

NEXT GENERATION CATALONIA

INFORME SOBRE LAS PROPUESTAS EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y TRANSPORTE PÚBLICO

El documento Next Generation Catalonia, elaborado por la Generalidad de Cataluña, estructura un total de 27 proyectos emblemáticos así como de otros proyectos destacados susceptibles de ser financiados por los fondos europeos Next Generations (NGEU).

Los proyectos que desde el gobierno catalán se clasifican como relacionados con la movilidad sostenible y que serán objeto del presente informe son los siguientes:

- *Proyecto destacado número 7: CARBON RECOVERY*
- *Proyecto emblemático 8: bioeconomía CIRCULAR EN LA VALORACIÓN DE LAS DEYECCIONES GANADERAS Y OTROS SUBPRODUCTOS AGROALIMENTARIOS*
- *Proyecto emblemático 10: BATTERY HUB*
- *Proyecto emblemático 11: descarbonización DE LA MOVILIDAD: IMPULSO DE LA RED FERROVIARIA*
- *Proyecto emblemático 12: MOVILIDAD DEL FUTURO: CONECTADA, INTELIGENTE Y AUTÓNOMA*
- *Proyecto emblemático 14: IMPULSO DEL MEDIO NATURAL Y ÁREAS RURALES*
- *Proyecto emblemático 24: HYDROGEN VALLEY OF CATALONIA (H2VALLEYCAT)*
- *Proyecto destacado 27: PROVISIÓN DE PUNTOS DE RECARGA PARA AUTOBUSES ELÉCTRICOS*
- *Proyecto destacado 28: DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA CATALANA DE LA BICICLETA 2025*
- *Proyecto destacado 36: DESARROLLO DEL PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO DE TRANSFORMACIÓN DE LA C-31 EN EL TRAMO SANT ADRIÀ DE BESÒS - BADALONA*
- *Proyecto destacado 50: PLAN TRACTOR DE IMPULSO A LA INDUSTRIA DE LA AUTOMOCIÓN SOSTENIBLE*

-
-

ANÁLISIS DE LOS PROYECTOS INCLUIDOS

(Las descripciones de los proyectos en el documento original de la Generalidad se transcriben en cursiva de color verde. Las valoraciones, comentarios y observaciones de la PTP se presentan en letra normal de color negro).

Proyecto destacado número 7: CARBON RECOVERY

El proyecto Carbon Recovery tiene la voluntad de posicionar Cataluña como un referente europeo en descarbonización y economía circular.

El Carbon Recovery quiere convertirse en un elemento clave en la plataforma regional que aglutine diferentes iniciativas en torno a la sostenibilidad en Cataluña. Este proyecto coordinaría las iniciativas regionales de conocimiento y de impulso de la sostenibilidad con el tejido empresarial e industrial, y con todo el ecosistema de innovación catalán.

Se alinea con los objetivos de neutralidad climática fijados por Europa para 2050 (European Green Deal)

Se incluye este proyecto en la materia de movilidad sostenible sin ninguna mención a cómo se relaciona.

Más allá de la falta de relación conocida entre los proyectos de Carbon Recovery (CR) y el sector del transporte, hay que tener presente que buena parte de los proyectos de CR emprendidos hasta la fecha no han dado los resultados esperados. Así, a título de ejemplo, en el informe sobre el abandono del proyecto canadiense PIONERO indica que "si bien la tecnología funciona y los costes de capital están en la línea de lo esperado, el mercado de comercio de CO₂ y el coste de la reducción de las emisiones no es actualmente bastante elevado como para que estos proyectos sean viables".

Por lo tanto, para mitigar el impacto de las emisiones procedentes del transporte (que en Cataluña supone el 30% de las emisiones totales de CO₂) los esfuerzos deberían ir destinados preferentemente a la reducción antes de que proyectos de CR. En esta línea, y tal y como propondremos en el proyecto emblemático 11 posterior, el traspaso de la movilidad hacia modos de bajas emisiones y especialmente hacia el ferrocarril resulta la estrategia más adecuada de reducción de las emisiones sectoriales.

Proyecto emblemático 8: bioeconomía CIRCULAR EN LA VALORACIÓN DE LAS DEYECCIONES GANADERAS Y OTROS SUBPRODUCTOS AGROALIMENTARIOS

Impulso de la bioeconomía circular en la valorización de las deyecciones ganaderas y otros subproductos agroalimentarios. El proyecto consiste en las siguientes actuaciones:

- 1. Mejorar la gestión de las deyecciones ganaderas en origen y reducir el impacto ambiental en las explotaciones ganaderas, mediante tratamientos en origen y la implementación de las mejores técnicas disponibles.*
- 2. Valorizar las deyecciones ganaderas mediante la producción de energía y la obtención de fertilizantes.*
- 3. Implementar una red de biorrefinerías para la producción de bioproductos y biomateriales de alto valor añadido.*

Al margen de la valoración general del proyecto, que no nos corresponde, hacemos notar que su relación con la movilidad se limita a la eventual utilización de biocombustibles en el sector del transporte. Sobre esta posibilidad, nos remitimos al comunicado emitido en noviembre pasado por T & E (Transport & Environment, un 'think tank' ambientalista europeo en el que participa la PTP) y que indicaba que el biodiésel, el etanol o los combustibles sintéticos son "una distracción" en el camino hacia la electrificación de la movilidad.

Proyecto emblemático 10: BATTERY HUB

Tiene por objetivo reforzar la cadena de valor de las baterías eléctricas en Cataluña y en el Sur de Europa. Se plantea a partir del impulso a la fabricación de vehículos eléctricos, como elemento de tracción y motor de transformación de toda la cadena de valor del sector de la automoción y como pilar clave para atraer e incentivar inversiones en torno a las baterías eléctricas.

