

# PROJECTES CONTRA EL DÈFICIT D'INVERSIÓ

Una visió metropolitana i de país



**Cambra**  
de Comerç de Barcelona

20 de juny del 2023



# ÍNDEX

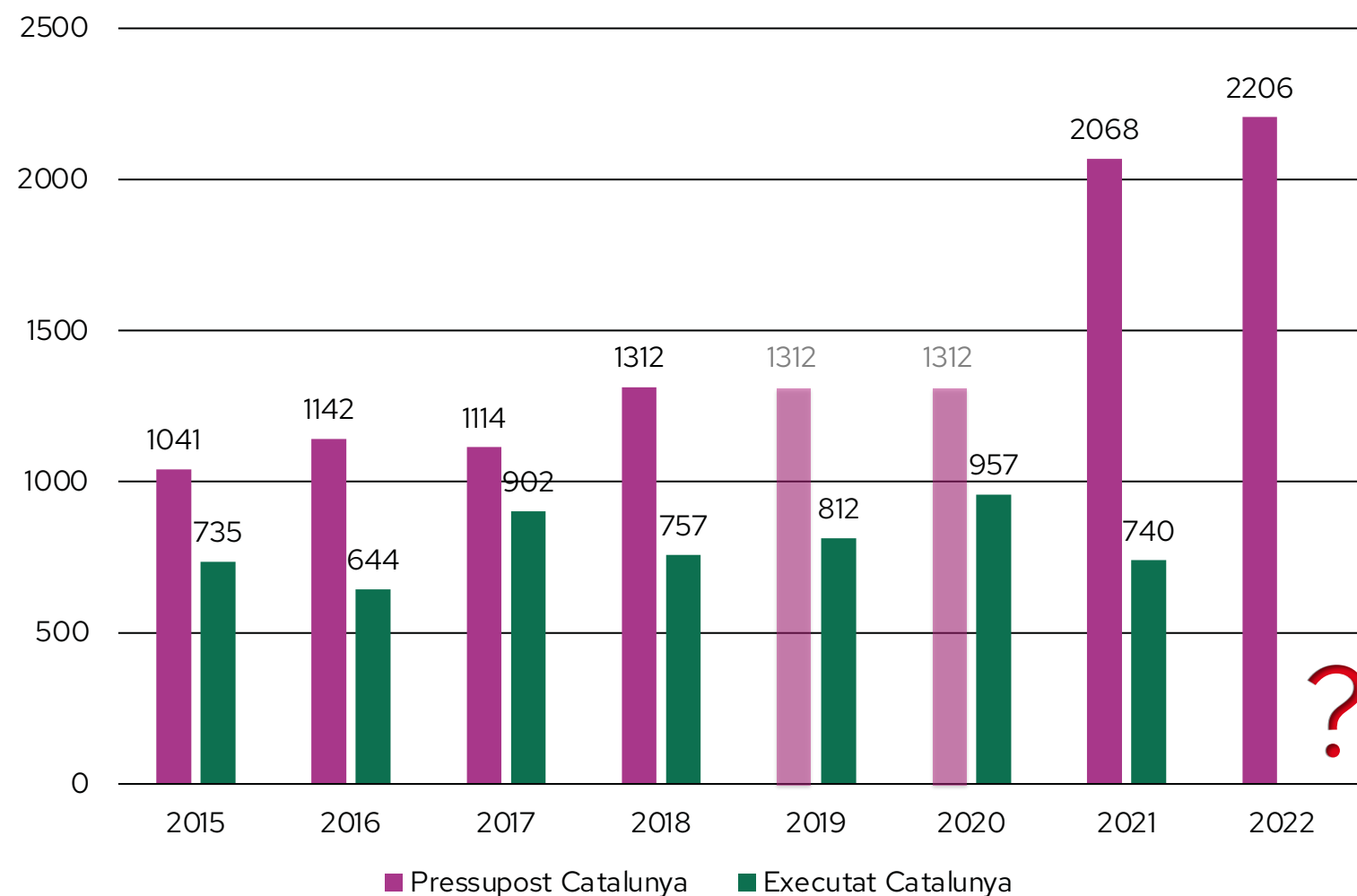
1. El dèficit d'inversió
2. Projectes per mitigar el dèficit d'inversió
3. Regió Metropolitana de Barcelona
4. Projectes a nivell de país
5. Conclusions

# 1. EL DÈFICIT D'INVERSIÓ

## Dèficit d'inversió persistent

Es pressuposta a l'alça, però s'executa a la baixa

**Inversions Sector Públic Estatal a Catalunya: Pressupost i executat (MEUR)**



**Font:** elaboració pròpia a partir de dades d'IGAE

### Anàlisi període 2021-2022:

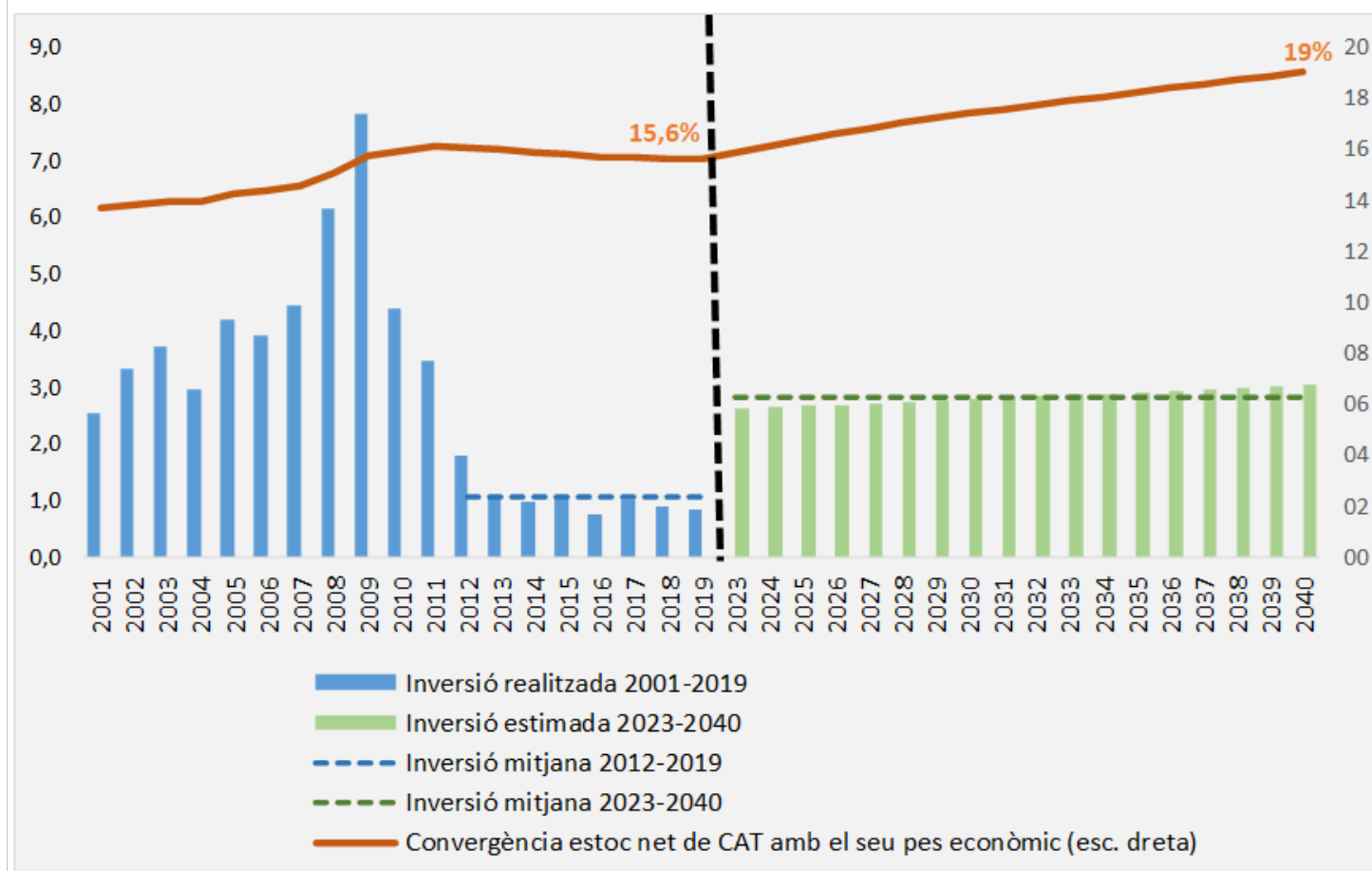
- Xifres de pressupost més a prop del criteri del 19%, tal com estableix la Disposició Addicional Tercera.
- Xifres d'inversió real inferiors a altres anys, per sota del 36%.
- ADIF va executar un 24% del total previst el 2021, en total 169 MEUR.

