



PROJECTES ESTRATÈGICS PER A CATALUNYA

Març 2026



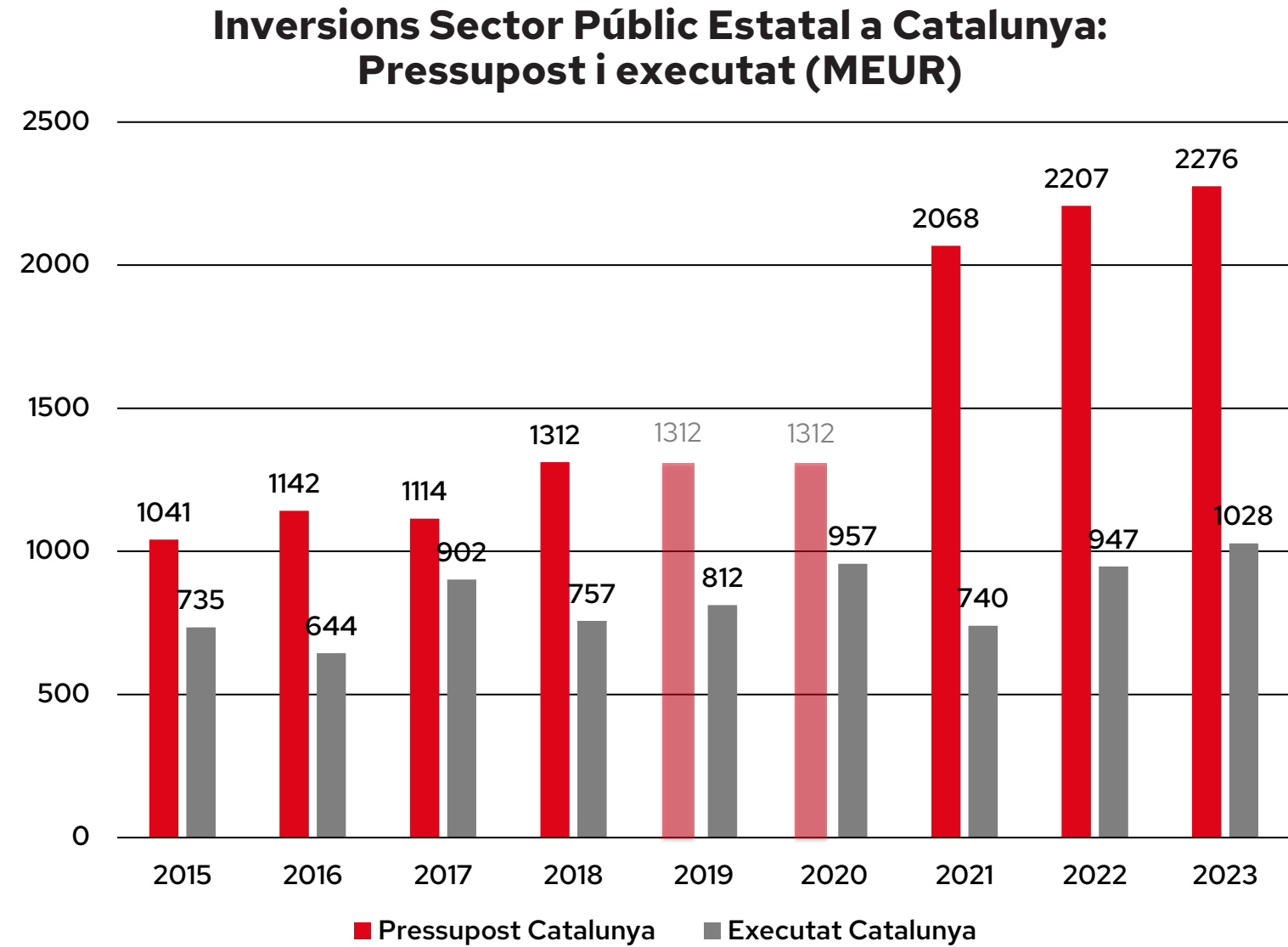
Observatori
Infraestructures

ÍNDEX

1. **Dèficit d'inversió persistent**
2. Àmbits d'actuació i projectes
3. Síntesi d'inversions horitzons 2030, >2040
4. Actuacions prioritàries 2030



Es pressuposta a l'alça, però s'executa a la baixa (un 41% de mitjana entre 2021 i 2023)



Anàlisi període 2021-2023:

- Xifres de pressupost més a prop del criteri del 19% (en línia del percentatge establert en la Disposició Addicional Tercera de l'Estatut)*.
- Xifres d'inversió real inferiors a altres anys, entre el 36% (2021) i el 45% (2023). **No es compleix el criteri de la Disposició Addicional Tercera.**

* La inversió de l'Estat a Catalunya en infraestructures havia d'equiparar-se al percentatge del PIB que Catalunya aporta a l'Estat (19%) durant set anys (del 2007 al 2013). Només s'ha acabat reconeixent el deute corresponent als anys 2007 (liquidat) i 2008 (en curs de liquidació).



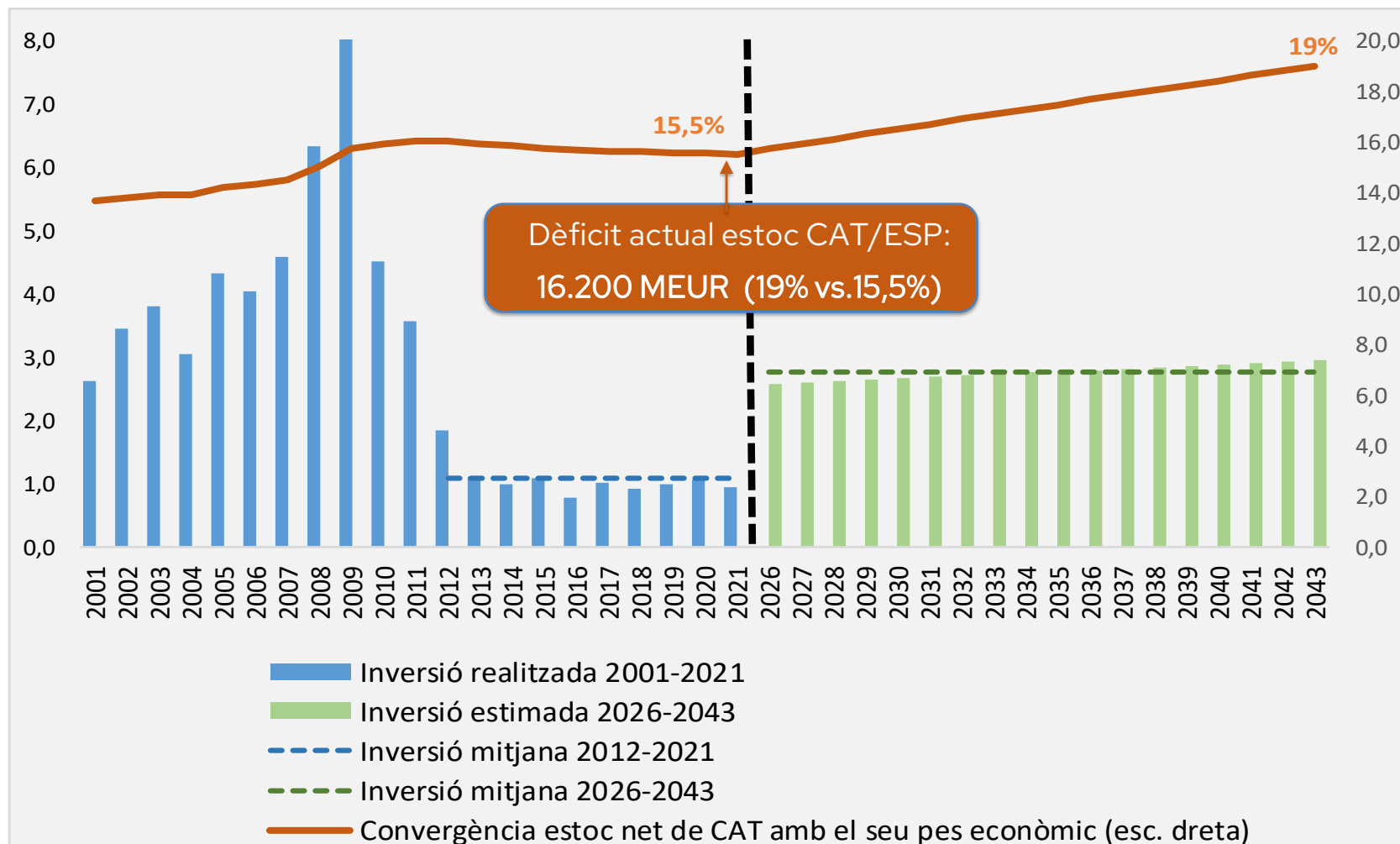


Per trencar aquesta tendència caldria gairebé triplicar la inversió anual...

