat
Nova configuració El Prat	Obres a la xarxa de Rodalies
Nova terminal Sant Andreu Comtal	Cisallament bifurcació Aragó
Futura quadruplicació El Prat – Castelldefels i nova terminal	Futura reestructuració dels serveis passants entre el túnel d'Aragó i el de P. Catalunya
	Estructura de semi-línies de la R2

Cadascun d'aquests factors té un grau major o menor d'afectació. Alguns incideixen directament en la capacitat i d'altres en la utilització d'aquesta. En aquest sentit, cal tenir present que el túnel de Plaça Catalunya, per on circulen les línies R1, R3 i R4, té un grau de saturació encara superior i per tant qualsevol proposta de futur ha de fomentar el reequilibri entre els dos túnels.





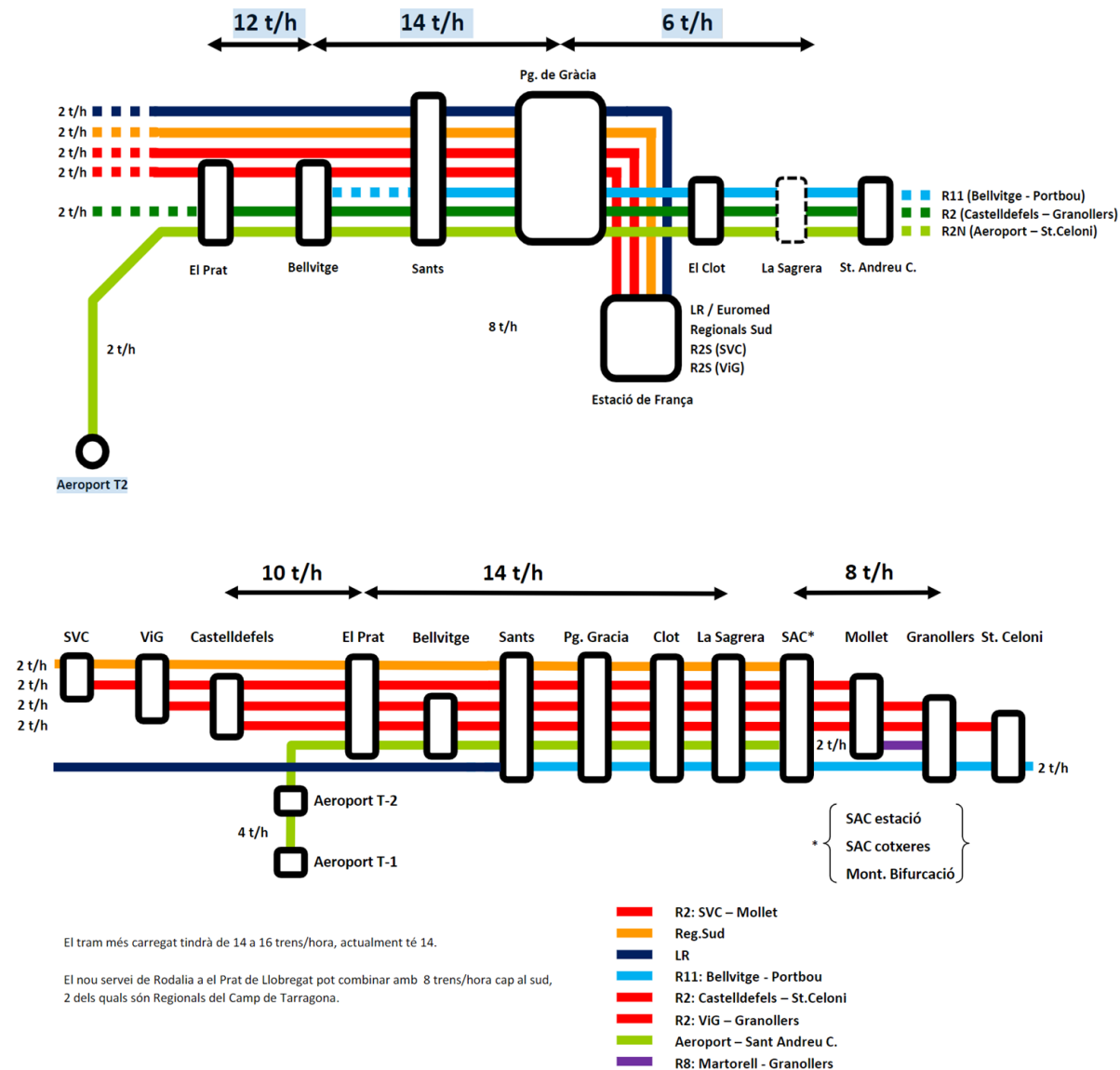
Oferta actual i futura

L'evolució previsible dels serveis de rodalies passa per:

- Increment d'oferta en les línies de major demanda
- Reequilibri de circulacions entre els dos túnels de Barcelona
- Reducció dels serveis regionals, substituint-los per nuclis de Rodalies (Girona, Tarragona, Lleida, Terres de l'Ebre) interconnectats amb serveis tipus Avant
- Millores de senyalització que incrementaran la capacitat

Les actuacions previstes a curt, mig i llarg termini, particularment la reconfiguració del ramal aigües + Montcada-Bifurcació i la nova ròtula de Torrassa permetran modificar la majoria dels encaminaments actuals de les diferents línies (amb l'excepció de la branca nord de la R1, que haurà de seguir utilitzant el túnel de Plaça Catalunya, i la branca nord de la R2, que haurà de seguir utilitzant el túnel del carrer Aragó).

Si assumim una capacitat màxima de 20 circulacions / hora (interval 3', que a dia d'avui ja s'esdevé entre diverses circulacions), la capacitat romanent del túnel d'Aragó seria com a mínim de 6 trens/hora, valor inferior, per exemple, a la màxima oferta previsible a la R3.



