



La Cambra reivindica que la inversió pública en infraestructures torni a l'agenda política

- **Cal prendre decisions per tal d'evitar el col·lapse de la mobilitat metropolitana a causa del repunt de l'activitat econòmica.**

Barcelona, 2 de desembre 2015.- La Cambra de Comerç de Barcelona constata que la inversió pública en infraestructures ha caigut de l'agenda política, i considera que cal corregir aquesta situació dotant al país d'una planificació previsible, raonada i raonable d'inversions.

En aquest sentit, la Cambra posa novament de manifest la necessitat d'impulsar sense demores quatre **actuacions estratègiques encara pendents**:

- **El Corredor Mediterrani ferroviari:**

Cal que el Ministeri de Foment es comprometi amb un calendari de disponibilitat operativa de l'ample internacional mitjançant el tercer carril als trams compresos entre Castellbisbal, Martorell i Tarragona.

Aquesta adaptació d'ample de via, juntament amb les actuacions necessàries per a que hi puguin circular trens de fins a 750 metres, són cabdals per a la competitivitat del transport ferroviari de mercaderies a gran escala. És a dir, que són imprescindibles si es volen transportar mercaderies en ferrocarril cap a la resta d'Europa.

- **Els nous accessos ferroviaris al Port de Barcelona:**

Les dificultats tècniques i administratives estan endarrerint l'execució del tram de via única amb triple ample, que donarà servei directe a la terminal del Moll Prat.

Ni tan sols acceptant una secció característica de mínims, que impliqués mínima afectació i mínima inversió, el conjunt de les administracions públiques competents no han estat capaces de gestionar àgilment la complexitat de l'actuació.

En canvi, en el cas dels nous accessos viaris les actuacions s'han pogut posar en marxa amb molta més diligència.

- **El Quart Cinturó (B-40):**

La finalització de les obres per al tram comprès entre Olesa de Montserrat i Viladecavalls, que han estat diversos anys aturades, ha de permetre posar en valor els trams que ja estan en servei, corresponents als extrems d'Abrera i Terrassa i que ara mateix estan infrutilitzats perquè la seva funcionalitat és molt limitada.

A més, es reitera al Ministeri de Foment que apliqui els acords signats amb la Generalitat i que impulsi la redacció del nou estudi informatiu del tram Terrassa – Sabadell, que haurà de repetir tota la tramitació ambiental perquè l'anterior expedient de declaració d'impacte va caducar.



- **Les Rodalies de Barcelona:**

Aquest servei pateix notoris problemes de fiabilitat per un manteniment deficient del sistema al llarg de molts anys, així que cal afrontar decididament millores estructurals, de les que impliquen augments de capacitat i que optimitzen la funcionalitat de l'exploració. De fet, les Rodalies de Barcelona estan cridades a ser la principal solució per combatre la creixent amenaça de congestió als accessos urbans de Barcelona.

En aquest sentit, la Cambra prioritza la construcció d'un túnel urbà a l'Hospitalet de Llobregat, que ha de permetre el soterrament de la línia de Vilanova i que s'ha d'acompanyar d'un nou intercanviador a la Torrasa.

Aquest túnel permetria reconfigurar el conjunt de la xarxa, donant continuïtat a les línies costa – costa (de Vilanova a Mataró) i interior – interior (de Vilafranca a Granollers), així com equilibrar la càrrega de circulació dels túnels de Passeig de Gràcia i de la plaça de Catalunya, amb la finalitat d'incrementar freqüències.

A més, per tal de dur a terme totes aquestes actuacions, la Cambra defensa recuperar tres **mesures de gestió que poden contribuir positivament** a guanyar el futur de la competitivitat, de l'eficiència i de la sostenibilitat:

- **La prioritització de les inversions a partir de criteris transparents de rendibilitat social i econòmica.**

Això vol dir prioritzar les actuacions amb una demanda contrastada, un cost assumible i que superin un determinat llindar de rendibilitat social i econòmica, a partir de la definició d'una metodologia pública i objectiva basada en l'anàlisi cost-benefici.

Per això cal exigir als nostres responsables polítics criteris clars i transparents de prioritització, a més de compromisos fermes en l'execució dels pressupostos aprovats, per tal d'assolir una major previsibilitat en els terminis de posada en servei de les actuacions.

- **La col·laboració entre el sector públic i el sector privat.**

Donat que el futur més immediat es caracteritzarà per l'alt cost d'oportunitats dels fons públics, la Cambra defensa l'aplicació sostenible de fórmules extrapressupostàries de finançament d'inversions en infraestructures.

Es tracta d'establir mecanismes de col·laboració entre el sector públic i el privat a partir d'esquemes de pagament per disponibilitat i/o de pagament per ús. Així, anant una mica més enllà, la Cambra recolza l'aplicació d'un nou model de peatges a Catalunya i a Espanya, que utilitzi la tarifa com a instrument de gestió del trànsit i no únicament com a instrument financer.

- **La coordinació entre les diferents administracions a nivell executiu.**

Cal recuperar els mecanismes de coordinació entre les diferents administracions per fer el seguiment i l'execució de les inversions. Es tracta de posar en comú les opcions de finançament, el control dels projectes tècnics i els contractes d'execució, sense oblidar el manteniment futur de les infraestructures.

