

**COMISSIÓ
D'ORDENACIÓ
DEL TERRITORI DEL
CONSELL DE CAMBRES
DE CATALUNYA**

2019-2023



Consell
General de Cambres
de Catalunya



Jaume Fàbrega, president de la Cambra de Girona, va ser escollit el 2021 per unanimitat president del Consell de Cambres de Catalunya. Va substituir Joan Canadell.

PROXIMITAT AL SERVEI DE LES EMPRESES

Les cambres de comerç catalanes tenen una visió de país basada en la proximitat, que es forja en el servei diari a les empreses del territori. Des dels seus inicis, de manera coordinada, han vetllat pels interessos col·lectius del país, entre els quals hi ha la defensa d'un model en xarxa que permeti, gràcies a les infraestructures, avançar en la competitivitat i el reequilibri de totes les comarques catalanes.

La Comissió d'Ordenació del Territori del Consell General de Cambres de Catalunya pretén identificar i defensar les propostes en infraestructures essencials per a cada demarcació. Si no hi ha prou inversions per actualitzar les infraestructures o impulsar-ne de noves, no serem mai competitius i haurèm de sortir al mercat europeu amb una mà lligada a l'esquena. Només progressarem amb unes infraestructures modernes que

connectin Catalunya, facilitin la captació d'empreses i, en conseqüència, millorin el benestar de les persones i la seva qualitat de vida.

No voldria deixar de banda el programa Catalunya 2030-2040, el full de ruta de les cambres catalanes que dibuixa la Catalunya del futur a partir de les infraestructures clau que han de fer possible el reequilibri econòmic i demogràfic del país i la competitivitat de les empreses. Es tracta d'un document viu, en què totes les cambres actualitzen les seves propostes i que esdevé una guia de futur indispensable. ●

Jaume Fàbrega.
 President del Consell General de Cambres.

“

Si no hi ha prou inversions per actualitzar les infraestructures o impulsar-ne de noves, no serem mai competitius.

”

CONTINGUTS

04



Entrevista a Jordi Just, president de la Comissió d'Ordenació del Territori

Demana un model de creixement equilibrat en què els territoris no metropolitans també siguin competitius.

10



El transport ferroviari de mercaderies, la gran assignatura pendent

El volum de mercaderies que es transporten per ferrocarril al nostre país està molt lluny dels objectius que marca la UE, segons un estudi de FERMED que assenyala possibles solucions a aquest problema.

06



Article Josep Mateu, vicepresident de la Comissió d'Ordenació del Territori

Destaca el paper de la COT per identificar els reptes empresarials i socials que afronta el país i fomentar el desenvolupament d'infraestructures adequades per abordar-los.

14



El nou model aeroportuari que necessita Catalunya

Per atraure talent i inversions de valor afegit, caldria que l'aeroport de Barcelona fes un salt qualitatiu amb més vols directes intercontinentals i que impulsés Girona i Reus perquè acullin les rutes europees que el Prat no podrà assumir.

08

Programa Catalunya 2030-3040: clau per al futur

El full de ruta imprescindible per definir quines inversions en infraestructures són prioritàries per a la competitivitat del país a mitjà i llarg termini.

18

Agenda: les activitats principals de la COT

Durant gairebé quatre anys, la COT ha celebrat diverses reunions de treball per tot el país per obtenir un coneixement de primera mà i generar un debat constructiu.

20

Necessitats amb visió del país... i pel que fa al territori

La visió imprescindible en l'àmbit de país s'ha de complementar amb una anàlisi específica de les necessitats de cada territori que exposen les cambres.

28

Balanç de les cambres del paper de la COT

Des de les cambres participants es fa un balanç de quins han estat els resultats de l'activitat i se'n subratllen les aportacions principals.



JORDI JUST “HEM DE CONSOLIDAR UNA CATALUNYA EN XARXA”

Jordi Just, **president de la Cambra de Comerç de Reus**, és també el **president de la Comissió d'Ordenació del Territori (COT)**, que treballa de manera consensuada amb les 13 cambres catalanes per impulsar les infraestructures i l'equilibri de Catalunya. Jordi Just defensa, en nom de les cambres de comerç catalanes, un model de país en xarxa que permeti, gràcies a les infraestructures, ser més competitiu en diversos àmbits i també més sostenible.



Jordi Just, president de la Cambra de Reus, defensa una Catalunya en xarxa que afavoreixi la competitivitat i el creixement sostenible de tots els territoris.

Quin és l'àmbit on recauen les necessitats principals del territori català?_

La mobilitat. Si no tenim una bona mobilitat, no hi haurà una bona sostenibilitat. I sense sostenibilitat, no serem competitiu i no tindrem qualitat de vida per a les persones, que són el més crucial. Si no hi ha economia productiva, no hi haurà economia social. Per això, la COT és avui una eina molt rellevant per a les cambres de comerç, és la mare dels ous de tots aquests problemes. Les infraestructures tenen un paper decisiu per consolidar una Catalunya en xarxa, en la qual els territoris no metropolitans siguin competitiu econòmicament.

No tenim unes bones comunicacions..._

I per això generem més contaminació. La pol·lució que hi ha a l'àrea metropolitana de Barcelona o al Vallès es genera, en bona part, per l'accés en mitjans de transport individual. Com que no hi ha una bona comunicació, qui es vol desplaçar a Barcelona acaba utilitzant el vehicle privat, i això passa arreu del territori. També cal una bona digitalització, adequada a les necessitats de cada territori, que permeti traslladar treball i talent per repoblar l'interior de Catalunya. Hem d'aconseguir que tots els territoris siguin competitiu, i no només les grans àrees metropolitanes. Hem de fer que tots els territoris siguin competitiu per afavorir, també, les necessitats de les persones.

Com a president de la Comissió d'Ordenació de Territori, quina valoració en fa en aquests darrers quatre anys?_

Seré franc, si la COT no existís, s'hauria d'inventar. Es tracta d'una organització horitzontal, amb una estructura jeràrquica ben definida, en què cap Cambra de Comerç de Catalunya passa per sobre de cap altra i en què totes les cambres intentem ajudar-nos i donar-nos suport en els temes que facin falta. Des de la COT s'estan creant taules de consens amb reivindicacions que, posteriorment, hem de traspassar a l'Administració pública i intentar que no quedin estancades. Necessitem que les administracions ens facin més cas per poder complir el programa Catalunya 2030-2040.

En el marc d'aquest programa Catalunya 2030-2040, quines són, a grans trets, les propostes de les cambres?_ Com he comentat, obtenir una bona mobilitat en el servei de les perso-

nes, les mercaderies i les empreses per tal de ser sostenibles. Hem de trencar barreres i aconseguir les millors infraestructures per ser competitius. Si ho som, les empreses generaran més beneficis, els treballadors tindran un salari millor i es crearan nous llocs de feina. És importantíssim, per a les cambres de comerç de Catalunya, tenir veu en aquest programa per incidir en les iniciatives que aprofundeixin i refermin la competitivitat de les empreses, un aspecte imprescindible en l'entorn actual, en què molts sectors n'han de potenciar la rendibilitat, la sostenibilitat i la internacionalització.

L'aspecte digital també és un dels eixos del programa Catalunya 2023-40? Sí. Ens hem de digitalitzar per atraure noves inversions i que les relacions econòmiques flueixin d'una manera més ràpida i eficient. L'objectiu d'aquest programa és fer visibles els punts de millora i les mancances del país. La digitalització és clau perquè les nostres empreses, en un entorn global com l'actual, puguin maximitzar la seva competitivitat i generar, atraure i retenir talent.

Per tant, calen inversions. Correcte. És un peix que es mossega la cua. Cal més inversió pública per millorar unes infraestructures que han de funcionar com a eina de reactivació econòmica. També evitar el despoblament, ja que, si continuem així, aviat hauré de treballar pel repoblament.

I també per a la millora logística. En moltes ocasions, la mobilitat logística és deficient. Tenim polígons industrials i pols logístics que són referents, ben situats, amb una tecnologia elevada i recursos, però paral·lelament amb comunicacions viàries i ferroviàries pèssimes. De fet, les mancances en l'àmbit de les carreteres són una de les més punyents, una reivindicació que comparteixen totes les cambres. I podria dir el mateix de les comunicacions per mar o aire.

Es parla molt de l'ampliació del Prat, però a Reus i Girona, què falta per aconseguir que els aeroports siguin un referent del territori? A Reus, el territori no sap, en general, que té un aeroport i no és conscient que caldria cercar oportunitats per aprofitar-lo millor. A Reus, concretament, el motiu que no hi hagi més vols ni més funcionalitat ni desestacionalització fora de l'estiu és que no té cap estació a prop de la infraestructura. Per això, l'estació intermodal és imprescindible, donaria una interconnexió inimaginable entre l'aeroport i el territori.

“

Si no aconseguim una Catalunya uniformement poblada, només disposarem de les grans àrees metropolitanes.

Els territoris no metropolitanos han de ser competitius.

”

De fet, des de la COT es reclama aquesta intermodalitat entre el ferrocarril i tots els aeroports catalans, perquè el sistema de comunicació funcioni com una xarxa. Sí. Necessitem una xarxa aeroportuària que connecti Catalunya. Serem referents si tenim els tres grans aeroports connectats amb estacions d'alta velocitat.

Des del Consell de Cambres de Catalunya també es reclama el traspàs dels aeroports de Girona, Sabadell i Reus a la Generalitat. És necessari? Sí. I ho diré tantes vegades com sigui necessari. Hem de cercar la fórmula amb AENA. Si en el moment que es van traspasar els ports també s'hagués fet amb els aeroports, ara estaríem parlant de forma diferent. En aquest sentit, crec que les Cambres de Comerç hauríem de formar part dels Consells d'Administració dels aeroports -com ja ho som en els Ports- per, almenys, poder aportar la nostra visió.

Els ports de Barcelona i Tarragona milloren la internacionalització, les exportacions i les xifres de viatgers. Els ports de Tarragona i Barcelona són totalment clau per al territori, però no tenen cobertura en línies d'alta velocitat per a mercaderies. A Saragossa hi ha dues línies d'alta velocitat per a passatgers i dues més de mercaderies. I aquí només tenim una via única. L'escassa mobilitat del territori català ens fa ser menys competitius.

La COT s'ha mostrat molt crítica amb la situació del corredor del Mediterrani. On som ara i on hauríem de ser? Al corredor del Mediterrani s'han fet grans inversions al centre de la península, però encara no s'ha pogut construir el tram entre València i la frontera francesa. Sense voler ser malpensat, no sembla cap problema tècnic ni de diners. El corredor ens serviria, i molt, fa anys que el reivindicem. No només milloraria la connectivitat del Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre, també serviria per obrir Catalunya a Espanya i a Europa. Des de la COT no entenem que encara hi hagi debats sobre els traçats i la connectivitat. Quan ens diuen que posaran el tercer fil, pensem que és una burla.

La COT incideix molt a favor del transport ferroviari de mercaderies. Per ser competitius hem de ser sostenibles. Ara veiem flotes de camions que van cap a Alemanya, França i el nord d'Europa omplint l'autopista. Imaginem un tren de 800 metres de longitud carregat de camions que es descarreguin a la seva destinació. FERROMED ja fa anys que treballa a favor d'aquesta opció i, en part gràcies a aquesta entitat, s'està mantenint viva la flama del corredor aquí a Catalunya. ●



INFRAESTRUCTURES PER GARANTIR LA COMPETITIVITAT EMPRESARIAL I LA QUALITAT DE VIDA DE LES PERSONES

El 24 de gener del 2020 vam constituir la Comissió d'Ordenació del Territori del Consell General de Cambres de Catalunya. Durant aquests gairebé quatre anys, els representants de les cambres catalanes membres d'aquesta Comissió hem treballat intensament per identificar els reptes als quals ens enfrontem en l'àmbit empresarial i per impulsar el conjunt d'infraestructures que han de donar resposta a aquests reptes.