Esta iniciativa incluye también proyectos de transformación de empresas de toda la cadena de valor del sector de la automoción hacia la electrificación, impulsados por diferentes empresas y agentes.

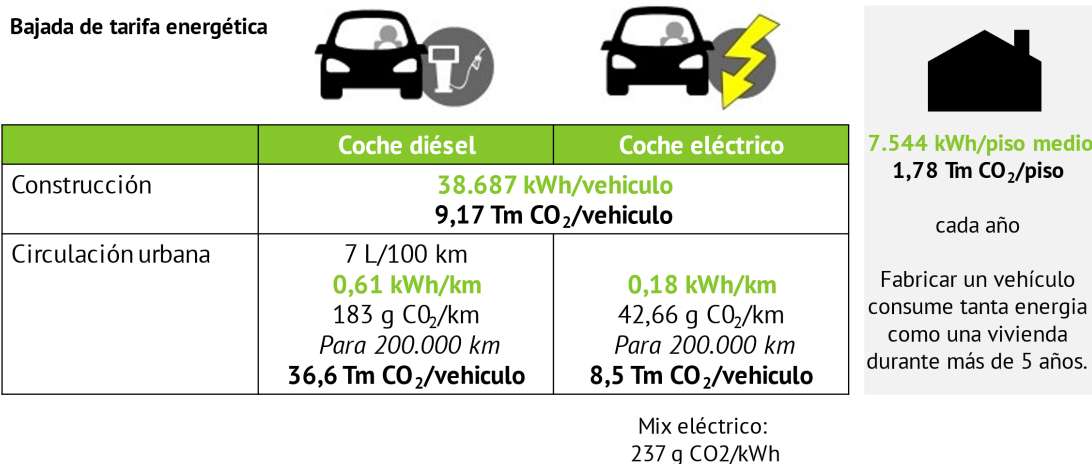
Entre otras actuaciones, propone las siguientes infraestructuras: una planta de desarrollo de nuevas baterías; una planta de producción de battery box; una planta de reciclaje de baterías; el desarrollo de una nueva generación de cargadores públicos; y otros elementos de la cadena como la producción de inversores.

El uso de baterías y el cambio a una movilidad eléctrica es una opción correcta, siempre y cuando no se convierta únicamente en una herramienta de reconversión del actual parque

de vehículos privados. Hay que considerar el impacto que supone el uso de vehículos privados aunque sean eléctricos:

- No se resuelve el problema de congestión ni el de accidentalidad, y sólo parcialmente los de contaminación acústica.
- Las emisiones en la fase de fabricación de un vehículo, aunque sea eléctrico, superan las 9 Tm de CO₂ (equivalente al consumo de una vivienda durante 5 años). En supuestos de baja utilización anual, las emisiones medias por kilómetro pueden acabar siendo bastante elevadas.
- No se elimina la contaminación por rozamiento neumático / asfalto ni las procedentes del mecanismo de embrague.
- El peso de las baterías penaliza la eficiencia energética de los vehículos.

El coste energético de la fabricación de los vehículos



Fuente: PTP a partir de datos de EnerTrans.



Por tanto, no se trata de favorecer una sustitución general de vehículo con motor de combustión para vehículo eléctrico, sino de fomentar el uso de flotas de vehículos eléctricos de transporte público por carretera (taxi, autobús), de vehículos compartidos (carsharing, motosharing, carpooling ...) y de las flotas de distribución de mercancías.

Proyecto emblemático 11: descarbonización DE LA MOVILIDAD: IMPULSO DE LA RED FERROVIARIA

La red ferroviaria es clave para avanzar en la descarbonización de la movilidad urbana y metropolitana, al tiempo que es un motor para el desarrollo económico y una garantía de cohesión social y territorial. Se configuran tres ámbitos de actuación:

- **Finalización de la red de metro.** Se plantea la culminación de la L9-L10 y enlazar las estaciones de FGC de Pl. España y Gracia, de la L8. La finalización de estas infraestructuras es esencial para la vertebración social del ámbito metropolitano y repercutirá, como factor multiplicador, en el desarrollo económico de este territorio. Con respecto a la primera actuación, se conectarán los ramales norte y sur existentes; el objetivo es la descarbonización de la movilidad metropolitana y el incremento de la cuota modal del transporte público, dado que se prevé el logro de los 100 millones de viajes al año. La segunda actuación tiene una longitud de 3,5 kilómetros y prevé añadir a la red tres nuevas estaciones (Hospital Clínico, Francesc Macià y Gracia).
- **Impulso de la movilidad tranviaria,** Mediante el tren Tram-Camp de Tarragona. En Barcelona, se propone la unión del Trambaix y el Trambesòs que suprimirá la circulación de 13.000 vehículos diarios y reducirá las emisiones, el ruido y la accidentalidad.

