

La Cambra crea l'Observatori de les Infraestructures per al seguiment de la tramitació i execució dels projectes estratègics per a Catalunya

- Catalunya necessita 53.800 milions d'euros en projectes estratègics d'infraestructures per l'horitzó 2040, per poder afrontar els seus reptes demogràfics i econòmics futurs.
- L'estudi, presentat per les Cambres, identifica una sèrie d'actuacions clau a en sis àmbits: aeroports, transport públic, xarxa viària, ports i logística, Corredor Mediterrani ferroviari i transició hídrica i energètica.
- Perquè Catalunya convergeixi cap al 19% del total estatal en estoc de capital net d'infraestructures que marca l'Estatut, en el període 2026-2043 es requeriria una inversió bruta total de 49.921 milions d'euros.

Barcelona, 19 de març de 2026.- Catalunya requereix **una inversió de fins a 53.800 milions d'euros fins al 2043** en una sèrie d'actuacions estratègiques a la seva **xarxa d'infraestructures** per evitar el col·lapse, garantir el seu desenvolupament econòmic i revertir el dèficit estructural d'infraestructures que arrosseguea l'economia. Aquestes actuacions s'han identificat i quantificat en grans àmbits com **aeroports, ferrocarril, carreteres, ports, logística i transició hídrica**.

Així ho quantifica l'estudi **"Projectes estratègics per Catalunya"** presentat per les Cambres de Comerç catalanes, que evidencia la necessitat urgent d'un **pla de xoc en infraestructures** per garantir el creixement econòmic, la cohesió territorial i la sostenibilitat del sistema de mobilitat del país en el context d'un fort increment de la població i l'activitat econòmica. En aquest sentit, l'estudi adverteix que, **sense una actuació immediata, la xarxa actual no serà capaç d'absorbir l'increment de demanda i el sistema pot entrar en col·lapse estructural**.

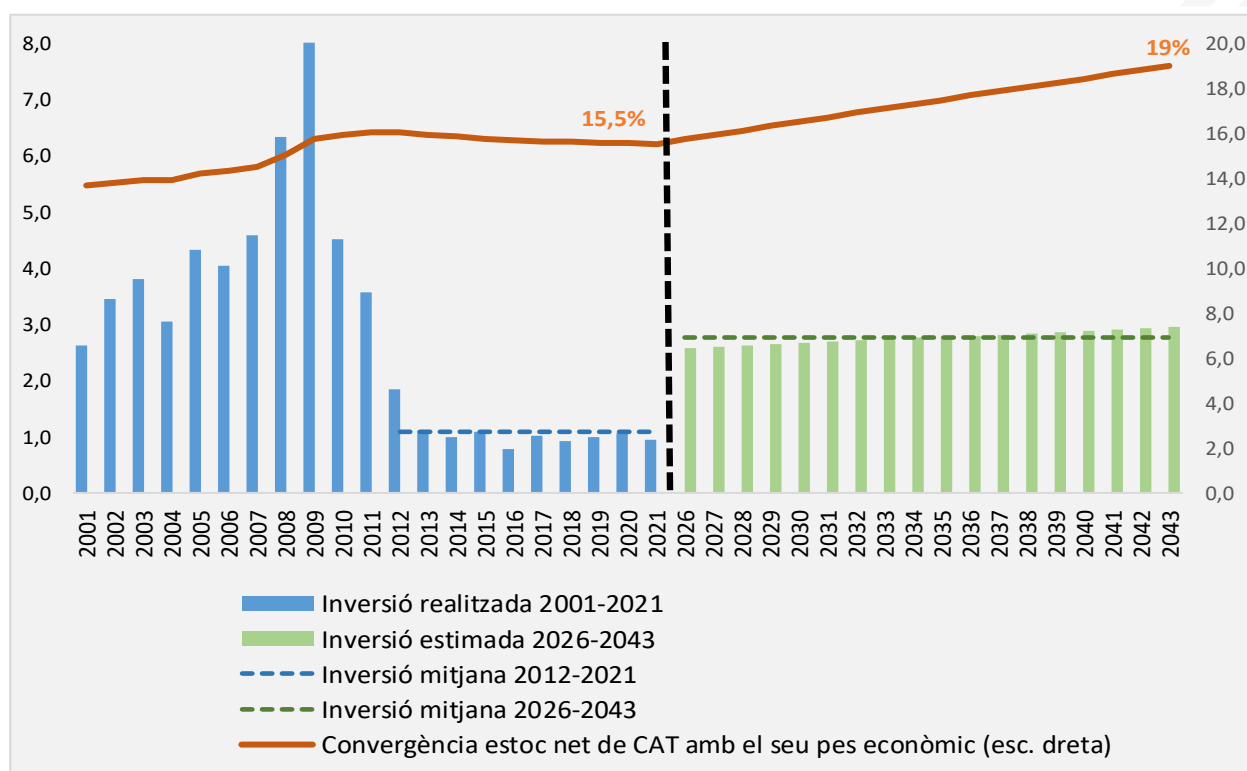
Aquesta situació que ara s'ha de revertir amb urgència és la conseqüència d'un **model de planificació i tramitació inadequat, juntament amb una gestió deficient de les infraestructures**, amb conseqüències com **la recent crisi de Rodalies**, que ha posat en evidència l'estat de degradació de la infraestructura gestionada per Adif i que ha fet que, de moment, l'assignació al Programa de Manteniment i Reposició d'Actius del Pla de Rodalies s'hagi hagut de duplicar.