La Comissió d'Ordenació del Territori ha desenvolupat la seva funció consultiva aportant al Consell de Cambres de Catalunya coneixement sobre les necessitats del nostre territori i visions i propostes constructives. D'acord amb el Pla Catalunya 2030-40, hem dut a terme aquesta tasca des d'una perspectiva temporal àmplia, amb una previsió de 20 a 30 anys, territorialment global, tenint en compte el creixement que necessita el conjunt de les comarques del país i **des d'una visió mediambiental sostenible**, alhora que impulsora del progrés econòmic.

En l'àmbit ferroviari, castigat durant molts anys per la manca d'inversions de l'Estat, hem demanat l'execució dels projectes necessaris per millorar la qualitat i la fiabilitat del servei de Rodalies, que afecta directament la mobilitat de Barcelona i els seus accessos, així com **potenciar la transversalitat de tot el sistema**, més enllà de l'àrea de Barcelona, impulsant un nou model de serveis regionals que connecti les ciutats mitjanes amb el conjunt de la xarxa ferroviària. Alhora, hem demanat, un cop més, obres llargament reivindicades, com el desdoblament de l'R3.

←

Per a Josep Mateu, president del RACC, la Comissió d'Ordenació del Territori ha desenvolupat, des del rigor i amb esperit constructiu, una important funció consultiva al servei del Consell de Cambres de Catalunya.

“

Si volem un país capdavanter i competitiu, hem de planificar infraestructures que connectin persones i mercaderies de manera eficient i que ajudin a equilibrar la riquesa al territori.

”

Respecte al **corredor del Mediterrani**, tant ferroviari com viari, encara estem lluny d'assolir els objectius que permetrien una connexió segura, fluida i eficient amb l'eix europeu. Si no actuem, la limitació de capacitat no ens permetrà incrementar la quota ferroviària marcada per Europa. És per això que hem elevat al Consell de Cambres la necessitat de fer pressió a les administracions per accelerar les inversions necessàries. En aquest sentit, és imprescindible transformar a l'amplada internacional les línies convencionals per canalitzar els trens de mercaderies, i separar-les dels serveis de passatgers.

Pel que fa a **la xarxa de carreteres**, l'acumulació de retards en actuacions clau ha acabat provocant colls d'ampolla a la Regió Metropolitana que requereixen actuacions immediates. A més d'incrementar la connectivitat del corredor del Mediterrani amb els plans per a l'AP-7 o l'AP-2, cal completar els desdoblaments de l'N-II i l'N-340, o la B-40 fins a Granollers, i fer altres connexions d'alta capacitat, com és el cas de la C-55, entre Abrera i Manresa.

En aquest sentit, també hem demanat inversions en aquells trams en què, per seguretat viària o bé per congestió de trànsit, no s'estan cobrint les necessitats locals o de connexió amb la xarxa general, un fet que afecta les comarques de Girona, de Lleida i de Tarragona. I ja abans de la finalització de les concessions de peatges hem posat de manifest la urgència de **desenvolupar un model de finançament de les vies d'altres prestacions** que garanteixi la modernització i el manteniment de la xarxa viària, basat en el pagament per ús ("qui contamina més, paga més") i d'implantació estatal.

Aquesta Comissió ha tractat altres temes estratègics per a la mobilitat del nostre país, com el **model aeroportuari**. Estem convençuts que, sense

més demora, cal definir el model que volem per a l'aeroport de Barcelona per tal d'incrementar-ne la capacitat operativa i consolidar-lo com un node de vols intercontinentals, a la vegada que s'han de fer servir els aeroports de Girona i Reus per canalitzar el creixement del trànsit europeu. I pel que fa als ports, creiem que cal treballar en l'ampliació i la descarbonització dels ports de Barcelona i Tarragona i en la millora dels seus accessos terrestres.

És imprescindible dotar el país de les infraestructures necessàries per garantir el desenvolupament del seu teixit empresarial i **esmenar les mancances en infraestructures** dels últims 20 anys.

Però, tot i la complexitat de l'actual context polític i econòmic, si volem construir un país capdavanter i competitiu, hem de **planificar les infraestructures que necessitem per al futur**, amb una visió a llarg termini i una mirada àmplia en què les carreteres, els serveis ferroviaris, els ports i els aeroports ens permetin connectar persones i mercaderies de manera eficient i ajudin a equilibrar la riquesa al territori.

La Comissió d'Ordenació del Territori ha treballat intensament durant aquests quatre anys en aquest esperit, detectant les necessitats del teixit empresarial, **fomentant un debat rigorós i constructiu** i elevat les seves propostes al Consell General de Cambres de Catalunya, amb la intenció que la feina feta contribueixi a l'objectiu comú de millorar la qualitat de vida dels ciutadans i de fer del nostre territori un país millor, més connectat, equilibrat i sostenible. ●

Josep Mateu. Vicepresident de la Comissió d'Ordenació del Territori del Consell General de Cambres de Catalunya.

“

Cal analitzar les necessitats del país amb una previsió de 20 o 30 anys, des d'una visió sostenible i impulsora del progrés econòmic.

Hem treballat intensament durant quatre anys i hem detectat les necessitats del teixit empresarial i fomentat un debat rigorós.

”



←

Quin país volem? Per al president del RACC, cal tenir una visió global de país a mitjà i llarg termini, i determinar amb urgència quin model necessita Catalunya en infraestructures vitals com aeroports, ports i la xarxa ferroviària i de carreteres.



CATALUNYA 2030/40

EL PROJECTE CABDAL PER DESENVOLUPAR L'ECONOMIA DEL TERRITORI

El projecte **'Catalunya 2030/40. Construïm un nou model econòmic de país'** persegueix fer una crida a institucions, administracions, entitats i empreses perquè se sumin a un projecte comú que se centri a desenvolupar el màxim potencial de l'economia.



Catalunya necessita una **autonomia energètica plena** per cobrir les seves necessitats de subministrament presents i futures amb fonts renovables.

La iniciativa, impulsada per la Cambra de Comerç de Barcelona amb el suport de totes les cambres de comerç de Catalunya i en el marc del Consell de Cambres, marca les directrius principals de la línia de treball que s'ha de seguir. El projecte consta de **15 eixos d'acció** que s'han treballat de manera conjunta durant la legislatura 2019-2023.

El document detalla que cal fomentar la **internacionalització de l'economia catalana** al màxim nivell i aprofitar les relacions amb diverses cambres internacionals per entrar en una fase de maduresa en què les empreses no només exportin, sinó que també muntin filials fora, busquin *partners* a destinació per fer aliances, comprin empreses a l'estranger o optin per qualsevol altra forma d'internacionalització.

Per garantir la **competitivitat del teixit empresarial**, des de les cambres s'exigeix a l'Estat espanyol que executi una **inversió en infraestructures similar al que l'economia catalana aporta** a l'Estat. El corredor del Mediterrani, la xarxa de Rodalies i regionals, i els traçats viaris d'autopistes i autovies necessiten millores, remodelacions o, fins i tot, que siguin una realitat. La planificació d'infraestructures s'ha de fer **amb visió de país**, pensant en els propers 20-30 anys, i en una Catalunya vertebrada per tot el territori que s'allunyi d'un model centralista, amb eixos d'infraestructures que apropin els extrems geogràfics i escurcin els temps de manera significativa.

Turisme, innovació i salaris. El turisme ha esdevingut un dels motors econòmics del territori català: **representa l'11% del PIB català** i prop del 14% de l'ocupació de Catalunya. Per això, el projecte reclama coordinació entre les entitats del sector per assolir un model de governança de millor qualitat, integrat en la societat catalana i que busqui oferir una experiència turística excepcional, d'acord amb **un model sostenible**.

Això implica, en aquest sector com en la resta, una **formació de qualitat** com a clau de futur. Les cambres han de liderar aquesta necessitat de manera urgent, analitzar les demandes dels propers 5-10 anys i potenciar la relació universitat-empresa.

Aquesta formació adequada i l'apropament de les universitats al món empresarial té especial incidència en **àrees tecnològiques** punteres que

cada cop s'apropen més a Catalunya, com el sector del coneixement, les *startups*, la biotecnologia, la impressió 3D i la nanotecnologia, entre d'altres. El Consell de Cambres pensa que Catalunya hauria de guanyar pes en indústries relacionades amb l'esport, la cultura, la cuina o les activitats d'oci a l'aire lliure, i ja s'han començat a preparar comissions que cobreixin aquestes àrees

Des de les cambres es treballarà per **potenciar el talent, la creativitat i la innovació** com a aspectes clau del passat, present i, sobretot, futur de l'economia. S'han de desenvolupar les eines d'innovació per crear i potenciar **noves indústries basades en el coneixement**. Impulsar la innovació vol dir atraure i retenir talent i afavorir que les empreses catalanes tinguin més recorregut internacional. Amb tot, cal considerar que si volem l'economia d'un país ric, els salaris han d'estar al mateix nivell, començant pel salari mínim interprofessional, que ha de ser més alt, d'acord amb el que tenen economies riques similars a la catalana.

Un model inevitablement sostenible. Catalunya, que ha estat sempre una societat creativa, innovadora i emprenedora, ha d'aprofitar aquest caràcter propi per **anticipar-se als canvis** i esdevenir un país protagonista, i no simple espectador, del procés de transformació que imposa l'economia digital. El pla Catalunya 2030/2040 vol que aquest canvi s'acompanyi de tot un pla de conscienciació en responsabilitat econòmica, social i mediambiental per a les empreses catalanes. Cal formar i informar, més enllà d'obtenir un segell de qualitat.

En aquest context d'economia sostenible, és imprescindible per al país aconseguir la **sobirania energètica basada en renovables**. Avui dia, Catalunya produeix un 50% de l'energia elèctrica de manera nuclear, una tecnologia potencialment perillosa i molt costosa si es comptabilitzen els costos de gestió dels residus que genera. Els sectors empresarials catalans han de **liderar la transició energètica** cap a un nou model en el qual les energies renovables i l'estalvi i l'eficiència energètica tinguin un paper central. Des de les cambres s'han d'impulsar, conjuntament amb les administracions públiques, programes d'actuació per incentivar i facilitar les inversions en eficiència energètica a les empreses.

Un teixit empresarial de pimes. La proximitat de les cambres a les pimes i autònoms és clau. Les més de 25 oficines que les cambres catalanes disposen arreu del territori treballaran per apropar-se a les empreses, per **entendre quines són les necessitats territorials** i quines són les seves potencialitats. La posada en marxa d'una mena de "síndic empresarial", un canal

“

Cal potenciar la formació i el talent, i això vol dir bones condicions de treball. Si volem l'economia d'un país ric, els salaris han d'estar a l'altura.

”

de recepció de demandes o queixes que afecta directament els empresaris i autònoms, podria ajudar molt a defensar els interessos del teixit empresarial, a aconseguir la simplificació administrativa en processos burocràtics actuals i, en especial, a crear noves empreses.

En aquest context, des del Consell de Cambres es demana **un model que redueixi al màxim les pràctiques oligopolístiques** al territori. Caldria crear un observatori de la competència, i un canal de denúncies a disposició dels empresaris pot ajudar a posar sobre la taula possibles situacions d'abús de domini.

Finalment, el projecte Catalunya 2030/2040 reflexiona sobre quin seria el sistema fiscal que s'implementaria al país si ara fos un Estat independent, en impostos sobre el capital o l'IVA, pensant què convindria al territori per **generar més riquesa i redistribuir-la** de manera més equilibrada i per impulsar les pimes i l'emprenedoria.

Visiteu www.cambrabcn.org/cat3040 ●

15 eixos per desenvolupar el projecte #CAT3040

La Cambra de Barcelona, en col·laboració amb la resta de cambres de Catalunya, presenten un pla d'acció per als anys vinents que té com a objectiu treballar per dibuixar un **nou model econòmic de Catalunya** amb perspectiva 2030-2040. El pla fa una crida a institucions, administracions, entitats i empreses a sumar-se a un projecte comú, que independentment de la situació política del moment, se centri a desenvolupar el màxim potencial de l'economia.