...així s'acabaria convergint cap al 19% de l'estoc estatal en infraestructures una mica més enllà del 2040.

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 esqu.) i % cat / esp (eix dret)



- 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 2026-2043, Catalunya requeriria una inversió bruta total de 49.921 MEUR per part del conjunt de totes les administracions i sector privat (2.773 MEUR/any)

* 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**.



Cal impulsar i tramitar molts més projectes

Sabem els projectes que calen, però la major part o no estan planificats, o estan pendents d'estudi/projecte

- La Cambra té identificats un llistat de projectes que sumarien un total d'inversió bruta de fins a 53.800 MEUR*.
- **ATENCIÓ: un bon nombre d'ells no estan no planificats/no disposen d'estudis ni projectes: requereixen impuls i tramitació urgent** per tal de poder convertir-se en partides pressupostàries **realment executables**.
- Aquesta (juntament amb la manca de transparència de l'AGE) és la raó bàsica per la qual els ratis d'execució pressupostària són actualment tan baixos: **Es pressuposta més del que realment es pot executar**.
- És fonamental **impulsar i tramitar els projectes estratègics de país**, per donar pas a la dotació d'infraestructures que el nostre territori necessita.

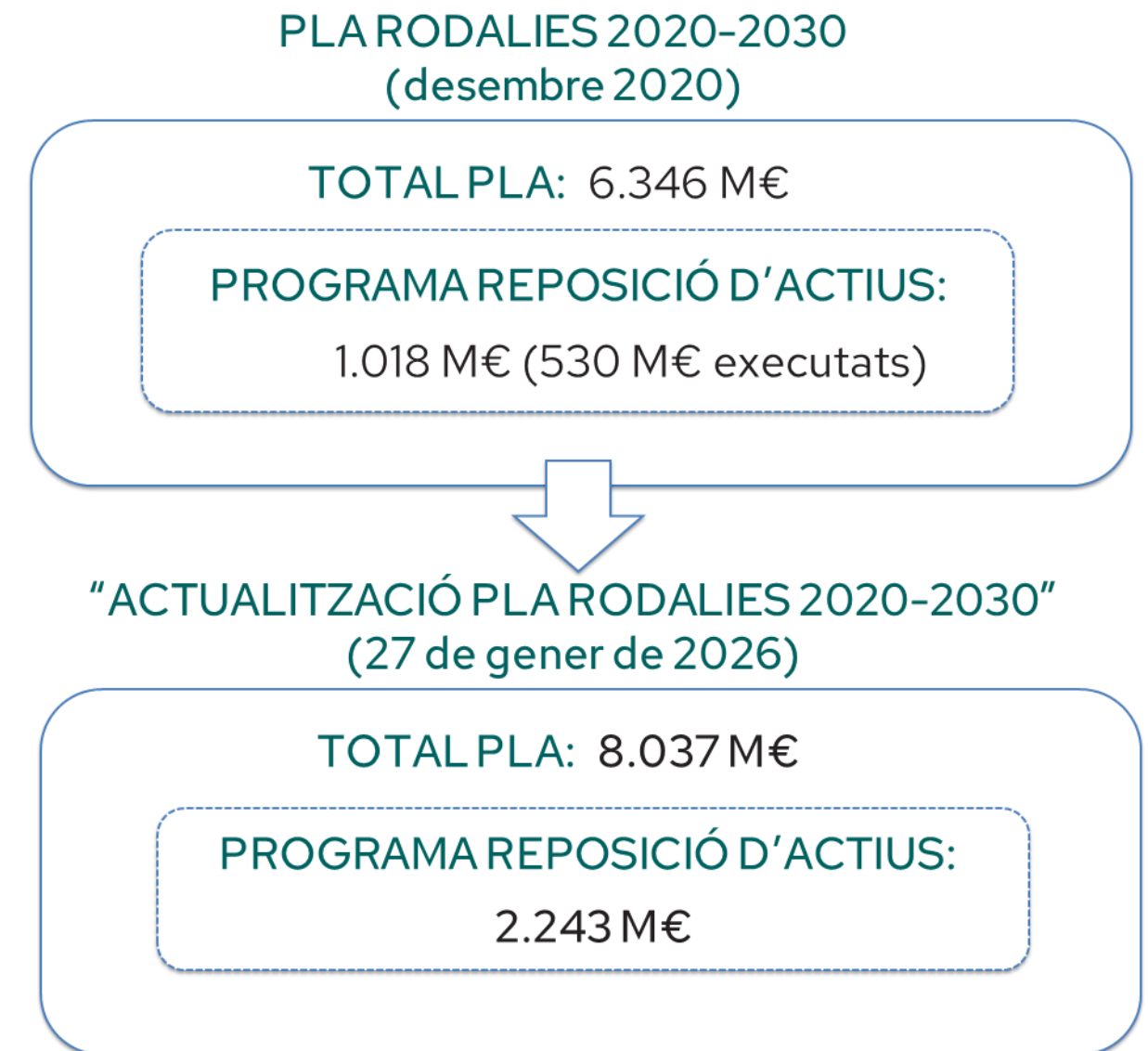
* Amb IVA. Infraestructures viàries, ferroviàries, aeroportuàries, portuàries, hídriques.



El que tenim ara: una planificació insuficient i una gestió deficient de les infraestructures

Tenim un bon exemple en les Rodalies de Catalunya

- En el moment de la redacció del Pla de Rodalies 2020-2030, la inversió prevista en el Programa de Manteniment i Reposició d'Actius era d'uns 1.000 milions d'euros.
- La crisi de gener de 2026 va posar en evidència l'estat de degradació de la infraestructura ferroviària d'ADIF a Catalunya. Aquest moment va coincidir amb la presentació de l'actualització del Pla de Rodalies (actuacions 2026-2030).
- L'assignació d'inversió al Programa de Manteniment i Reposició d'Actius ha passat a ser de més de 2.200 milions d'euros per tot el període 2020-2030; pràcticament el doble del previst inicialment.





Conclusions

- **Catalunya** ha passat en els últims 25 anys de 6,2 milions d'habitants a **més de 8 milions actualment**; el Govern preveu arribar als **10 milions en l'horitzó 2050**. Aquest gran canvi demogràfic ha generat el lògic increment en la demanda de mobilitat de persones i de mercaderies, que continuarà en els propers anys, seguint al creixement de la població i de l'activitat econòmica.
- En aquest moment, cal planificar i executar a temps la llista de projectes que s'acaba de presentar. En cas contrari, el nostre sistema col·lapsarà.
- Hem de tenir present que s'ha acumulat un dèficit d'inversió en infraestructures molt quantios; i que els plans i programes que es troben actualment en execució, són bàsicament **herència de plans previs no executats o molt endarrerits**, pensats per un "demà" que de fet ja és "ahir".
- Justament ara ens trobem en **un moment crucial a nivell de planificació territorial i urbanística a Catalunya**; només a nivell de plans sectorials, s'han de redactar el Pla de Serveis Ferroviaris de Catalunya o el nou Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya.
- És un moment crucial no només per executar tot allò que Catalunya necessita urgentment en el dia d'avui, sinó també planificar, "dibuixar" la Catalunya que volem per al 2040 i més enllà. Això s'ha de fer sobre la base d'un **gran pacte de país i el lideratge del Govern de la Generalitat, que és qui ha de projectar aquesta visió** cap a l'Administració General de l'Estat.



Conclusions

- El repte és gran: la llista de projectes estratègics identificats per les Cambres representa una inversió de prop de 54.000 milions d'euros d'aquí a una mica més enllà del 2040. El que **obliga a les Administracions (molt especialment l'AGE)** a desplegar un **procés intens de planificació, licitació i execució sostingut en el temps, any rere any, des d'avui fins al 2043**.
- Per tal de portar aquesta visió de país a bon port, **s'ha d'avançar 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. Cal impregnar el nostre sistema d'infraestructures d'una nova cultura de gestió, perseguint l'excel·lència i alineada amb els nostres objectius estratègics de país.
- Les Cambres de Comerç són molt conscients d'aquest desafiament. Per contribuir a afrontar-lo, des de la Cambra de Barcelona s'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 volem **donar a conèixer a la societat la marxa dels projectes de la Catalunya que volem**; i acompanyar a la nostra Administració en la seva consecució.