2

Material mòbil

Material mòbil

- Fabricant: **Alstom**. **10 unitats** en ample ibèric. Plataforma Coradia i X'trapolis
- Trens de **5 cotxes llarg de 85,2 m**.
- Bogies: 1 Remolc + 4 Jacobs Motor + 1 Remolc.
- Capacitat per a **659 persones**.
- Velocitat màxima **140 km/h**.
- Senyalització: ASFA4 i ERTMS-2.
- **Alta accessibilitat**: Accés a nivell d'andana mitjançant estreps i rampes, i zones PMRs.
- Lavabos embarcats.
- **Passos entre cotxes continu**, amplis i ben il·luminats.
- Àmplies finestres que maximitzen la llum natural i un sistema de llum LED.
- Espais per a **maletes**.
- Pantalles embarcades amb **informació de vols**.



Material mòbil



Material mòbil



Material mòbil



3

Tallers

Tallers

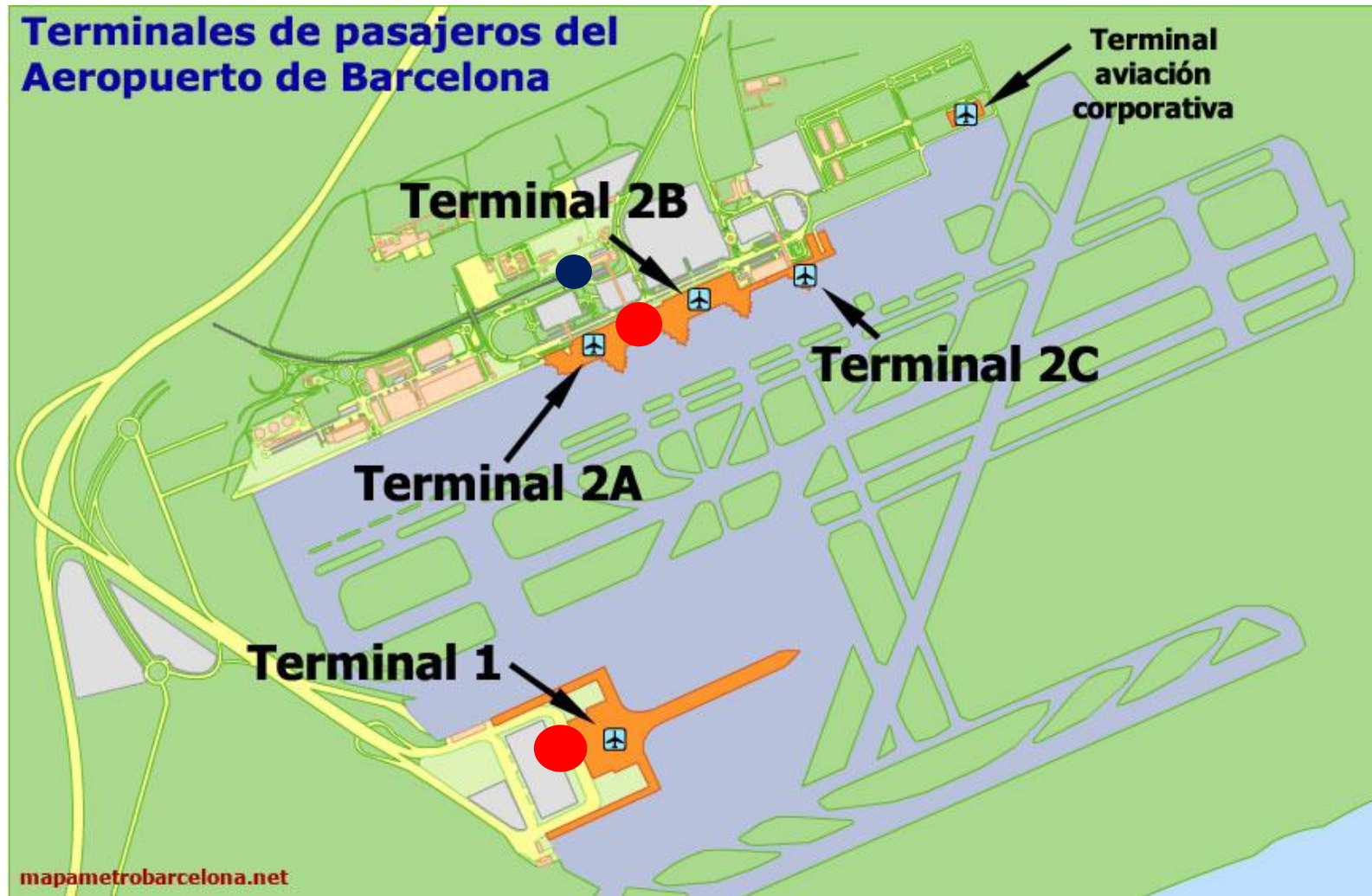
Taller ubicat a les instal·lacions d'Alstom a Santa Perpètua de Mogoda