- 01.** Màxima internacionalització de l'economia.
- 02.** Una xarxa d'infraestructures descentralitzada.
- 03.** Barcelona, porta d'entrada del turisme.
- 04.** Formació com a clau de futur.
- 05.** Model econòmic d'alt valor afegit amb salaris dignes.
- 06.** Impuls a la creativitat, la innovació i el talent.
- 07.** Impuls a l'emprenedoria i a les *startups*.
- 08.** Economia digital.
- 09.** Sostenibilitat i RSE, base de futur.
- 10.** Sobirania energètica basada en renovables.
- 11.** Proximitat de les cambres.
- 12.** Simplificació administrativa efectiva.
- 13.** Un país sense pràctiques oligopolístiques.
- 14.** Estructures necessàries per a l'economia.
- 15.** Nou sistema fiscal.

LA MANCA DE TRANSPORT FERROVIARI DE MERCADERIES, LA GRAN ASSIGNATURA PENDENT

El transport de mercaderies per tren a l'Estat espanyol només representa el 4% del total de transport de mercaderies terrestre, lluny del 18% dels països de la Unió Europea. A Catalunya, aquesta mancança penalitza especialment l'acompliment dels objectius de sostenibilitat i perjudica la capacitat exportadora, tal com reflecteix un estudi de FERRMED presentat i debatut a la COT. És per aquest motiu que, des del Consell de Cambres, es reclama treballar amb una perspectiva de futur pel que fa al transport ferroviari.



Un estudi elaborat per FERRMED sobre el trànsit i l'optimització del canvi modal a la Unió Europea i el seu impacte a Catalunya conclou que el transport de mercaderies per carretera té una repercussió ambiental negativa de prop de **275 milions de tones de CO₂ anuals**. Des de FERRMED s'està treballant per crear un pla d'acció per contribuir a la reducció de gasos, arribar a l'eficiència i complir els objectius del Llibre Blanc de la Unió Europea per a l'any 2030, que fixa l'objectiu que el 30% del transport de mercaderies que actualment circula per carretera als principals corredors es traslladi al ferrocarril. Aquestes xifres estan molt lluny de les que es registren actualment, en un context que ha vist com **en els últims 15 anys no s'ha produït cap augment de la quota de transport de mercaderies per tren** en el conjunt de la Unió Europea.

El binomi Barcelona-Tarragona és un dels vuit grans *hubs* logístics i industrials a la UE, pel pes de la indústria i la potència dels ports respectius. En resum, una de les vuit regions amb més flux de

mercaderies d'entrada i sortida, juntament amb Milà, l'Illa de França, Anvers-Brussel·les, la regió de Randstad a Holanda, les regions alemanyes Rin-Ruhr, Rin-Frankfurt i Berlín-Brandenburg. A més, és el primer *hub* de mercaderies de tota la Península, inclosos l'Estat espanyol i Portugal, segons l'Estudi de Trànsit i Optimització de Canvi Modal de la Unió Europea elaborat per FERRMED.

Inversions d'alta prioritat en 17.800 km dels corredors ferroviaris. A tall de resum, la situació és ben senzilla de definir: el transport de mercaderies és l'assignatura pendent a Catalunya i a l'Estat espanyol per la **manca d'inversió en infraestructures**. En aquest context, FERRMED reclama ampliar les línies d'interconnexió entre els grans *hubs* de la Unió Europea i dotar-los de prou estacions d'accés al sistema ferroviari a través de terminals intermodals. L'objectiu final és traspasar el transport de carretera, en trajectes superiors als 300 km, al ferrocarril, de manera que aquest concentri el 30% del trànsit total el 2030. →



La manca d'infraestructures ferroviàries adequades dificulta molt el traspàs cap al tren del transport de mercaderies per carretera, que opera en un mercat altament atomitzat.



“

El hub Barcelona-Tarragona se situa en el primer lloc en les prioritats d'inversió en infraestructures ferroviàries.

”

→

Una altra de les tasques de l'estudi de FERRMED ha estat seleccionar, dins la xarxa del Core Network, els corredors en què es concentra la major part del trànsit de mercaderies (en principi, on hi ha el 65%) i identificar la capacitat de les terminals intermodals existents per veure si són suficients per absorbir el trànsit previst. Les conclusions principals de l'estudi són que calen **inversions de màxima prioritat** en 17.800 km de la xarxa ferroviària europea i inversions de segona prioritat en 8.100 km més.

Aquesta inversió altament prioritària afectaria seccions que concentren el 65% del trànsit de mercaderies de la **Xarxa Central Transeuropea** i en què s'inclou la major part del corredor del Mediterrani, mentre que les inversions estimades com a segona prioritat es dirigirien a corredors ferroviaris addicionals i a la «determinació» dels **grans hubs logístics de la Unió Europea**. A Espanya, el *hub* de Barcelona-Tarragona se situa en el primer lloc de les necessitats d'inversió, per davant d'altres com Madrid, València o Màlaga-Algesires.

Augment de les línies catalanes de ferrocarrils. L'estudi presentat per FERRMED té com a objectiu apostar pel ferrocarril com a mètode principal de transport de mercaderies i determinar on s'haurien de fer les inversions més elevades en infraestructures per canviar el model de transport actual, que principalment s'efectua per carretera.

Així mateix, el projecte, en què han participat prop de 25 experts de tot Europa, identifica les àrees amb més trànsit de la UE i proposa una sèrie de **solucions per integrar el trànsit carretera-ferrocarril** i aconseguir que els remolcs dels camions per a distàncies llargues (més de 300 m) es puguin transportar per tren d'una manera flexible, ràpida i eficient, a fi d'estalviar costos i reduir les emissions de gasos contaminants.

Des de l'organització es considera que cal **augmentar en més de 1.300 km les línies de ferrocarrils catalanes**. Aquestes noves línies proposades per FERRMED segueixen el mateix full de ruta que el projecte Catalunya 2030-2040: la millora de la connexió entre les comarques del territori i la construcció d'una Catalunya en xarxa. Així, proposa el següent:

- 100 km de noves línies d'alta velocitat del corredor del Mediterrani.
- 230 km de línia de mercaderies Girona-Mollet-Martorell-Reus-Tarragona.
- 140 km de noves línies de Rodalies a la Regió Metropolitana de Barcelona.
- 55 km a la línia Cervera (Sant Guim)-Igalada-Martorell.

- 75 km a la complementació de la línia orbital de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Altres possibles vies que apunta la FERRMED en territori català són:

- 210 km a l'eix occidental: Tortosa-Lleida-La Pobla de Segur-Salau/Vielha.
- 195 km a l'eix transversal Palamós-Reus.
- 170 km a la línia Balaguer-Seu d'Urgell/Andorra/Alp/Puigcerdà.
- 100 km a la línia de la costa Blanes-Vilajuïga.
- 90 km a la línia Ripoll-Olot-Figueres-Roses.

Així mateix, s'han identificat els **centres logístics principals** que requereixen inversió immediata de la UE, en què s'hauran de fer actuacions de millora en terminals intermodals i estacions de classificació. Per tant, argumenta que cal implementar el sistema de transport integrat de ferrocarril flexible, no acompanyat i ràpid (conegut com a +FURRT).

Aquest sistema consisteix a substituir l'antic procediment de transport ferroviari de vagons aïllats per un sistema innovador amb el qual **els tràilers i els remolcs es carreguen directament i es transporten en tren**, de manera que el trasllat de llarga distància entre les localitats principals s'efectua sobre vies i només es fa per carretera el trajecte de l'estació principal més propera a la destinació final. Aquesta solució, que **agilitaria de manera notòria la logística internacional del transport de mercaderies**, facilitaria també que Europa assolís els objectius proposats al Green Deal. ●

Un sistema ferroviari integrat i intel·ligent, clau per al futur

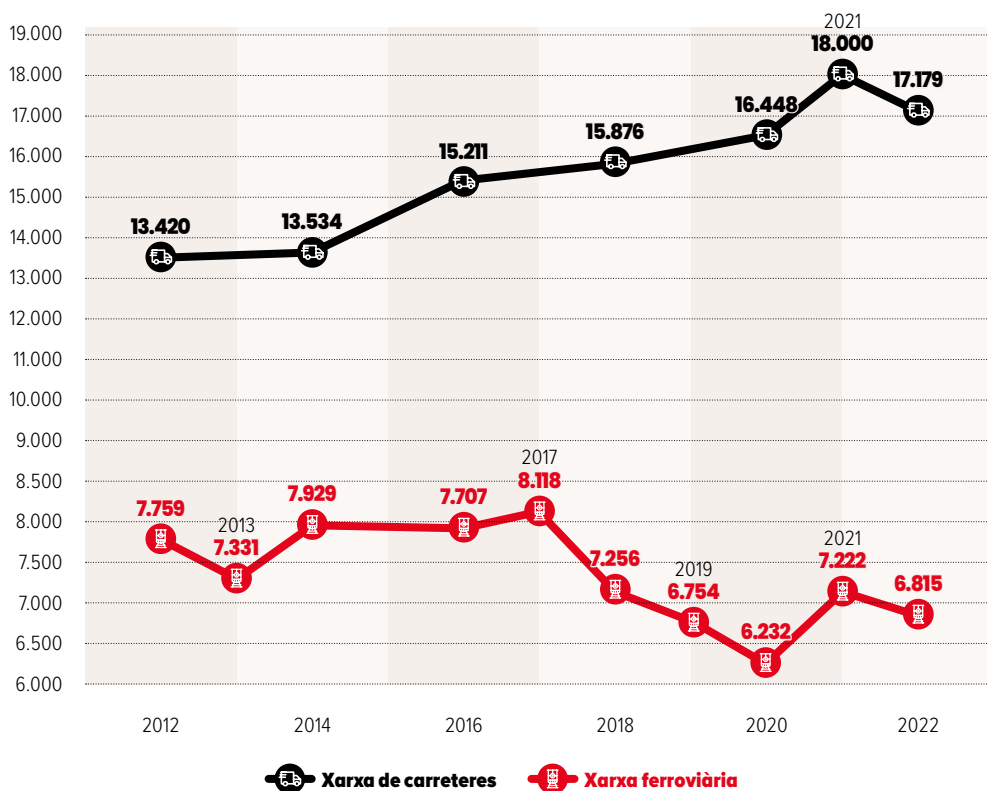
Davant la situació actual, FERRMED ha proposat implantar de manera urgent un **nou sistema de transport ferroviari integrat**, capaç de moure remolcs de camions i contenidors aïllats de manera «ràpida i eficient» a qualsevol mena de destinació, combinant apropiadament el tren i el camió com a únic element logístic i **posant el ferrocarril al servei de la carretera**. L'objectiu és bàsicament treure els camions de les carreteres i prioritzar l'ús del ferrocarril.

Les conclusions d'aquest informe han de permetre facilitar l'establiment d'un **pla coherent de millora del transport terrestre a la Unió Europea** per complir els objectius de la Comissió Europea respecte a l'ús del ferrocarril per al 2030, així com aconseguir les fites mediambientals pertinents.



Trànsit de mercaderies transportades per carretera i tren a Catalunya

La tendència general de l'última dècada mostra un creixement notable del transport per carretera (+28% del 2012 al 2022) i una davallada del 12% del ferroviari (xifres expressades en milions de Tn).



12,2%

és el descens de mercaderies transportades en tren el 2022 comparades amb el 2012.

300 km

és el trajecte a partir del qual, de manera idònia, les mercaderies haurien de viatjar en ferrocarril.

100.000M€

és la inversió addicional que FERRMED reclama a la Unió Europea en la xarxa ferroviària per assolir els objectius ambientals de la UE.

4%

és el volum de mercaderies transportades a Espanya en tren. A la UE és del 16,2%, lluny de l'objectiu d'arribar al 30% en l'horitzó 2030.

El Rhur i Milà

són les dues úniques regions europees amb més volum de trànsit de mercaderies que el hub Barcelona-Tarragona.

17.800 km

dels 70.000 que té la xarxa ferroviària europea, concentren un 65% del transport de mercaderies de tota la UE.