ÍNDEX

1. Dèficit d'inversió persistent
- 2. Àmbits d'actuació i projectes**
3. Actuacions i inversions prioritàries 2030
4. Actuacions i inversions totals 2030, >2040



Xarxa Aeroportuària de País

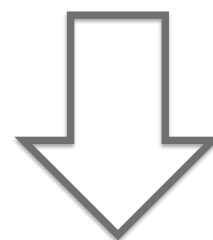
Xarxa de transport públic interconnectada

Millores del sistema viari

Logística: terminals portuàries i terrestres

Corredor Mediterrani ferroviari

Transició Hídrica i Energètica



Proposta d'Actuacions prioritàries



Objectius

MILLORA DE LA CONNECTIVITAT INTERCONTINENTAL DE LLARG RADI

- L'Aeroport del Prat juga actualment un rol clau en l'economia del nostre territori. La contribució de l'Aeroport del Prat al PIB de Catalunya és del 6,8%. **La seva ampliació implicaria incrementar aquest pes fins al 8,9%.***
- Però hem de mirar més enllà. Si creiem en construir un model econòmic que situï i consolidi Catalunya en el món, cal definir i executar un Aeroport amb major caràcter intercontinental de llarg radi. L'Aeroport i el territori **no poden quedar fora del gran terreny de joc de les connexions aèries a escala mundial, que és també el terreny de joc de l'economia global.**
- Més rutes i més freqüències de llarg radi facilitaran:
 - impulsar el **comerç exterior** i la connectivitat amb futurs **nous mercats**,
 - facilitar la **localització d'empreses i seus corporatives** en el nostre territori,
 - facilitar la **inversió estrangera**,
 - consolidar la ciutat com a node logístic multimodal de referència al món (**càrrega aèria**)...
 - fomentar un perfil de viatger associat a negoci, fires, congressos; i també un **visitant de major poder adquisitiu**.

Cal incrementar la capacitat operativa en pistes i també de terminals de l'Aeroport Josep Tarradellas-El Prat, per acollir més rutes i freqüències intercontinentals de llarg radi

* Estudi Cambra de Barcelona - AQR-Lab de la Universitat de Barcelona (UB) quantificant l'impacte econòmic de l'Aeroport de Barcelona (2019).



Objectius

REFORÇ DEL FUNCIONAMENT EN XARXA I IMPULS DE NODES D'ESPECIALITZACIÓ I INNOVACIÓ

- El desenvolupament de l'Aeroport de Barcelona ha de pensar-se en el context d'un model aeroportuari català, segons el qual Barcelona adquireixi un major caràcter de connexió intercontinental i altres Aeroports com **Reus i Girona** passin a **canalitzar els tràfic d'àmbit intraeuropeu** amb destinació al nostre territori.

Això requereix potenciar els Aeroports de Reus i Girona tant pel que fa a la seva capacitat operativa y de serveis a passatgers com de les seves connexions terrestres (ferroviàries) cap a Barcelona i la seva àrea metropolitana

- Els Aeroports Catalans s'han de desenvolupar de manera coherent amb el potencial de tota la seva àrea d'influència, impulsant-hi el progrés econòmic. Això vol dir no només reforçar l'activitat d'aviació comercial de passatgers que ja hi sigui present (Girona, Reus) sinó també **explotar el potencial d'aquestes infraestructures per activitats econòmiques i industrials** relacionades amb l'aviació, altres serveis d'aviació com la corporativa, o la **càrrega aèria**.

Cal definir una estratègia específica per cada aeroport d'acord amb els potencials de mercat actuals i futurs; i desenvolupar totes aquelles actuacions necessàries per portar-la a efecte, a nivell d'infraestructura, equipaments i serveis.



Propostes

SISTEMA AEROPORTUARI BARCELONA-GIRONA-REUS

Aeroport Josep Tarradellas – El Prat

- Tramitació i execució del **projecte d'ampliació** ja consensuat entre Estat i Generalitat
- Millora de la **connectivitat ferroviària** amb xarxa convencional i alta velocitat (llançadora a Sants/Sagrera; Estació Intermodal del Prat; connexió directa AVE a Aeroport)

Aeroports Reus i Girona

- Millora de la **connectivitat ferroviària** amb Barcelona (estació AVE Aeroport Girona, connexió Aeroport Reus a TramCamp/Estació intermodal Camp Tarragona)
- Major capacitat de terminals i d'operativa per tal d'acollir nous tràfics (**nous Plans Directors**)

HUBS D'ESPECIALITZACIÓ I INNOVACIÓ

Aeroport Lleida-Alguaire

- Consolidació i ampliació del seu desenvolupament dins àmbits de formació, comercial, tecnològic, Newspace i industrial
- Càrrega aèria – desenvolupament potencial per als sectors agroalimentaris i productes tecnològics d'alt valor afegit

Aeroport Sabadell

- Consolidació rol aviació general i formació; impuls del hub d'innovació aeronàutica; desenvolupament aviació corporativa.
- Executar les actuacions incloses en el seu dia en el Pla Director encara vigent (2001) i que a dia d'avui estan sense implementar; i redactar un nou Pla Director alineat amb els reptes presents i futurs.



Objectius

RESPONDRE A UNA DEMANDA DE MOBILITAT EN CONTINU CREIXEMENT

- **La població de Catalunya** ha passat, en 25 anys, de 6,2 milions a **més de 8 milions** actualment. En aquest temps s'ha incrementat encara més la demanda de mobilitat, donat que no només hi ha més població; el nombre de desplaçaments diaris per persona també ha crescut.
- Durant tots aquests anys **no s'ha fet cap inversió de millora en la xarxa ferroviària convencional d'ADIF (Rodalies-Regionals)**. Tampoc no s'ha invertint suficientment en manteniment i reposició d'actius. Tot plegat ha portat a un nivell insostenible d'incidències durant els últims anys. L'any 2024 Rodalies Catalunya va registrar 2,6 milions de viatges menys que el 2023; el 1er semestre de 2025, 3,2 milions de viatges menys que en el mateix període del 2024. Finalment, els fets de gener de 2026 han derivat en una profunda crisi ferroviària a Catalunya.
- Mentrestant, **la xarxa d'FGC ha anat incrementant viatgers. També ho han fet els serveis de transport públic en autobús**, tant a nivell metropolità com de tot Catalunya: els viatges en bus interurbà de la DGTM-Generalitat han passat de 70,5 milions el 2019 a 82,6 milions el 2024; els viatgers de les línies exprés.cat s'han incrementat pràcticament un 40%. Dit això, el **transport privat segueix tenint un pes excessivament rellevant** en la mobilitat. Dins del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona, la quota del vehicle privat (33,5%) pràcticament dobla la del transport públic (18,2%).

Urgeix definir i implementar una xarxa de serveis de transport públic col·lectiu que ens permeti respondre a la demanda actual i fer una transició eficaç cap a la Catalunya dels 10 milions d'habitants que el Govern preveu per al 2050.

La base serà el ferrocarril com a transport massiu, en combinació amb el transport en autobús, clau per a l'accessibilitat territorial a la xarxa ferroviària i per afrontar la demanda mentre es projecten i executen les actuacions ferroviàries pendents.



Propostes

ÀMBIT METROPOLITÀ

- Execució del **Pla de Rodalies** vigent (completar Fase 2020-2025 i arrencar la fase 2026-2030; incloent el desdoblament de la línia R3 fins a Vic i millora de la resta de la línia fins a Puigcerdà).
- Començar a estudiar els **nous projectes ferroviaris** a executar cap al 2040, incloent els nous túnels de transport públic de Vallvidrera i Horta.
- Reforç de la xarxa de **transport interurbà en autobús** per **incrementar l'oferta de serveis en un 50% en l'horitzó 2030**, tant en connexions radials amb Barcelona com transversals.

ÀMBIT CATALUNYA

- **Posar al dia la planificació de la mobilitat** a través dels Plans Directors de Mobilitat encara pendents (Camp de Tarragona, Terres de l'Ebre, Girona...).
- **Increment de serveis i freqüències** per al transport interurbà en autobús.
- Millors serveis ferroviaris a les capçaleres de les Rodalies (**Vic, Manresa, Igualada**).
- Definir i implantar un **nou sistema de serveis ferroviaris regionals**, incloent l'àmbit Toulouse-Montpellier i considerant la xarxa de forma integrada, planificant la infraestructura addicional necessària; dedicant especial atenció a àmbits actualment insuficientment atesos (Terres de l'Ebre-R15/R16).

ÀMBIT COMPETENCIAL

- Gestió directa des del territori, tant per practicitat (planificació i gestió directa) com per estratègia territorial (visió unitària de la xarxa sota criteris de dinàmiques i equilibri territorial) – **Traspàs integrat Rodalies-Regionals de Catalunya**.

