



Cambra de Comerç
de Barcelona

ELS CORREDORS BÀSICS DE TRANSPORT A CATALUNYA

2 de juny de 2004

La Cambra de Comerç de Barcelona ha mantingut des de sempre el compromís d'impulsar les actuacions necessàries en infraestructures i ordenació del territori que garanteixin el desenvolupament econòmic i social de Barcelona i Catalunya. Aquest desenvolupament depèn, en bona part, que siguem capaços de crear les condicions de competitivitat apropiades per generar nova activitat econòmica i d'incrementar la productivitat de les empreses; fet que requereix, entre altres coses, de disposar d'una dotació adequada d'infraestructures de transport i subministraments.

La Corporació, conscient d'aquesta realitat, proposa la definició d'una xarxa de corredors bàsics de transport a Catalunya, com a punt de partida d'un nou model d'infraestructures.

Definició dels corredors bàsics de transport

En opinió de la Cambra, els corredors bàsics de transport a Catalunya han de complir les següents característiques:

- Oferir capacitat suficient per cobrir la demanda actual i futura de transport de passatgers i mercaderies, i també d'altres subministraments essencials (aigua, energia, informació).
- Proporcionar una oferta equilibrada d'infraestructures i modes de transport, que permeti racionalitzar l'ús del transport i evitar friccions entre diferents tipus de tràfic, separant-los (de curt i llarg recorregut, de passatgers i mercaderies, d'energia, aigua o informació).
- Integrar diferents infraestructures:
 - **Ferrocarrils:** línies convencionals per a les mercaderies i d'alta velocitat per als passatgers, totes amb ample europeu o mixt.
 - **Carreteres:** autopistes per als tràfics de pas i llarg recorregut i vies preferents de doble calçada (o autovies) per als tràfics interns, d'aportació i de curt recorregut.
 - **Serveis:** canonades i conduccions per als subministraments energètics (petroli, gas, electricitat), d'aigua i d'informació.

Funció dels corredors bàsics de transport

Aquests corredors bàsics de transport compleixen tres funcions essencials:

- Connecten eficientment Catalunya amb la resta de la península Ibèrica i Europa, fent realitat la lliure circulació de persones i el mercat únic de bens i serveis.
- Estableixen l'estructura funcional d'una macroregió europea de 17 milions d'habitants que Catalunya aspira a liderar.
- Constitueixen l'accés principal als grans nodes d'activitat econòmica i transport a Catalunya (ports, aeroports, zones logístiques), que concentren una part important de les operacions d'importació i exportació, bàsiques per a la nostra economia.

La continuïtat d'aquests corredors bàsics de transport a l'interior de Catalunya és tan important com la seva continuïtat més enllà de Catalunya.

Localització dels corredors bàsics de transport

Els corredors segueixen les principals vies de comunicació del nostre país:

- El **corredor del Mediterrani**, que comunica tota la franja costanera del Mediterrani peninsular des de Cadis fins a França i continua cap a la resta d'Europa.
- El **corredor de l'Ebre**, que connecta amb Aragó i el nord i centre de la península Ibèrica.
- El **corredor Central català**, el qual, a més de connectar Catalunya de nord a sud, també representa una segona sortida cap a França (eix Barcelona - Tolosa - Paris) i Europa.
- El **corredor Transversal català**, que vertebrava el territori català internament, connecta entre si els altres corredors i facilita l'accés als principals nodes d'activitat econòmica i transport (port, aeroports, zones logístiques).

El tràfic de mercaderies i els corredors bàsics de transport

Actualment, una bona part del tràfic de mercaderies terrestre, especialment el d'importació i exportació, utilitza les infraestructures existents als diferents corredors.