Se trata del único proyecto netamente dirigido a la mejora de los servicios de la movilidad en común y con capacidad para generar un cambio modal significativo. La movilidad en modo ferroviario aporta unas importantes ventajas sociales y ambientales:

1. **Capacidad. Gran capacidad de transporte con el precio por viajero-km más económico de los sistemas de transporte.** Un solo tren puede llevar entre 200 viajeros (tranvía) y 1.250 viajeros (tren de dos pisos de cercanías).
2. **Ahorro energético. Ahorro energético. Escasa gasto energético por viajero, el 10% de un coche, el 30% de un bus gracias al bajo consumo estructural del ferrocarril, por el contacto rueda de acero-carril, y novedades como la capacidad de reducir el consumo eléctrico con el aprovechamiento de energía del frenado.**
3. **Emisiones cero de carbono y de gases contaminantes gracias a la contratación de energía 100% renovable. Contribución nula al cambio climático y contaminación local.**
4. **seguridad.** De acuerdo con las estadísticas de accidentalidad el ferrocarril es el transporte terrestre más seguro.
5. **Tiempo de viaje. El ferrocarril es ajeno al colapso viario y genera unos tiempos de viaje atractivos a los entornos metropolitanos. Si bien no todas las líneas son competitivas entre sus extremos, el ferrocarril conecta en poco tiempo una gran cantidad de destinos intermedios. Además la nueva línea de alta velocidad y otras mejoras sobre la red convencional podrían mejorar la competitividad**
6. **Mejora el equilibrio territorial. porque acerca ciudades y pueblos y genera accesibilidad.**
7. **Estructura y refuerza la red de transporte. Gracias a las estaciones céntricas y bien conectadas con bus y servicios de movilidad personal permite llegar a todas partes.**

8. Socialmente justo. Como todo el transporte público, tiene unos precios por viaje de una cuarta parte del coche. Es la mejor solución para la mayoría de personas, pero especialmente para el tercio de la ciudadanía que no tiene acceso al coche.
9. Creación de puestos de trabajo estables y no deslocalizables.

Què aporten els sistemes ferroviaris?

GUIATGE FERROVIARI

ELECTRICITAT DIRECTA, SENSE BATERIES

<p>1</p> <p>MENOR CONSUM ENERGÈTIC PER PLAÇA</p> <p>X Amb els vehicles d'hidrogen o bateria ja no cal el tramvia!</p> <p>La bateria, la pila d'hidrogen o el dièsel són fonts d'energia, i s'apliquen tant a modes viaris com ferroviaris.</p> <p>El ferrocarril estalvia energia gràcies al baix fregament rodacarril i per la seva gran capacitat.</p>	<p>2</p> <p>L'ELECTRIFICACIÓ MÉS SOSTENIBLE</p> <p>X Per descarbonitzar el transport l'hidrogen és la millor opció!</p> <p>L'ús de la pila d'hidrogen requereix molta més energia que la bateria o l'electricitat directa.</p> <p>Connectar-se a una catenària o 3r rail és més sostenible: els vehicles no s'han de sobrecarregar amb pesades bateries.</p>	<p>3</p> <p>MÀXIMA ACCESSIBILITAT</p> <p>X El guiatge redueix el gap vehicle-andana. No calen rampes.</p> <p>Amb catenària o 3r rail, l'energia de la frenada es pot recuperar per a altres consumidors.</p> <p>No s'empren materials contaminants ni escassos (p.ex liti).</p> <p>Els trens i tramvies no tenen problemes d'autonomia.</p>	<p>4</p> <p>MÀXIMA CAPACITAT DE TRANSPORT</p> <p>X El "megabús" o "trambús" ofereix una capacitat similar!</p> <p>El tren és el mode amb més capacitat i supera de llarg els límits de la carretera (bus 24 m. de llarg).</p> <p>Pot formar trens dobles i adaptar-se a demandes canviants.</p> <p>Més amplada interior (rodes més petites)</p>	<p>5</p> <p>RAPIDESA EN CONDICIONS SEGURES</p> <p>X El tren és una antiqualla, existeixen guiats alternatius.</p> <p>Metros i tramvies estan en expansió a tot el món.</p> <p>El guiatge ferroviari no té límits per capacitat i velocitat, com el guiatge òptic del bus, i presenta les millors ràtios de seguretat.</p> <p>Gàlib estricte</p>	<p>6</p> <p>MÀXIMA DURABILITAT</p> <p>X Amb menys inversió podem aconseguir iguals resultats!</p> <p>L'elevada inversió inicial es compensa amb uns costos operatius baixos tot i créixer la demanda.</p> <p>Els vehicles i la infraestructura doblen la vida útil de la carretera.</p> <p>Tecnologia fiable.</p>
---	---	--	--	--	--

pdf.camp
PTP PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC
+ informació a Transportpublic.org i pdfcamp.org

Las actuaciones en materia de mejora ferroviaria están explícitamente incluidas dentro de los proyectos financiados con cargo a los NGEU, tal como ha establecido la [Comisión Europea en una respuesta al Parlamento Europeo](#).

Pesar de las ventajas sociales, económicas y ambientales del ferrocarril y la posibilidad indiscutible de financiación con cargo a los fondos europeos, el alcance del proyecto presentado se limita a la finalización de la línea 9 del metro, la unión de tranvías por la Diagonal, el tramo plaza España - Gracia de FGC y el Tramcamp en el área del Campo de Tarragona. Es decir, se propone centrar el esfuerzo inversor en la extensión de metro y líneas urbanas de FGC en el área de Barcelona, donde la densidad de la red de metro es ya de las más elevadas de Europa, y atiende insuficientemente las necesidades de las coronas exteriores y del resto del territorio, que es donde hay una mayor carencia de transporte público.

Coincidimos en la conveniencia de recuperación del servicio ferroviario del tramo Port Aventura - Salou - Cambrils, ahora en modo tranviario, para recuperar un servicio que no se debería haber perdido e iniciar la creación de un sistema de transporte metropolitano en la segunda área de Cataluña. Dentro de la ciudad de Barcelona hay dos proyectos básicos pendientes de ejecución, para los que coincidimos en su prioridad:

- **Unir los tranvías Trambaix y Trambesòs por la Diagonal.**
- **Unir los tramos norte y sur de la línea 9-10 del metro por la parte central,** Entre Sagrera y Zona Universitaria, ayudando a descongestionar la red ferroviaria barcelonesa, y para dar sentido a una obra ya comenzada y en la que se ha hecho una inversión descomunal.