El Pla de serveis ferroviaris de Catalunya i el nou Pla d'Infraestructures de Catalunya 2026-2050, actualment en redacció, representen una oportunitat clau per definir la xarxa ferroviària futura





Objectius

SOLUCIONAR ELS COLLS D'AMPOLLA PENDENTS A NIVELL METROPOLITÀ

- Cal resoldre enllaços clau i actuar sobre àmbits específics que porten molts anys pendents de solució. En aquest àmbit, destaca l'àmbit del **Vallès**, per on circula el 45% del trànsit interurbà de l'RMB i el 21% del de Catalunya; amb una **manca de connectivitat transversal en la seva banda Nord**.
- **L'AP-7 es troba actualment al límit de la seva capacitat**. Entre El Papiol i Sant Sadurní d'Anoia s'han afegit en cinc anys uns 23.100 cotxes i uns 7.600 camions de mitjana diària. Si l'any 2019 les situacions de congestió de trànsit en l'AP-7 es concentraven en el seu tram central (RMB), actualment s'han estès cap al nord i sud de l'autopista. Urgeix executar una via alternativa per canalitzar part del seu tràfic i **retornar aquesta autopista a la seva funció primordial com a Eix Transeuropeu**.

REFORÇAR LA MALLA VIÀRIA A NIVELL DE TOT EL TERRITORI

- Hi ha molts deures pendents a tota la xarxa viària catalana, a nivell de seguretat, capacitat i connectivitat territorial.

UN SISTEMA VIARI SOSTENIBLE EN EL TEMPS, TANT PEL QUE FA A LA GESTIÓ DEL TRÀFIC COM AL SEU MANTENIMENT I MILLORA

- La **supressió dels peatges** que va venir amb el termini de les concessions el setembre de 2021 (AP-7, AP-2, C-32 nord i C-33) ha comportat un **increment del tràfic** en aquestes vies, i a la vegada, una degradació del seu estat de manteniment. Cal revertir aquesta situació amb urgència.



Propostes

AUTOVIA ORBITAL B-40

- 1 En servei 29/06/2010
- 2 Inaugurat 16/02/2024
- 3 En servei 29/06/2010
- 4 **Ronda Nord** (Encomana gestió Ministeri – Generalitat): redacció estudi/projecte i inici execució d'obres sense més retards.
- 5 **Tancament B-40 fins Granollers:** Cal reactivar aquest tram per assegurar la continuïtat de la via, d'acord amb el que correspon a la seva funcionalitat.
- 6 C-60: en servei 26/07/1995





Propostes

COMPLETAR EL CORREDOR MEDITERRANI VIARI

- Execució dels **plans previstos pel MITMA** (millora capacitat/enllaços AP-7, AP-2) i **Generalitat (Pla 2+1)**
- **Desdoblaments pendants N-340, N-II** (trams gironins; únicament prevista Ronda Figueres, amb obres licitades)

REFORÇ DE LA XARXA VIÀRIA A TOT EL TERRITORI

- Milliores en aquells trams on, per seguretat viària o bé per congestió de trànsit, no s'estan cobrint les **necessitats locals o de connexió amb la xarxa general** (comarques de Girona, de Lleida i de Tarragona).
- Recuperar actuacions de desdoblament incloses al PITC 2006-2026 i altres plans/programes vigents, descartats en el marc de l'actual pla 2+1 de la Generalitat.

TARIFICACIÓ PER ÚS DE LES VIES D'ALTES PRESTACIONS

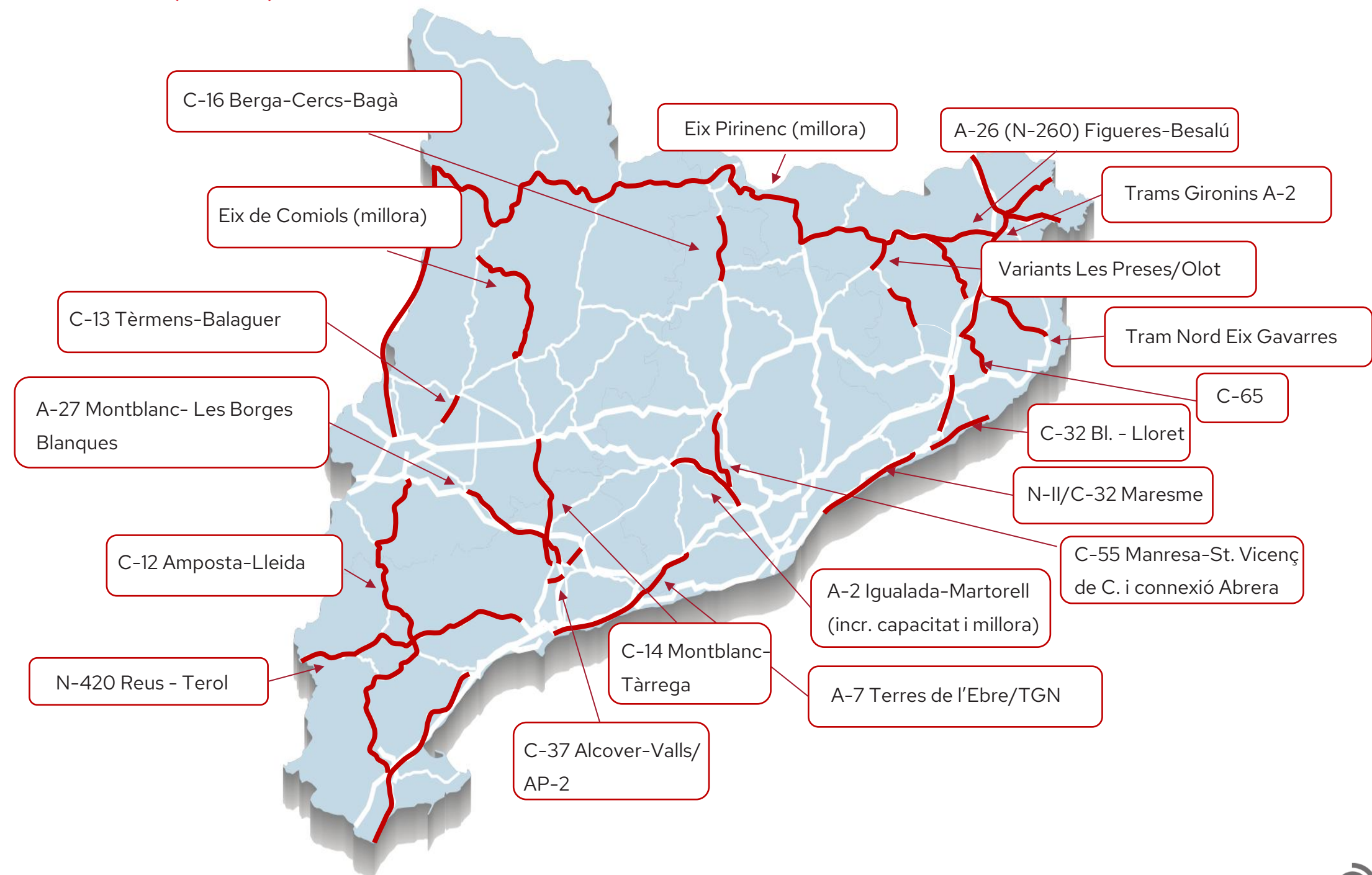
- **Gestió del trànsit** viari en base a una **tarificació per ús** ("qui contamina més paga més") de les vies d'alta capacitat
- **Nou model de finançament** de la modernització i manteniment de la xarxa viària, basat també en la **tarificació per ús**, i d'implantació estatal.



Propostes

REFORÇ DE LA XARXA VIÀRIA A TOT EL TERRITORI (detall)

- Acceleració tramitació i execució de les actuacions de millora previstes: Eix Pirinenc, Eix de Comiols, variants Les Preses i Olot, N-II/ C-32 Maresme, C-55 Manresa-Sant Vicenç de Castellet, A-2 Igualada-Martorell, N-260 Llançà-Figueres, C-16 Berga-Bagà
- Reprogramació i inici tramitació de desdoblaments pendents:
 - N-340 resta de les comarques tarragonines i al Penedès
 - N-II - Trams Gironins
 - N-240 (A-27) Montblanc-Les Borges Blanques
 - A-26 Figueres-Besalú
 - C-12 Amposta-Lleida
 - C-37 Alcover-Valls
 - Tram Nord Eix de les Gavarres (C-66)
 - C-66 Banyoles-Besalú
 - Perllongament C-32 Blanes-Lloret
 - C-13 Tèrmens-Balaguer
 - N-420 Reus-Alcañiz (*no planificat- estudi de viabilitat llençat l'any 2023*)





Objectius

PORTS COMPETITIVS I SOSTENIBLES

- Els nostres ports, especialment els principals ports comercials com Barcelona o Tarragona, són motors clau del nostre sistema econòmic. Necessiten més que mai **una dotació d'infraestructures i flexibilitat operativa per ser competitius** i consolidar-se com a node logístic de referència del Sud d'Europa, al davant d'un entorn cada vegada més complex i imprevisible: el tràfic de mercaderies mundial no deixa d'augmentar en un context geopolític canviant que genera constants disruptions en les cadenes logístiques.
- Aquestes infraestructures tenen un **rol fonamental en l'àmbit de la descarbonització** del transport i la logística, donat que concentren grans volums de càrrega i d'activitat, a més de connectar amb la seva àrea d'influència terra endins a través de les principals rutes terrestres del territori. Així doncs, la descarbonització i l'eficiència energètica de les seves instal·lacions, a més del foment del transport ferroviari de la càrrega que reben i expedeixen per la via terrestre, són objectius claus.