4

Estacions

Estacions



Estació actual a T2

Noves estacions a T1 i T2

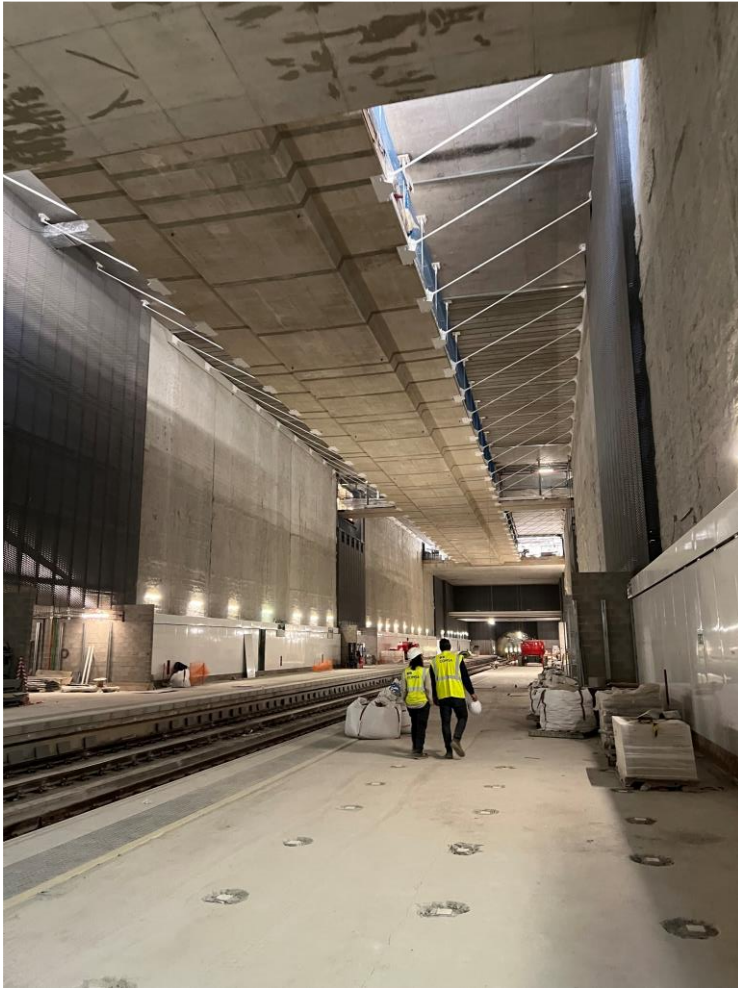
Estacions. T1



- Accés directe a la terminal
- Centre d'Atenció al Client
- Màquines de venda automàtiques
- Barreres Tarifàries
- Centre descans personal
- Vestuaris

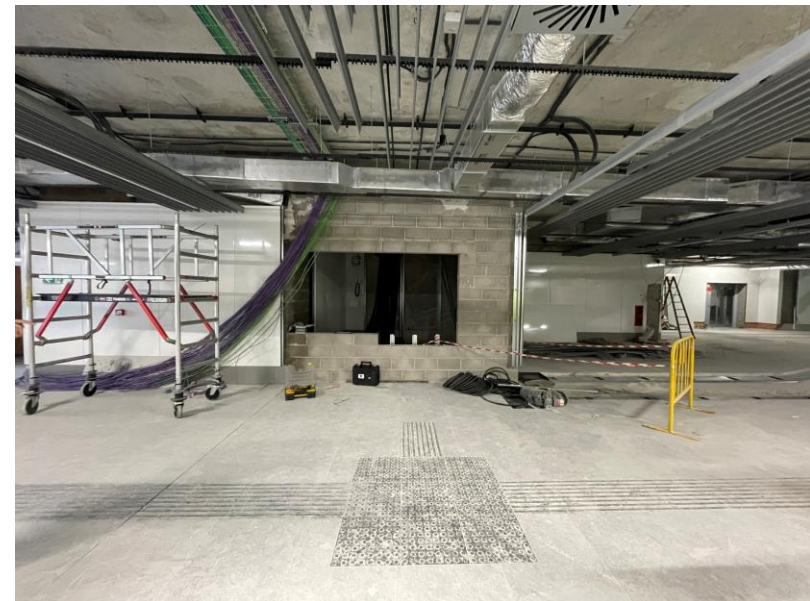
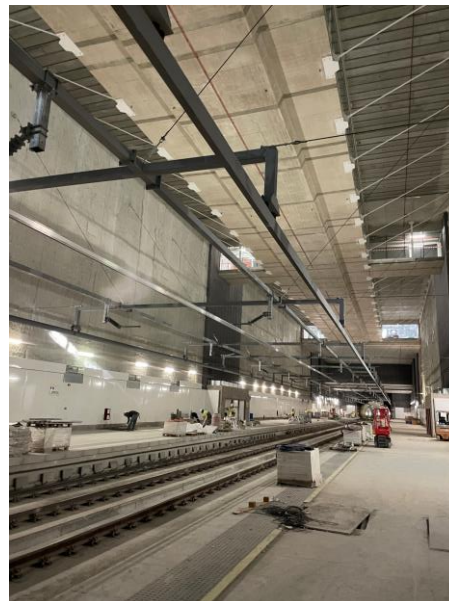
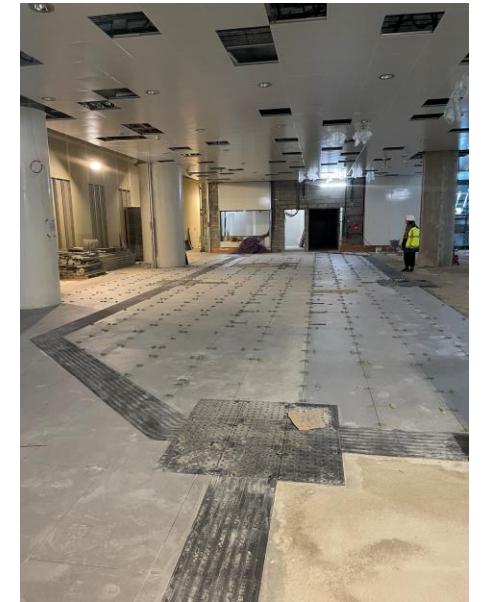
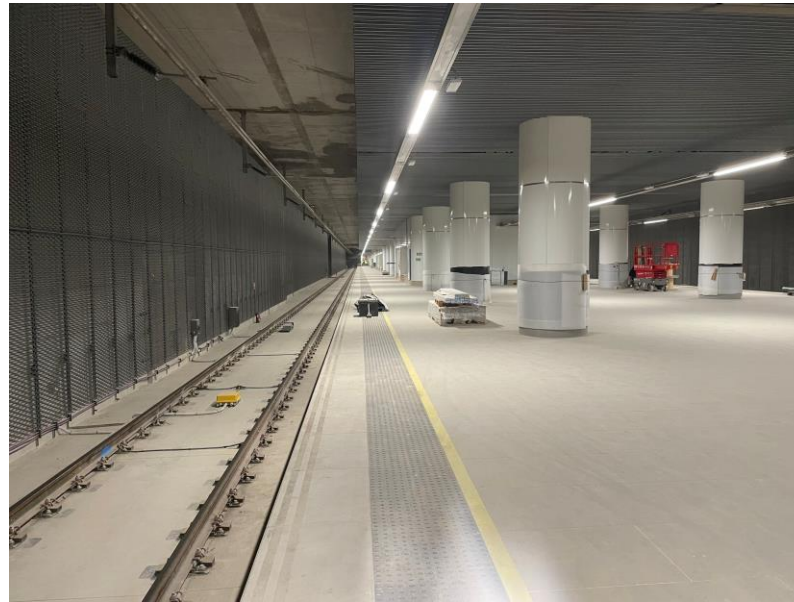