Sin embargo, consideramos que la línea 9 debe ser uno de los últimos grandes proyectos de túnel en Barcelona, para dar protagonismo a enlaces ferroviarios estratégicos, cercanías, tranvías y carriles bus por todo el territorio.

Los NGEU deberían ser la oportunidad para realizar todas aquellas actuaciones que permitan incrementar la capacidad de la red ferroviaria en su conjunto, y que no pueden salir adelante por falta de financiación. En concreto encontramos en falta:

- **Sistemas tranviarios:**
 - **Paso directo del tranvía Esplugues - San Justo**
 - **tramo Badalona:** Es necesario que se prevea la ampliación hasta Cercanías Badalona el tramo, es lógico pensar que el frente marítimo de Badalona esté conectado con el Centro.
 - **Tramo de Gorg en Montigalà, y posible prolongación en Can Ruti:** eje sur-norte en Badalona de transporte ferroviario para barrios de alta densidad de población como Can Claris, Sistrells, Nueva Lloreda, St. Cristo, Lloreda y Montigalà y daría cobertura a las zonas comerciales de Montigalà y el Mágico. Complementa la red de metro sin solapamientos y sirve de aportación a las líneas L2 y L10 en Gorg y la L1 en Montigalà. Esta propuesta sería compatible con una prolongación hasta Can Ruti siguiendo la traza de la B-20.
 - **Tramvallès Nueva línea de tranvía UAB Cerdanyola - Montcada,** prevista en el PDI, ampliada desde la UAB hasta Bahía y Barberá del Vallés.
 - **Prolongación tranvía hasta Molins de Rey y Cuatro Caminos,** también prevista en el PDI.
 - **Nuevos ejes tranviarios: C245, Gran Vía, etc.**

- **Ferrocarril convencional:**

la mejora de la red actual de Cercanías de Cataluña de ancho ibérico, que es la que más atrasada y la que más puede aportar por su enorme margen de mejora en términos de capacidad y prestaciones, habría tenido que ser prioritaria. Con una red muy extensa, dispone de trenes de hasta 200 metros de largo y velocidades máximas de 140 km / h, frente la reducida red de vía métrica y ancho estándar de FGC, con trenes de 80 metros de largo y velocidades máximas de 80 km / h. Por tanto, el objetivo debería ser convertir la red de cercanías y regionales en un sistema tipo S-Bahn + Regio-Bahn (como las de Alemania o Suiza). Por lo tanto, la red debe poder compatibilizar frecuencia y velocidades comerciales diferentes invirtiendo, en su caso, en mejoras de capacidad ferroviaria y ampliación del número de vías.

La actual distribución competencial no debería ser un obstáculo para plantear actuaciones en esta red. Estas actuaciones son perfectamente posibles, sea mediante solicitudes coordinadas entre diferentes administraciones, mediante la construcción de nuevas actuaciones de infraestructura que inicialmente den servicio a una red de diferente titularidad, o sea mediante la transferencia en la titularidad de determinadas líneas. Lo que no es admisible es que por un tema competencial estas actuaciones, que son necesarias y que tienen un gran retorno social, económico y ambiental, queden al margen de los NGEU. Los gobiernos estatal y catalán deben saber ponerse de acuerdo, en bien de la población. Están para resolver problemas. Ahora hay dinero y proyectos, y se puede ir rápido si hay voluntad política. La PTP exige responsabilidad a los gobiernos en un momento tan trascendental, y que la gente también reivindique de forma generalizada esta apuesta.

La PTP presentó en junio de 2020 el documento Objetivo Tren 2024 <https://transportpublic.org/tren2024/> , En el que ya se proponía esta actuación coordinada:

- Estudiar la extensión del **ferrocarril en diferentes formatos en la mayoría del territorio donde exista un mínimo de población, empezando por aquellos tramos que, con menos distancia e inversión, podrían conectar más población en la red ferroviaria.**
- Aprobar un programa **único de inversiones ferroviarias, global e integrado, para toda Cataluña, donde se prioricen las inversiones que pueden captar más pasajeros y generar más conectividad, al margen de quién sea el operador. Este programa estaría cofinanciado al 30% por la administración del estado, el 30% por la Generalitat y el 40% restante procedente de la instauración de peajes y viñetas en la red viaria catalana. La crisis de la Covidien pondrá a disposición de las administraciones españolas una gran cantidad de recursos financieros procedentes de Europa. Hay que tener todos los proyectos ferroviarios necesarios listos para que estos recursos se puedan canalizar para favorecer una nueva movilidad, más sostenible, donde el ferrocarril supere sus carencias históricas.**

Cataluña va mucho más allá del Área Metropolitana de Barcelona y queremos un servicio de transporte público mallado y cadenciado para todo su territorio. La Generalitat presenta dos puntos relevantes para toda Cataluña que no tiene en cuenta una visión global de la red.