UN NOU SISTEMA AEROPORTUARI CATALÀ, CLAU PER SER MÉS COMPETITIU

Les cambres de comerç catalanes treballen per definir quin ha de ser el model aeroportuari que necessita l'economia del nostre país en l'horitzó 2050. Aquesta estratègia ha de respondre a un canvi de model econòmic basat en el coneixement i el creixement sostenible i consensuat. Així mateix, el Consell de Cambres creu que les administracions central i catalana haurien de decidir amb urgència un projecte d'adequació específic per a l'aeroport de Barcelona.



Per canalitzar la demanda creixent de viatgers de manera sostenible i eficaç, l'aposta de les cambres de comerç és impulsar un model aeroportuari a Catalunya a l'estil dels que funcionen a altres grans sistemes aeroportuaris del món, com **Nova York, Londres, París o Milà**. L'objectiu és que Barcelona es converteixi en un node intercontinental, de manera que Girona i Reus puguin canalitzar la demanda de trànsit intraeuropeu que la capital catalana no hauria d'assumir.

La Cambra de Barcelona sosté que les actuacions per adequar l'aeroport del Prat han d'estar **al servei d'un nou model econòmic que afavoreixi les activitats i els llocs de treball de més valor afegit**. En aquest sentit, l'opció que més convé a l'aeroport de Barcelona perquè sigui competitiu és que es consolidi com a gran node de vols intercontinentals i que s'incrementin els enllaços directes

“

L'adequació de l'aeroport del Prat ha d'estar al servei d'un nou model econòmic que afavoreixi les activitats i els llocs de treball de més valor afegit.

”

de llarga distància, sobretot amb destinacions de Nord-amèrica i Àsia, per tal d'atraure talent i inversions, especialment en sectors emergents com el mèdic, el biocientífic i les noves tecnologies i telecomunicacions, entre d'altres.

Del 2005 al 2019 **Barcelona ha multiplicat per quatre el nombre de passatgers intercontinentals** i per tres les destinacions, fins a 47. Després del sotrac de la pandèmia i la paralització del trànsit aeri, Barcelona ha reactivat aquestes destinacions de llarga distància, de manera que a l'estiu del 2023 n'ha operat 46, una xifra molt similar a la del 2019.

Segons la Cambra de Barcelona, la solució a les limitacions actuals de capacitat operativa de l'aeroport del Prat demana a mitjà i llarg termini resoldre dos grans reptes: la implantació d'una →

“

→

estructura d'operacions racional i eficaç, i l'aplicació d'una gestió marcada per la sostenibilitat ambiental.

Un model aeroportuari definit. Els aeroports de Girona i Reus tenen, per si mateixos, una zona d'influència pròpia com a pols turístic clau diferenciada al nord i al sud del país (Costa Brava i Costa Daurada) i, bàsicament, les aerolínies que hi operen, de tipus *low cost*, són les mateixes als dos aeroports, amb Ryanair com la principal.

L'aeroport de Girona-Costa Brava va enregistrar 1,9 milions de passatgers l'any 2019. Al seu dia (2008), va arribar a enregistrar 5,5 milions de passatgers, prop de la seva capacitat idònia màxima (6 milions), bàsicament pel fet que Ryanair hi va establir una base per al sud d'Europa. L'entrada de Ryanair a la T2 de Barcelona el 2010, coincidint amb l'ampliació del recinte barceloní, va provocar en pocs anys la reducció a gairebé la meitat del trànsit a l'aeroport gironí (2,7 milions de passatgers el 2013).

Per la seva banda, l'aeroport de Reus suma a l'any 2019, abans de la pandèmia, més d'un milió de passatgers. Avui, recuperada la normali-

El Consell General de Cambres, mitjançant la COT, reclama la participació dels territoris, i dels representants dels interessos generals de l'economia, en la governança dels aeroports individuals i de la xarxa aeroportuària de Catalunya.

”

tat i el turisme, s'apropa de nou al milió d'usuaris i mostra una àmplia capacitat per acollir trànsits addicionals.

Tant Girona com Reus, pel seu component d'aeroports turístics, van pagar molt cares les conseqüències de la pandèmia, amb davallades de trànsit realment importants. Avui, amb la recuperació dels seus trànsits, ofereixen una disponibilitat per captar vols, punt a punt, que ara operen a Barcelona que equival a uns **5 milions de passatgers anuals**.

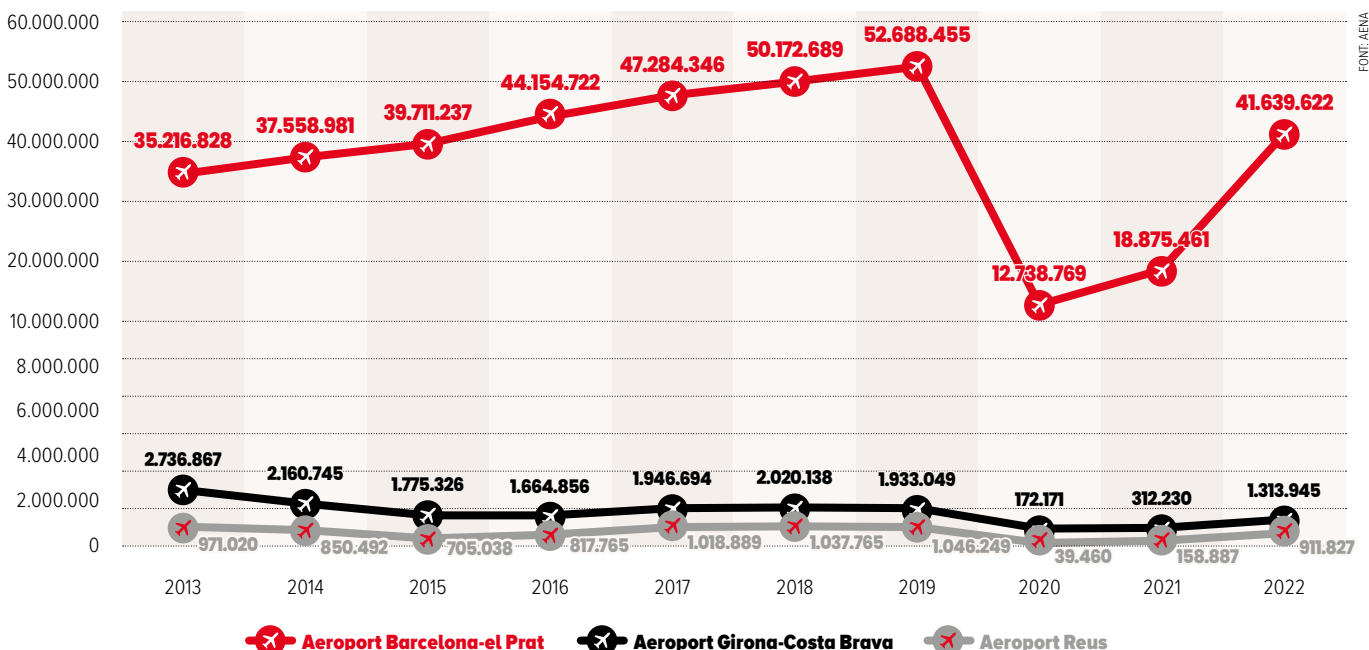
Per tal que aquest sistema Barcelona-Girona-Reus funcioni, caldrà que Girona i Reus desenvolupin una estratègia i una acció comercial decidida i especialitzada, amb una **gestió local activa i amb ple suport institucional** en tots els àmbits, sobre una base sòlida de serveis eficients de connexió terrestre amb el centre de Barcelona.

Connectar Girona i Reus amb Barcelona.

El primer recurs per proporcionar la connectivitat dels aeroports de Girona i Reus amb la ciutat de Barcelona i el seu aeroport són els **serveis d'autobús**, que poden recollir amb facilitat els

La recuperació dels grans aeroports catalans, un cop superada la crisi de la Covid, avança a un ritme constant gràcies a la recuperació del turisme

Barcelona hauria de centrar el seu creixement a captar noves rutes intercontinentals de llarga distància, de manera que Girona i Reus, ben connectades en tren amb Barcelona, poguessin assumir una part dels vols europeus avui operats al Prat.



viatgers a la sortida de la terminal, ofereixen un grau alt d'adaptació als horaris dels vols i tenen un cost d'implantació relativament baix. Comptant amb el fet que aquests serveis es consolidin d'acord amb una flota sostenible i no emissora de CO₂, podrien representar un bon punt de partida per arrencar la complementarietat de Girona i Reus amb Barcelona.

L'objectiu ha de ser, però, la **implantació d'enllaços ferroviaris ràpids**, puntuals i de qualitat, els quals han d'atorgar als tres aeroports més competitivitat, potenciar-ne la capacitat i escurçar els temps de connexió, al mateix temps que han d'oferir més comoditat al viatger i una integració plena en el territori.

Aquest model aeroportuari català fa necessari el desenvolupament dels **plans directors dels aeroports de Girona i Reus** i de les seves connexions ferroviàries per connectar-los amb el centre de Barcelona i l'aeroport del Prat.

Pel que fa a l'aeroport de Barcelona, cal finalitzar tan aviat com sigui possible l'accés ferroviari convencional a la T1, però també cal **l'aposta i l'exigència de l'arribada de l'alta velocitat** per guanyar competitivitat. Per tal de garantir el màxim ventall d'aportació d'usuaris en el seu radi d'influència immediat, una connexió directa d'alta velocitat a la T1 del Prat seria un gran avantatge competitiu per atraure viatgers dels eixos Saragossa-Madrid, València-corredor del Mediterrani i Perpinyà-sud de França.

Cal recordar que les connexions ferroviàries d'alta velocitat als aeroports de Girona i Reus han patit cadascuna planificacions successives i retards, i fins i tot suspensions d'obres ja adjudicades.

L'empresariat català, a favor. La idea d'un **sistema multiaeroportuari connectat per ferrocarril** té el suport d'una bona part de l'empresariat català. Una consulta feta per la Cambra de Comerç de Barcelona expressa que el 60% d'empresaris dona suport a l'ampliació de l'aeroport de Barcelona sempre que es complementi amb inversions a Reus i Girona i a la xarxa ferroviària de connexió de les tres instal·lacions.

Aquest esquema, descrit com la base del nou sistema aeroportuari català, porta a preveure un objectiu final de complementarietat i equilibri entre els sistemes aeri i ferroviari a tot el nostre territori.

En aquest sentit, una fita que caldria marcar seria la plena connexió de les línies de Rodalies i Regionals d'arreu de Catalunya amb el sistema

aeroportuari, de manera que els habitants de les ciutats mitjanes catalanes puguin accedir a vols amb destinació a Europa d'una manera tan fluida i directa com fos possible.

La Cambra de Barcelona detalla igualment que cal **estimular el creixement de companyies amb base a Barcelona**, ja que són les que contracten més serveis a escala local i, per tant, contribueixen més a afegir valor al territori.

També demana que es **desenvolupi la càrrega aèria** de mercaderies, que en el món postpandèmic ha esdevingut una peça clau per aconseguir noves rutes de llarga distància i és crítica per al nostre comerç exterior. ●

Un full de ruta cap a la descarbonització

El camí cap al nou model de sistema aeroportuari s'ha de fer en paral·lel a la descarbonització del sector aeronàutic, que ja ha establert fulls de ruta com el **programa Destination 2050**, amb l'objectiu que tots els vols interns i amb sortida des de la UE, el Regne Unit, Islàndia, Liechtenstein, Noruega i Suïssa obtinguin **zero emissions netes de diòxid de carboni per a l'any 2050**.

Per tal de desenvolupar aquest full de ruta és indispensable que des de les administracions s'estableixi un marc polític que permeti **efectuar de manera efectiva la descarbonització de l'aviació**, alhora que proporcioni claredat i estabilitat.

A tall d'exemple, el full de ruta esmentat exigeix una **transformació radical de les fonts de subministrament d'energia**, que han de ser sostenibles, dels aeroports catalans, la qual cosa serà impossible d'assumir sense un marc polític adequat que prevegi programes d'inversions i incentius amb una legislació i una normativa clara, coherent i rigorosa.

Igualment, caldrà **l'impuls de programes d'innovació tecnològica**, juntament amb el desenvolupament efectiu del Cel Únic Europeu que agiliti el control aeri.

