

## La Cambra considera l'adequació de l'Aeroport un dels 20 projectes prioritaris per la Catalunya 2030

- La corporació identifica una vintena de projectes claus a desenvolupar al conjunt del territori català en els àmbits del ferrocarril, la xarxa viària, els ports i els aeroports.

**Barcelona, 21 de juny del 2023.-** La Cambra de Comerç de Barcelona ha considerat **una vintena de projectes prioritaris en l'horitzó 2030** que han de contribuir a mitigar el dèficit en infraestructures. En concret, **l'adequació de l'Aeroport de Barcelona encapçala les actuacions prioritàries en l'àmbit aeroportuari** recollides per la Cambra, que també inclou altres accions arreu del territori com l'accés ferroviari d'alta velocitat a l'aeroport de Girona i l'estació intermodal Camp de Tarragona.

Un projecte que se suma a altres iniciatives amb un gran impacte al territori relacionades amb el **ferrocarril de passatgers** com l'estació intermodal de La Sagrera, el desdoblament de l'R3 fins a Vic i la construcció del tram central de la línia L9 del Metro, així com actuacions a la **xarxa de transport de mercaderies** com la construcció de terminals intermodals i el Corredor Mediterrani ferroviari en ample internacional.

Pel que fa a la xarxa viària, l'estudi identifica com a prioritari l'increment de la connectivitat i la capacitat del Corredor Mediterrani amb la **B-40** i el desdoblament d'alguns trams de **l'N-II i l'N-340**, i d'altres trams d'eixos clau, com la **C-55** Abrera-Manresa, entre Manresa i Castellbell i el Vilar. Finalment, en l'àmbit portuari destaquen l'ampliació i descarbonització dels ports de Barcelona i Tarragona i la construcció de nous accessos terrestres a aquests ports.

Aquesta selecció de projectes és fruit d'un extens estudi liderat per la Cambra, on també es quantifica la inversió necessària per reduir el dèficit en infraestructures. Segons càlculs propis, Catalunya requereix una inversió acumulada de **50.900 milions d'euros per corregir el dèficit d'estoc en infraestructures fins al 2040**. Una xifra que subratlla la necessitat d'incrementar la despesa bruta anual en infraestructures a Catalunya per **convergir amb el 19% de l'estoc total estatal**, seguint la pauta definida en el seu dia en la disposició addicional tercera de l'Estatut. De fet, l'informe també assenyala l'incompliment sistemàtic de l'Estat pel que fa a l'execució de les inversions pressupostades (a tall d'exemple, **l'any 2021 l'execució a Catalunya per part d'Adif va ser només del 24%**).

## Els 20 projectes prioritaris de les infraestructures catalanes



### 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**
- Vilamallà, La Llagosta, Terminal logística intermodal port BCN, La Boella (TGN), Penedès, Quatre Piliars (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
- Recuperació projectes desdoblaments de planificació vigent**
- 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

## El futur de l'Aeroport, una incògnita

Un cop va quedar descartada al DORA el projecte d'ampliació de 1.700 milions d'euros proposat per Aena per a l'Aeroport de Barcelona, el futur d'aquesta infraestructura continua sent una incògnita mentre es recupera progressivament l'activitat després de la pandèmia. En aquest sentit, **cal definir amb urgència el model d'aeroport que volem per a Barcelona**, que hauria d'estar orientat a **incrementar la connectivitat de llarg radi**, i no renunciar a **l'accés directe de la línia d'Alta Velocitat** a l'Aeroport de Barcelona.

Sigui quina sigui la fórmula adoptada, però, **cal reformar el conjunt del sistema aeroportuari** i incloure-hi els nous plans directors dels aeroports de Girona i Reus, així com executar connexions ferroviàries per comunicar amb Barcelona mitjançant serveis d'alta velocitat. La Cambra també recull actuacions per a l'impuls dels aeroports de Lleida-Alguaire i Sabadell com a hubs de la indústria aeronàutica i de l'espai. Tot plegat requeriria una **inversió de més de 2.000 M€ fins al 2040**.

## Rodalies: el repte de recuperar 20 anys de desinversió

Els dèficits a la xarxa de ferrocarril i la falta de qualitat del servei consegüent es tradueixen en un pes més gran del vehicle privat, quelcom a corregir en un context d'emergència climàtica. A tall d'exemple,

**L'any 2019<sup>1</sup> els desplaçaments de connexió amb Barcelona en cotxe van ser notablement superiors (750.000 ) als de Rodalies-Renfe, FGC i el Tramvia (450.000).** De fet, el pes de Rodalies en la mobilitat interurbana del sistema de transport metropolità ha passat del 43% al 34% entre el 1996 i el 2019.