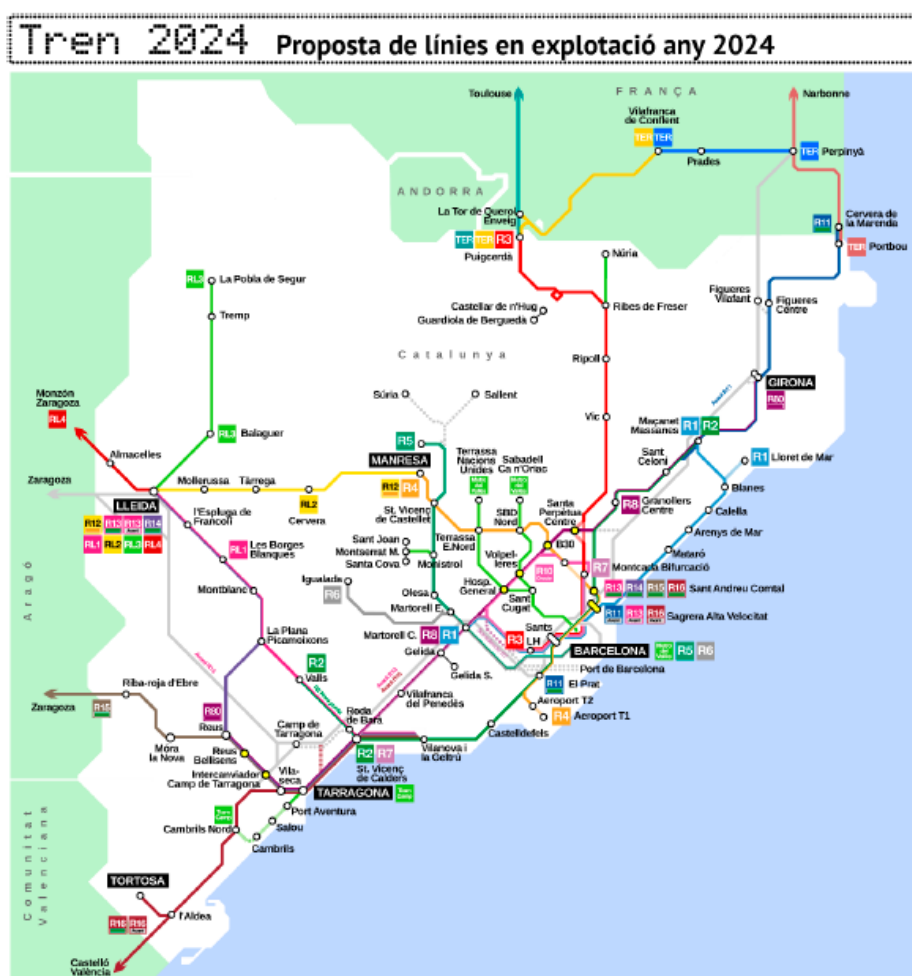
Cataluña merece un servicio de transporte público correcto y coordinado que acabe con la parcialidad territorial. El NGEU en Cataluña deberían incluir como mínimo las siguientes actuaciones:

- ACTUACIONES estratégicas en colas de maniobras, duplicaciones del vía y terminales de Cercanías y de FGC
- duplicación integral de la R3 y del tramo Arenys-Blanes de la R1. Tercera y cuarta vía entre Castelldefels y El Prat de Llobregat, y ampliación de vías donde sea posible entre el Prat de Llobregat y Barcelona-Sants. Tercera vía en el tramo entre Barcelona Sant Andreu Comtal y Montmeló, y ampliación de vías donde sea posible entre Montmeló y Granollers Centre.
- Yntegració del nuevo ramal del Aeropuerto en el sistema de Cercanías, no como lanzadera independiente, opción que agotará las actuales reservas de capacidad de los túneles.
- túnel del Cerro de Montcada como ampliación de capacidad y nuevas conexiones para el Vallès, no como variante que elimine estaciones en Montcada i Reixac.
- Primera fase del tercer pasando de ancho ibérico, a partir de dos ramales ya construidos y operados con baja frecuencia (bifurcación Aragón - Estación de Francia y bifurcación Marina - Meridiana - Montcada Bifurcación) y ejecutando conexiones menores a la altura de Glòries. Este tercer corredor sería independiente y sin cisallaments entre Montcada Bifurcación y la estación de Francia, con posterior alargamiento hasta el Morrot y Can Tunis conectando con la línea Vilanova / Aeropuerto y / o con la línea de mercancías, que pasaría a uso mixto, ningún en Castellbisbal.
- Extensión de la línea de cercanías del Maresme desde la estación de Blanes hasta el centro de esta población y la de Lloret de Mar, que quedaría conectada con Barcelona por Mataró y con Girona por Maçanet Massanes.
- Plan de intercambiadores, especialmente los pendientes entre las líneas de FGC y Renfe en el Vallès Occidental. Por contra, sugerimos la reconsideración de la construcción del intercambiador de Cercanías en la Torrassa, de enlace con Metro L1 y L9 incrementará entre 2 y 3 minutos el tiempo de recorridos de todos los trenes de Cercanías. El nuevo intercambiador no estaría justificado si se analiza el conjunto de la red ferroviaria actual y futura:
 - El enlace entre las líneas de Vilanova y Vilafranca ya se puede hacer en Barcelona Sants. El ahorro de tiempo sería poco significativo teniendo en cuenta la gran separación entre las estaciones de la línea de Vilanova y Vilafranca al proyecto inicial de intercambiador de Torreón.
 - El enlace entre la línea de Vilanova y el Metro L1 y L9 ya se puede hacer a la estación de El Prat de Llobregat, si se tiene en cuenta la actuación propuesta del metro L1 Hospital de Bellvitge - El Prat Estación.

- El enlace entre la línea de Vilafranca y el Metro L1 ya se puede hacer en la estación de L'Hospitalet de Llobregat.
- Fases iniciales del ferrocarril orbital, especialmente enlace directo de R2 / R3 a R4 norte.
- Actuaciones de alargamiento de andenes a 200 m. y adaptación a PMR
- Actuaciones de mejora de velocidad comercial en R4 norte (tramo Terrassa - Manresa).

