

## **La Cambra reclama que l'impuls del Corredor Atlàntic no afecti la planificació de les inversions al Corredor Mediterrani**

- És urgent reprendre l'esperit de la Taula Estratègica del Corredor Mediterrani i planificar les actuacions necessàries a mig i llarg termini.
- Cal establir una plataforma pròpia en ample internacional per a les mercaderies, incloent-hi la línia de Portbou.
- El Corredor Atlàntic és una infraestructura necessària perquè l'Estat deixi de ser un "tap" per a Portugal i completar la Xarxa Transeuropea de Transports.

**Barcelona, 14 de març del 2023.-** Arran de l'anunci per part del govern de l'Estat d'una inversió de 16.000 milions d'euros per desenvolupar el **Corredor Atlàntic**, la Cambra de Barcelona reclama que aquesta actuació no afecti la **planificació urgent de noves inversions al Corredor Mediterrani**, especialment en l'àmbit del transport ferroviari de mercaderies.

Com ja ha destacat la corporació en altres ocasions, **cap a l'any 2025 l'Estat preveu assolir una connexió en ample internacional/mixt al llarg de tot el Corredor Mediterrani Català** gràcies als fons europeus. Però aquesta connexió s'aplica sobre una base insuficient, atès que barreja diferents tipus de serveis (passatgers i mercaderies) sobre una infraestructura comuna i també implica sobrecostos en els passos transfronterers.

Cal mirar més enllà, amb noves actuacions per corregir aquesta situació i també per **anticipar i resoldre a temps futurs colls d'ampolla en la infraestructura**. Cal tenir en compte que l'Administració de l'Estat preveu incrementar la quota del ferrocarril en el tràfic terrestre de mercaderies del 4% actual al 10% en l'horitzó 2030, seguint els compromisos descarbonització del transport marcats des de Brussel·les.

Des del punt de vista de la Cambra, **és urgent recuperar l'esperit de la Taula Estratègica del Corredor Mediterrani**, impulsada per la Generalitat de Catalunya i formada per més de 120 representants del món polític, social, empresarial i acadèmic, i l'executiu de l'Estat s'hauria de focalitzar en **l'establiment d'una plataforma pròpia en ample internacional per al transport de mercaderies al llarg de tot el Corredor, separada de la línia d'Alta Velocitat**.

Els treballs que s'estan portant a terme dins l'àmbit regulatori Europeu van, de fet, en aquesta línia: La modificació en marxa del Reglament (EU) 1315/2013 que regeix el desenvolupament de la Xarxa Transeuropea de Transports reforça l'objectiu d'un ample de via únic en tota la xarxa bàsica transeuropea (a la que pertany el Corredor Mediterrani), amb horitzó 2030.

Cal recordar en aquest sentit que **la línia convencional cap a Portbou, peça clau** en les connexions ferroviàries transfrontereres entre Espanya i França, forma part del Corredor Mediterrani en la xarxa TEN-T. La transformació a ample internacional d'aquesta línia resulta imprescindible per garantir en aquest àmbit del corredor les condicions d'interoperabilitat, garantia d'itineraris, disponibilitat i flexibilitat de serveis exigides per Brussel·les.

Però també **cal estudiar actuacions a la resta del corredor, incloent més adaptacions a ample internacional, ampliacions de capacitat i variants, necessaris per resoldre els problemes** que es derivaran de l'increment dels tràfics ferroviaris i la seva **coexistència amb els serveis de passatgers**. La Cambra ja ha assenyalat en altres ocasions els trams on s'anticipen colls d'ampolla com Sant Vicenç de Calders-Martorell, Mollet-Sant Celoni, l'entorn metropolità de Tarragona, el seu port i el clúster petroquímic, i al voltant de ciutats com Figueres i Girona.

L'Estat preveu destinar una inversió similar als corredors Mediterrani i Atlàntic als PGE del 2023 (prop de 1.700 i 1.650M€ respectivament). **És important que aquestes inversions s'executin en la seva totalitat** i que no es desplaci l'ordre de prioritats, ja que ambdues infraestructures acumulen retards importants i són necessàries per assegurar una millor connectivitat amb Europa. Un pas previ per **millorar la competitivitat de les empreses** i reforçar vies de transport més **sostenibles**.

### El "tap" espanyol amb el Corredor Atlàntic

La Cambra de Barcelona valora positivament la inversió anunciada per part del govern de l'Estat al Corredor Atlàntic ja que, com el Corredor Mediterrani, **ha de contribuir a millorar la cohesió social, econòmica i territorial dins de la UE** en el marc de la Xarxa Transeuropea de Transports (TEN-T).

L'any 2030 és el termini marcat per completar la *core network* (xarxa bàsica) del la xarxa TEN-T, que inclou els Corredors Atlàntic i Mediterrani. En aquest sentit, **el Corredor Atlàntic acumula importants dèficits en termes d'electrificació, voltatge i capacitat que fan que, en termes ferroviaris, la xarxa espanyola actui com un "tap" per a Portugal**, que s'han d'abordar de manera urgent.

D'altra banda, s'ha de tenir molt present que la modificació de Reglament TEN-T actualment en tramitació accelerarà el procés de **convergència de tota la xarxa TEN-T cap a l'ample internacional**, amb l'obligatorietat per a tots els Estats membres d'implantar-lo en la xarxa bàsica en l'horitzó 2030. A tall d'exemple, a Galícia ni tan sols la totalitat de la xarxa d'Alta Velocitat s'ha implantat en ample internacional. Més concretament, aquest ample arriba només fins a Ourense, sent d'ample ibèric la resta de la xarxa d'alta velocitat gallega.

En definitiva, **ens trobem al davant d'una altra assignatura pendent de l'Estat Espanyol**, dins del marc de la política de transports Europea.