- El tràfic terrestre de mercaderies de pas, que travessa Catalunya en el seu camí fins a la destinació final, suposa 11,9 milions de tones anuals. El ferrocarril solament encamina un 5 % d'aquest volum de mercaderies, mentre que la carretera porta el 95 % restant.
- El tràfic terrestre de mercaderies amb origen o destinació a Catalunya arriba als 74,9 milions de tones anuals. La participació del ferrocarril en aquest tràfic és del 12 %, mentre que la de la carretera és el 88 % restant.
- El tràfic terrestre de mercaderies intern a Catalunya equival a 165,8 milions de tones anuals. La participació del ferrocarril és inferior a l'1 %.
- El tràfic marítim amb origen o destinació a Catalunya arriba als 51,6 milions de tones, mentre que aquell que no té origen o destinació a Catalunya és de 12,9 milions de tones anuals.
- El tràfic aeri de mercaderies no arriba a 0,09 milions de tones anuals.

Tràfic	Mercaderies (milions de tones)
Extern	151,4
Terrestre	86,8
Europa - centre i nord de la Península per Catalunya	4,6
Europa - est i sud de la Península per Catalunya	7,3
Catalunya - Europa	18,3
Catalunya - centre i nord de la Península	38,3
Catalunya - est i sud de la Península	18,3
Marítim	64,5
Aeri	0,09
Intern	165,8
Catalunya	165,8

Les previsions de creixement del tràfic de mercaderies¹, especialment els intercanvis comercials entre Catalunya i la resta de la Península i Europa, fan encara més urgent la definició d'uns corredors bàsics de transport.

- El tràfic terrestre de mercaderies de pas, que travessa Catalunya en el seu camí fins a la destinació final, suposarà 36,2 milions de tones anuals.
- El tràfic terrestre de mercaderies amb origen o destinació a Catalunya arribarà als 187,8 milions de tones anuals.
- El tràfic terrestre de mercaderies intern a Catalunya equivaldrà a 291,0 milions de tones anuals.
- El tràfic marítim arribarà als 112,4 milions de tones anuals.
- El tràfic aeri de mercaderies arribarà a 0,3 milions de tones anuals.

Tràfic	Mercaderies (milions de tones)
Extern	336,7
Terrestre	224,0
Europa - centre i nord de la Península per Catalunya	14,0
Europa - est i sud de la Península per Catalunya	22,2
Catalunya - Europa	55,6
Catalunya - centre i nord de la Península	86,5
Catalunya - est i sud de la Península	45,7
Marítim	112,4
Aeri	0,3
Intern	291,0
Catalunya	291,0

¹ Les dades corresponen a les previsions efectuades pel Pla del Sector Logístic de la Generalitat, pendent d'aprovació, per a l'any 2026.

Estat de desenvolupament dels corredors bàsics de transport

Corredor del Mediterrani

Aquest corredor, un dels més utilitzats i dels que compten amb un major nombre d'infraestructures en servei, correspon a una de les vies de comunicació més antigues de la Península.

- **Autopista.** L'autopista d'aquest corredor, l'AP-7, compleix els requisits de capacitat i les característiques funcionals necessàries en tot el seu traçat. Tanmateix, les necessitats d'ampliació dependran de la conversió en autovia de les carreteres A-2 i A-7 (antigues N-II i N-340). S'ha de resoldre l'enllaç amb l'autovia del Llobregat, a l'alçada del Papiol.

- **Autovia.** L'autovia d'aquest corredor no té garantida la seva continuïtat a Catalunya ni les característiques funcionals adequades.
 - La part sud del corredor, fins a l'entorn de Barcelona, està servida per l'A-7 (antiga N-340), que està sent convertida en autovia pel Ministeri de Foment. Durant els primers mesos de l'any 2004 s'han licitat obres com la variant de Vallirana i el tram Cambrils - variant de Vilaseca (inclòs en l'estudi informatiu del tram l'Hospitalet de l'Infant - variant de Vilaseca), i s'ha licitat l'estudi informatiu del nou traçat del tram Vilafranca del Penedès - Barcelona, amb una possible connexió amb Abrera.

 - La part central del corredor, la que travessa la regió metropolitana de Barcelona, estarà formada per l'autovia orbital B-40 (quart cinturó) des d'Abrera fins a Sils, on podrà enllaçar amb l'A-2 (antiga N-II). En aquests moments s'està redactant el projecte constructiu del tram Abrera - Terrassa i un nou estudi informatiu del tram Terrassa - Granollers fins al tancament de l'autovia.