La situación actual pone de manifiesto la necesidad de disponer de una planificación de actuaciones que permita disponer en cada momento de proyectos maduros que se puedan implementar con rapidez en supuestos de disponibilidad de financiación. Por este motivo, el documento Objetivo Tren 2024 prevé no sólo las actuaciones ferroviarias a desarrollar a corto plazo sino también los estudios de viabilidad a tener disponibles en los escenarios 2023 y 2030:

Esquema de líneas proposat per a rodalies i regionals



Tren 2024 Actuacions prioritàries en infraestructura



INFRAESTRUCTURES PRIORITÀRIES

1. Ampliació de la capacitat dels túnels passants metropolitans de Barcelona

- 1.1. Ampliació i reforma de Sant Andreu Comtal (rotacions de trens cap al sud sense cisallaments)
- 1.2. Ampliació i reforma de Montcada Bifurcació (rotacions de trens cap al sud sense cisallaments)
- 1.3. Salt de moltó a Bifurcació Aigües (reducció dràstica dels cisallaments a les bifurcacions de Barcelona)
- 1.4. Estació tècnica al sud del Prat (rotacions de trens cap al nord sense cisallaments)
2. Adaptació d'andanes a PMR i 200 m de tren (no grafiat)
3. Ampliació del nombre de vies
 - 3.1. Nova via doble Aeroport T1 – El Prat
 - 3.2. Duplicació de via Montcada Bifurcació – Vic
 - 3.3. Duplicació de via Arenys de Mar – Blanes
 - 3.4. Quadruplicació de via El Prat – Castelldefels
 - 3.5. Triplicació de via Sant Andreu Comtal – Montmeló

4. Intercanviadors

- 4.1. Intercanviadors línia R8 amb FGC (Volpelleres i Hosp.General), R4 (B30) i R3 (Sta. Perpètua Centre)
- 4.2. Intercanviador Corredor Mediterrani – xarxa convencional al Camp de Tarragona.
- 4.3. Intercanviador Bus-Tren a Reus Bellisens
- 4.4. Estació internacional a Puigcerdà (ample ibèric, ample estàndard i ample mètric)
5. Millora de velocitat entre grans àrees metropolitanes i coexistència amb mercaderies
 - 5.1. Nova estació Sagrera Alta Velocitat
 - 5.2. Millora temps Vallès-BCN: Túnel del Turó de Montcada
 - 5.3. Millora temps Camp TGN-BCN: connexió alta velocitat al nord de Tarragona
 - 5.4. Reobertura Perafort – Roda de Barà (mercaderies)
 - 5.5. 3a i 4a vies parcials Sant Vicenç – Castellbisbal
6. Connexió dels municipis més grans sense ferrocarril
 - 6.1. Extensió de línia R1 a Blanes Centre i Lloret de Mar
 - 6.2. TramCamp Port Aventura – Cambrils

Tren 2024 Estudis de viabilitat previs a 2023 i 2030



ESTUDIS DE VIABILITAT PREVIS A 2023

1. Ampliació del tren tramvia (TramCamp) des de Port Aventura a Reus i a Tarragona per traçats urbans.
2. Servei de viatgers als ramals Manresa-Súria i Manresa-Sallent d'FGC (tren-tramvia) i connexió amb Rodalies.
3. Tercer passant independent d'ample ibèric aprofitant ramals actuals i dotant-los de màxima capacitat.
4. Connexions Mataró-Granollers i Vilafranca-Vilanova de la línia orbital ferroviària.
5. Nou tren tramvia Girona - Sant Feliu - Palamós, amb tres fases (TramGavarres).
6. Opcions de millora de de temps de viatge Bages-BCN amb rectificacions de traçat via FGC o Adif.
7. Opcions de millora de temps de viatge Alt Penedès-BCN via alta velocitat (nova estació) o aprofitant línia Castellbisbal - Port, connectada amb túnels urbans.

8. Opcions de millora de temps de viatge Igualada-BCN amb rectificació de traçat d'FGC o nova línia Igualada - Sant Sadurní d'Noya en ample ibèric.
9. Nou túnel amb poques parades Mataró-BCN, convertint la línia actual en tren-tramvia.

ESTUDIS DE VIABILITAT PREVIS A 2030

10. Ampliació tren tramvia de les Gavarres entre Girona i Riudellots per l'Aeroport de Girona.
11. Nou tren tramvia al Montsià entre Sant Carles de la Ràpita, Amposta, l'Aldea i Tortosa.
12. Nou accés ferroviari a Andorra des d'Alp.
13. Nou tren tramvia Olot Girona. Estudi d'alternatives de traçat, per Besalú o per Amer.
14. Extensió de la línia Manresa - Súria fins a Solsona.
15. Extensió de la línia Manresa - Sallent fins a Berga.

- **Metro**

En paralelo, y por su efecto red y densidades de población, entendemos que hay dos proyectos de metro básicos para las conexiones metropolitanas y por el encaje de nuevas cocheras:

- Prolongación de la línea 1 del Metro entre el Hospital de Bellvitge y El Prat Estación, para conectar la principal línea de metro y hospital público con los trenes regionales y la línea R2 de Cercanías.
- Prolongación de la línea 1 del Metro entre Fondo y Badalona Estación, para conectar Santa Coloma y Badalona con la principal línea de Cercanías.