## Com trencar aquesta tendència?

Cal incrementar la inversió bruta anual en infraestructures per convergir cap al 19% del seu estoc estatal.

**Inversió bruta en infraestructures a Catalunya per assolir el 19% de l'estoc de capital de l'Estat el 2040**

Milers de milions d'euros (eix esq.) i % cat / esp (eix dret)



Font: elaboració pròpia a partir de les dades de FBBVA-IVIE i INE

- Estudi Cambra 2019: Catalunya es troba per sota del 16% del total estatal en termes d'estoc de capital net en infraestructures.
- Per tractar de convergir cap al 19% en el període 2019-2030, Catalunya requeriria una inversió bruta total de 45.333 MEUR per part del conjunt de totes les administracions i sector privat.

Si s'actualitza la dada considerant el període 2023-2040, parlariem de **50.915 MEUR** (2.800 MEUR/any)

## 2. PROJECTES PER MITIGAR EL DÈFICIT D'INVERSIÓ

## 20 projectes prioritaris (2030)



## 2. Projectes per mitigar el dèficit d'inversió



### Xarxa ferroviària passatgers

#### Més capacitat i operativitat en la xarxa ferroviària RMB

- Ròtula Montcada (nou túnel)
- Ròtula La Torrassa
- Sagrera
- Tram central L9
- Intercanviadors i park&ride
- Desdoblament línia Vic

#### Millora infraestructura capçaleres Rodalies i serveis Regionals

- Millora línies Manresa, Igualada
- Pla de serveis regionals Catalunya



### Xarxa ferroviària mercaderies i logística

#### Terminals intermodals competitives – centres logístics

- Vilamalla, La Llagosta, Terminal logística intermodal port BCN, La Boella (TGN), Penedès, Quatre Pilans (Lleida)

#### Corredor ferroviari Mediterrani: millors connexions i sortida cap a Europa

- Nova línia mercaderies per interior (TGN)
- Transformació a ample internacional línia Mollet-Portbou



### Xarxa viària

#### Increment de connectivitat i capacitat del corredor mediterrani

- Desdoblaments: trams Girona N-II i N-340 Terres Ebre/Tarragonès/Penedès
- B-40 Abrera-Terrassa-Sabadell-Granollers

#### Connexions d'alta capacitat

- C-55 Abrera-Manresa



### Xarxa Aeroportuària

#### Sistema Aeroportuari català

- Adequació Aeroport BCN per incrementar connectivitat intercontinental
- Accés ferroviari T1 Aeroport
- Accés LAV Aeroport Girona
- Estació intermodal Camp Tarragona



### Àmbit portuari

- Ampliació i descarbonització ports BCN i TGN
- Nous accessos terrestres a ports de BCN i TGN

### **3. PROJECTE A NIVELL REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA**

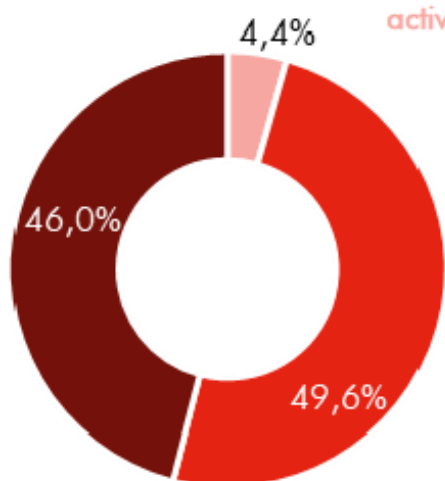


## La mobilitat metropolitana

Excessiu pes del transport privat

Desplaçaments de connexió amb Barcelona

2,02 milions



Mitjà de transport	Interns Barcelona		Connexió Barcelona		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Caminant	2.914.009	55,8%	71.642	3,5%	2.985.651	41,2%
Bicicleta	153.617	2,9%	13.596	0,7%	167.213	2,3%
Cadires de rodes i vehicles de mobilitat personal	38.233	0,7%	..	..	42.298	0,6%
<b>Total mobilitat activa</b>	<b>3.105.859</b>	<b>59,5%</b>	<b>89.304</b>	<b>4,4%</b>	<b>3.195.162</b>	<b>44,1%</b>
Autobús	539.572	10,3%	168.343	8,3%	707.915	9,8%
Metro	669.465	12,8%	345.190	17,1%	1.014.655	14,0%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	129.351	2,5%	455.273	22,5%	584.624	8,1%
Resta transport públic	52.892	1,0%	35.805	1,8%	88.697	1,2%
<b>Total transport públic</b>	<b>1.391.280</b>	<b>26,7%</b>	<b>1.004.611</b>	<b>49,6%</b>	<b>2.395.891</b>	<b>33,1%</b>
Cotxe	388.979	7,5%	756.878	37,4%	1.145.857	15,8%
Moto	313.831	6,0%	134.326	6,6%	448.158	6,2%
Furgoneta/camió i resta privat	20.359	0,4%	38.811	1,9%	59.169	0,8%
<b>Total vehicle privat</b>	<b>723.169</b>	<b>13,9%</b>	<b>930.015</b>	<b>46,0%</b>	<b>1.653.184</b>	<b>22,8%</b>
<b>Total Barcelona</b>	<b>5.220.308</b>	<b>100%</b>	<b>2.023.929</b>	<b>100%</b>	<b>7.244.237</b>	<b>100%</b>

Font: EMEF 2019

- Dins l'àmbit pròpiament de rodalies, el mode privat supera amb escreix el transport públic FGC/Renfe.