Ens trobem precisament ara en **un moment crucial a nivell de planificació territorial i urbanística a Catalunya**, amb documents fonamentals en ple procés de redacció. Per això, l'estudi de les Cambres fa una crida a no només executar tot allò que el país necessita urgentment en l'actualitat, sinó també a planificar i "dibuixar" la Catalunya del futur sobre la base d'un **gran pacte de país i el lideratge del Govern de la Generalitat de Catalunya**.

Un dèficit crònic que posa en risc la competitivitat de l'economia

Segons l'estudi, Catalunya arrossega un dèficit d'inversió en infraestructures persistent, amb una **execució mitjana estatal del 41% entre el 2021 i el 2023**. Catalunya es troba **per sota del 16% del total estatal** en termes d'estoc de capital net en infraestructures, una xifra que s'allunya del 19% que estableix la Disposició Addicional Tercera de l'Estatut d'Autonomia. Per tractar de convergir cap al 19% en el període 2026-2043, Catalunya requeriria una **inversió bruta total de 49.921 MEUR¹** per part del conjunt de totes les administracions i sector privat (2.773 MEUR/any).

Inversió bruta en infraestructures a Catalunya per assolir el 19% de l'estoc de capital de l'Estat el 2043 | Milers de milions d'euros (eix esq.) i % Cat/Esp (eix dret)



En aquest escenari, és fonamental **impulsar i tramitar actuacions i projectes estratègics de país** identificats a l'estudi per aquest horitzó temporal en **sis àmbits estratègics**:

- 1) A la xarxa aeroportuària:** per situar Catalunya en el mapa global ampliant la capacitat de connectivitat intercontinental i establint un sistema aeroportuari integrat.
- 2) A la xarxa de transport públic:** per garantir un sistema de mobilitat fiable i capaç d'absorbir la demanda creixent, reduir la dependència del vehicle privat.