70,6%

dels passatgers del Prat el 2022 van ser viatgers en vols internacionals.

Mallorca

és la destinació amb més passatgers des de Barcelona, seguida de Madrid, Amsterdam i París.

283.394

operacions d'enlairament i aterratge es van gestionar a l'aeroport de Barcelona el 2022.

42%

dels passatgers amb origen i destinació BCN viatgen amb la companyia Vueling.

Ryanair

transporta el 79% de passatgers de Girona-Costa Brava. Les destinacions amb més viatgers són Brussel·les, Londres i Pisa.

20.004

operacions es van efectuar a l'aeroport de Reus el 2022. Dublín, Manchester i Birmingham van ser les destinacions principals.

AGENDA DE REUNIONS

24.01.2020

Cambra de Comerç de Reus

Reunió **constitutiva de la Comissió d'Ordenació del Territori celebrada** a la Cambra de Comerç de Reus el 24 de gener del 2020. Va incloure l'anàlisi de les reivindicacions, en el camp de les infraestructures, de la Cambra de Comerç de Reus, vinculades a tot el seu territori d'influència.



04.03.2020

Conselleria de Territori

Reunió de treball amb el conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, l'honorable senyor **Damià Calvet**, en la qual es va parlar, amb una visió global de país, de les necessitats més urgents per adequar les infraestructures a fi de posar-les al servei de la competitivitat econòmica, el creixement sostenible i la qualitat de vida de les persones.

07.07.2020

Sessió telemàtica

Amb la ponència del secretari d'Infraestructures i Mobilitat, **Isidre Gavín**, amb una intervenció sobre **l'estratègia aeroportuària de Catalunya**, i de **Fèlix Boronat**, enginyer i membre de la Comissió d'Infraestructures de la Cambra de Comerç de Reus, sobre **"l'impuls al corredor ferroviari de mercaderies"**.

10.11.2020

Sessió telemàtica

Reunió monogràfica dedicada al seguiment i les propostes sobre els **Pressupostos Generals de l'Estat 2021** i les inversions previstes al nostre país, i de la propera **campanya electoral a Catalunya**.



10.05.2021

Cambra de Comerç de Reus

Amb la ponència del conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, l'honorable senyor **Damià Calvet**, i la intervenció sobre **la xarxa aeroportuària de Catalunya**, es va donar peu a una sessió molt interessant sobre el model aeroportuari que ha de definir el futur del país, basat en el reequilibri territorial i la captació d'inversions i talent que aportin un valor afegit a l'economia.

Al llarg d'aquests quasi quatre anys, la Comissió d'Ordenació del Territori ha celebrat reunions de treball internes a diferents indrets del país, dedicades a obtenir una visió genèrica de les necessitats del país o a analitzar els problemes concrets d'una part del territori o d'una modalitat de mobilitat o transport. En algunes ocasions, especialistes en infraestructures i mobilitat i també alts càrrecs del nostre Govern vinculats a aquests àmbits han estat convidats per aportar visions i dades que han afavorit un debat constructiu.

13.10.2021

Cambra de Comerç de Reus

Amb la ponència del president de FERRMED, **Joan Amorós**, que va presentar l'estudi elaborat per aquesta associació mutisectorial sobre **el tràfic de mercaderies en ferrocarril**. En la trobada es van posar de manifest els problemes de competitivitat i d'impacte ambiental que genera l'ús prioritari del transport de mercaderies per carretera.



05.11.2021

Cambra de Comerç de Reus

Amb la ponència del secretari general del Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, **Ricard Font**, amb una **diagnosi de les infraestructures arreu de Catalunya**.



24.04.2022

Seu central RACC

Amb la ponència del director de l'Àrea de Mobilitat, **Cristian Bardají**, del senyor **Manel Larossa**, representant de Fem Vallès, presentant la proposta **Ferrocarrils regionals en la línia d'Alta Velocitat: un projecte de país**.



26.05.2022

Cambra de Comerç de Deltebre

Amb la ponència de **Rafael Sánchez**, enginyer, per efectuar la presentació tècnica del **projecte Pla Delta de l'Ebre**. Una visita sobre el terreny va permetre comprovar la necessitat d'establir un pla de manteniment actiu per a l'espai natural.

25.04.2023

Cambra de Comerç de Lleida

Presentació de l'informe del RACC "La mobilitat a Catalunya: principals indicadors i alguns projectes relacionats" i dels informes sol·licitats a les Cambres amb l'actualització de l'estat dels projectes d'infraestructures als territoris respectius.

LLISTA DE CARTES ENVIADES PER LA COMISSIÓ

- **16.01.2020.** Carta al Conseller de Territori i Sostenibilitat, Honorable Sr. Damià Calvet i Valera (16.01.2020).
- **07.04.2020.** Carta al Conseller de Territori i Sostenibilitat, Honorable Sr. Damià Calvet i Valera.
- **23.04.2020.** Carta Secretari de l'Agenda Urbana i Territori de la Generalitat de Catalunya, Sr. Agustí Serra Monté.
- **30.04.2020.** Carta de l'Excel·lentíssim Ministre de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana, Sr. José Luis Ábalos Meco.
- **22.04.2021.** Carta al Conseller de Territori i Sostenibilitat, Honorable Sr. Damià Calvet i Valera.
- **23.04.2021.** Convocatòria per al Consell de Cambres de la reunió amb CIMALSA.
- **03.05.2021.** Convocatòria reunió telemàtica amb el Conseller i Secretari d'Infraestructures i Mobilitat, Sr. Isidre Gavín i Valls.
- **19.05.2021.** Carta al president d'AENA, Sr. Maurici Lucena Betriu, en nom del Consell de Cambres.
- **03.10.2022.** Carta al Secretari General del Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, Sr. Ricard Font i Hereu.
- **15.03.2023.** Carta al Conseller de Territori i Sostenibilitat, Honorable Sr. Juli Ferández i Olivares.

NECESSITATS GLOBALS DE PAÍS... I ESPECÍFIQUES DE CADA TERRITORI

La COT ha afavorit un diagnòstic rigorós i acurat de les inversions necessàries a Catalunya per garantir una economia competitiva basada en la sostenibilitat. I aquesta mirada global, imprescindible per projectar el país cap al futur, s'ha complementat amb l'estudi de les necessitats concretes de cada territori, que resumim a continuació expressades per les mateixes cambres, que apareixen per ordre alfabètic de població.



 **BARCELONA**

Prioritzar el tren i definir el model aeroportuari

Cal pensar en una nova planificació per incrementar la capacitat i la transversalitat de la xarxa de Rodalies. Un estudi presentat el juny del 2023 destacava com a projectes prioritaris 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 amb la **construcció de terminals intermodals** i la finalització del corredor del Mediterrani. Disposar d'una plataforma pròpia per a mercaderies en l'amplada internacional evitaria el risc d'incomplir els objectius europeus en el transport ferroviari de mercaderies.

Assegurar la segona fase del **Pla de Rodalies (2020-2030)** és vital. 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.



El Port de Barcelona, que necessita **completar la connexió ferroviària de mercaderies**, està evolucionant cap a un model de gestió cada cop més sostenible.

En aquest context, caldria ampliar el focus més enllà de Barcelona i la seva àrea metropolitana; per exemple, amb increments de capacitat i **millora de la gestió operativa** a les línies que discorren actualment en via única (Manresa i Igualada), el reforç dels serveis semidirectes en aquestes línies i la ideació d'un nou siste-

ma de serveis regionals que permeti que les ciutats mitjanes catalanes es connectin amb les xarxes i els nodes de transport principals del país.

A llarg termini, cal començar a estudiar nous projectes que s'hauran d'implementar cap al 2040, amb vista a assolir l'ob-

jectiu de neutralitat climàtica per al 2050, unes accions que, en l'àmbit metropolità, inclourien el tercer túnel de Rodalies i el **nou túnel per connectar el Vallès i Barcelona**. A escala catalana, inclourien l'**Eix Transversal Ferroviari**, vital per establir un equilibri territorial, trencar amb la radiabilitat cap a Barcelona i fomentar la dinamització econòmica, urbanística i social de la Catalunya interior.

Xarxa viària: anys de retard. La xarxa viària acumula molts anys de retard en actuacions clau que han acabat provocant colls d'ampolla a la **Regió Metropolitana de Barcelona**, i en especial al Vallès, que representa el 45% del trànsit interurbà de l'RMB i el 21% de tot Catalunya. L'estudi presentat per la Cambra de Barcelona identifica com a prioritari l'increment de la connectivitat i la capacitat del corredor del Mediterrani amb la B-40 i el desdoblament dels trams pendents de l'N-II i l'N-340, així com altres trams d'eixos clau, com la C-55 Abrera-Manresa, entre Manresa i Castellbell i el Vilar.

Decidir el futur de l'aeroport amb urgència. El futur de l'aeroport de Barcelona 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 es vol per a Barcelona. Segons l'estudi de la Cambra, hauria d'estar orientat a **incrementar la connectivitat de llarg radi**, sense renunciar a l'accés directe de la línia d'alta velocitat a l'aeroport de Barcelona.

Sigui quina sigui la fórmula que s'adopti, 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 impulsar els aeroports de **Lleida-Alguairó i Sabadell** com a aeroports de connexió de la indústria aeronàutica i de l'espai.

Finalment, en l'àmbit portuari, destaquen l'ampliació i la descarbonització del port de Barcelona, un procés ja iniciat i que tindrà un impacte directe en els creuers, i la construcció dels nous accessos terrestres. ●



Per una xarxa viària i de ferrocarril realment competitiva

La Cambra de Comerç de Girona planteja projectes prioritaris per al territori. Pel que fa a la xarxa viària, detalla que cal millorar l'AP-7, segons la proposta de l'estudi **'Alliberament dels peatges: efectes, reptes i oportunitats'** de la Cambra i la Diputació de Girona. També reclama finalitzar les obres als trams gironins del desdoblament de l'N-II: ronda de Figueres, tram Sils-Tordera i més d'un carril a Lloret de Mar. La corporació demana completar el tram de **l'autovia A-26** entre Figueres i Besalú, ja planificat, i condicionar l'itinerari Olot-Puigcerdà, inclouent-hi les variants d'Olot, Sant Joan de les Abadesses, Ripoll i Ribes de Freser.

En referència a la xarxa ferroviària de mercaderies, la Cambra de Girona argumenta que cal adaptar a l'amplada internacional els trams de la línia convencional que quedin alliberats de trànsit de passatgers de llarga distància per l'entrada en servei

de la xarxa d'alta velocitat, en especial, el corredor de l'Ebre i el tram Figueres-Portbou. Des de la Cambra també demanen impulsar el **corredor del Mediterrani** i la construcció d'una línia de mercaderies amb doble via i amplada internacional, contínua des de la frontera francesa i connectada amb els ports de Tarragona i Barcelona.

Alta velocitat a l'aeroport. Pel que fa a la xarxa ferroviària de passatgers, consideren que cal avançar en l'estudi per la nova estació de l'aeroport de Girona sobre la línia d'alta velocitat i **millorar l'R4** en el tram Ripoll-Puigcerdà. En matèria aeroportuària, cal incorporar les al·legacions i detallar el pla d'execució del Pla director de Girona. Les **centrals logístiques** també són una preocupació per a la Cambra de Comerç de Girona. Així, demanen la plataforma ferroviària intermodal del Far d'Empordà / Vilamalla.

En darrer lloc, la corporació gironina expressa que, en la xarxa viària, caldria ampliar la capacitat als **accessos a la Costa Brava**, al tram Blanes- Lloret, el tram Hostalric-Maçanet de la Selva i el tram nord de l'Eix de les Gavarres, incloses la variant de la Bisbal de l'Empordà i la rotonda de Llambilles a la **C-65**. La Cambra també veu com una necessitat completar **l'eix Vic-Olot**, mitjançant la variant de Les Preses i Olot, i ampliar la capacitat dels **accessos a Girona** als trams Sant Feliu de Pallerols- Amer- Anglès- Girona i Banyoles- Besalú. ●



La xarxa de Rodalies al territori arrossega un dèficit inversor en millora i manteniment que es remunta a molts anys enrere i que es fa palès en trams com la línia **R4 entre Ripoll i Puigcerdà**.



