



Cambra de Comerç
de Barcelona

notaPremsa

premsa.cambrabcn.org
premsa@cambrabcn.cat

La Cambra de Barcelona alerta de la necessitat d'actuacions sobre el Corredor Mediterrani per anticipar futurs colls d'ampolla en la infraestructura

- El fet que els trens de mercaderies amb destinació a Europa comparteixin plataforma amb serveis d'alta velocitat o hagin de fer canvi d'ample a frontera implica despeses addicionals que penalitzen a aquest mode, clau per a la descarbonització del transport.
- L'administració pública ha d'estudiar i planificar totes aquelles actuacions necessàries per a l'establiment d'una plataforma en ample mixt/internacional pròpia per les mercaderies ferroviàries al llarg de tot el Corredor Mediterrani, incloent-hi també actuacions d'increment de capacitat per mitigar possibles friccions amb Rodalies.
- En paral·lel, cal reactivar la tramitació del projecte de l'Eix Transversal Ferroviari com a via per descarregar el Corredor i per contribuir al reequilibri territorial.
- Cal aprofitar l'impuls dels fons Next Generation per facilitar al transport de mercaderies la transició al ferrocarril i explorar vies complementàries a aquests fons, pensant més enllà de l'horitzó 2025.

Barcelona, 29 d'abril de 2022.- La Cambra de Comerç de Barcelona alerta que el Corredor Mediterrani necessitarà actuacions addicionals per poder donar compliment als objectius de creixement ferroviari marcat per la Unió Europea (incrementar el transport ferroviari de mercaderies en un 50% en l'horitzó 2030 i duplicar-lo el 2050), atès que **hi ha nous colls d'ampolla en la infraestructura que cal anticipar i resoldre a temps.**

El **Corredor Mediterrani** és un dels principals eixos de transport terrestre català i una reivindicació històrica del nostre territori, però que ha vingut arrossegant des de fa anys alguns **colls d'ampolla** que es troben finalment en vies de resolució o, com a mínim, en un punt d'inici de resolució proper, arran de l'**acceleració, en els últims anys, dels corresponents projectes per part del govern de l'Estat.**

Destaquen en aquest sentit: la **variant de Vandellós**, que va reemplaçar el 13 de gener de 2020 l'únic tram de via única que quedava al llarg del Corredor Mediterrani entre València i Lió; l'increment de capacitat i adaptació a ample mixt del **tram de línia Martorell-Castellbisbal**, actualment en execució; la **implantació de tercer fil (ample mixt) entre Martorell i Sant Vicenç de Calders**, també en execució actualment; i l'**adaptació a ample internacional prevista en el tram comprès entre Tarragona i Castelló.**

Nous colls d'ampolla a mitjà i llarg termini

Tot plegat fa que **cap a l'any 2025**, en part fruit de l'increment de les inversions en infraestructura impulsada pels fons Next Generation EU, **l'Estat preveu assolir l'objectiu d'una connexió en ample internacional/mixt, de forma continuada, al llarg de tot el Corredor Mediterrani, des de Castelló (i presumiblement, València) fins a la frontera francesa.**

 <http://premsa.cambrabcn.org>

 @CambraBCN

 Cambra de Barcelona

 Cambra de Barcelona

 @cambrabcn

 Cambra de Barcelona



No obstant això, la Cambra alerta que aquesta situació no representa una fita tancada, sinó que cal continuar treballant per solucionar problemes encara vigents al corredor:

- En el tram comprès entre Mollet i la frontera francesa, **els serveis ferroviaris de passatgers d'Alta Velocitat i de mercaderies comparteixen la mateixa plataforma. Això representa actualment una restricció important per als trens de mercaderies**, des del punt de vista operatiu (prioritat de pas atorgada als serveis de passatgers, tancaments nocturns de la línia d'alta velocitat per tasques de manteniment), i de costos econòmics (pagament del peatge al túnel de Le Perthus).
- També coincidiran els serveis de passatgers d'alta velocitat i les mercaderies en el futur eix **Tarragona-Castelló** en ample internacional.

L'administració ha d'estudiar i planificar totes aquelles actuacions necessàries per a **l'establiment d'una plataforma en ample mixt/internacional pròpia per les mercaderies ferroviàries**, al llarg de tot el Corredor Mediterrani, separada de la línia actual d'Alta Velocitat. En aquest sentit, és necessari començar a treballar en la transformació a ample mixt de la línia convencional des de Mollet fins a Portbou, i planificar per al llarg termini la duplicació de la plataforma Tarragona-Castelló.