¹ Sense IVA. Inclou infraestructures viàries, ferroviàries, aeroportuàries, portuàries, hídriques, urbanes de CC.LL. Excloent Infraestructures urbanes de CC.LL i afegint IVA, serien 2.987 M€/any

- 3) **A la xarxa viària:** per incrementar la capacitat, la seguretat i la connectivitat, resolent colls d'ampolla i adaptant les infraestructures a les noves necessitats de mobilitat.
- 4) **A l'àmbit portuari i logístic:** per consolidar Catalunya com a gran node logístic del Sud d'Europa, augmentant la quota del transport ferroviari i modernitzant ports i terminals.
- 5) **Al Corredor Mediterrani ferroviari:** per disposar d'un corredor ferroviari competitiu i eficient amb Europa per al transport de mercaderies cap a Europa i la resta de la Península Ibèrica.
- 6) **A la transició hídrica i energètica:** per garantir l'abastament d'aigua i energia en un país vulnerable a la sequera i amb creixents necessitats de consum en un context d'emergència climàtica.

La llista completa de projectes requeriria una inversió anual per part de l'Estat a Catalunya **2,3 vegades superior a l'execució real recent del Grup Foment a Catalunya** (960 milions d'euros el 2023) i **un 10% superior a les xifres de pressupost actuals** (2.035 milions el 2023).

Actuacions prioritàries fins al 2030: més de 14.500 milions d'euros en diferents àmbits

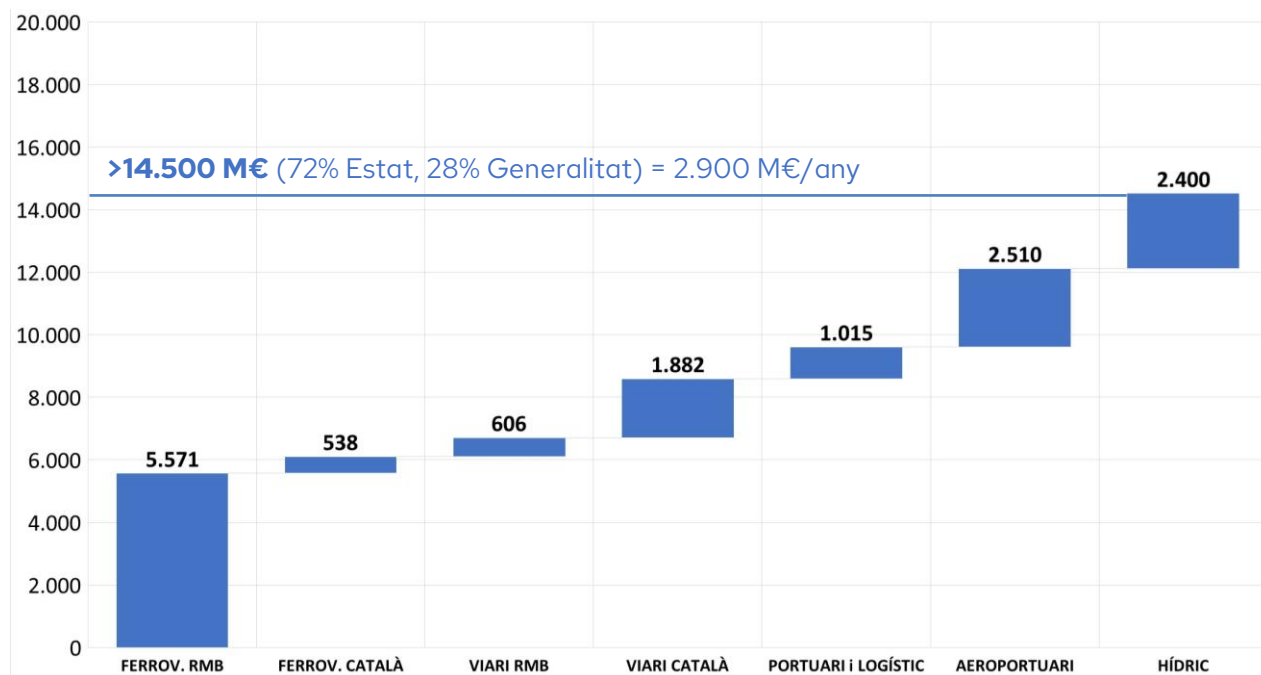
Fins al 2030 l'estudi ha definit les accions imprescindibles per evitar el col·lapse del sistema, amb una inversió estimada de **més de 14.500 milions d'euros**, de la qual el 77% provindria de l'Estat i el 23% restant de la Generalitat de Catalunya. Pel que fa a l'Estat, aquesta llista de projectes prioritaris representa una inversió anual equivalent a **més del doble de l'execució real recent en infraestructures a Catalunya**.