**Assegurar la segona fase del Pla de Rodalies (2020-2030)** és vital per aturar aquesta tendència, quelcom que requereix la concertació entre l'Estat i la Generalitat. També són necessàries en l'horitzó 2030 **actuacions ja en marxa o previstes per FGC i la construcció d'intercanviadors** amb l'objectiu de crear una xarxa que permeti incrementar la quota del transport públic en la mobilitat metropolitana.

La inversió total estimada per part de la Generalitat de Catalunya per fer possible aquesta xarxa en l'horitzó 2030 seria de **1.440 milions d'euros**, mentre que la inversió destinada als intercanviadors i park&ride (per al pas del vehicle privat al transport públic), una acció que afecta diferents administracions, se situaria en **885 milions d'euros**.

A llarg termini, a més, cal començar a estudiar **els nous projectes** que s'hauran de començar a implementar cap al 2040, amb mires a l'objectiu de **neutralitat climàtica per al 2050**. Accions com el tercer túnel de Rodalies i el nou túnel per connectar el Vallès i Barcelona. En **aquest horitzó la inversió estimada per l'Estat és de 5.600 M€ i 900 M€ per part de la Generalitat**.

La Cambra de Barcelona veu també necessari **ampliar el focus més enllà de Barcelona de la seva àrea metropolitana**, per exemple, amb increments de capacitat a les línies que discorren en via única (Manresa, Igualada) i pensant en **un nou sistema de serveis regionals** que permeti les ciutats mitjanes catalanes connectar-se amb les xarxes i nodes de transport principals del país.

## Un Corredor Mediterrani que quedarà limitat

El Corredor Mediterrani ferroviari es troba en un important procés de transformació per la implantació de l'ample internacional i la liberalització d'operacions, amb grans expectatives d'increment de serveis de passatgers i mercaderies cap a Europa. Tanmateix, **es tracta d'una infraestructura amb una limitació de capacitat** per complir els objectius d'increment de quota ferroviària marcats per Europa.

La Cambra ha identificat un seguit de projectes associats a aquest corredor (tots ells planificats per les corresponents administracions competents), com la finalització de les ampliacions dels ports de Barcelona i Tarragona i la construcció de noves terminals intermodals, amb una **inversió de 1.975 milions d'euros per al període 2025-2030**. Però pel que fa a la provisió de la capacitat addicional que caldrà per respondre als desafiaments d'un corredor que cada vegada mira més cap a Europa, **el Govern de l'Estat no ha planificat res**. En aquest sentit, és imprescindible transformar a ample

---

<sup>1</sup> Última enquesta disponible abans de la pandèmia

internacional les línies convencionals per canalitzar els trens de mercaderies en ample internacional (eix prioritari: Mollet-Portbou), tot separant-les dels serveis de passatgers.

Així mateix, la corporació alerta de la **tensió en l'àmbit de Tarragona**, amb un tràfic creixent de passatgers i mercaderies que fa necessari **establir una nova línia de mercaderies a l'interior**.

### **Colls d'ampolla a la xarxa viària**

La Regió Metropolitana de Barcelona acumula anys de retard en la seva xarxa viària que ha provocat colls d'ampolla en diferents punts de la xarxa i en especial al Vallès, que representa **el 45% del trànsit interurbà de l'RMB i el 21% de tot Catalunya**, però només té una connexió transversal d'alta capacitat. Tot plegat caldria corregir-ho amb diferents actuacions de millora de nusos i enllaços, la construcció de nous eixos/rondes, que necessitarien **una inversió estimada de 1.340 milions d'euros en l'horitzó 2030**. Paral·lelament, complementar totes aquestes accions amb l'impuls de **corredors de transport públic**.

A escala catalana, és necessari **anar més enllà dels plans actuals de l'Estat per a l'AP-7 i l'AP-2) i la Generalitat (Pla 2+1)** i completar els desdoblaments iniciats en el seu moment a l'N-340 i l'N-II, juntament amb l'execució del tancament complet de la B-40. Així mateix, s'han de portar a terme projectes de desdoblament claus, alguns d'ells originalment planificats en el PITC 2006-2026. La inversió total estimada en l'horitzó 2030 per a totes aquestes actuacions s'enfilaria als **4.805 milions d'euros**.

Finalment, l'estudi de la Cambra de Barcelona afirma **la urgència d'establir un sistema de tarifació de les vies d'altres prestacions** per garantir el manteniment d'una xarxa de carreteres en bon estat de conservació i seguretat. Concretament, es planteja la implementació d'un sistema de **pagament per ús a partir dels principis "qui usa paga" i "qui contamina paga"**, tal com emana de les directives europees, que hauria d'aplicar-se a tota la xarxa viària d'altres prestacions catalana.