Inversions intel·ligents en projectes estratègics

La Cambra de Comerç és clara: Lleida necessita inversions intel·ligents i que se centrin en quatre projectes estratègics. Un dels temes que més preocupen avui dia és la millora del **Canal d'Urgell** —la situació més greu dels 160 anys d'història del canal—, un factor que posa en joc el futur de l'agricultura, motor econòmic del territori, i que afecta unes 50.000 hectàrees de producció agrícola. En aquest sentit, la Cambra de Comerç de Lleida considera que és vital modernitzar no només el Canal d'Urgell, sinó tots els canals de reg de Lleida —Pinyana, Catalunya i Aragó, principalment. Així mateix, creu que **la gestió de l'aigua** és molt important per a l'economia del sector agroalimentari, però també ho és per als esports d'aventura i altres empreses d'àrees de muntanya que en depenen per continuar endavant.

Pel que fa al projecte del **polígon industrial Torreblanca-Quatre Pilans**, l'equipament més gran de Catalunya, segueix els cursos legals i ja hi ha empreses pendents d'establir-s'hi. Es tracta d'un polígon que ocupa una situació geogràfica privilegiada i la Cambra de Comerç de Lleida creu que cal aprofitar les oportunitats que generarà al territori.

Pla específic per a Rodalies. La Comissió d'Ordenació posa també sobre la taula la necessitat d'un nou model de Rodalies per al territori de Lleida, l'única demarcació catalana que no té cap pla d'aquesta mena. Reivindica que Lleida necessita i es mereix tenir un pla de Rodalies que faciliti els desplaçaments a la demarcació i també amb la Franja. Des de la Cambra de Comerç de Lleida s'afirma que perquè el Pla de Rodalies sigui efectiu no

només cal **incrementar les freqüències** de les línies, sinó també mesures que alimentin, complementin i donin continuïtat al corredor ferroviari.

Considera poc entenedor que no s'hagi articulat cap xarxa per carretera que acosti els habitants dels pobles al servei ferroviari i per entrellçar ciutats com **Mollerussa, Balaguer i les Borges**. També és essencial, per completar el Pla, projectar la **intermodalitat de l'estació de ferrocarril** i encaixar els horaris dels serveis de tren i d'autobusos amb l'alta velocitat.

La finalització de **l'autovia Lleida-Balaguer (C-13)** també és essencial per al territori. Des de la cambra lleidatana s'exigeix a les administracions competents la **gestió dels impostos** d'una manera correcta, pensant sempre en l'economia productiva. La Cambra de Comerç de Lleida insisteix en el fet que cal tornar a reclamar **l'eliminació de carreteres que passen pel mig de poblacions**, amb el perill que això suposa. Així, s'aposta per la construcció del tram sencer de Lleida a Balaguer. ●



Des de la Cambra es considera de vital importància per a la indústria agrícola la modernització del **Canal d'Urgell** i de la resta del sistema de canals de rec.



Millorar la C-55, el transport públic i promoure l'eix ferroviari transversal

En aquests moments, i a través de la Taula de Territori, Sostenibilitat i Infraestructures, formada per 14 institucions del món econòmic, professional i acadèmic del Bages, la Cambra de Comerç de Manresa treballa de forma incansable per **millorar la connectivitat amb l'Àrea Metropolitana** i amb els territoris per on discorre l'eix transversal. En aquest sentit, manté diverses reivindicacions principals i primordials.

En primer lloc, es demana el **desdoblament de la C-55**, tal com ja s'havia previst en l'estudi informatiu del 2007. Es tracta d'una reivindicació que la Cambra, entitats, i altres administracions fa anys que demanen, en una carretera que registra una IMD de 36.000 vehicles.

La Cambra també demana la millora de la connectivitat de Renfe, en concret de la **línia R4**, amb **desplaçaments semidirectes i directes** amb l'objectiu de rebaixar fins a 50 minuts el temps de trajecte. Per fomentar el transport públic cal reduir el temps de viatge i augmentar la freqüència de pas.

Per últim, per la Cambra cal començar a **treballar en l'eix ferroviari transversal** que permeti desenvolupar el territori transversalment —i no de forma concèntrica al voltant de Barcelona, com tradicionalment—. L'adequació del tram Manresa-Lleida esdevindria el primer tram d'aquesta futura infraestructura per avançar en el canvi de model centralitzat de desenvolupament territorial i posaria en valor una infraestructura infravalorada i infrautilitzada que avui, a causa del seu estat, no és una alternativa a la connectivitat amb vehicle privat entre Lleida, Manresa, el Vallès i l'Àrea Metropolitana de Barcelona. ●



Pla director per al port

La Cambra de Palamós fa seves les reivindicacions de la Cambra de Girona. Tot i això, específicament, reivindica la infraestructura del Port de Palamós com a part important de la demarcació. El seu futur pot veure's molt condicionat en el cas de no poder disposar d'un P.I.F. (Punt Inspecció Fronterer) completament operatiu i en funcionament que permeti importar i exportar mercaderies d'origen vegetal i animal destinades al consum humà des de qualsevol indret.

Així mateix, la Cambra de Palamós explica que necessita l'**aprovació del Pla Director del Port** i esdevenir **Punt Schengen**. També vol indicar a escala de les comarques gironines la importància de disposar d'un **abaixador del TAV a l'aeroport**, així com incrementar la mobilitat sostenible amb augments de línies regulars d'autobús entre municipis, aeroport i estacions de tren. ●



↑
El **Port de Palamós**, a més d'un ús recreatiu particular, s'obre pas com a destinació de creuers que aporten dinamisme i turisme de qualitat al territori.



Infraestructures per dinamitzar un territori amb molt de potencial

A escala territorial, la Comissió d'Ordenació del Territori de la Cambra de Reus veu en la intermodalitat el respecte pel medi ambient i el territori els eixos vertebradors de les seves propostes, i les planteja com a principals.

En referència a la represa del **projecte de l'estació intermodal** ferroviària, la Cambra de Reus qüestiona com intercomunicarà el binomi ferroviari (corredor del Mediterrani-Rodalia) amb la resta de formes de mobilitat, com l'aeroport de Reus, el port de Tarragona, les vies d'alta capacitat —AP7, A-7 i A-27— o carreteres més territorials com la C-14 i l'N-420, i les línies de mitjana distància R-14, R-15 i R-16.

L'N-420 i la C-14 són dues de les infraestructures viàries que travessen el territori de la Cambra de Reus i són eixos vertebradors cap a l'interior. L'actualització d'aquestes dues infraestructures afectaria en positiu la mobilitat d'un territori que, amb una presència important del sector primari, inclou comarques amb risc de desdoblament.

La Cambra de Reus —amb la suma de les cambres de Valls, Lleida, Tortosa, Conca i Terol— considera que és imprescindible desdoblament de l'N-420, una infraestructura que permet una connectivitat ràpida i eficaç amb la península Ibèrica i que, a la vegada, ajuda a repoblar les comarques de l'interior i les províncies de Conca i Terol.

La C-14 és una altra infraestructura primordial per desdoblament, ja que permet la connectivitat de l'eix transversal i la descongestió de l'autopista. Potencia

la centralitat de Reus i la proximitat amb Cambrils, i permet la connectivitat amb el Priorat, la Ribera, la Terra Alta i les comarques d'interior. Així mateix, la corporació reusenca detalla que **la C-241, entre Montblanc i Santa Coloma de Queralt**, necessita un traçat urgent modificat en una comarca rica, amb nuclis de població importants i que permet una connexió ràpida amb Igualada mitjançant l'autovia A-2 de La Panadella.

La TV-3141, entre Reus i Cambrils, és també un àmbit viari crucial i primordial per al Baix Camp, perquè uneix les dues poblacions més rellevants de la comarca i és una sortida de Reus cap al mar. És per aquest motiu que en demanen el desdoblament.

En infraestructures ferroviàries, en un territori tan extens com el de la Cambra de Comerç de Reus, des de la corporació es reclama la **renovació total de les línies de Rodalies R-14** (Barcelona-Lleida per Tarragona i Reus) i **R-15** (Barcelona-Reus-Riba-roja d'Ebre), una via d'escapament nuclear. Ambdues tenen un dèficit d'inversions que perjudica tant les persones com les empreses.

L'aeroport de Reus, el gran oblidat. És la infraestructura que més necessita una actualització constant, així com la connexió amb altres sistemes de comunicació. Per a la Cambra, el motiu que no hi hagi més vols ni més funcionalitat i desestacionalització és que no té una estació a prop de la infraestructura. En aquest sentit, l'estació intermodal de Reus és imprescindible, ja que donaria una gran **interconnexió entre l'aeroport i el territori**, serviria per guanyar en mobilitat i l'ajudaria a convertir-se en una àrea metropolitana molt important.

La corporació valora la **possibilitat de noves rutes**, però també la connexió amb la resta d'infraestructures i amb la xarxa d'aeroports catalans de Barcelona, Girona Lleida i Sabadell mitjançant l'alta velocitat.

Referent al **port de Tarragona**, independentment de la seva ubicació, té una incidència cabdal en el Camp de Tarragona i en el territori Cambra Reus. És per això que cal treballar amb el territori per vetllar per la seva **optimització i per un desenvolupament sostenible**. ●



SABADELL

La B-40 com a gran projecte, sense oblidar el tren

La Cambra de Comerç de Sabadell valora positivament l'acord presentat pel secretari general d'Infraestructures del MITMA referent al traspàs a la Generalitat del **disseny i l'execució del tram de la B-40 entre Terrassa, Sabadell i Castellar del Vallès**. Considera essencial aquesta actuació per millorar la mobilitat de l'àrea vallesana i d'importància cabdal per a la preservació i el desenvolupament de la competitivitat de la comarca, entenent que **la B-40 és, i ha de ser, considerada una infraestructura de país**.

Per a la Cambra de Comerç de Sabadell, la B-40 permetrà escurçar el temps de viatge interurbà i **reduir la congestió viària** en zones urbanes de gran densitat, així com oferir una ruta alternativa més eficient, tant per al transport de mercaderies com

per al dels treballadors que fan trasllats interurbans amb finalitat laboral. Així mateix, detalla que la B-40 permetrà **retirar un mínim de 13.000 vehicles diaris del nucli urbà** de Sabadell i que actualment creuen la ciutat per dirigir-se a l'autopista. D'altra banda, la Cambra de Sabadell està plenament convençuda de la necessitat de la **ronda nord de Sabadell** com una infraestructura prioritària.

Nou túnel ferroviari amb Barcelona. Una altra de les infraestructures que defensa la corporació és el **túnel d'Horta**, un projecte d'infraestructura ferroviària de nova connexió entre el Vallès Occidental i Barcelona, planificat a la línia de ferrocarrils del Vallès. Es creu essencial la construcció d'aquest túnel ferroviari per l'equilibri que genera entre els municipis del Vallès Occidental, ja que facilita la connexió entre Barcelona i aquestes ciutats; uneix centres de coneixement, sistemes sanitaris i parcs empresarials, i diversifica la cobertura de transport ferroviari al mateix temps que descongestia l'alt volum de trànsit de la zona, entre d'altres.

Així mateix, la Cambra de Comerç de Sabadell afirma que l'acord d'infraestructures, a més de la ronda nord de Sabadell i la B-40 esmentades, haurà de fer realitat unes altres dues actuacions importants per al Vallès: la millora de les connexions de **l'AP-7** i els intercanviadors de **l'R8-FGC**. ●



El projecte de la B-40, incomplet i molts cops postergat, s'ha de desenvolupar per guanyar fluïdesa en el trànsit i millorar la seguretat viària.



