



## La Barcelona Metropolitana requereix l'execució urgent de noves infraestructures

- **La Cambra ha identificat un llistat d'infraestructures estratègiques pendents.**
- **A banda de l'estació de la Sagrera i Rodalies, cal desdoblar el túnel de Vallvidrera i construir dos túnels d'Horta (viari i ferroviari).**
- **Les actuacions vinculades al Corredor Mediterrani de mercaderies són insuficients, especialment pel que fa als accessos del Port de Barcelona.**

**Barcelona, 17 de juliol de 2013. -**

La Cambra considera que la vertebració interna de la Barcelona Metropolitana i el desenvolupament del Corredor Mediterrani de mercaderies són les dues grans prioritats estratègiques en matèria d'infraestructures a Catalunya pels propers anys. Per ambdós àmbits, s'han identificat les actuacions prioritàries, tant de la xarxa ferroviària com de la xarxa viària. El conjunt de les actuacions seleccionades aglutina una inversió estimada superior als 5.200 milions d'euros, de les que bona part correspondrien als prop de 4.000 milions que l'Estat deu a Catalunya en compliment de l'Estatut (Disposició Addicional 3a).

### Destinacions prioritàries de la inversió pendent

Actuació	Inversió estimada (MEUR)
<u>Corredor Mediterrani</u>	
Xarxa ferroviària	714
Xarxa viària	794
<u>Barcelona Metropolitana</u>	
Xarxa ferroviària	2.575
Xarxa viària	1.140
<b>Total</b>	<b>5.223</b>

Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Foment i del Departament de Territori i Sostenibilitat.

Les inversions prioritàries a la Barcelona Metropolitana més que dupliquen les inversions considerades al Corredor Mediterrani de mercaderies. A més, les actuacions identificades a la



xarxa ferroviària suposen més del 60% del total, mentre que les de la xarxa viària se situen a l'entorn del 40% (veure quadre anterior).

## Les infraestructures de la Barcelona Metropolitana

Pel que fa a la Barcelona Metropolitana, la capital catalana hauria de reforçar els seus vincles amb el territori més proper i posicionar-se activament a una escala superior. **Barcelona té assumit el seu paper de capital** i vol exercir aquesta capitalitat projectant el que passa a Barcelona cap a l'exterior, començant pel Mediterrani, seguint per la Unió Europea i acabant per tot el món. En aquest sentit, **s'haurien de reforçar les seves connexions internes**. Barcelona es manté com a referent de qualitat al món. Per això, el president de la Cambra, Miquel Valls, ha defensat que **la Barcelona Metropolitana "ha d'afrontar decididament els projectes i les iniciatives que reforcen la seva vertebració interna"**.

Les actuacions prioritàries són, a banda de l'estació de la Sagrera per l'AVE i les Rodalies de Barcelona, els perllongaments dels FGC a Sabadell i Terrassa, el desdoblament dels túnels de Vallvidrera, el nou túnel d'Horta (viari i ferroviari) i l'eix de la Conreria.

Així, en el cas concret del **nou túnel d'Horta**, s'ha analitzat l'impacte d'un nou túnel, tant sobre el trànsit viari com sobre el trànsit ferroviari. I amb aquestes dades s'ha avaluat la rendibilitat social i econòmica del projecte a partir d'una triple anàlisi (cost-benefici, macroeconòmica i territorial), que ha considerat cinc estratègies d'actuació, a més de l'escenari base.

Com a conclusions generals d'aquesta anàlisi, cal destacar que **totes les alternatives ofereixen rendibilitats positives**. Fins i tot l'execució dels dos túnels (viari més ferroviari) resulta rendible, donat el nivell de demanda de les xarxes de transport i el potencial macroeconòmic i territorial associat.

Per això la Cambra planteja aquesta opció als agents econòmics i territorials, per tal de definir una actuació de qualitat i consens, que ofereixi una **resposta eficient a la realitat complexa de la mobilitat al corredor Barcelona-Vallès**.