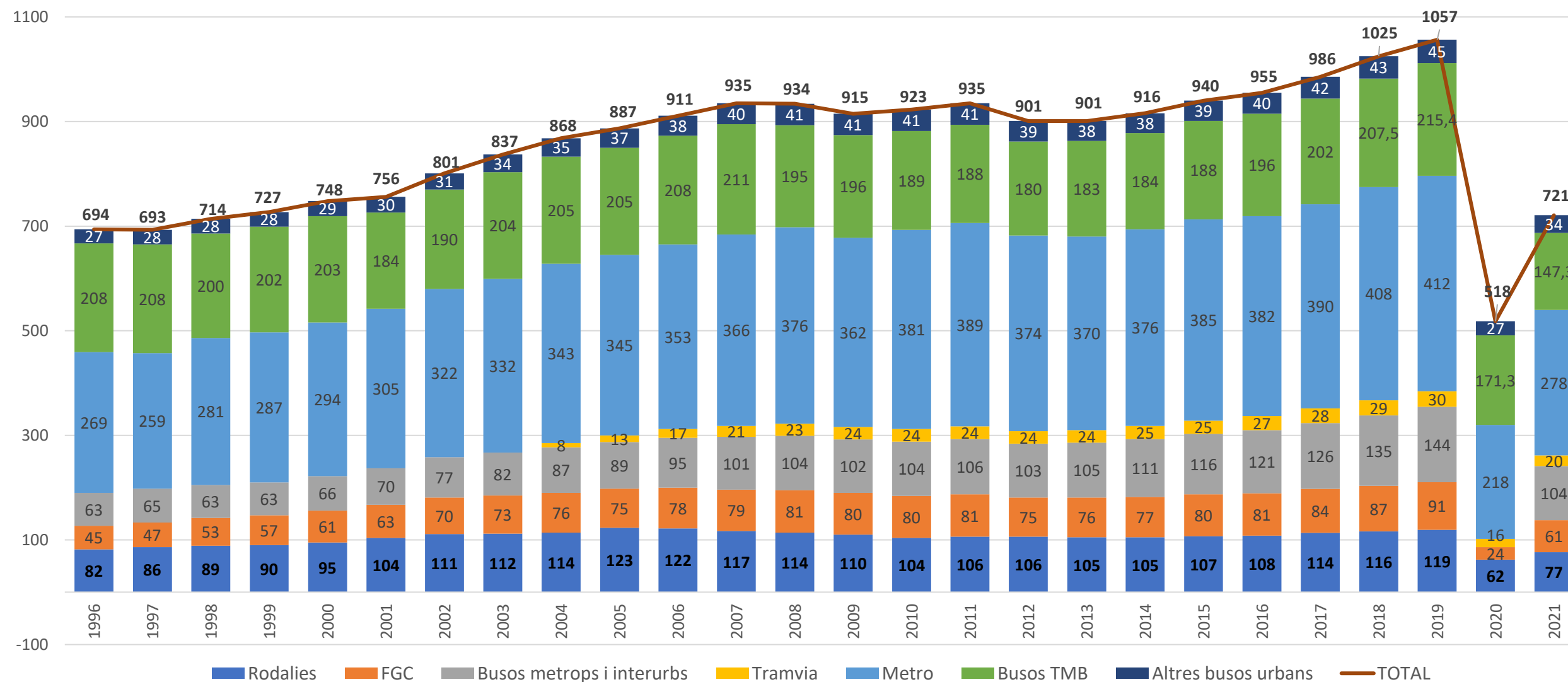
**750.000** desplaçament en cotxe > **450.000** desplaçament ferroviari

- Cal trencar aquesta tendència, tant per la congestió ja existent en els accessos viaris com per la situació d'emergència climàtica actual.

## Rodalies-Renfe: exemple de les conseqüències de la desinversió

20 anys sense inversions han repercutit en la pèrdua de pes en el sistema de transports

Evolució demanda viatgers transport públic àmbit STI (milions d'usuaris)



Entre 1996 i just abans de la pandèmia (2019), el pes de Rodalies en el sistema del transport públic metropolità (excloent la mobilitat interna a municipi) va baixar del 43% al 34%.

Font: Elaboració pròpia a partir de Pla de Rodalies 2020-2030 i TransMet Xifres (ATM)

# Pla de Rodalies 2020-2030 | Objectiu: recuperar 20 anys de desinversió

Inversió total = 6.346 MEUR

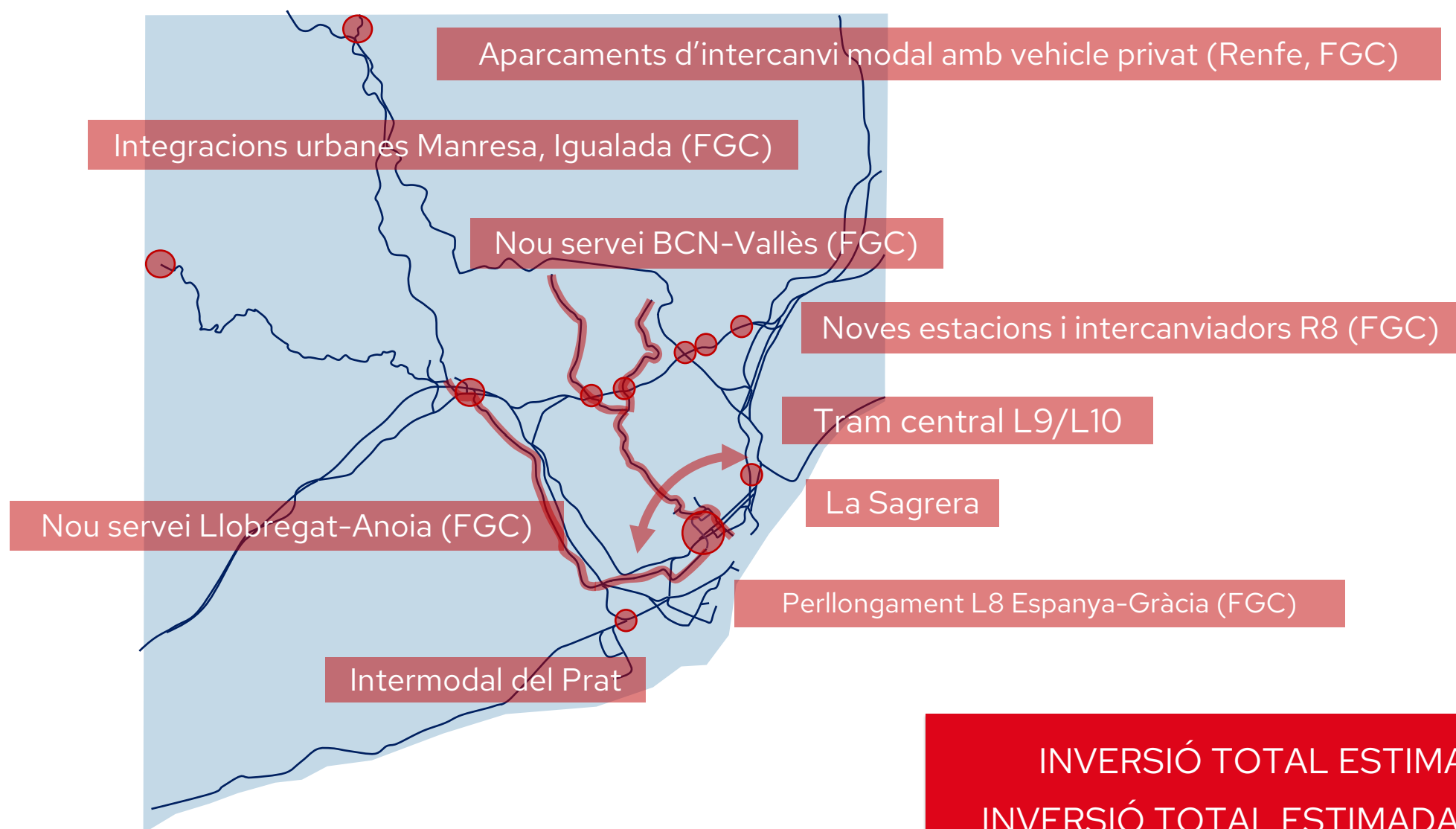
Àmbits clau d'actuació del Programa d'ampliació de capacitat i integració urbana