Estacions. T2



- Accés directe a la terminal
- Centre d'Atenció al Client
- Màquines de venda automàtiques
- Barreres Tarifàries
- Centre descans personal
- Vestuaris
- Centre de Gestió Operatiu
- Oficines administratives
- Simuladors de Conducció
- Aula de Formació

Estacions. Estat actual



5

Personal

Necessitat de personal

R-Aeroport



AGENTS D'ESTACIÓ / ATENCIÓ AL CLIENT

- Contractació setembre 2026
- Necessitat d'uns 25-28 Agents

OPERADORS CENTRE DE GESTIÓ

- Contractació setembre 2026
- Necessitat d'uns 10 Operadors

MAQUINISTES

- Contractació maig 2026
- Necessitat d'uns 42 Maquinistes + 4 Supervisors
- www.fgc.cat/nous-maquinistes

6

Conclusions

Nou Servei R-Aeroport

- Millora freqüència i a més es dona servei a T1
- Puntualitat
- Nous trens: comoditat i fiabilitat
- Accessibilitat (trens adaptats i accés directe a les terminals de l'aeroport)
- Trens clarament diferenciats de la resta (VERD) per a una identificació inequívoca.
- Atenció al client:
 - Estàndard d'excel·lència d'FGC
 - Presencial en estacions a T1 i T2
 - Informació a estacions gestionada per Adif o Renfe
- Sistemes enfocats a tot tipus de clients:
 - Tots els sistemes d'informació multi idioma
 - Web/app de venda en tots els idiomes i adaptada a tots els sistemes de pagament del món
- Circulació, Estacions i Infraestructura gestionades per Adif, un nou repte per FGC
- Alta demanda esperada, amb grans possibilitats de creixement.

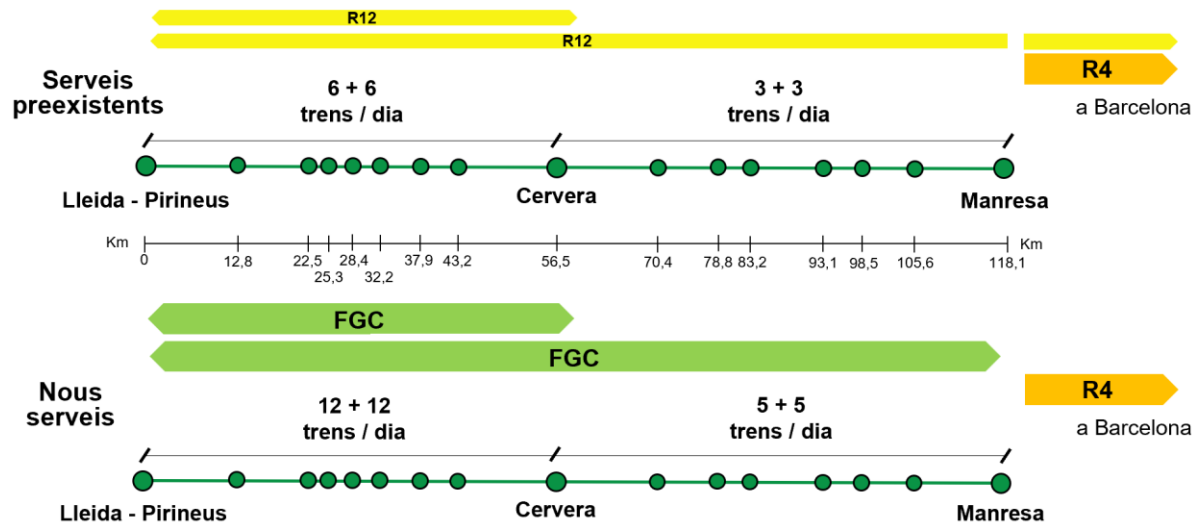


Projecte Rodalies Lleida

Antecedents

- A data 9 de desembre de 2020, per Acord de Govern, s'encarrega a FGC:
 - Impulsar la millora dels serveis ferroviaris que comuniquen Lleida amb el seu entorn i amb Manresa, en unes condicions adequades de freqüència i qualitat de l'oferta, amb la posada en servei de les línies RL3 entre Lleida i Cervera i la RL4 entre Lleida i Manresa.
 - Dur a terme els estudis i les actualitzacions que corresponguin per al desenvolupament i execució d'aquest acord, per a formular la proposta de millora i implantació de serveis ferroviaris a Lleida i el seu entorn i la seva connexió amb Manresa i per a proposar al Govern els acords complementaris a adoptar per a la prestació dels serveis encarregats.
- Conjuntament amb el Departament de Territori i Sostenibilitat es va acordar el nou nivell de servei que s'assoliria, i FGC va formular el seu Pla de Negoci per tal d'acompanyar els acords de Govern corresponents a fer possible la compra de trens.
- Es demana la formalització futura del Contracte de Servei Públic per regular les obligacions del servei i les corresponents compensacions.
- A 17 de desembre de 2021 se signa el contracte per a l'adjudicació de la compra de trens. D'acord amb els terminis del contracte, les 4 unitats de tren haurien de ser recepcionades a 17 de gener de 2025, iniciant-se el nou servei el febrer de 2025.

Críteris de disseny i esquema de serveis inicial



Críteris de disseny:

- **Concentració d'oferta en hora punta al matí**, amb 2 arribades a Lleida entre les 7h30 i les 9h
- **Cadenciació cada 90min** dels serveis entre Lleida i Cervera i **cada 3h** entre Lleida i Manresa
- Millora de la **connectivitat a Lleida**, amb alta velocitat i la línia Lleida-Balaguer-La Pobla
- **Coordinació amb l'R4 a Manresa** per enllaçar cap a Barcelona
- **Millora de la velocitat comercial**, amb possibilitat d'introduir parades discrecionals
- **Coordinació i complementarietat amb el transport públic per carretera.**

Inversions inicialment previstes

Trens

D'acord amb l'oferta adjudicada, el cost per al **subministrament de les quatre unitats de tren és de 43.500.000 €**, incloent les peces de parc.