- **Park & Ride**

Implantación de aparcamientos de enlace con 10.800 plazas nuevas, para favorecer el trasvase modal en las principales estaciones ferroviarias de Cercanías y FGC. Con esta actuación se espera reducir el acceso de buena parte de vehículos privados al ámbito más central del área metropolitana de Barcelona.

Los sistemas de Park & Ride pueden ser una solución, pero son unos grandes consumidores de espacio y hay que pensarlos con juicio y criterio para no llenar las cercanías de coches aparcados.

La sostenibilidad de los transportes



El documento de la Generalitat no detalla cuáles son las actuaciones de P & R que se prevé construir para lograr la meta de las 10.800 plazas ferroviarias. Tomando como punto de

referencia las previsiones de actuaciones del PDI 2021-2030, formulamos las siguientes observaciones:

- **Park & Ride en el Maresme:** Consideramos insuficiente la propuesta de Park & Ride al ámbito del Maresme, ya que sólo se prevé un Park & Ride en Alella. Consideramos que se deben proponer nuevos Park & Ride dando respuesta al incremento de desplazamientos en vehículo privado que se puede generar con la liberación de los peajes de cara a 2021. Se propone aprovechar la plataforma de los actuales peajes de Arenys, Vilassar y Alella para implementar Parks & Ride para aprovechar la conectividad y capilaridad.
- **Vallparadís Universidad:** La propuesta de P & R en Vallparadís Universidad está poco fundamentada. Dada la situación de la estación en el centro de Terrassa, favorecer el acceso en coche a la estación en la ciudad. Por el contrario, damos pleno apoyo a la propuesta de P & R de Terrassa Naciones Unidas, situado al norte de la ciudad y junto a la Ctra. de Matadepera.

Proyecto emblemático 12: MOVILIDAD DEL FUTURO: CONECTADA, INTELIGENTE Y AUTÓNOMA

El proyecto Movilidad del futuro: conectada, inteligente y autónoma pretende integrar diferentes iniciativas para el desarrollo de soluciones en el ámbito de la movilidad del futuro y la provisión de servicios al sector para hacer de Cataluña un polo de referencia en el ámbito de la movilidad en un momento clave y de profunda transformación del sector.

En el marco del proyecto se impulsará el desarrollo de nuevas soluciones, servicios y productos en torno a la movilidad en todas las tipologías de vehículos (automóviles, motocicletas, buses, de uso agrícola, de transporte de mercancías, off road, etc.). Se pondrá el énfasis en las soluciones digitales y sostenibles; en el impulso de funcionalidades autónomas avanzadas y de conectividad vehículo-vehículo y vehículo-entorno; y en proyectos que afecten a la movilidad urbana y el tráfico y que contribuyan a la reducción de emisiones, ruido y congestión en las ciudades. Asimismo, se impulsarán infraestructuras de test y certificación de soluciones de conectividad y autonomía en laboratorios, tanto en pistas como en entornos de tráfico real, así como infraestructuras facilitadoras de la conectividad vehículo entorno.

Se trata de un proyecto con un grado de definición insuficiente para determinar su interés desde el punto de vista de la movilidad sostenible.

La insistencia en el concepto de la conectividad vehículo / entorno parece presuponer una atención especial al vehículo de uso individual. Sin refutar las aportaciones en este sentido, consideramos que pueden resultar mucho más productivas los proyectos que prioricen la relación usuario / entorno, en especial las MaaS (*Mobility as a Service*) y las que faciliten la información e interacción del usuario (información en tiempo real del estado del servicio, alternativas de transporte, transporte a la demanda, conexiones a la demanda, sistemas transporte de última milla, etc. Hay que recordar las ventajas de la movilidad pública,

colectiva y / o compartida sobre la movilidad privada, y por lo tanto la necesidad de centrarse sobre esta movilidad las actuaciones que se emprendan dentro de este proyecto.

La movilidad pública y colectiva es fundamental

Más movilidad con menos tráfico
En Barcelona ya entran y salen más personas en transporte público que en vehículo privado.

Más ahorro energético
El transporte público está más electrificado que el privado y consume menos energía.

Más autonomía y equidad social
No tienen carné de conducir:
El 45% de la población catalana
El 54% de las mujeres y niñas
El 34% de los hombres y niños

Más salud
El nivel de tráfico de 2007 produjo 3.500 muertes prematuras a causa de la contaminación por partículas y óxidos de nitrógeno.

Más puestos de trabajo
El transporte público y las flotas compartidas generan un empleo más numeroso (por kilómetro recorrido) y menos deslocalizable.

Más bienestar
Al viajar en transporte público se puede aprovechar el tiempo para diversas actividades y desplazarse sin el estrés de la conducción.

Más lucha contra el cambio climático
El transporte es la segunda causa de cambio climático en Cataluña tras la industria. El transporte público reduce emisiones.

Más ahorro para tu comunidad
El transporte causa 7.900 millones de euros anuales de coste social y ambiental en Cataluña. Tren y bus ayudan a reducir esta factura.

Más seguridad vial
El transporte público dispone de los mejores ratios de seguridad contra los accidentes en el transporte terrestre.

Más poder adquisitivo
Una persona sola que recorre 30 km diarios en coche puede gastar entre 3 y 4 veces más que en transporte público durante un año.