- La primera part del Pla de Rodalies (2020-2025) s'està executant, mentre que la segona part (2025-2030) encara s'ha de concretar.
- Per això, és indispensable **definir els recursos disponibles** per al seu finançament, la qual cosa requereix la concertació entre l'Estat i la Generalitat.
- Es disposa del temps just per acabar els treballs. Hi ha el **risc de perdre una finestra d'oportunitat clau per garantir la plena execució del Pla de Rodalies vigent en els terminis previstos.**

## Resta xarxa ferroviària RMB, horitzó 2030

Previsió de duplicar la capacitat de la xarxa FGC interconnexió de xarxes



A més del Pla de Rodalies, hi ha actuacions ja en marxa o en previsió per part dels FGC i d'altres a nivell d'intercanviadors que impliquen diferents administracions.

Tot plegat haurà de generar un "efecte xarxa" que, segons l'ATM, permetrà:

- ⬆ +46,6% validacions diàries a Rodalies-Renfe
- ⬆ +45,5% validacions diàries a FGC
- ⬇ -10,6% dels viatgers en transport privat

**INVERSIÓ TOTAL ESTIMADA XARXA GENERALITAT, HORITZÓ 2030: 1.440 MEUR**  
**INVERSIÓ TOTAL ESTIMADA ÀMBIT INTERCANVIADORS, HORITZÓ 2030: 885 MEUR**

### Horitzó 2040

És necessari elaborar un pla d'estudi i execucions en l'horitzó 2040. Objectiu: descarbonització 2050



#### Actuacions Rodalies – ADIF i FGC a partir del 2040

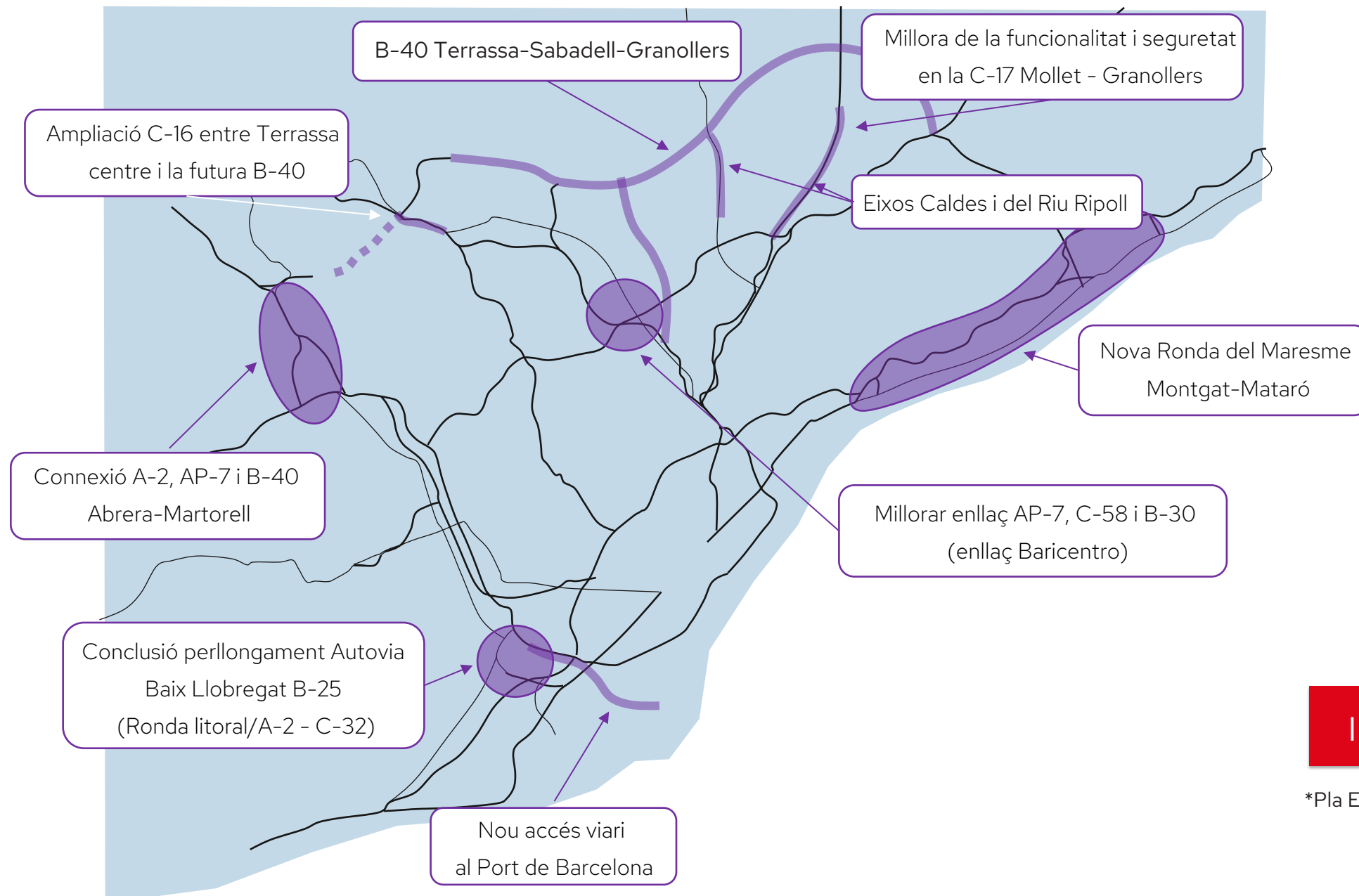
- 1 Nova línia Castelldefels-Cornellà (...tercer túnel Rodalies...)  
*Estudi d'alternatives en redacció*
- 2 Desdoblament Montcada-Parets (R3)
- 3 Desdoblament La Garriga-Centelles (R3)
- 4 Línia orbital ferroviària  
*Estudi previst en el Pla Rodalies per als trams "prioritaris" (Vallès)*
- 5 Augment de capacitat Arenys de Mar-Maçanet/Massanes
- 6 Millora configuració línies a Montcada bifurcació
- 7 Millora capacitat i velocitat a túnel Plaça Catalunya
- Augment velocitat comercial línia BCN-Manresa
- 8 Nou túnel Barcelona-Vallès (duplicació Vallvidrera / Túnel d'Horta)

**INVERSIÓ TOTAL ESTIMADA HORIZÓ 2040 ESTAT: 5.600 MEUR**

**INVERSIÓ TOTAL ESTIMADA HORIZÓ 2040 GENERALITAT: 900 MEUR**

# Xarxa viària: cal solucionar els colls d'ampolla pendents

És necessari completar la malla i nusos, així com continuar amb el reforç del transport públic col·lectiu



- Primer pas, resoldre enllaços clau i actuar sobre àmbits específics que porten molts anys de **retard sense una solució al respecte**.

Per exemple: xarxa viària del **Vallès**: 45% del trànsit interurbà de l'RMB i el 21% de Catalunya\*.