Entre les accions recollides en aquest període, destaquen l'inici dels treballs per a **l'ampliació de l'Aeroport de Barcelona** i desplegar les connexions ferroviàries pendents amb Girona i Reus, amb l'objectiu de construir una xarxa aeroportuària integrada. En l'àmbit de les carreteres, l'estudi assenyalava la continuïtat de la **B-40**, les actuacions d'ampliació de carrils i millora d'enllaços en **l'AP-7 i AP-2** i el Programa 2+1 de la Generalitat, així com desdoblaments previstos en aquells trams que així ho requereixen, incloent **l'N-340** i els trams gironins de **l'N-II**, i la definició d'un **model de tarificació per ús de les vies d'altres prestacions**.

En l'àmbit del transport públic i el ferrocarril, l'estudi situa com a actuació clau **la finalització del Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030**, incloent entre d'altres el desdoblament complet de la línia R3 fins a Vic i millora fins Puigcerdà, iniciar els túnels de transport públic de Vallvidrera i Horta i **incrementar oferta de busos un 50%**. També destaca la **definició d'un sistema de serveis ferroviaris per tot Catalunya** tant de passatgers com de mercaderies, que determini una acció integrada sobre tota la infraestructura del territori.

Pel que fa a aquest últim punt, es reclama la implementació d'un **corredor en ample internacional per al transport ferroviari de mercaderies molt més eficient que l'actual**, segregat dels serveis de passatgers; la resolució dels colls d'ampolla encara presents (àmbit Tarragona, Nusos de Vila-seca i Castellbisbal...); i el desdoblament de la línia actual Tarragona-Lleida-Saragossa.

Estimació d'inversions per a les actuacions prioritàries en l'horitzó 2030



Pel que fa als ports i el sector logístic, l'anàlisi recull **l'execució urgent dels nous accessos terrestres als ports de Tarragona i Barcelona** i l'execució de terminals intermodals portuàries i terrestres, incloent tant les **terminals estratègiques ja identificades per CIMALSA** com altres que el territori requereix i cal impulsar amb decisió.

Finalment, per materialitzar la transició hídrica del cantó de l'oferta, **Catalunya necessita desenvolupar una nova infraestructura per generar nous recursos hídrics per al conjunt de les conques internes** (dels quals, 280 hm³ correspondran a la Regió Metropolitana de Barcelona), basats en la dessalinització i regeneració. Les inversions també s'hauran de destinar en millores a les xarxes distribució. Pel que fa a la demanda, cal redactar i començar a implementar un **Pla de Transició Hídrica dels sectors productius mirant cap a l'horitzó del 2035**.

La Cambra posa en marxa l'Observatori de les Infraestructures

Executar tots aquests projectes obliga les administracions (molt especialment l'Estat) a **desplegar un procés intens de planificació, licitació i execució sostingut en el temps**, any rere any, des d'avui fins al 2043. Cal avançar també cap a la **governança compartida de les infraestructures**

titularitat de l'Estat a Catalunya, amb l'objectiu d'assolir una gestió integrada i de proximitat de les diferents xarxes de transports. Tot plegat, ha de venir acompanyat d'una **nova cultura de gestió de les infraestructures**, perseguint l'excel·lència i alineada amb els objectius estratègics de país.

Per contribuir a afrontar aquest repte, la Cambra de Comerç de Barcelona ha creat **l'Observatori d'Infraestructures**, una plataforma per al seguiment puntual de la tramitació i execució dels projectes estratègics per Catalunya. Amb aquest Observatori es vol també **donar a conèixer a la societat la marxa d'aquests projectes i acompanyar l'administració en la seva consecució**.