 - La part nord, des de Sils fins a França, està servida per l'A-2 (antiga N-II). Aquesta carretera no disposa encara de les condicions de capacitat i funcionals necessàries. Tanmateix, el Ministeri de Foment aprovà provisionalment l'any 1998 un estudi informatiu per convertir-la en autovia en el tram Tordera - Girona sud. El tram Maçanet - Girona sud ha estat aprovat definitivament i s'estan redactant els projectes constructius dels trams Maçanet - Sils i Sils -

Caldes de Malavella, les obres del tram Caldes de Malavella - Aeroport van sortir a concurs el passat mes de març i el tram Aeroport - Girona sud està en execució. De la resta del corredor, des de Girona fins a França, està en informació pública l'estudi informatiu.

- **Ferrocarril.** El ferrocarril disposa d'una doble via convencional des del sud de Catalunya fins a França. Tanmateix, en travessar la regió metropolitana de Barcelona el tràfic de mercaderies pateix retards degut a que comparteix infraestructura amb els serveis de rodalies i regionals. Tampoc no està ben resolta encara la comunicació amb el port, per bé que comptarà en el futur amb una connexió ferroviària exclusiva. També es disposarà d'una doble via d'alta velocitat des del Camp de Tarragona fins a França. Aquest eix, però, no té continuïtat cap al sud del corredor del Mediterrani, ja que enllaça amb les vies convencionals.

Corredor de l'Ebre

Aquest corredor, que comunica amb el centre i nord de Península, és un dels que canalitza un major volum de tràfic de mercaderies.

- **Autopista.** L'autopista d'aquest corredor, l'AP-2, compleix els requisits de capacitat i característiques funcionals necessaris en tot el seu traçat. Tanmateix, les necessitats d'ampliació dependran de la conversió de la carretera A-2 en autovia. La continuació del corredor cap al Cantàbric aprofita l'autopista AP-68.
- **Autovia.** L'autovia d'aquest corredor, l'A-2 (antiga N-II), complirà els requisits de capacitat i funcionalitat una vegada estigui desdoblada l'últim tram que encara falta entre la Panadella i Santa Maria del Camí, a la comarca de l'Anoia. Tanmateix, del costat de ponent manca encara la continuació amb característiques d'autovia fins a Saragossa, on continuaria per l'autovia cap a Madrid, i des de Saragossa fins al Cantàbric, seguint la carretera N-232.
- **Ferrocarril.** Disposava de dues línies amb via única convencional (amb un grau elevat d'utilització de la capacitat) cap a Saragossa passant una per Lleida i l'altra per Móra d'Ebre. També comptarà amb una doble via d'alta velocitat des de

Saragossa, on es desvia cap a Madrid. Manca encara la connexió en alta velocitat amb el Cantàbric.

Corredor Central Català

El corredor Central català és una de les grans assignatura pendents de la xarxa de corredors bàsics de transport. Presenta clares deficiències i una certa indefinició sobre el seu paper, que no es correspon amb la seva condició d'eix transeuropeu i potencial eix de sortida i entrada dels intercanvis comercials amb Europa per via terrestre.