**Es necessitar un corredor transversal a la banda nord** i reforçar els seus principals eixos radials.

- Cal, a més, reforçar el transport públic per carretera (carrils BUS-VAO, **corredors BRCat**, noves estacions...).

**INVERSIÓ TOTAL ESTIMADA HORIZZÓ 2030: 1.340 MEUR**

\*Pla Específic de Mobilitat del Vallès, Dept. de Territori (Feb 2021)

## 4. PROJECTES A NIVELL DE PAÍS

# Vic, Manresa, Igualada... una "sisena corona" molt llunyana

S'ha d'actuar tenint en compte els criteris d'equilibri i cohesió territorial.



### Pla de Rodalies 2020-2030 (Vic, Manresa):

- Duplicacions parcials línia Vic, les quals permetran incrementar el nombre de freqüències.
- No es preveu desdoblament total de la línia de Vic dins l'horitzó 2030.
- Més enllà del 2030 es preveu incrementar la velocitat comercial a Manresa.

### Pla d'actuació 2022-2026 d'FGC (Manresa, Igualada):

- Segregació del servei a Manresa i Igualada, amb transbordament a Martorell.
- Augment de la capacitat al tram Martorell-Barcelona (servei "metro").
- Increment del temps de viatge per als viatgers que vinguin de Manresa o Igualada.
  - Els serveis semidirectes FGC Igualada/Manresa-Barcelona han de ser millorats, no suprimits.
  - S'han d'estudiar solucions per incrementar la capacitat i reduir el temps de connexió a les línies d'FGC cap a Manresa i Igualada (limitades per característiques de traçat i trams de via única).



### Serveis regionals, l'assignatura pendent

Actuacions dins Horitzó 2030	Horitzó
Nous serveis Rodalies Lleida (RL3, RL4)	2024
Tren-TRAM Bages (aprofitament ramals Súria i Sallent)	2030
Tren-TRAM Camp Tarragona	2030
Actuacions dins Horitzó 2040	Horitzó
Tren-TRAM Costa Brava	2040
Tren-TRAM Terres de l'Ebre	2040
Extensió Tren-TRAM Bages fins Berga	2040
Ferrocarril del Pirineu (BCN – Andorra - La Seu d'Urgell/Alp-connexió amb Puigcerdà i Tolosa)	2040

INVERSIÓ\* TOTAL ESTIMADA HORITZÓ 2030: 280 MEUR

INVERSIÓ TOTAL ESTIMADA HORITZÓ 2040: 650 MEUR

(no inclou Ferrocarril Pirineu, extensió Tren-TRAM Bages fins Berga)

\* No inclou material mòbil

- Les ciutats mitjanes catalanes necessiten connectar-se amb les xarxes i nodes de transport principals del país, retallant temps i millorant les freqüències.
- El sistema Tren-TRAM impulsat per la Generalitat suposarà una millora en l'accessibilitat a la xarxa ferroviària.
- **Cal, però, repensar el conjunt del sistema de serveis regionals catalans.** S'ha d'analitzar com operar els serveis-objectiu sobre la xarxa, considerant-la en conjunt, de manera integrada; i identificar la infraestructura addicional necessària (i la reserva de sòl). **La Generalitat té plena potestat per definir-ne el full de ruta.**

### La llarga distància i el Corredor del Mediterrani ferroviari

#### Carreras se sube a la autopista ferroviaria de VIA entre Barcelona y Luxemburgo

INFRAESTRUCTURAS

**Transportes lanza el plan Mercancías 30 con actuaciones en el ferrocarril por 8.000 millones**

PAÍS · PRINCIPAT

#### Catalunya i Occitània volen impulsar un tren d'alta velocitat que connecti Barcelona amb Tolosa i Montpeller

També han anunciat que farien una reunió el 2024 per enfortir la relació entre els dos territoris

Transportes y Turismo

#### Renfe competirá en Francia con SNCF con billetes desde nueve euros

- El Corredor del Mediterrani a Catalunya està en un important procés de transformació per la implantació de l'ample internacional i la liberalització de les operacions.
- S'hi afegixen objectius molt ambiciosos (UE) d'increment de la quota ferroviària en el transport terrestre.
- S'estan obrint moltes expectatives per al futur immediat, tant per als serveis de passatgers com de mercaderies.