SANT FELIU DE GUÍXOLS

Desdoblar carreteres i facilitar la comunicació de la Costa Brava

També la Cambra de Sant Feliu de Guíxols fa seves les peticions de Girona i, a més, reivindica novament, com ho fa des de fa anys, el **desdoblament de la C-65** en el tram comprès entre la pujada de l'Alou a Girona. L'empresariat subratlla que la carretera suporta un alt volum de trànsit, sense passar per alt el tap que crea el **semàfor de Llambilles**, i expressa que, de retruc, això frena el desenvolupament de l'activitat econòmica a la zona d'influència, sobretot a la Costa Brava Centre. És una de les grans reivindicacions viàries que reclama des de finals del segle XX per millorar les connexions de la Costa Brava amb Girona.

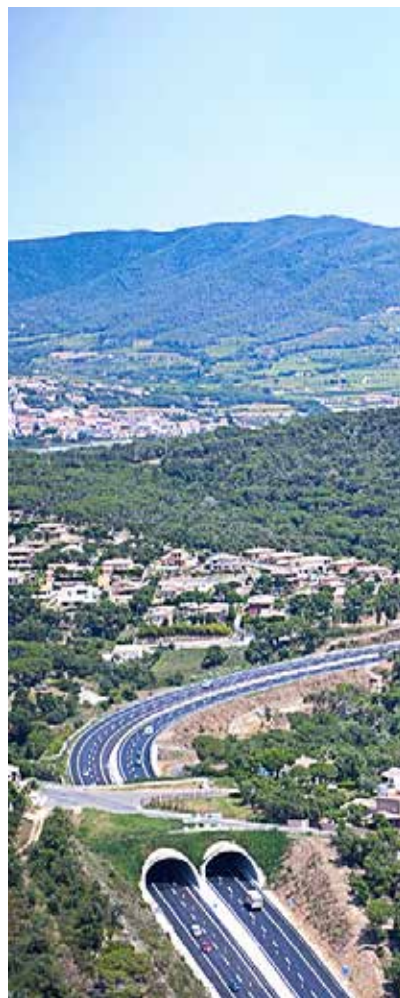
Pel que fa a la C-65, **entre Llagostera i Girona**, la Cambra de Comerç lamenta que les variants, tant la d'aquest municipi com la de Cassà de la Selva, es fessin tan sols amb un carril per sentit. La variant de Cassà es va inaugurar l'any 2000, i la de Llagostera quatre anys després. En tots dos casos, però, s'han fet de dos carrils, un per sentit, i no de quatre, com reclamava reiteradament la Cambra de Sant Feliu de Guíxols.

Així mateix, la Cambra lamenta que, des del 2008, quan es va inaugurar el desdoblament de la C-35 des de la costa de l'Alou fins a l'AP-7, la Generalitat renunciés a fer el mateix amb la C-65 fins a Girona.

La Cambra també emmarca aquesta petició amb la necessitat de desdoblar tota **l'anella de les Gavarres**. Diu que ja és una reivindicació històrica, per millorar la comunicació, especialment entre la Costa Brava Centre i l'interior,

Girona ciutat i l'aeroport. L'any 1994, coincidint amb la seva inauguració, la Cambra ja va veure la necessitat de prosseguir aquest desdoblament en la seva zona d'influència.

La reivindicació d'aquesta millora viària, ja executada en el tram de la pujada de l'Alou a Palafrugell, ha estat, des de finals del segle XX, una de les quatre grans accions de desdoblament des de la Costa Brava centre. Les altres tres eren fins a l'entrada de l'autopista AP-7, fins a enllaçar amb l'eix transversal i la coneguda com l'anella de les Gavarres. La manca de bones infraestructures viàries representen un **fre al desenvolupament econòmic**. ●



↑
Completar l'**anella de les Gavarres** i enllaçar-la amb l'AP-7 i l'eix transversal és una reivindicació de la Cambra per millorar els accessos a la Costa Brava centre.



Digitalització i xarxa viària per impulsar agricultura i indústria

La Cambra de Comerç de Tàrrrega reivindica de nou el desdoblament de la **C-14 entre Montblanc i Tàrrrega** de manera immediata i urgent, una actuació que pot generar un gran creixement de l'activitat econòmica gràcies a les futures operacions amb el port de Tarragona, ja que tot l'àmbit agroalimentari dependrà del flux de mercaderies del port, perquè no hi ha cap més alternativa de connexió per via terrestre.

També és urgent millorar **l'N-230, l'N-240 i l'N-260**. Es tracta de vies que ja haurien d'estar convertides com a mínim en autopistes, perquè enllacen amb França. L'àrea d'influència de Tàrrrega pateix molt pel trànsit, un problema que cal millorar sense retards. La zona és una gran exportadora de pinsos, fruita, cereals i farratges, a més d'altres indústries. Una millora en aquestes vies aportaria nous polígons industrials, sobretot a Tàrrrega i a l'eix de l'A-2.

Altres punts que cal destacar són la connexió viària de l'**A-27** al seu pas per Montblanc amb la C-14 i el desdoblament de la **C-53** fins a Alfarràs per connectar amb l'A-14.

També cal fer esment de les infraestructures tecnològiques i la digitalització. La **fibra òptica i el 5G** haurien d'arribar a tots els polígons amb urgència perquè les empreses puguin ser competitives.

Trens que passen de llarg. En l'àmbit ferroviari, la Cambra de Comerç de Tàrrrega posa èmfasi en l'alta velocitat. **El TAV no para a Tàrrrega**, només va de Barcelona a Lleida, malgrat que Tàrrrega, l'Urgell i el Pla d'Urgell són regions amb

molt de potencial. En aquest sentit, si la parada del TAV es considera que no és factible, caldria almenys convertir en una autèntica línia de Rodalies l'enllaç entre Lleida i Tàrrrega.

A **Rodalies**, les inversions que s'estan duent a terme estan a anys llum de les que necessita el territori. Hi ha **infraestructures obsoletes** i es tarda gairebé 3 hores per desplaçar-se de Tàrrrega a Barcelona en tren. Davant l'aposta ferma cap a la sostenibilitat i el transport verd, la Cambra veu imprescindible invertir per donar un flux regular a aquest trànsit ferroviari. Sense connexions adequades amb TAV o en Rodalies, els usuaris no tenen cap altra opció que utilitzar el transport per carretera.

La Cambra també aposta pel **transport intermodal**. Es necessita el desplaçament de les mercaderies per tren, en especial perquè que el territori registra grans moviments. La intermodalitat entre Tàrrrega-Lleida-Barcelona-Tarragona és essencial des del punt de vista de la competitivitat i la sostenibilitat.

Pel que fa a la relació amb el **port de Tarragona**, la demarcació de Lleida i Catalunya tenen una oportunitat d'or. El port invertirà més de 4 milions d'euros que obriran la porta a nous serveis. Cal establir un flux de transport per apropar-s'hi. L'Aragó ha fet els deures amb una gran lectura del futur del port de Tarragona, mentre que aquí encara ho tenim pendent. ●



↑
Per afavorir una mobilitat més sostenible, caldria convertir l'**enllaç entre Tàrrrega i Lleida** en una autèntica línia de Rodalies



Perfeccionar l'acord per completar la B-40

La cèlebre B-40 és, sens dubte, la infraestructura més necessària per a la demarcació de la Cambra de Terrassa. Està previst que a la tardor es pugui posar en funcionament el **tram Abrera-Terrassa**, en obres des de primers de segle, i amb retards recurrents. Atesa la importància d'aquesta infraestructura, els **Premis Cambra 2022** es van celebrar a Olesa de Montserrat, en el marc d'un espectacle anomenat 'La real Passió d'Olesa. La B-40', en el qual el secretari d'Estat d'Infraestructures, Xavier Flores, acompanyat pel llavors secretari general del Departament de Territori, Ricard Font, es van comprometre a l'acabament assenyalat.

La Cambra de Comerç de Terrassa explica que ara s'ha de perfeccionar l'acord entre el Govern i el PSC per aprovar pressupostos, pel qual el tram **Terrassa-Sabadell / Castellar** s'ha de projectar i executar. Tot i la realitat del pacte, des de la corporació es considera que la perfecció d'aquesta infraestructura ha de **superar fortes divergències** entre la poca ambiciosa postura d'ERC i la idea del Govern Central d'una via ràpida amb un mínim de dos carrils per banda, secundada pels ajuntaments de les ciutats que ha de connectar, i la de les cambres de Sabadell i Terrassa.

Per a la Cambra de Terrassa, la idea inicial de **connectar el Baix Llobregat i el Maresme** travessant les dues comarques del Vallès continua tenint tot el sentit, ja que uniria un territori en el qual habita un terç de la població de Catalunya i que genera un **45% del PIB Industrial**, descongestionant així la circumval·lació de la capital catalana per l'AP-7 i altres vies. Aquest, però, és ara un projecte que cal aparcar fins ultimar el **tram fins a Sabadell** i que en el seu moment haurà de conciliar interessos actualment divergents. ●



Logística, reindustrialització i solucions urgents per a l'espai natural protegit del Delta

Les empreses que han arribat els darrers anys al territori de la Cambra de Tortosa són de vital importància per reindustrialitzar el territori, ja que es tracta de companyies rellevants que generen nous llocs de treball, dinamisme i un increment de l'activitat econòmica en termes d'ocupació i inversió.

La Cambra de Comerç de Tortosa manifesta que **Logisebre** serà una de les infraestructures bàsiques, i que les infraestructures existents demanen una ampliació i una millora urgents per tal d'oferir uns **serveis de logística propis del segle XXI**, en què prevalgui el transport multimodal. Tot plegat, ajudarà a descarbonitzar el transport per carretera i a fer un ús més intensiu del transport ferroviari.

El port de Tarragona és un dels actius econòmics principals per dinamitzar —a escala provincial i regional— l'economia de les Terres de l'Ebre. La Cambra el veu com un eix estratègic, i de referència, dins del futur **corredor del Mediterrani**; i una aposta de plataforma logística i intermodal.

Així mateix, la Comissió d'Ordenació del Territori del Consell General de Cambres de Catalunya es va reunir, el 22 de maig del 2022, a Deltebre i va acordar donar suport, per unanimitat, a la iniciativa de la **Taula de Consens pel Delta**.

Des de la Cambra es considera que el Delta de l'Ebre necessita solucions urgents, i cal que sigui una prioritat per a l'Administració. Les cambres catalanes

així ho van manifestar, i la Comissió d'Ordenació del Territori del Consell General de Catalunya va visitar sobre el terreny la zona del Delta per conèixer, de primera mà, possibles solucions al deteriorament d'aquest **espai natural protegit** va decidir, per unanimitat, donar suport al manifest en defensa del Delta de l'Ebre.

Combatre el despoblament. D'altra banda, els representants de les cambres de comerç de Reus, Tortosa i Terol, conjuntament amb les de Valls, Lleida i Conca, es van reunir el mes de juliol del 2022 a Gandesa per reclamar la millora de la **carretera N-420**, llargament reivindicada pels territoris.

Les cambres afectades consideren que el desdoblament és vital per al desenvolupament econòmic de la zona i per revertir el despoblament. Totes demanen que es redacti l'**estudi informatiu** per conèixer la viabilitat del projecte.

Per a la Cambra de Comerç de Tortosa, aquesta carretera esdevé una **via de comunicació vital** per millorar la connexió des del port de Tarragona, perquè és des d'on es transporten cereals cap al Baix Aragó i perquè es tracta de la sortida natural de la indústria química a l'interior de la península. El desdoblament d'aquesta carretera és necessari per al desenvolupament econòmic del Matarranya, el Baix Terol, la Ribera d'Ebre, la Terra Alta, el Priorat i el Baix Camp i igualment seria de gran utilitat per ajudar a evitar el despoblament de les comarques interiors.

Per acabar, la Cambra valora l'oportunitat que signifiquen els recursos del **Fons de Transició Nuclear**, els quals han de servir d'impuls i de palanca i ajuda per accelerar aquesta reindustrialització que s'està vivint en els últims anys a les Terres de l'Ebre.