D'altra banda, cal també estudiar i planificar accions a aquells trams on es preveuen **nous colls d'ampolla a mitjà i llarg termini**, derivats dels problemes de capacitat per l'increment dels tràfics ferroviaris i la seva coexistència amb els serveis de Rodalies:

- Sant Vicenç de Calders-Martorell (línia de Vilafranca)
- Mollet-Sant Celoni
- Entorn metropolità de Tarragona, port i clúster petroquímic
- Al voltant de ciutats com Figueres i Girona.

Caldrà, doncs, estudiar i planificar les corresponents actuacions d'ampliació de capacitat i variants necessàries en els esmentats trams i nuclis, incloent-hi també actuacions com la rehabilitació de la línia Reus-Roda de Barà, inhabilitada des de l'execució de la línia d'Alta Velocitat.

En paral·lel, la Cambra de Comerç de Barcelona també reclama a les administracions la **reactivació del projecte de l'Eix Transversal Ferroviari**, començant per la **definició d'una planificació temporal clara, i una fórmula de finançament per la seva execució**, entenent que es tracta d'un eix necessari des del punt de vista d'equilibri territorial i per descarregar el Corredor Mediterrani.

Els Next Generation, un revulsiu per facilitar la transició al tren

El transport de mercaderies ferroviari representa un element clau per a la descarbonització del transport terrestre de mercaderies. Cal recordar en aquest sentit que la quota del ferrocarril en aquest àmbit és només del **6,6%**¹, una **xifra molt baixa en comparació amb la mitjana europea (del 18%)**, xifra que alerta del poc que s'ha avançat.

Perquè les empreses comencin a pujar al tren, i així acostar-nos a la mitjana europea, **cal un esforç inversor addicional per part de les administracions en termes d'ajuts, tant als operadors i empreses ferroviàries com als carregadors.**

¹ Font: CIMALSA, Observatori de la Logística 2020 (dades 2019, pre-pandèmia)



Cambra de Comerç
de Barcelona

notaPremsa

premsa.cambrabcn.org
premsa@cambrabcn.cat

Actualment ens trobem en un moment determinant per la consecució d'ajudes per fer el salt cap al ferrocarril gràcies als **fons europeus Next Generation**. A tall d'exemple, durant el primer trimestre d'aquest any a l'Estat espanyol es llançaran diferents subvencions per impulsar el transport sostenible i digital en el marc del **Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència** per valor de **800 M€**.

En aquest marc i en la part corresponent a les subvencions a les empreses, es troba un primer grup de subvencions en concurrència competitiva igualment previstes durant el primer trimestre de 2022, amb un muntant total de **460 M€, dels quals podran ser beneficiàries empreses i ens vinculats a tots els sectors del transport** (pel que fa a ferroviari: **administradors d'infraestructura ferroviària, empreses ferroviàries, propietaris o concessionaris de terminals ferroviàries**). S'inclouen, entre d'altres, línies per modernitzar el material rodant, la millora d'apartadors o terminals intermodals o projectes d'interoperabilitat ferroviària.

Un altre grup de subvencions, igualment previstes per a aquest primer trimestre de l'any 2022, són els **ecoincentius**, per valor de **120 M€ per al període 2022-2024 (primera fase)**, que tenen com a objectiu específic fomentar el transvasament de mercaderies que actualment van per carretera cap a models de transport més sostenibles (ferrocarril i marítim), és a dir, que suposin un estalvi d'emissions. Aquesta primera fase es dirigirà, pel que fa al transport ferroviari, a empreses ferroviàries, mentre que els incentius a la demanda es reservarien per a una segona fase.

Tot i la gran oportunitat que suposen els fons europeus per transformar la mobilitat, les empreses hauran d'estar molt atentes i, sobretot, ser molt ràpides perquè en general **aquests fons de recuperació Europeus s'estan gestionant amb terminis molt justos**.

La totalitat de les ajudes associades al Pla de Recuperació i Resiliència hauran d'haver sortit l'any **2023**. Pel que fa a l'horitzó final d'execució, de moment, se situa en l'any **2025**. D'altra banda, per assegurar un impuls efectiu i amb garanties de continuïtat en increment de la quota ferroviària en el transport de mercaderies, **s'haurà d'analitzar, de forma conjunta amb carregadors, operadors i gestors ferroviaris, la necessitat d'altres ajudes més enllà de l'horitzó dels fons Next Generation**.