# El Corredor del Mediterrani (i nodes associats) 2025-2030

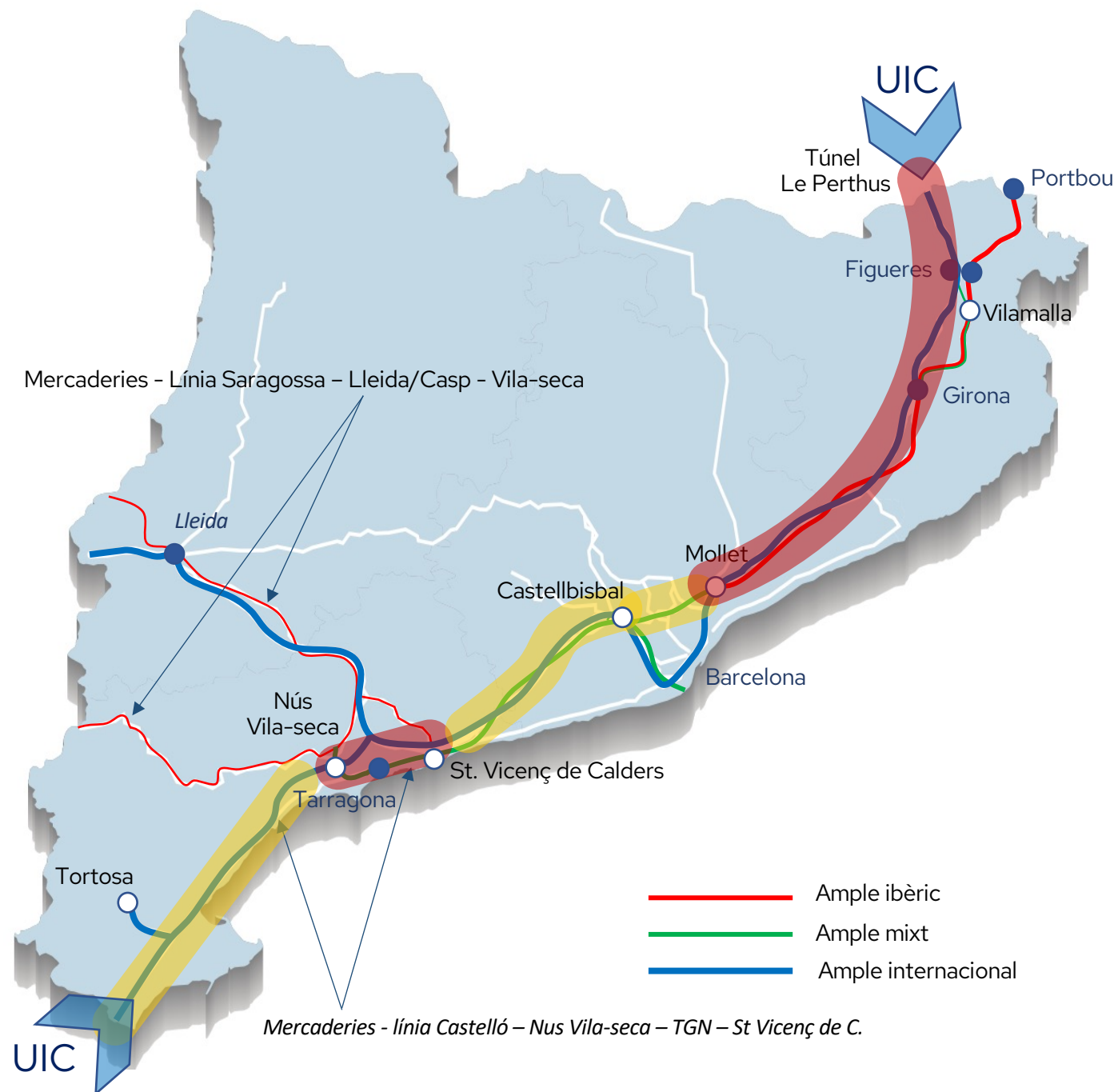


### Actuacions a l'àmbit portuari i logístic

- 1 Finalització ampliació Port BCN  
Accessos ferroviaris Sud a Port BCN  
Nova terminal intermodal i logística Port BCN
- 2 Nova terminal La Llagosta
- 3 Nova terminal Vilamalla
- 4 Nova terminal intermodal Penedès
- 5 Finalització ampliació Port TGN  
Accés ample internacional a Port TGN  
Nova terminal intermodal La Boella (Port TGN)  
ZAL Port Tarragona
- 6 Estació intermodal - futur hub logístic de Torreblanca - Quatre Pilans
- 7 Nous apartadors 750 m Eix de l'Ebre
- 8 LOGIS Ebre (intermodal)
- 9 LOGIS Montblanc (intermodal)
- CIM Llobregat
- CIM El Camp

**TOTAL = 1.975 MEUR**

### Un corredor que quedarà limitat



- El **Corredor del Mediterrani mira cap a Europa**, per la qual cosa a partir d'ara la pressió per acollir trens d'ample internacional serà creixent.
- 14.000 camions diaris travessen La Jonquera diàriament: **Si complim l'objectiu del 10% de quota de mercat per al ferrocarril → uns 35 trens diaris addicionals de mercaderies per la línia internacional\*** (actualment són uns 20 trens de viatgers i mercaderies en dia punta)
- **Projectes de serveis de passatgers addicionals en Alta Velocitat cap a noves destinacions a Europa...**
- **Tensió creixent al tram Tarragona-BCN**, i específicament a Tarragona, amb tràfic creixent de passatgers i mercaderies (alta velocitat, ports BCN i TGN...).
- Cal transformar en ample internacional les línies convencionals per canalitzar-hi els trens de mercaderies cap a Europa (prioritària: Mollet-Portbou), separant-los dels serveis de passatgers.
- Cal establir nova la línia de mercaderies a Tarragona per l'interior...(estudi MITMA en procés).
- Cal començar a pensar en traçats alternatius...
- Cal planificar una **plataforma pròpia per a les mercaderies en ample internacional**, i també l'eventual transformació en ample internacional de tota la xarxa ferroviària (UE - interoperabilitat)

\* Es consideren trens de 700 metres amb vagons T-3000

### Eix transversal ferroviari: un concepte a recuperar



- Descarregar el Corredor del Mediterrani de les mercaderies del corredor de l'Ebre i Catalunya central que actualment es canalitzen per la línia Tarragona-Vilafranca-Barcelona.
- Aconseguir una **capacitat addicional per donar cabuda a serveis ferroviaris regionals eficaços**.
- Establir un equilibri territorial, trencant amb la radialitat cap a Barcelona, fomentant la dinamització econòmica, urbanística i social de la Catalunya interior (Lleida-Tàrrrega-Cervera-Igualada-Manresa...).
- Cal reactivar aquest concepte i tornar a avaluar el traçat inicialment proposat per la Generalitat, seguint les noves claus que ens han de regir 20 anys després, aplicant criteris de prioritització d'inversions i d'optimització de la xarxa, connectivitat i interoperabilitat, en la línia del que estableix la política de transports europea.

# Proposta d'actuacions per al Corredor del Mediterrani

## Actuacions dins l'horitzó 2030

Implantació tercer fil (=ample mixt) Castellbisbal-Martorell-Nus Vila-seca (en execució)

Conversió a ample internacional Vandellós-Castelló (en execució)

NP Reobertura connexió LAV i línia convencional Sud Girona per accedir al tercer fil ja existent Girona-Vilamallà

NP Transformació a ample internacional resta línia Mollet-Vilamallà-Portbou

Remodelació xarxa arterial Tarragona amb línia mercaderies a l'interior (en estudi)

NP Increment de la capacitat a nivell de vies de servei, apartat...(gestió operativa)

## Actuacions dins l'horitzó 2040

NP Transformació Eix de l'Ebre a ample internacional

NP Nova via exclusiva per mercaderies (ample intl.) entre Roda de Barà i Martorell

NP Nova plataforma de doble via en ample internacional Tarragona-Castelló

NP Nova via exclusiva per mercaderies (ample intl.) Mollet-Sant Celoni

NP Variant Nord Figueres, By-pass Oest Girona, By-pass Sud Figueres

NP Increment capacitat línies Reus-Casp-Saragossa i Sant Vicenç de Calders-Valls-Lleida-Saragossa

NP Nou by-pass a Barcelona pel Vallès, en ample internacional

NP Eix Transversal Ferroviari (implantació progressiva)