L'oferta inclou també el cost per al manteniment dels trens durant 15 anys.

Aquesta inversió es farà efectiva entre els anys **2022-2025**.

Inversió en trens (incl. peces de parc)	43.500.000 €
Manteniment dels trens a 15 anys	19.422.480 €

- **Signatura contracte: 17 de desembre de 2021**
- **Recepció 4 unitats: 17 de gener de 2025**
- **Posada en servei: febrer de 2025.**

Tallers

S'haurà de fer una inversió per a l'adequació del taller al Pla de Vilanoveta, entre d'altres s'hauran de contemplar:

- sistemes d'elevació
- taules baixa bogies
- túnel de rentat
- torn de rodes

Les estacions de la línia



Les estacions de la línia



Característiques generals dels nous trens

- Trens de 3 cotxes, amb una longitud de 67,6 m i amb capacitat per a 481 persones.
- Velocitat màxima de 140 km/h.
- Alta accessibilitat, amb dispositius d'embarcament que permeten l'accés a nivell a totes les andanes i amb plataformes PMR, espais dissenyats per a cadira de rodes, pulsadors a l'altura adequada i banys universals.
- Passos entre cotxes amplis, segurs i ben il·luminats, amb rampes suaus i continuades, afavorint el trànsit interior dels passatgers i reduint els temps d'entrada i sortida.
- Seients senzills i pràctics, amb port USB i reposabraços. Equipatge visible i a mà, amb porta-equipatges de vidre a la part superior i amb espai útil a sota els seients. El vehicle disposa d'una xarxa Wifi gratuïta.
- Eficiència energètica, amb àmplies finestres que maximitzen la llum natural i un sistema d'il·luminació LED.
- Fabricats amb un 98% de components reciclables.