## Les infraestructures del Corredor Mediterrani de mercaderies

El segon àmbit d'actuació és el **Corredor Mediterrani ferroviari de mercaderies**, que inclou el nou accés al Port de Barcelona i el desplegament del tercer carril per trams entre Castellbisbal i el límit de la província de Castelló. El Ministeri està impulsant el tercer fil al llarg de tot el Corredor Mediterrani, com a solució possibilista per disposar de l'ample europeu en



un termini raonable i a un cost assumible. Però la Cambra considera que el plantejament del Ministeri presenta **dues inconsistències**:

- 1) **El nou accés ferroviari al Port de Barcelona serà de via única amb tres amples.** És a dir, que disposarà d'una mateixa via per a l'ample mètric, l'ample europeu i l'ample ibèric. "Potser n'hi ha prou per a les necessitats del Port de Barcelona a curt termini. Però tindrem un greu problema a mig i llarg termini", ha destacat Valls.
- 2) **El Ministeri torna a crear un coll d'ampolla entre Tarragona i Castelló, on només es preveuen dues vies d'ample europeu,** tallant la comunicació en ample ibèric entre Catalunya i la resta del Corredor Mediterrani.

En conseqüència, la Cambra alerta del **fals triomfalisme** de pensar que el 2015 el transport ferroviari de mercaderies al Corredor Mediterrani estarà resolt, i referma el seu compromís per seguir treballant amb visió de llarg termini més enllà del tercer fil, fins assolir una plataforma de doble via exclusiva per a mercaderies, compatible amb l'ample europeu.

A més, en clau viària, la Cambra també reivindica el nou accés viari al Port de Barcelona, l'Autovia orbital B-40 com a mínim fins a Granollers i la variant de Vallirana.

### **3.974 milions pendents de la Disposició Addicional 3a de l'Estatut**

Catalunya disposa de recursos suficients per afrontar les infraestructures abans citades si l'Estat complís el compromís de la Disposició Addicional Tercera de l'Estatut, que obliga a l'administració central a invertir a Catalunya l'equivalent al pes del seu PIB en el conjunt de l'Estat.

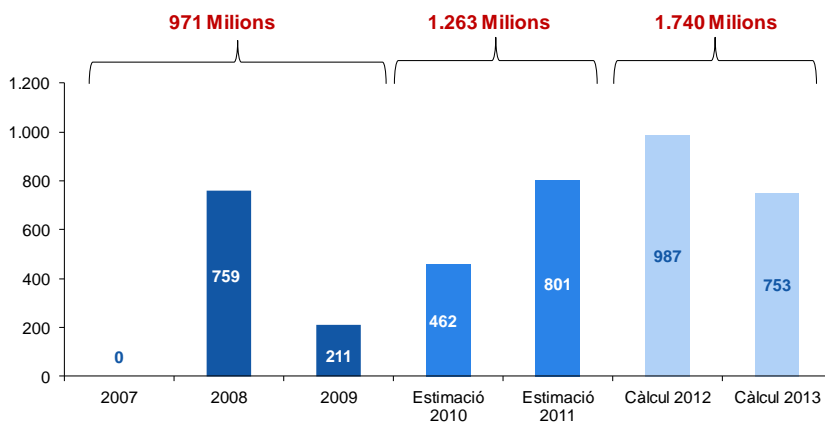
Aquest import en els set anys de vigència de la clàusula s'estima en 3.974 milions d'euros, que es divideixen en tres parts:

- 971 milions corresponen al període 2007-2009 i que van ser reconeguts per l'anterior Govern espanyol, però que no es va fer efectiu el pagament.
- 1.263 milions són del període 2010-2011. Es tracta d'una estimació pròpia a partir de les dades d'execució publicades pel Grup Foment, atès que l'actual Govern no ha facilitat la liquidació de la disposició addicional per aquests dos anys.
- 1.740 milions és la inversió real total (no exclusivament en infraestructures) que faltaria en els pressupostos de l'Estat de 2012 i 2013 per tal que la participació de Catalunya en el total d'inversió regionalitzada passés de l'11% al 18,9%, que és el seu pes econòmic.

Aquest volum total d'inversió pendent equival al 2% del PIB català.



### Inversió pendent de l'Estat a Catalunya segons la Disposició Addicional 3a



Font: Departament d'Economia i Coneixement per als anys 2007-2009 i elaboració pròpia per als anys 2010-2013.



<http://premsa.cambrabcn.org>