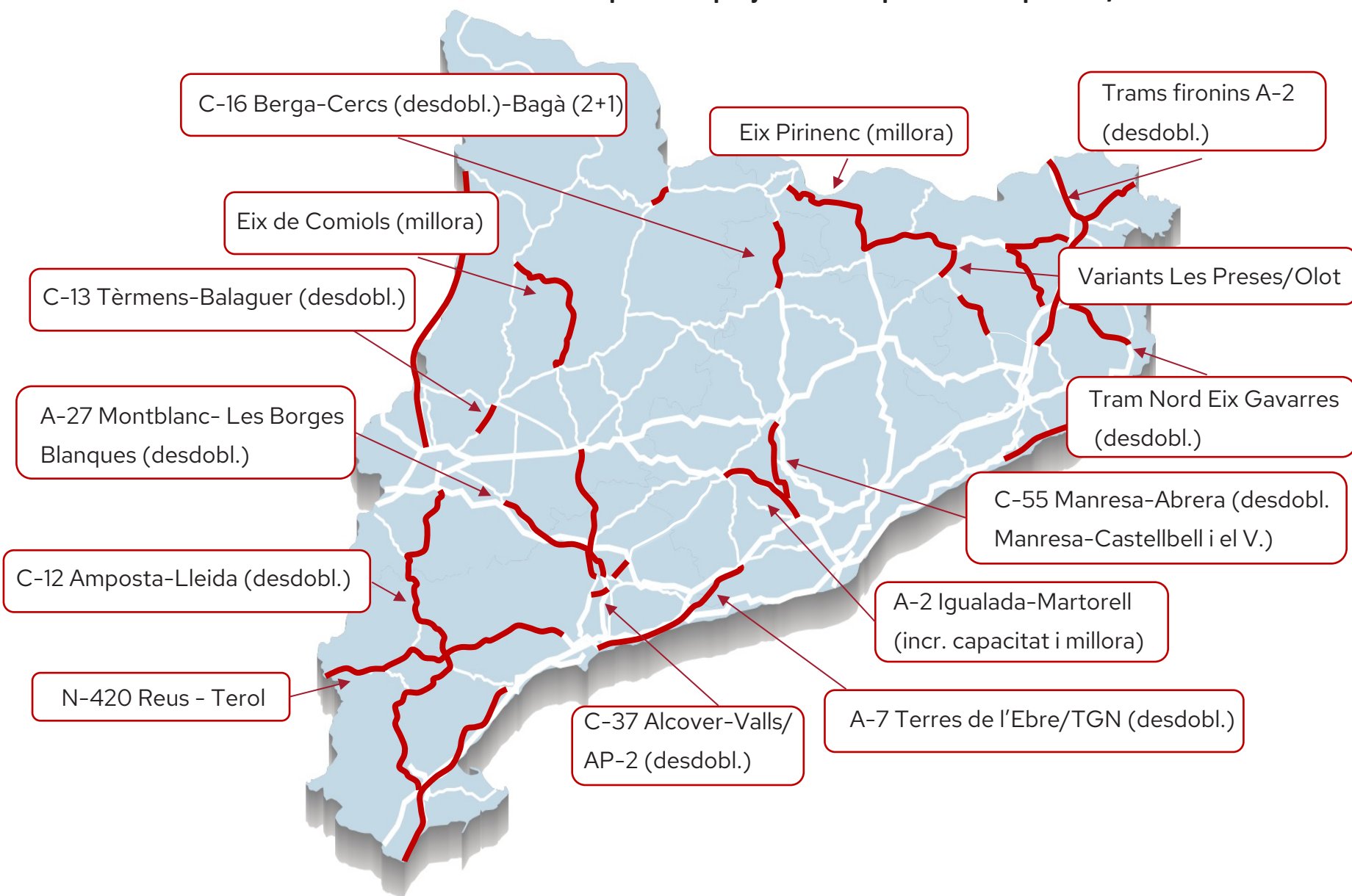
**INVERSIÓ TOTAL ESTIMADA HORITZÓ 2030: 830 MEUR**

**INVERSIÓ TOTAL ESTIMADA HORITZÓ 2040: 5.150 MEUR**

(no inclou Eix Transversal Ferroviari, vies de servei/apartat, increment capacitat línies Reus-Lleida/Casp-Aragó)

### Xarxa viària

Proposta de projectes d'ampliació de capacitat / millora



- El **pla del MITMA per a l'AP-7 i l'AP-2** representa més de 1.000 MEUR d'inversió
- Caldria, però, una actuació més contundent per generar la capacitat necessària de distribució del tràfic de l'AP-7 a través dels **desdoblaments pendents de l'N-340 i l'A-2**.
- S'ha de **garantir la continuïtat dels desdoblaments** en eixos estratègics com l'**A-27** (via clau per connectar Lleida i Tarragona, i per les mercaderies del Port de TGN)
- **El Pla 2+1 de la Generalitat** (600 MEUR) aplica a una part important del viari (400 km dels 1.600 km de calçada única de la Generalitat). Aquesta solució suposarà una reducció de l'accidentalitat i de les congestions puntuals en el temps.
- L'efectivitat del 2+1 (que reemplaça en alguns casos desdoblaments originalment previstos en planificació) podria no ser suficient en casos específics que, per la seva funcionalitat i condicions de tràfic, mereixen desdoblament (C-55 Manresa-Castellbell i el Villar, C-37 Alcover-Valls/AP-2...).

**INVERSIÓ TOTAL ESTIMADA HORIZÓ 2030: 4.805 MEUR**

(incloent plans MITMA AP-7/AP-2 i Generalitat 2+1)

### Xarxa viària

Cal definir amb urgència un model clar de sistema de tarifació de les vies d'altres prestacions

- Pagament per ús amb **caràcter finalista** com a garantia del manteniment d'una xarxa de carreteres en bon estat de conservació i seguretat.
- La base del sistema hauria de ser el pagament per ús a partir dels principis **"qui usa paga"** i **"qui contamina paga"**, tal com estableixen les directives europees.
- **Qualsevol nou esquema de tarifació s'hauria d'aplicar com a mínim a tota la xarxa viària d'altres prestacions i vies alternatives, independentment de la seva titularitat.** Per tant, cal una visió compartida entre l'Estat i la Generalitat per a la xarxa viària catalana.
- S'hauria de facilitar la gestió de la mobilitat en el seu conjunt, motiu pel qual resultaria més eficient tendir cap a un model de pagament per ús per distància recorreguda i tarifa variable en funció de la congestió.
- Resulta imprescindible **un marc de col·laboració entre les diferents administracions i entre el sector públic i el sector privat** per a la racionalitat global del model i per a la gestió de la transitorietat.



### Àmbit aeroportuari

Adequació de l'Aeroport de Barcelona: tasques a desenvolupar paral·lelament i amb caràcter d'urgència

#### Resposta a Carta Emplaçament CE (i acceptació)

- AENA i la Generalitat estan en procés de resolució i resposta a Brussel·les.
- Generalitat: competències mediambientals sobre els espais del Delta):
  - Proposta ampliació de la ZEPA del Delta del Llobregat.
  - Pla de Protecció del Medi Natural i del Paisatge / Pla de gestió de l'espai agrari...per quan?



#### Definir i tramitar la solució a adoptar

- Definir i tramitar la solució a adoptar
- Consensuar l'objectiu: major connectivitat intercontinental
- Analitzar opcions i determinar solució
- Treballar la solució
  - Estudis/Pla Director
  - Tramitació a Europa



**DORA – III**  
**(2027 – 2031)**

## Àmbit aeroportuari

Amb independència de la solució adoptada, cal pensar en el conjunt del sistema aeroportuari català

### Actuacions àmbit sistema aeroportuari català

Nou Pla Director Aeroport Girona (amb accés a LAV)

Nou Pla Director Aeroport Reus

Estació intermodal Camp de Tarragona (accés Aeroport Reus a LAV)

Inversions DORA-II destinades a Aeroport de Barcelona

Adequació Aeroport de Barcelona per incrementar connectivitat intercontinental

Ciutat Aeroportuària Aeroport BCN

Impuls estratègic Aeroport d'Alguaire - Space Port de Catalunya

Impuls estratègic a Aeroports Alguaire i Sabadell com a hubs indústria aeronàutica i de l'espai