Característiques generals dels nous trens



Característiques generals dels nous trens



Característiques generals dels nous trens



Característiques generals dels nous trens

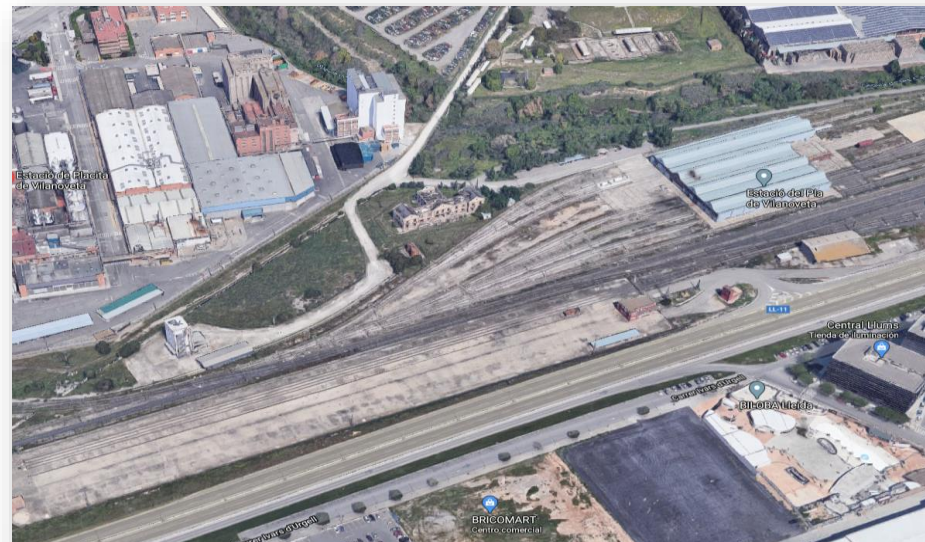


Base operativa

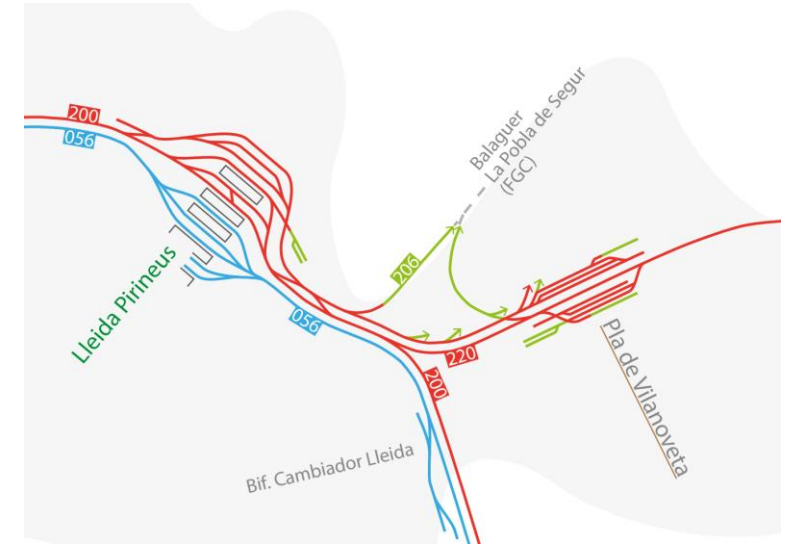
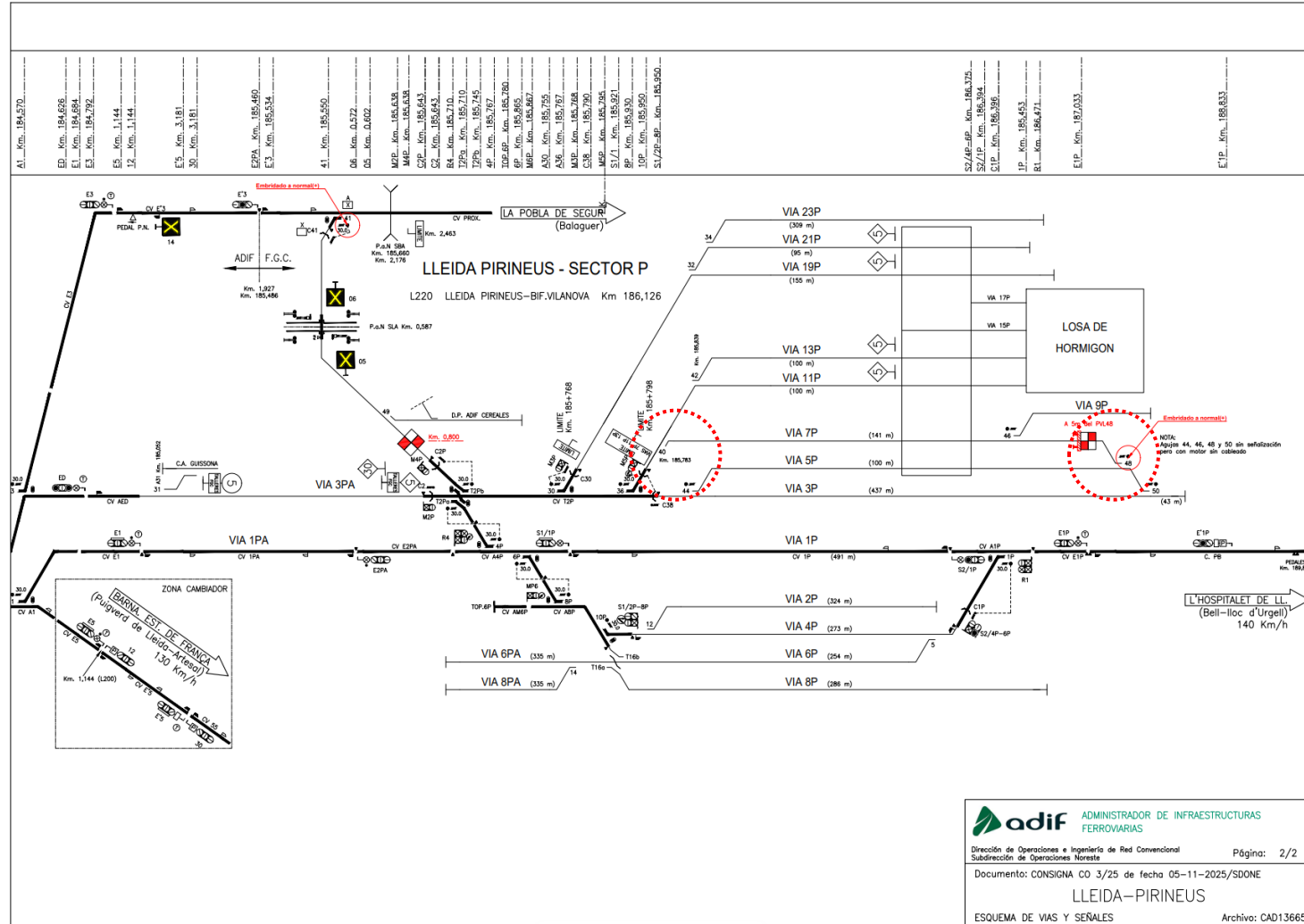
La **base central operativa de material mòbil** per la gestió dels 2 corredors (Lleida – La Pobla de Segur i Lleida – Manresa) serà a Lleida, amb ubicació de tallers i cotxeres a Pla de Vilanoveta.

Això significa el desenvolupament d'espais industrials amb la creació de llocs de treball qualificats, empreses auxiliars i futurs desenvolupaments lligats a un projecte industrial:

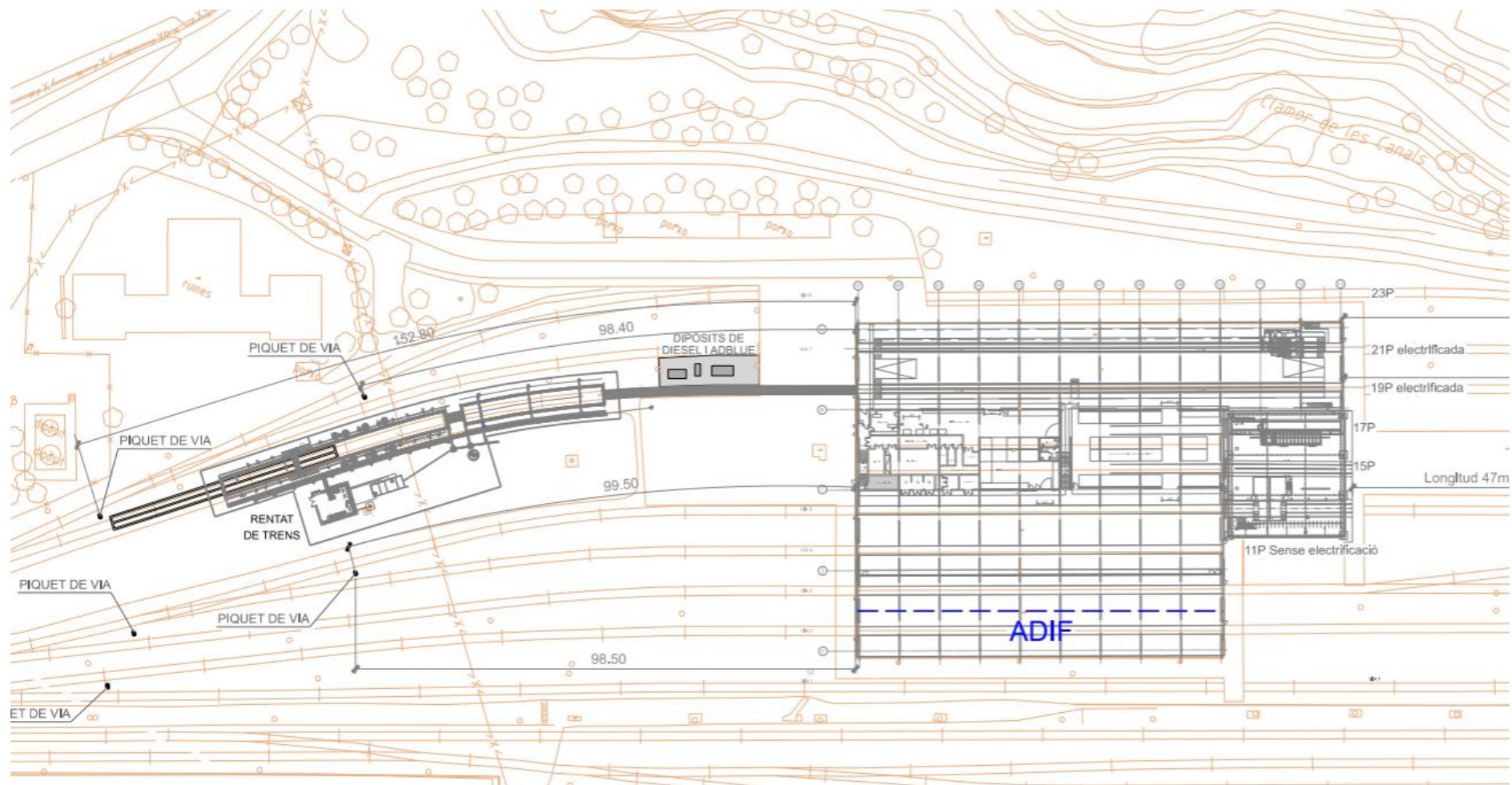
- S'estima una necessitat d'entre 5-10 nous empleats per a les tasques de manteniment dels trens.