Tot i això, la Cambra mostra la seva preocupació pel destí d'aquests Fons de Transició Nuclear dels 96 municipis que formen el PENTA1 i PENTA2. La corporació entén que els fons haurien de cobrir l'objectiu per al qual es van dissenyar, que no és cap altre que generar nous llocs de treball quan les centrals nuclears finalitzen la seva activitat.. ●



Infraestructures de qualitat per aprofitar les noves tecnologies

La Cambra de Comerç de Valls considera que, amb el **desplegament imminent del 5G** a Catalunya i els avantatges competitiu que representarà, cal la modernització de determinades infraestructures i preveure'n d'altres de no existents, com la connexió del polígon de Valls amb l'A-27 o la connexió ferroviària amb el corredor del Mediterrani.

Pel que fa a carreteres, amb l'augment de trànsit que haurà d'absorbir **la nova A-27** a partir de la sortida 9 de l'AP-2 a Montblanc, com a eix (provisional) d'**unió de les autovies Cantàbric-Mediterrani**, la Cambra de Valls expressa que cal estudiar totes les connexions amb la resta de la xarxa viària: N-240, C-14, C-37 i, naturalment, AP-7 A-7, C-318 (Autovia de Salou).

La corporació també valora la connexió pel nord del polígon industrial amb l'A-27 i l'enllaç amb la C-37. Actualment, el **polí-**

gon industrial de Valls només té un accés per als camions i vehicles que provenen de l'A-27, que és pel sud del Polígon, tocant a la part urbana de la ciutat. L'A-27 és l'autovia que surt del port de Tarragona i és la futura **entrada cap a l'interior de la península Ibèrica**, una via molt utilitzada pels camions de mercaderies. Per aquest motiu, la Cambra de Valls creu necessària una connexió des de l'entrada/sortida de l'A-27 a l'altura de Masmolets fins a la part nord del Polígon Industrial de Valls.

Desdoblar la C-37. També valoren com a clau el desdoblament de la **C-37 de Valls al Pla de Santa Maria**. Actualment, el polígon industrial de Valls genera un trànsit de més de 2.000 camions diaris. Més d'un 50% d'aquests camions tenen com a destinació l'AP-2 en direcció Lleida-Saragossa. La connexió del polígon amb la C-37, i el desdoblament d'aquesta, facilitaria la mobilitat i seria molt més sostenible que la ruta actual.

El desdoblament de la **C-37 entre Valls i Alcover** també hauria de ser una realitat per a la Cambra de Comerç. Aquest eix uneix dues autovies, l'A-27 amb la C-14, i és utilitzat pel trànsit, tant turístic com de mercaderies, que accedeix a la **Costa Daurada** des del sector nord-est peninsular. És considerada **la tercera via més perillosa de Catalunya**, ja que cada dia hi circulen 8.223 vehicles, entre els quals destaquen els camions en ruta cap a Lleida i l'Aragó i els de cereals provinents del port de Tar-

ragona. La corporació demana, doncs, el desdoblament d'aquesta via per millorar la seguretat i la sostenibilitat en la mobilitat de cotxes i camions. La Cambra també sol·licita l'acabament del tram entre Albinanya i el Vendrell de la **C-51** i el tram entre Valls i Vila-Rodona.

La corporació vallenca fa valdre la importància estratègica de les carreteres **TP-2031 i TP-2002**. La carretera de Tarragona al Pont d'Armentera és l'única via de sortida d'emergència de la ciutat de Tarragona en cas d'un accident químic. I a la TP-2031, tot i que s'hi han fet obres de millora, no s'ha solucionat l'accés a l'estació d'alta velocitat a l'altura dels Pallaresos i La Secuita. La C-37 entre Valls i Igualada també és una petició expressa de la Cambra de Comerç de Valls.

Mercaderies: binomi tren-port. En l'àmbit ferroviari, la Cambra expressa que el projecte estrella hauria de ser **l'estació de mercaderies a Valls**, lligada a la via R-13 (Barcelona-França — Sant Vicenç — Valls — Lleida-Pirineus). En aquest sentit, Valls disposa d'un espai reservat per a l'estació de mercaderies per ferrocarril, el qual preveuen el seu **POUM i el Pla territorial del Camp de Tarragona**. La connexió d'aquesta nova infraestructura amb les empreses de Valls permetria carregar molts trens de mercaderies en direcció Lleida i Saragossa i cap a Barcelona. Des de Valls, també es referma la recuperació de la **terminal ferroviària d'ADIF a Alcover**.

La corporació considera que, actualment el servei de ferrocarril a Valls és deficitari. Considera urgent fer un estudi de com es pot **potenciar la línia Barcelona-Lleida per Valls, o Valls-Barcelona per Sant Vicenç**, passant de quatre trens diaris a dotze. Pel que fa a la creació del **TramCamp**, critica que aquesta infraestructura ha deixat de banda l'àrea de Valls i afirma que cal la connexió prioritària entre el seu territori, Tarragona i Reus.

En el sector portuari, l'àrea de la Cambra de Valls està ubicada al rerepaís del port de Tarragona. Moltes empreses ja operen amb aquest port i d'altres tenen potencial per fer-ho. Per aquest motiu, la Cambra demana que des de les diferents administracions s'aposti perquè **el port de Tarragona sigui més competitiu** en les operacions amb contenidors de mercaderies. ●



El territori necessita impulsar l'estació de mercaderies de Valls connectada amb el **port de Tarragona** i la xarxa d'alta velocitat.

QUATRE ANYS DE LA COT



Xavier Sunyer
COT Barcelona

“

Marc per defensar projectes clau

Des de la Cambra de Barcelona, en el marc de la COT, hem defensat projectes clau que impulsen tant el desenvolupament econòmic com la sostenibilitat del nostre territori. En concret, hem posat el focus en la segona fase del Pla de Rodalies 2025-2030, així com en el paper que ha de tenir un projecte estratègic per a Catalunya com és l'aeroport de Barcelona.

”



Àlex Gilabert
COT Girona

“

Un debat més necessari que mai

En el mandat 2019-2023, malgrat l'afectació per la covid, s'han mantingut reunions gairebé trimestrals amb vocació de seguiment i de fer públiques les actuacions principals en l'àmbit gironí de les quatre competències de la COT: infraestructures, mobilitat i logística, urbanisme i medi ambient. Fa massa anys que la nostra llista de reivindicacions d'infraestructures és la mateixa. Suposa un llast important per a les empreses gironines. En el nou mandat, la intenció de la COT gironina és augmentar la presència pública d'aquests debats sobre les diferents àrees de la Comissió, cabdals per un bon desenvolupament econòmic i social de les nostres comarques.

”



Jaume Saltó
COT Lleida

“

Una bona eina de reivindicació i de reflexió

Lleida necessita inversions intel·ligents. La modernització dels canals de Lleida és urgent per combatre el futur del sector agroalimentari lleidatà. Així mateix, com a Cambra de Comerç de Lleida, creiem que la participació en la Comissió d'Ordenació del Territori del Consell de Cambres és una bona eina per defensar les infraestructures estratègiques clau de cada territori i, a la vegada, reflexionar, amb una visió més amplia i amb la força de fer-ho plegats, sobre les que Catalunya necessita per al seu creixement.

”



Josep Claret
COT Manresa

“

Consens en les reivindicacions

La COT passa a ser d'una importància vital, ja que aglutina el conjunt de reivindicacions de les diferents cambres per fer-ne una anàlisi i una proposta única i consensuada a fi de millorar la competitivitat del conjunt del país. Estem molt satisfets del treball fet fins a la data, i continuarem treballant amb l'objectiu que aquest document esdevingui una eina poderosa per aconseguir les millores que el país necessita.

”

La COT, Comissió d'Ordenació del Territori, va néixer ara fa quatre anys per oferir al Consell de Cambres una visió global, constructiva i a llarg termini sobre les necessitats de planificació i inversió en infraestructures del país. Representants de cambres participants en aquesta iniciativa en valoren el seu paper.



Pol Fages
COT Palamós

“

Important i útil

La COT ha estat molt important i útil per treballar una Catalunya en xarxa i reivindicar les necessitats en infraestructures de tot el territori català i, en especial, de les demarcacions més allunyades de les capitals de província. La considerem una eina indispensable per defensar els interessos generals i contribuir a la millora de les nostres empreses i teixit econòmic.

”



Miquel Domingo
COT Reus

“

Un impuls per a projectes en marxa

La Comissió d'Ordenació del Territori és un òrgan consultiu de la Cambra de Comerç de Reus que té l'objectiu d'explicar, argumentar i vetllar perquè les infraestructures i l'ordenació territorial siguin bàsiques per al desenvolupament del país. Per a la Cambra de Comerç de Reus aquests quatre anys han estat intensos i positius amb la represa d'inversions davant d'una crisi llarga i profunda que, a més d'econòmica, va ser estructural i, sobretot, social. Una embranzida per a projectes que ja estaven en marxa i d'altres de nous que la Cambra ha de defensar com l'Estació Intermodal, l'actualització de l'Aeroport de Reus, o els desdoblaments de les carreteres C-14, N-420 o TV-3141, de Reus a Cambrils.

”



Pere Puig
COT Sabadell

“

Canalitzar de manera eficient les peticions

La Comissió d'Ordenació del Territori ha recollit de manera eficient, durant aquests anys, les peticions formulades en benefici del territori de la Cambra de Comerç de Sabadell, d'entre les quals podem destacar la B-40 o el Túnel d'Horta. Les hem pogut defensar en nom de totes les cambres catalanes davant les administracions públiques competents.

”



Pere Ayach
COT Sant Feliu de Guíxols

“

Essencial per a les oportunitats empresarials

El desenvolupament de l'àrea de la Cambra de Sant Feliu de Guíxols depèn, en gran manera, de les reivindicacions que fem de les infraestructures necessàries i de la millora en la mobilitat entre les ciutats i els polígons industrials que la formen. Les infraestructures s'han de pensar i projectar amb intel·ligència i consens, perquè el present i el futur en millorin la mobilitat i les oportunitats empresarials. I és per aquest motiu que la COT és essencial.

”



Carles Giribert
COT Tàrrrega

“

Reflectir la realitat territorial

Dins del pes que tenim com a Cambra de Comerç, la de Tàrrrega és una àrea que reflecteix les mancances del territori i del teixit empresarial. La Comissió d'Ordenació del Territori ens permet reflectir una realitat territorial per créixer i millorar, i que tot el teixit empresarial ho tingui en compte. Cal que aquestes necessitats empresarials arribin a l'Administració pública. Ens hi juguem el nostre creixement i el nostre futur. Sense empresa no hi ha vida.

”



Emilià Làzaro
COT Terrassa

“

Imprescindible per a una visió global

Les demarcacions camerals són fruit d'una realitat avui superada, però la seva modificació potencial i adequació a la realitat actual no es preveu fàcil, ni segurament convenient. Els objectius camerals i les necessitats de l'activitat econòmica de Catalunya requereixen que se superin barreres territorials amb una col·laboració imprescindible, i més si parlem d'infraestructures. L'estructuració del territori s'ha de contemplar amb un prisma global, i d'aquí la necessitat i la conveniència de la COT.

”



Joan Guillén
COT Tortosa

“

Ajuda a la reindustrialització

Les noves i futures inversions industrials seran clau per al creixement desitjat de les Terres de l'Ebre. Ha arribat el moment per a la reindustrialització del nostre territori amb un paper important de la Comissió d'Ordenació de Territori. Hi ha interès i demanda de noves inversions industrials a totes les comarques, i la nostra localització estratègica és clau per atraure empreses.

”



Josep Rodríguez
COT Valls

“

Per planificar amb intel·ligència i consens

El desenvolupament de l'àrea de la Cambra de Valls depèn, en gran manera, de la gestió que fem de les infraestructures necessàries i de la millora en la mobilitat entre les ciutats i els polígons industrials que la formen. I és per aquest motiu que la COT és essencial. Les infraestructures s'han de pensar i projectar amb intel·ligència i consens. Ara que hi som a temps, seiem i parlem-ne.

”



És una publicació de l'Àrea de Premsa del RACC
per al Consell General de Cambres de Catalunya.

Col·laborador: Josep Gallofré.

Disseny original i maquetació: Grafilògic Studio.

Amb la col·laboració del RACC