MÉS I MILLORS TERMINALS TERRESTRES DE CARA A MILLORAR LA QUOTA DE MERCAT DEL TRANSPORT FERROVIARI

- Les terminals ferroviàries terrestres són claus per canalitzar la càrrega que, fora dels àmbits portuaris, ha de cobrir llargues distàncies entre els centres de producció i les seves destinacions a centres de distribució i consum. El sistema de terminals terrestres catalanes té, però, actualment una **dotació limitada i una operativa complexa**. Aquest fet, juntament amb altres carències d'infraestructura (a nivell de capacitat de línia) fan que **una part important de la demanda no sigui atesa des del nostre territori i es canalitzi per carretera fins les terminals ferroviàries de la banda francesa, a on pugen al ferrocarril**.



Propostes

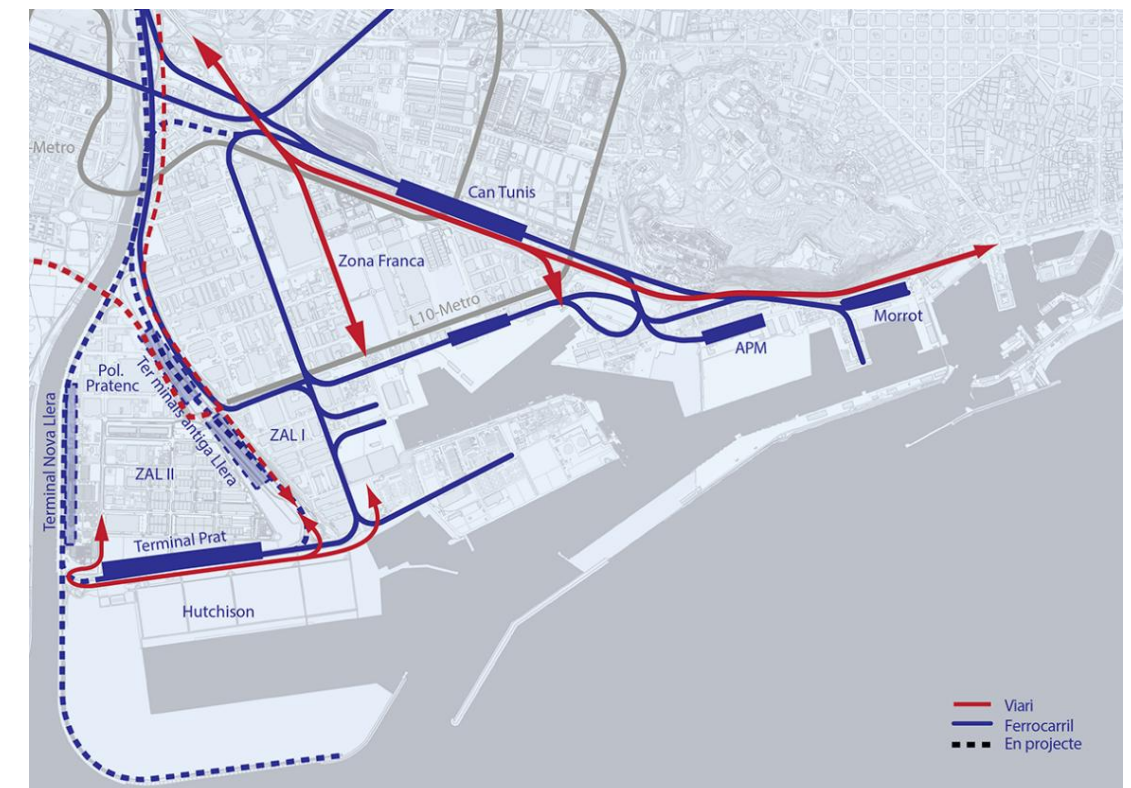
TERMINALS PORTUÀRIES

Desenvolupaments als recintes portuaris

- Executar tots els projectes necessaris per encarar els **plans estratègics dels Ports de BCN i TGN**, incloent tant nous desenvolupaments com la descarbonització de la infraestructura portuària.
- Redacció i aprovació del nou **Pla Director del Port de Palamós** (es preveu aprovació durant l'any 2026).

Accessos terrestres a ports de Barcelona i Tarragona

- Redacció projectes i execució sense més retards dels **accessos terrestres (viari+ferroviari) al desenvolupament Sud del Port de Barcelona (i el nou nús intermodal associat)** un cop formalitzat el conveni MITMA-ADIF-APB- Puertos del Estado.
- **Culminació de l'arribada de l'ample UIC al Port de Tarragona.** Redacció urgent dels estudis i projectes dels **accessos ferroviaris al Port de Tarragona**, per passar a execució sense més retards; renovar la Terminal de La Boella.



Font: BCL





Propostes

TERMINALS INTERMODALS TERRESTRES

Àmbit Tarragona / Ebre

- Activació tramitació terminal intermodal **Valls**.
- Execució del **Pla Director Urbanístic d'Activitat Econòmica (PDUAE) Catalunya Sud** (Tortosa-l'Aldea), incloent reserva de sòl per al ramal ferroviari d'accés directe al polígon Catalunya Sud i terminal intermodal de mercaderies (Terminal Terres de l'Ebre).

Àmbit RMB

- Entrada en servei a ple rendiment de la Terminal de **La Llagosta** (1er trimestre 2026)

Tramitació completa i execució dels projectes previstos per les quatre terminals estratègiques de CIMALSA

- Previstes dins horitzó 2030: **Penedès, Lleida-Quatre Pilans**
- Terres de l'**Ebre**
- Vilamalla

Definir l'Estratègia de terminals terrestres per a Catalunya de cara al mig-llarg termini

- Pla CIMALSA encara pendent de publicació.
- Aprofitar/recuperar estacions ferroviàries de mercaderies clau i ja existents, com la de Girona.