Adaptació del Taller de Pla de Vilanoveta



Principals actuacions



Adaptació del Taller



Modificació de les condicions de contorn

La Generalitat de Catalunya ha negociat amb RENFE la millora dels serveis, implantant les noves línies RL3 i RL4 al llarg de l'any 2024.

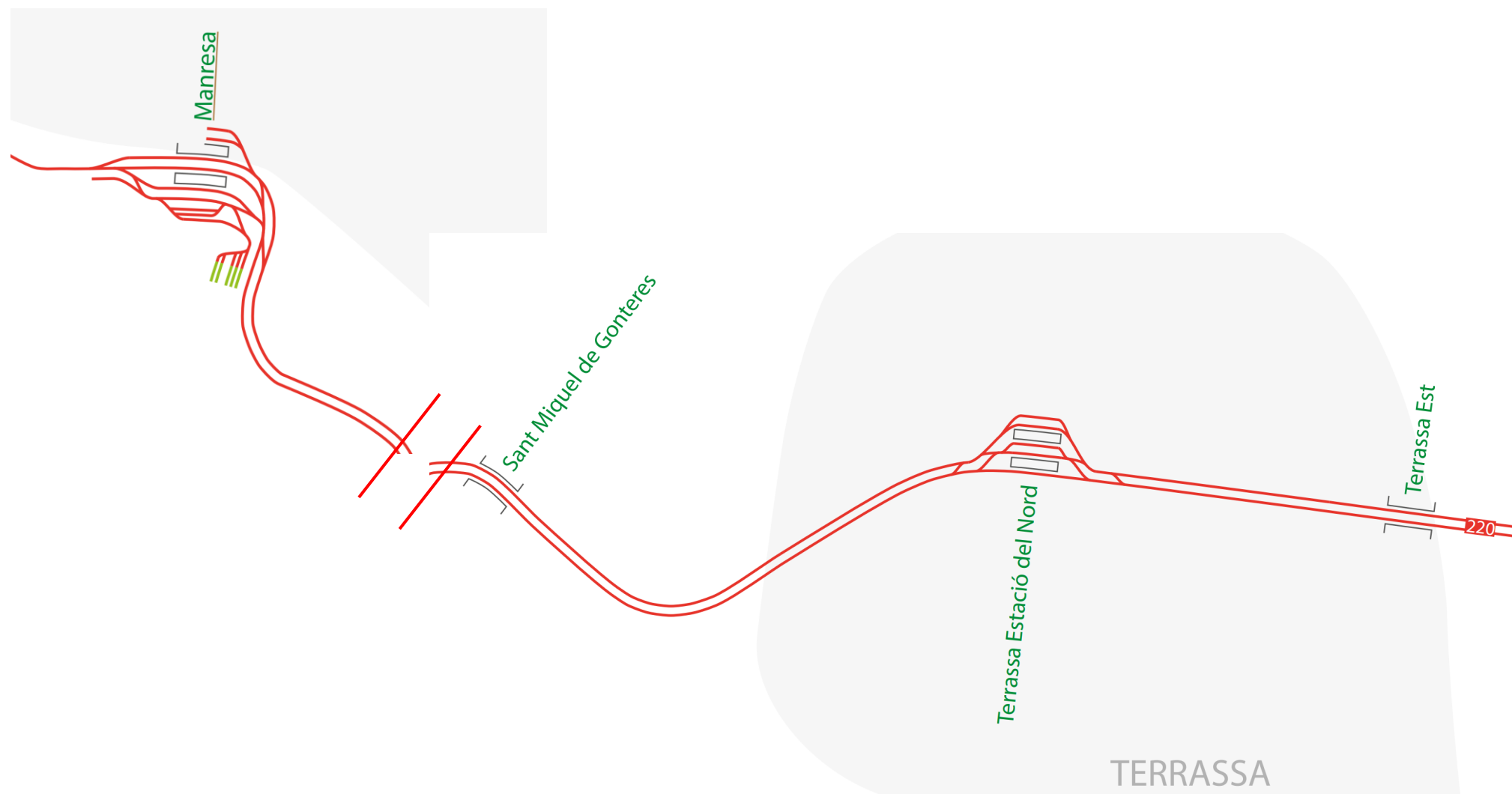
En el marc d'aquesta negociació, es decideix que la línia RL4 es perllongui entre **Manresa i Terrassa**, produint-se el transbordament en aquesta darrera estació (permetent, addicionalment, la futura connectivitat de les línies RL4 i S1 d'FGC).

Aquesta negociació també ha modificat el **número d'expedicions** per sentit, així com els requeriments en termes de contractació de **seguretat**.