**INVERSIÓ TOTAL ESTIMADA HORIZÓ 2030: 1.535 MEUR**

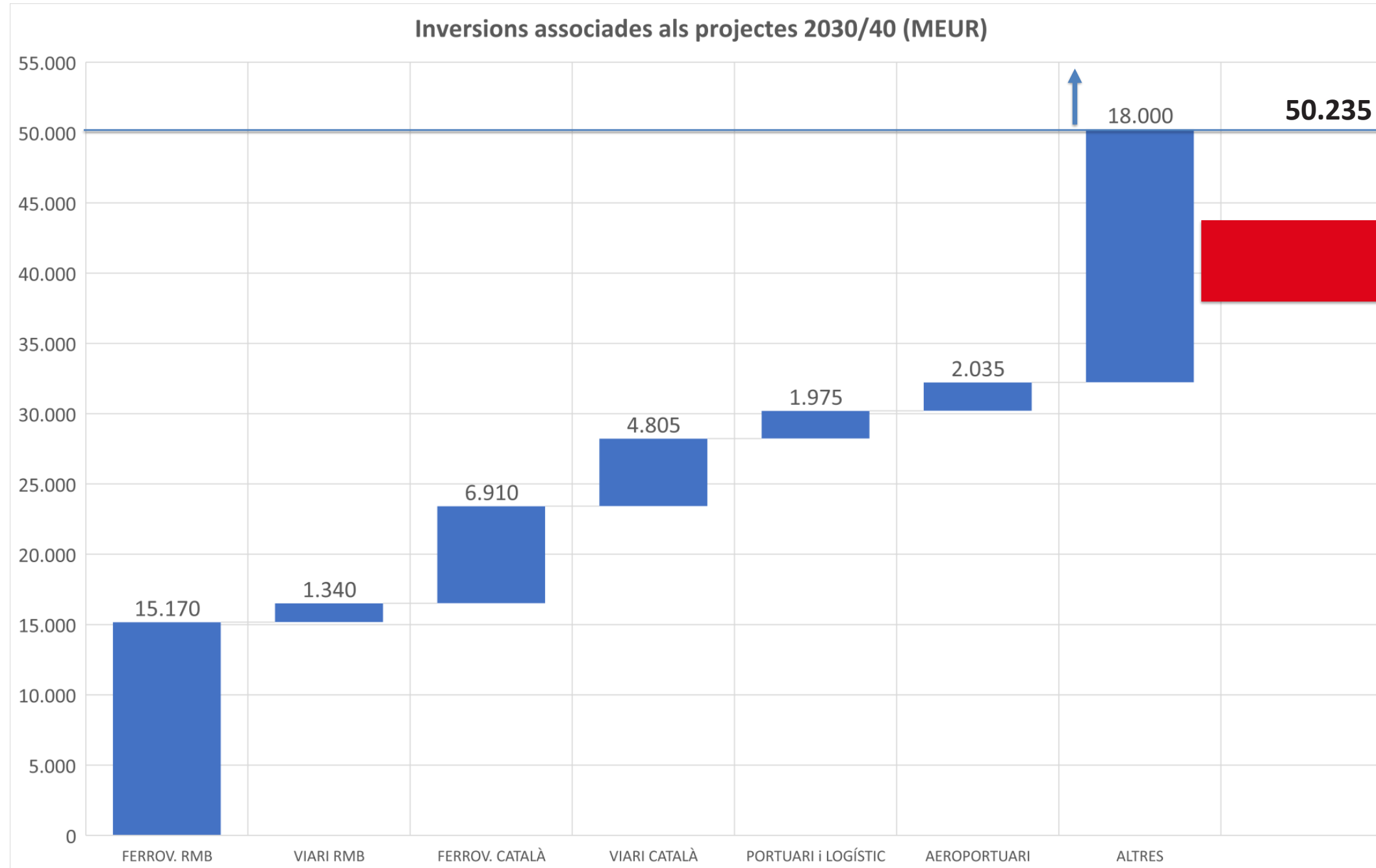
**INVERSIÓ TOTAL ESTIMADA HORIZÓ 2040 : 500 MEUR**

*Sense incloure els 1.700 MEUR de proposta Aena, ni AVE a Aeroport*

- La capacitat addicional que es generi a l'Aeroport de Barcelona haurà de dedicar-se a connexions intercontinentals.
- Els Aeroports de Reus i Girona hauran d'anar canalitzant tràfic punt a punt intraeuropeu amb destinació a Catalunya.
- Per a això caldrà una acció comercial decidida des del territori, amb ple recolzament institucional, sobre una base competitiva de connexions terrestres i plans directors aeroportuaris posats al dia.
- No s'ha de renunciar a un accés directe de l'Alta Velocitat a l'Aeroport de Barcelona...

## 5. CONCLUSIONS

# Per fer realitat les inversions, cal impuls del territori... i estudis i projectes



### ALTRES PROJECTES - INVERSIÓ ESTIMADA

- Tercer túnel Rodalies
- Perllongament Tren-TRAM Bages fins Berga
- Ferrocarril del Pirineu
- Implantació nou sistema de serveis regionals català
- Increment de capacitat a les línies d'FGC Manresa i Igualada
- Més vies de servei i d'apartat per la xarxa ferroviària
- Increment capacitat línies Reus-Casp-Saragossa i SVdC-Lleida-Saragossa
- Extensió de la transformació a ample internacional a la resta de la xarxa
- Eix Transversal Ferroviari
- Implantació de sistema de tarificació per ús a la xarxa d'alta capacitat catalana
- Adequació de l'Aeroport de Barcelona per incrementar la seva connectivitat intercontinental
- Accés directe de l'Alta Velocitat a l'Aeroport de Barcelona

### Principals línies d'actuació

- **Ferrocarril-RMB:** cal ser ambiciosos: no només recuperar 20 anys d'inversió perduts (assegurar la segona part del Pla de Rodalies!), sinó també **començar a estudiar els nous projectes** que s'hauran de començar a implementar cap al 2040, per complir amb l'objectiu de **neutralitat climàtica per al 2050**.
- **Viari-RMB:** molts anys de retard en actuacions clau. Cal completar la malla, resoldre nusos i complementar amb corredors de TPC (carrils BUS-VAO, corredors BRCat, noves estacions...).
- **Ferrocarril-Catalunya:**
  - S'ha de pensar **més enllà de Barcelona i la Regió Metropolitana de Barcelona:** Cal servir molt millor les capçaleres de les Rodalies, especialment en les línies amb trams de via única (Vic, Manresa, Igualada).
  - Cal dedicar als serveis regionals l'atenció que mereixen. Pensar, des del territori, un **nou sistema de serveis regionals**, traient partit del conjunt de la xarxa ferroviària i planificant la infraestructura addicional que sigui necessària.
  - El **Corredor Mediterrani** es troba en el mig d'una transformació clau, amb grans expectatives d'increment de serveis de passatgers i mercaderies cap a Europa...però una clara **limitació de capacitat si es volen complir els objectius** d'increment de quota ferroviària dictats des de **Brussel·les**. El Govern de l'Estat no ha planificat res en aquest sentit.

### Principals línies d'actuació

- **Xarxa viària – Catalunya:**
  - Cal anar més enllà dels plans actuals del MITMA (Pla AP-7/AP-2) i Generalitat (Pla 2+1), completant els desdoblaments iniciats en el seu moment en la N-340 i N-II, juntament amb l'execució del tancament complet de la B-40; i mantenint els projectes de desdoblament planificats per als eixos estratègics catalans.
  - Cal definir i implantar un model de tarifació per ús de les vies d'altres prestacions, de forma equilibrada a tot el territori català i estatal, independentment de l'administració competent, d'acord amb el criteri de "qui utilitza/contamina, paga", amb un objectiu finalista (manteniment/millora de les vies, millora del Transport Públic Col·loectiu) i en base a tecnologies de gestió dinàmica.
- **Xarxa aeroportuària – Catalunya**
  - Cal definir amb urgència el model d'aeroport que volem per BCN i la solució a adoptar per incrementar la seva capacitat operativa.
  - En paral·lel, cal desenvolupar els nous plans directors dels aeroports de Girona i Reus, i executar connexions ferroviàries eficaces per comunicar amb Barcelona (LAV).
  - Desenvolupar el potencial dels Aeroports de Lleida-Alguaire i Sabadell com a enclavaments de la indústria aeronàutica i de l'espai.




**Cambra**  
de Comerç de Barcelona

**Gabinet d'Estudis d'Infraestructures**

acasart@cambrabcn.cat



 @CambraBCN | #Infraestructures23 | #EstudisCambra