- **Autopista.** L'eix del Llobregat E-09, malgrat que està considerat com a corredor transeuropeu, és autopista només en el tram comprès entre Barcelona i Manresa. La resta de l'eix s'ha transformat finalment en un desdoblament de la carretera C-16. El desdoblament està en servei entre Manresa i Puig-reig (comarca del Berguedà), està adjudicat fins a Berga i s'estan fent els primers estudis fins al túnel del Cadí. Passat el túnel, la continuació fins a França aprofita la carretera N-260. A la part sud, falta encara una bona connexió, des de l'entorn de Terrassa, amb l'àrea del delta del Llobregat, on es troben el port, l'aeroport i la zona d'activitats logístiques.
- **Autovia.** Pel que fa a l'eix del Congost C-17, aquest reuneix les característiques d'autovia entre Barcelona i Vic. Pel que fa a la resta del seu traçat, s'estan portant a terme diferents obres de millora (les quals no representen una conversió d'aquest tram de l'eix a autovia): les variants de Montesquiú i Sant Quirze de Besora estan en servei des d'octubre de 2003, i es troben en procés de redacció de projecte constructiu la variant de les Masies de Voltregà (C-17 i C-37) i en fase de redacció d'estudi informatiu i d'impacte ambiental el desdoblament de la C-17 entre les Masies de Voltregà i Ripoll. A llarg termini s'haurà de garantir l'establiment de les característiques pròpies d'una autovia (o via preferent de doble calçada), tenint en compte la seva condició d'eix de connexió de Barcelona amb França, desdoblant tot el seu traçat i construint el túnel de Toses.
- **Ferrocarril.** Pel que fa al ferrocarril, aquesta és la infraestructura més deficitària del corredor. La línia de ferrocarril Barcelona - Vic - Puigcerdà - la Tor de Querol constitueix una infraestructura estratègica fonamental dins del corredor Central català, però actualment presenta unes condicions d'infraestructura i servei molt irregulars i deficientes al llarg del seu traçat. El Ministeri de Foment ha iniciat un Pla

Global d'Actuacions per a aquesta línia amb horitzó pressupostari l'any 2010. Si bé el pressupost total d'aquest pla és de gairebé uns 323 milions d'euros, la dotació decidida per a l'any 2004 és de 18 milions d'euros. L'estat actual de la línia requereix amb urgència una acceleració de la implantació d'aquest pla. Per altra banda, la connexió amb el port de Barcelona mitjançant la línia orbital Papiol - Mollet dona a la línia Barcelona - Vic - Puigcerdà - la Tor de Querol un gran potencial per al tràfic de mercaderies, que s'haurà d'afavorir i potenciar mitjançant les necessàries millores de traçat i infraestructura.

Corredor Transversal Català

Planificat des de fa més de vuitanta anys (en el cas de l'eix viari), aquest corredor és el menys desenvolupat de tots. Les seves característiques específiques, canalitza tràfics externs de connexió entre la resta d'eixos i un tràfic intern que pot aprofitar tot el conjunt de la xarxa, fa que no sigui imprescindible a mitjà termini comptar amb dues infraestructures viàries potents (autopista i autovia) però sí amb un ferrocarril.

- **Autovia o via preferent de doble calçada.** L'eix de via preferent està integrat per diferents infraestructures viàries, cadascuna en diferents fases de desenvolupament:
 - L'eix Transversal, via preferent de calçada única de Cervera a Girona C-25, resulta actualment insuficient per donar servei a la demanda existent en determinats trams. Malgrat que el Pla de Carreteres actualment vigent no contempla el desdoblament de la totalitat de l'eix Transversal (solament preveu el desdoblament del tram Manresa - Vic abans de 2008), la Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya ha aprovat dues proposicions no de Llei per a l'ampliació de tot aquest eix, en els dos sentits de circulació, abans de l'any 2008, i per a la declaració d'aquestes obres com d'interès general (la qual cosa permetrà demanar finançament estatal).
 - L'eix Diagonal Manresa - Igualada - Valls C-37, entès com a via preferent, només comença a ser una realitat entre Manresa i Igualada, on es troba en diferents fases de desenvolupament (informació pública, redacció de projecte, execució) en els seus trams integrants.

- L'eix Vic - Olot C-37 que, segons les previsions inicials, havia d'entrar en servei com a via preferent cap a l'any 2006. De moment hi ha dos trams en servei, el Vic - Manlleu (des de l'any 1998) i el Manlleu - Torelló (inaugurat a finals de l'any 2002). Les obres del tram Torelló - Vall d'en Bas estan ja adjudicades, i l'últim tram Vall d'en Bas - Olot es troba en estudi informatiu.