Objectius

CAL IMPLEMENTAR UN CORREDOR REALMENT EFICIENT PER TRANSPORTAR MERCADERIES CAP A EUROPA I LA PENÍNSULA

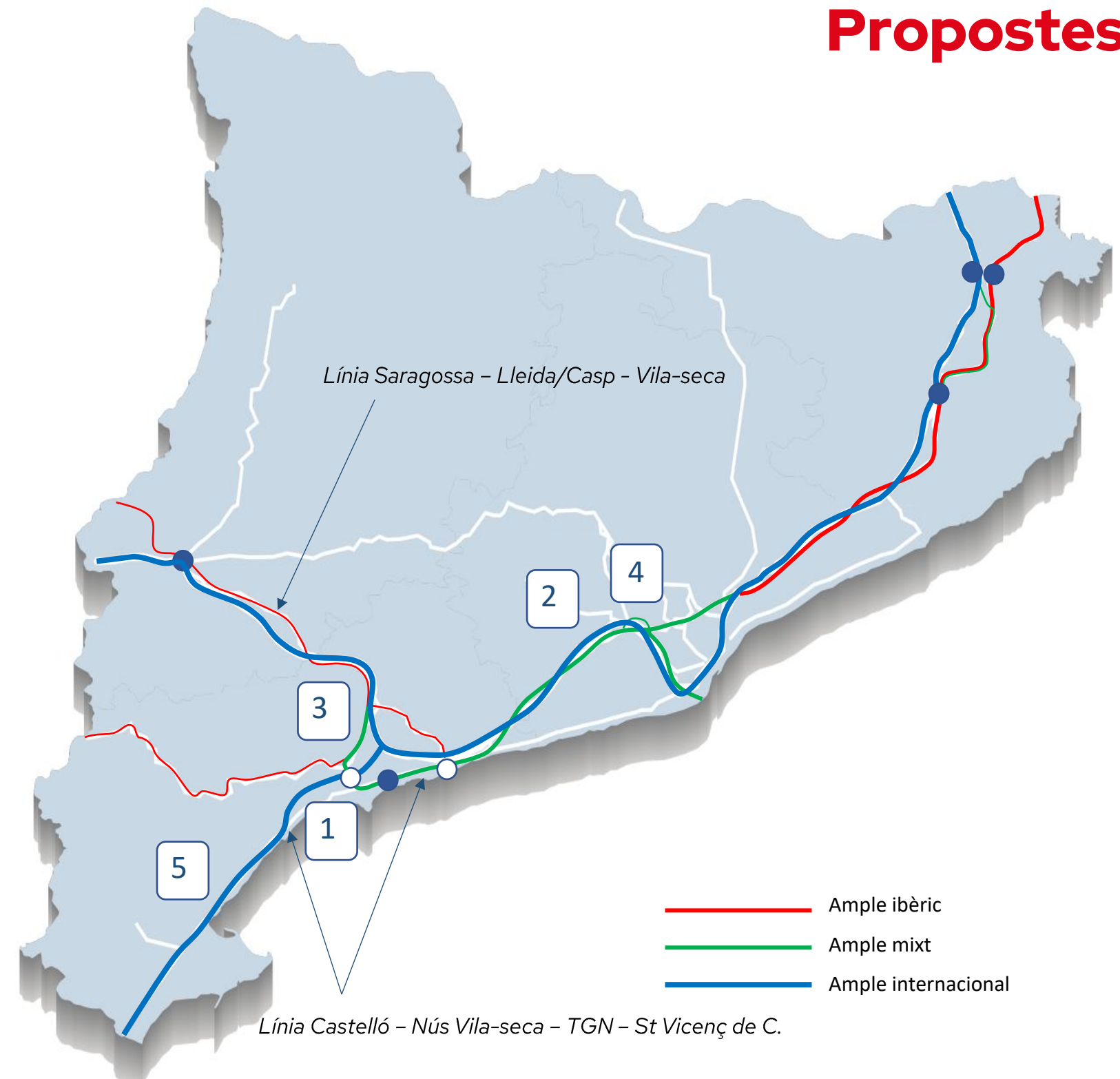
- El Corredor Mediterrani canalitza les **mercaderies** que, amb origen al nostre teixit productiu, han d'arribar cap als seus clients finals a la **resta de la Península Ibèrica, Europa i més enllà**.
- La **implantació de l'ample internacional** al llarg del Corredor Mediterrani és fonamental per donar una sortida eficient a les nostres mercaderies cap a Europa en ferrocarril. Però s'ha fet d'una forma heterogènia, combinant diferents tecnologies i sense seguir un fil conductor coherent en el temps.
 - El Port de Barcelona disposa, des de fa més de 15 anys, d'una connexió en ample internacional cap a França; però el seu plantejament, de Mollet cap a la frontera, sobre una **línia pensada i dissenyada per als serveis de passatgers d'alta velocitat** (prioritat de pas atorgada als serveis de passatgers, tancaments nocturns de la línia per tasques de manteniment, pendents que requereixen locomotores especialment potents) ha condicionat un **costos d'operació elevats**, a la vegada que **ha minvat la seva capacitat operativa**.
 - Els trams de Corredor des de Barcelona (àmbit Castellbisbal) cap al Sud (Port de Tarragona i més enllà) encara estan en procés d'implantació de l'ample internacional i presenta, a més, colls d'ampolla rellevants.
- D'altra banda, **la línia en ample ibèric cap a Lleida i Saragossa**, tot i que actualment concentra un nombre de circulacions elevat per als estàndards estatals, té al davant el desafiament de la implantació futura de serveis d'autopista ferroviària, que **amb la seva actual via única no podrà afrontar en condicions**.



Propostes

ACCELERAR ELS PROJECTES PLANIFICATS

1. Variant de Vandellós. En servei el 13 de gener de 2020.
2. **Tercer fil (ample mixt) entre Castellbisbal i Vila-seca.** En execució. Previsió entrada en servei el 2026.
3. **Conversió a ample mixt línia Vila-seca – Reus.** Projecte redactat, cal impulsar obres.
4. **Adaptació a ample mixt Martorell-Castellbisbal.** En execució. Previsió entrada en servei el 2026.
5. **Transformació a ample internacional entre Tarragona i Castelló.** Cal complir la previsió d'execució total per l'any 2027 (obres en execució).





ACTUACIONS NO PLANIFICADES... QUE REQUEREIXEN IMPULS URGENT

Revisió serveis/infraestructura línia AVE Barcelona-Girona

- Increment velocitat comercial (200 km/h actualment, fora de l'àmbit de la línia Figueres-Perpinyà) i retorn als serveis existents previs a la pandèmia COVID.

Reestructuració de l'esquema ferroviari àmbit Tarragona

- Nova línia en ample internacional per l'interior i eliminació colls d'ampolla claus (Vila-seca). Només en fase d'Estudi previ.

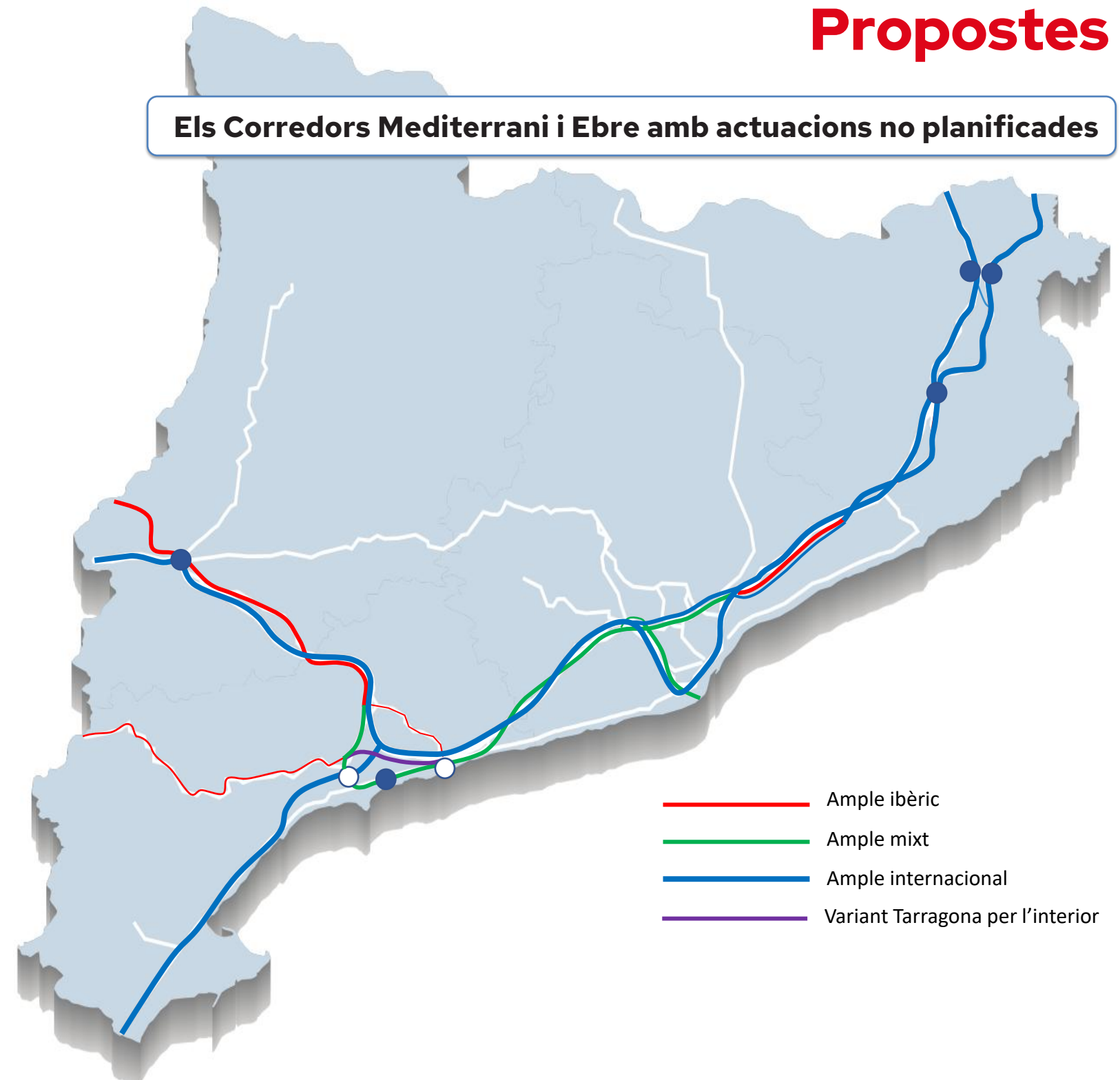
Plataforma pròpia per a les mercaderies, en ample internacional

- **Conversió a ample internacional de la línia convencional cap a Portbou.**
- Vies addicionals en trams compartits amb Rodalies
- Nou by-pass ferroviari del Vallès.

Desdoblament línia TGN-Lleida-Saragossa, per respondre a la demanda de la futura autopista ferroviària. Estudi de viabilitat en redacció.