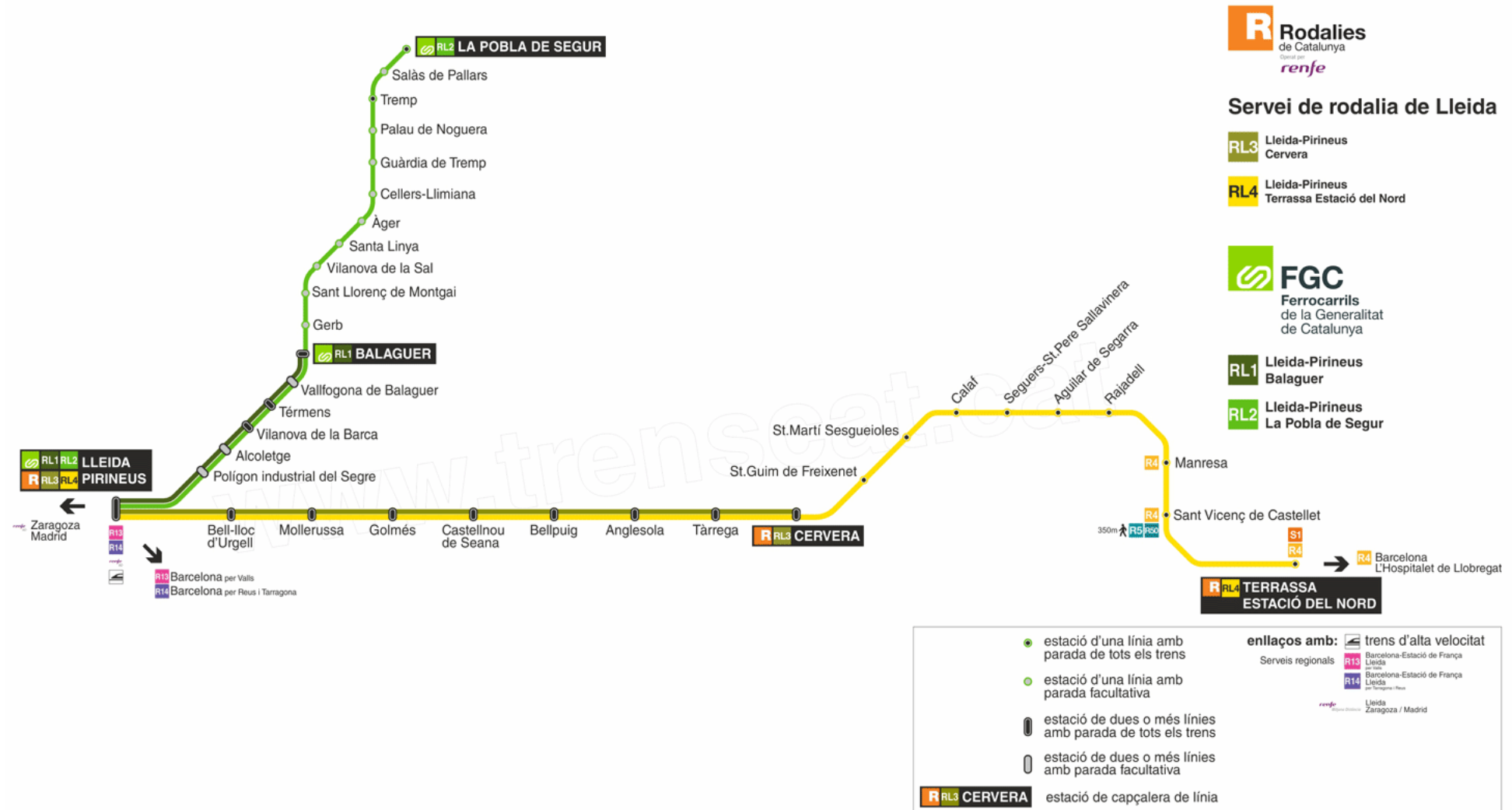
D'altra banda, es troben en curs les negociacions amb ADIF per tal d'assumir la **gestió de les estacions** (model anàleg al de Rodalies).

Igualment, s'ha acordat amb ADIF l'increment de la **disponibilitat del taller a Pla de Vilanoveta** (imprescindible disposar de més espai per tal de mantenir el servei del Tren dels Llacs amb Material històric).

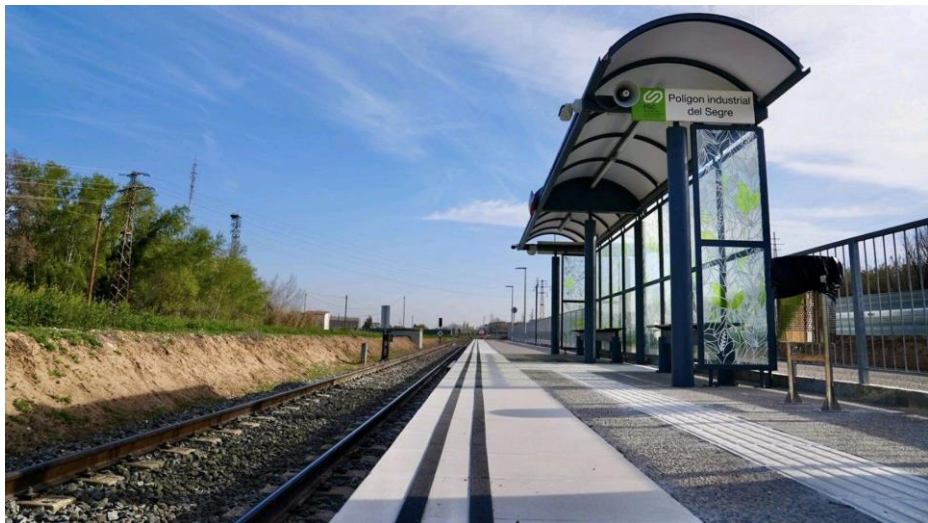
Nova terminal de Terrassa Estació del Nord



Esquema de Serveis definitiu



Proposta de model d'estacions





Albert Tortajada Flores

Director de Projectes i Desenvolupament de Nous Negocis