- L'eix Olot - Figueres A-26 (antiga N-260). Aquesta autovia està ja executada entre Olot i Besalú. L'estudi informatiu del tram Besalú - Figueres, aprovat provisionalment pel Ministeri de Foment i en informació pública hores d'ara, ha tingut en compte, a l'entorn de Figueres, l'estudi informatiu del desdoblament de l'A-2 (antiga N-II) aprovat provisionalment al mateix temps.

- **Ferrocarril.** Aquest corredor és l'únic que encara no disposa d'una línia de ferrocarril en servei. Tanmateix, ja s'estan portant a terme els primers estudis previs. El ferrocarril transversal, que connectarà Figueres - Vic - Manresa - Cervera - Lleida (amb connexions cap a Girona i Tarragona), permetrà redistribuir els tràfics de mercaderies entre la resta d'eixos i potenciar el paper de les comarques centrals.

La proposta de la Cambra de Comerç de Barcelona

Com acabem de veure, els corredors bàsics de transport, que són una realitat incipient a partir d'una sèrie de condicionants geogràfics i històrics, no compleixen encara les característiques funcionals i de capacitat que serien desitjables.

Per tal de disposar d'una xarxa completa, formada pels quatre corredors analitzats, falten encara moltes infraestructures per construir o millorar.

A partir de la determinació dels corredors de transport que han de considerar-se bàsics a Catalunya i de la definició de les característiques que ha de satisfer un corredor, la Cambra de Comerç de Barcelona proposa les següents actuacions:

□ **Corredor del Mediterrani**

- Autopista. En principi no requereix cap actuació. Caldrà resoldre l'enllaç amb l'autovia del Llobregat, a l'alçada del Papiol.
- Autovia. Cal convertir en autovia i donar continuïtat a tot l'itinerari, desdoblant l'A-7 (antiga N-340) i l'A-2 (antiga N-II) i, especialment, construint l'**autovia orbital B-40** que fa d'enllaç entre les altres dues, d'Abrera fins a Sils.
- Ferrocarril. Cal construir la línia d'alta velocitat des de França fins al Camp de Tarragona (on es desvia cap a Lleida), donant-li continuïtat cap al sud en direcció a València, i modernitzar i millorar les vies convencionals adaptant-les al tràfic de mercaderies (amb ample de via mixt). L'objectiu és comptar amb una doble via d'alta velocitat i una doble via convencional (d'ample europeu o mixt) al llarg de tot el corredor.

□ **Corredor de l'Ebre**

- Autopista. En principi no requereix cap actuació.
- Autovia. Cal convertir en autovia i donar continuïtat a tot l'itinerari, desdoblant l'A-2 des de Lleida fins a Saragossa, i d'aquí fins a Madrid i el Cantàbric.

- Ferrocarril. Cal finalitzar les obres de la línia d'alta velocitat fins al Camp de Tarragona, on enllaçarà amb el corredor del Mediterrani, i modernitzar i millorar les línies de ferrocarril convencional.

- **Corredor Central Català**
 - Autopista. Cal acabar el desdoblament de l'eix del Llobregat C-16 fins a la frontera i construir uns **accessos directes** des de l'eix, a l'alçada de Terrassa, fins **al delta del Llobregat** (connectant el port, l'aeroport i la zona d'activitats logístiques, entre altres).
 - Autovia. Remodelar la C-17 amb les característiques pròpies d'una autovia, des de Vic fins a la frontera, tenint en compte la seva condició d'eix de connexió de Barcelona amb França, desdoblant tot el seu traçat i construint el túnel de Toses.
 - Ferrocarril. **Modernització i millora de la línia ferroviària Barcelona - Vic-Puigcerdà - la Tor de Querol**, potenciant el tràfic de mercaderies

- **Corredor Transversal Català**
 - Autovia. **Desdoblament de l'eix viari transversal** en tot el seu recorregut, configurant un tram central potent (Manresa - Vic) amb ramals cap a Figueres i Girona a llevant i cap a Lleida (Cervera) i Tarragona (Valls) a ponent.
 - Ferrocarril. **Construcció de l'eix ferroviari transversal**.