Propostes

Els Corredors Mediterrani i Ebre amb actuacions no planificades





EIX TRANSVERSAL FERROVIARI: UN CONCEPTE A RECUPERAR

- El projecte de gairebé fa vint anys s'ha de reprendre i avaluar des d'un punt de vista de retorn de la inversió, començant pel **tram que connectaria Lleida amb Manresa, Igualada i AMB**.
- Permetria **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**.
- A més, permetria aconseguir una capacitat addicional per donar cabuda a **serveis ferroviaris regionals** eficaços, contribuint a **l'equilibri territorial**, trencant amb la radialitat cap a Barcelona, fomentant la dinamització econòmica, urbanística i social de la Catalunya interior.
- La presentació el novembre de 2025, per part del Ministre de Transports, **d'una nova LAV Madrid-Barcelona passant per Lleida evitant el Camp de Tarragona**, obre una nova perspectiva. Dit això, s'haurà de completar aquesta proposta per tal de que tingui una coherència territorial i global; i aprofitar aquesta capacitat addicional per reforçar les freqüències de serveis en Alta Velocitat cap al Camp de Tarragona.

Propostes





Propostes

OFERTA D'UN SISTEMA DE RECURSOS HÍDRICS MÉS SEGUR I MENYS DEPENDENT DE L'AIGUA DE PLUJA

- Execució del calendari **d'actuacions corresponents a l'Estratègia de l'Aigua del Govern de la Generalitat**, per tal de generar **recursos hídrics addicionals, basats en la regeneració i dessalinització**, per les Conques Internes de Catalunya dins l'horitzó 2030 (280 hm³ de nou recurs per l'àmbit RMB).
- **Garantir el subministrament energètic** als futurs projectes de dessalinitzadores incloses en l'esmentat pla.
- Incloure en l'escenari 2030 de recursos hídrics **una interconnexió de conques i sistemes**, que superi el concepte "tradicional" de transvasament entre conques; en favor d'un criteri **d'operació en xarxa, multidireccional i enfocat a la garantia de recurs en situacions d'emergència** en qualsevol punt del territori.

INCREMENTAR L'EFICIÈNCIA EN EL CONSUM HÍDRIC

- Modernització del **Canal d'Urgell** impuls d'un programa d'actuacions complet), **desenvolupament complet Segarra-Garrigues**.
- Ajuntaments – millores en **xarxes de distribució/estalvis en baixa**.
- Redacció de la Llei per a la Transició Hídrica i definició i implementació d'un **Pla de Transició Hídrica dels sectors productius 2025-2035 (Generalitat)**.



Propostes

IMPULS DE LES ENERGIES RENOVABLES A CATALUNYA

Accelerar la implantació d'energies renovables a Catalunya

- L'actual Govern de la Generalitat ha de portar a efecte la implementació de **més recursos per a la tramitació** d'energies renovables, la reducció dels terminis de tramitació dels projectes de renovables, **l'agilitació dels tràmits urbanístics** i també (especialment) dels **projectes estratègics** en aquest àmbit.
- S'ha de lligar la planificació energètica amb la planificació territorial sectorial de les energies renovables: el **PLATER (Pla Territorial Sectorial per a la implantació d'energies renovables)**, que haurà de sortir aviat a informació pública, és fonamental per tal d'establir un full de ruta sòlid per al desplegament de projectes de generació e renovables a nivell de país.

Adaptar la xarxa de distribució als nivells de demanda d'energia elèctrica propis d'un sistema neutre en emissions

- Des del govern de l'Estat s'ha **d'assegurar que la planificació elèctrica 2025-30** (encara no aprovada) **garanteixi les inversions necessàries en xarxes elèctriques per assegurar la connexió de les noves fonts renovables a Catalunya**, tant des del punt de vista de capacitat com de disseny i gestió de la malla; és essencial també una adequada **coordinació competencial a nivell de** Govern de l'Estat i CNMC).
- Reconsiderar el **calendari de desmantellament de les centrals nuclears catalanes**, lligant-lo a la **garantia de subministrament** majoritàriament renovable. En cas contrari, es negarà al sistema una font de subministrament d'energia estable i s'introduirà risc d'increment de cost de l'energia.

ÍNDEX

1. Dèficit d'inversió persistent
2. Àmbits d'actuació i projectes
- 3. Actuacions i inversions prioritàries 2030**
4. Actuacions i inversions totals 2030, >2040



DEFINIR UNA NOVA GOVERNANÇA, ENLLESTIR NOVA PLANIFICACIÓ I EXECUTAR ELS PROJECTES I OBRES MÉS URGENTS

GOVERNANÇA

1. Començar a definir un nou sistema de Governança de les infraestructures principals de Catalunya, incloent els Aeroports d'interès general i el principals eixos viaris.

AEROPORTUARI

2. Arrencar amb la màxima celeritat **l'Ampliació Aeroport del Prat i desenvolupar els Aeroports de Reus i Girona** amb les pertinents **connexions ferroviàries**, amb l'objectiu d'establir una **xarxa aeroportuària catalana**.

CARRETERES

3. Continuïtat de la **B-40** al Vallès: execució de la **Ronda Nord i redacció d'estudis i projectes de la continuació fins Granollers/AP-7**.
4. Pla de **millores en l'AP-7 i AP-2 (MITMA) i Programa 2+1 de la Generalitat**, però preservant (i redactant estudis i projectes) els **desdoblaments** previstos en aquells trams que així ho requereixen, incloent l'N-340 i els trams gironins de l'N-II.
5. Definició **d'un model de tarificació per l'ús de les vies d'altres prestacions**, d'àmbit Estatal i amb caràcter finalista -per cobrir despeses de manteniment de la xarxa viària i contribuir a la transició verda del sistema de transports....



TRANSPORT PÚBLIC/RODALIES

6. Finalització del **Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030**, incloent el desdoblament complet de la línia R3 fins a Vic i millora fins Puigcerdà
7. Definir i començar a executar els nous **túnels per transport públic de Vallvidrera i Horta**.
8. Reforç de la **xarxa d'autobús interurbà** per incrementar els serveis i freqüències, a escala de país (fins a un **50% en l'horitzó 2030**), sobre una base sòlida de xarxa de serveis i d'infraestructura.

FERROVIARI DE PAÍS

9. Definició d'una **estratègia ferroviària catalana**, integrant tota la infraestructura independentment de les administracions competents, incloent:
 - (Passatgers) Disseny i implantació, en el marc d'un Pla de Serveis ferroviaris de Catalunya, d'un nou sistema de serveis ferroviaris Regionals, incloent les línies d'Alta Velocitat.
 - (Mercaderies) Un Corredor Mediterrani/Ebre amb capacitat operativa suficient i sortida cap a la resta de la Península i Europa: transformació a UIC Mollet-Portbou, variant línia actual per l'interior de Tarragona i resolució de nusos clau (Vila-seca...), desdoblament línia TGN-Lleida-Saragossa.



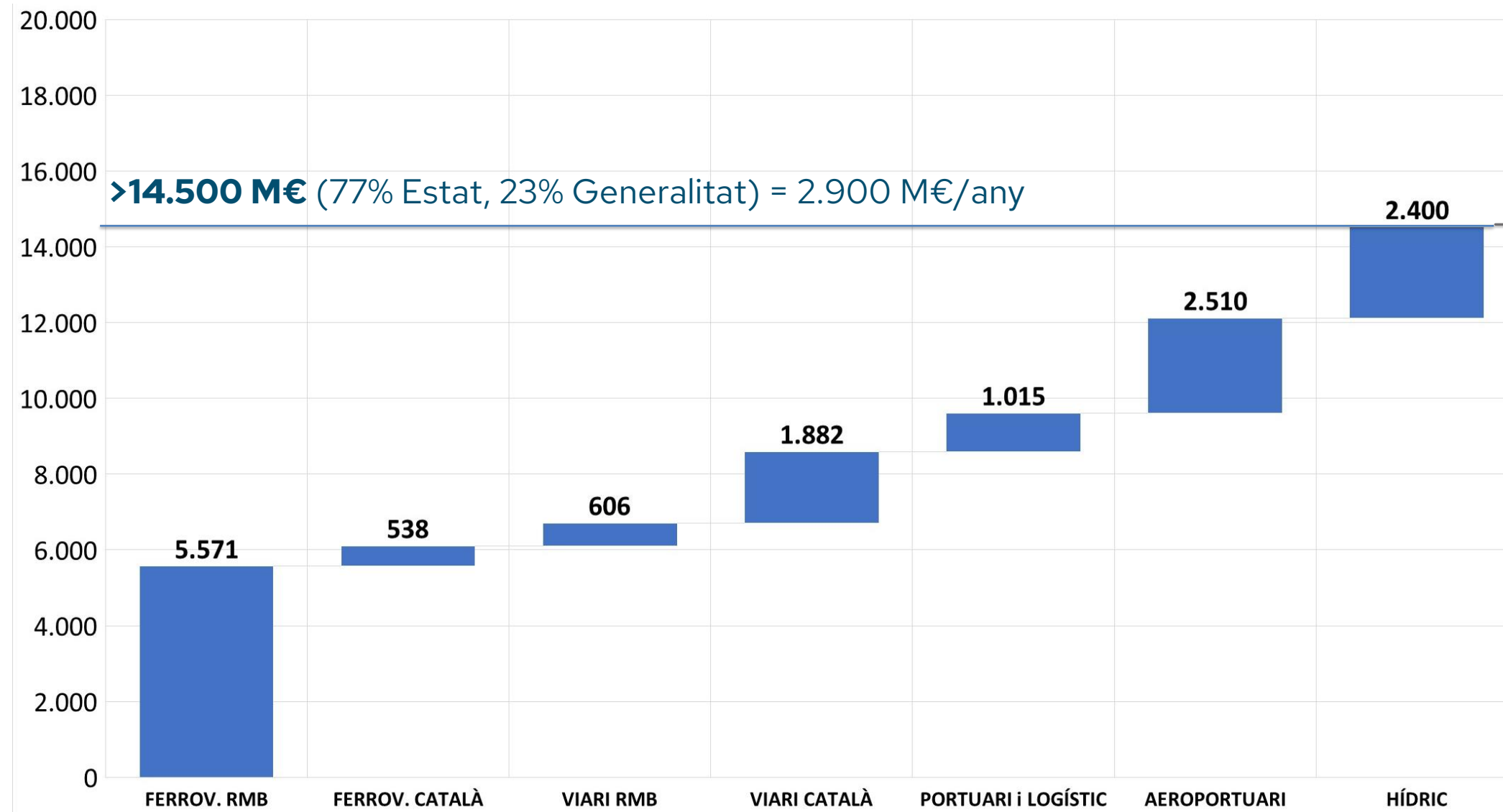
PORTUARI/LOGÍSTIC

10. Execució urgent dels **nous accessos terrestres als ports** de Tarragona i Barcelona.
11. Execució de les **Terminals intermodals** actualment en marxa dins l'àmbit RMB; terminals estratègiques identificades per CIMALSA; i altres terminals que el territori requereix i cal impulsar amb decisió:
 - Nou Nús Terminal Port BCN
 - Penedès, Vilamallà, Lleida-Quatre Pilans, Ebre
 - La Boella (millora terminal portuària actual), Valls, Girona (millora de l'estació de mercaderies actual).

TRANSICIÓ HÍDRICA

12. Nova infraestructura per generar **nous recursos hídrics en l'horitzó 2030 per al conjunt de les Conques Internes de Catalunya** (dels quals, 280 hm³ correspondran a l'RMB) basats en la dessalinització i regeneració; i també millores xarxes distribució; i redacció i inici d'implementació d'un Pla de Transició Hídrica dels sectors productius 2025-2035.

Actuacions i inversions prioritàries 2030



EN VERMELL: RISC DE NO ENTRAR EN 2030

- **Ampliació Aeroport BCN** (inici ampl. pista i satèl·lit) i Ciutat Aeroportuària
- Pla de Rodalies de Catalunya
- Increment 50% de l'oferta de busos, descarbonització i infraestructura
- **Remodelació xarxa ferroviària TGN**
- **Implantació ample UIC Mollet-Portbou**
- Nous accessos terrestres i Nús terminal Port BCN
- Terminals intermodals estratègiques
- Ronda Nord B-40
- Pla millores AP-7 i AP-2 MITMA
- Pla 2+1 carreteres Generalitat
- Nous recursos hídrics

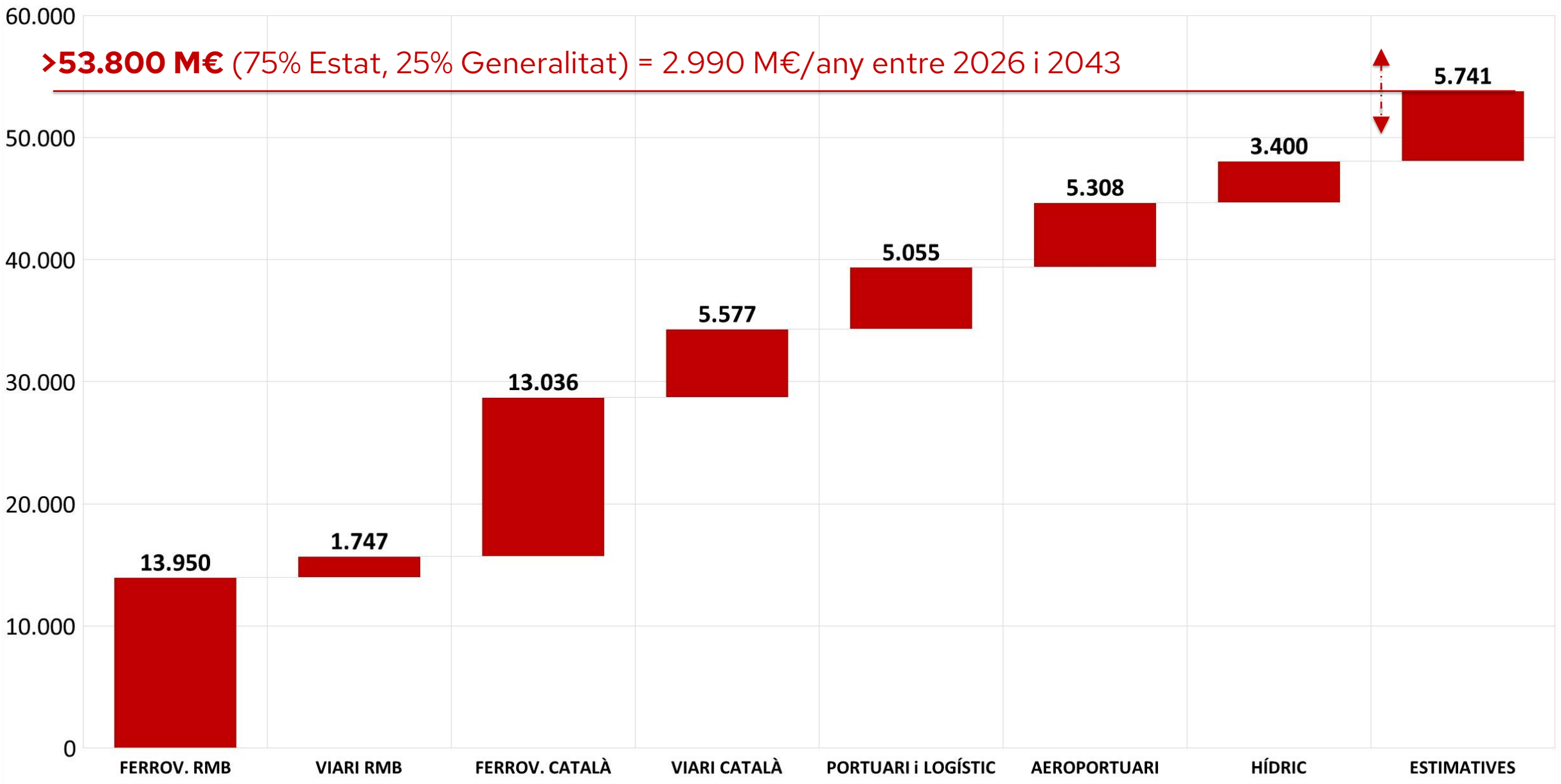
Executar la llista de projectes prioritaris dins l'horitzó 2030 requerirà de l'Estat una inversió anual equivalent a més del doble de l'execució real recent del Grup Foment a Catalunya; i molt similar a les xifres de pressupost actuals*

* Execució Grup Foment a Catalunya, any 2023 = **960 M€**. Pressupostat Grup Foment a Catalunya, any 2023: **2.035 M€**. Font: Generalitat de Catalunya, Departament d'Economia i Finances

ÍNDEX

1. Dèficit d'inversió persistent
2. Àmbits d'actuació i projectes
3. Actuacions i inversions prioritàries 2030
- 4. Actuacions i inversions totals 2030, >2040**

Inversions acumulades horitzó >2040



La llista completa de projectes representaria, per al període 2026-2043, una inversió anual per part de l'Estat a Catalunya 2,3 vegades superior a l'execució real recent del Grup Foment a Catalunya; i un 10% superior a les xifres de pressupost actuals.*

* Execució Grup Foment a Catalunya, any 2023 = **960 M€**. Pressupostat Grup Foment a Catalunya, any 2023: **2.035 M€**. Font: Generalitat de Catalunya, Departament d'Economia i Finances



Observatori
Infraestructures