PTP PROMOCIÓN DEL TRANSPORT PÚBLIC

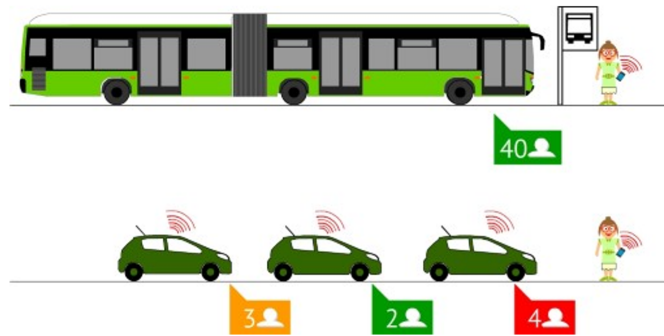
ACCION ACCION ACCION 3

El proyecto también debería servir para desarrollar actuaciones de vehículo autónomo en el campo del transporte público y privado. No obstante, con respecto a los vehículos autónomos de uso privado, hay que tener en cuenta que su generalización indiscriminada puede comportar un incremento de congestión (por el efecto de la aparición de vehículos con cero ocupantes) y la aparición de una problemática derivada de los espacios para el embarque en la circulación de vehículos. Por el contrario, el vehículo autónomo podría ser un excelente aliado del transporte público para los recorridos de última milla o para transbordos integrados en zonas poco densas.

¿El coche autónomo será competidor o colaborador?

VEHÍCULO AUTÓNOMO

- Para optimizar la capacidad de la red viaria deberá reducirse al mínimo la conducción manual.
- Efecto de los vehículos con cero ocupantes (equivalente a las furgonetas del "bicing") sobre la congestión.
- Problema del embarque (equivalente a las grandes paradas de taxi)
- Sólo logrará una reducción del tráfico si consigue incrementar la ocupación de los vehículos.
- ¿Podría sincronizarse con el transporte colectivo para la última milla o trasbordos integrados hacia zonas poco densas?



Fuente: PTP



Proyecto emblemático 14: IMPULSO DEL MEDIO NATURAL Y ÁREAS RURALES

Este proyecto quiere proteger el medio natural y la biodiversidad, haciéndolos compatibles con el desarrollo económico sostenible y la creación de oportunidades en el territorio, a partir del patrimonio natural y cultural. Consta de cuatro ámbitos de actuación (entre otras, apuntó el referente a "movilidad sostenible"):

- *Aumento de la conectividad de los ámbitos rurales y áreas de población dispersa, mediante la mejora de las infraestructuras de transporte colectivo por carretera.*

Cataluña es un país muy desequilibrado desde el punto de la distribución de la población en el territorio y cuenta con amplias zonas con dinámicas rurales y con muy baja densidad de población. También cuenta con áreas urbanas con déficits importantes en transporte público. La insuficiente conectividad con transporte público conlleva una dependencia exclusiva de los medios de transporte privado por parte de la población que reside para poder desarrollar muchas de las actividades cotidianas (compras, ir al médico, ir al banco, hacer gestiones personales, etc.) y que dificulta la accesibilidad a la población envejecida, jóvenes, mujeres y colectivos con menos ingresos. Esta suele ser una realidad más característica de municipios y núcleos ubicados en zonas de montaña o más alejados de los entornos más urbanizados.

Sin embargo, el proyecto que presenta la Generalitat no propone ninguna vía de actuación concreta y deja al aire la posibilidad sin enmarcar ninguna solución. Desde la PTP recordamos de nuevo el Objetivo Tren 2024, donde se proponen servicios cadenciados tren / bus para todo el territorio así como aplicación de actuaciones prioritarias (tanto

infraestructurales como no infraestructurales) y estudios de viabilidad para dotar al territorio de esta capacidad mallada de visión general.

Proyecto emblemático 24: HYDROGEN VALLEY OF CATALONIA (H2VALLEYCAT)

El Hydrogen Valley of Catalonia (H2ValleyCAT) será la plataforma regional aglutinadora de diferentes iniciativas alrededor del hidrógeno verde en Cataluña. Coordinaría los diferentes proyectos territoriales de conocimiento y de impulso del hidrógeno con el tejido empresarial e industrial, así como con agentes del ecosistema de innovación catalán.

Cataluña presenta una concentración única de factores de entorno que la hacen especialmente adecuada para el desarrollo del hidrógeno como vector energético y sus cadenas de valor asociadas. El proyecto H2ValleyCAT tiene por objetivo posicionar Cataluña como un referente europeo a través de proyectos enfocados a la generación, el almacenamiento, la distribución y los usos del hidrógeno.

El desarrollo del uso del hidrógeno en diferentes aplicaciones industriales y de movilidad puede contribuir a la reactivación económica del país ya un cambio hacia la movilidad sostenible.

El hidrógeno como fuente de energía aplicada a la movilidad tiene un rango concreto de aplicaciones. Puede jugar un papel positivo en aquellos casos en que la electrificación directa no es posible o resulta económicamente inviable, tal como líneas de tren no electrificadas y con pocas circulaciones, y en aquellos servicios en que por su duración no se pueden resolver mediante los sistemas de baterías, como es el caso de los servicios de autobús de largo recorrido.

Mientras se mantenga la baja relación entre la energía aportada en el proceso de obtención del hidrógeno y la energía obtenida en su uso como combustible, resultaría una auténtica aberración proponer la hidrogenación de servicios que pueden ser alimentados directamente por catenaria (tranvías, ferrocarril electrificado).

En Cataluña existe una única línea de tren no electrificada, la Lleida-Pobla de Segur, que podría beneficiarse de esta tecnología. Por otra parte, TMB ha formalizado un pedido de 8 autobuses impulsados por hidrógeno, que serán entregados en el año 2022. El desarrollo y operación en fase experimental de vehículos impulsado por hidrógeno puede contribuir a la generación de actuaciones que pueden ser incluidas dentro de este proyecto, avanzando hacia una futura generalización del uso del hidrógeno como combustible en el ámbito que le es propio caso de que la tecnología se revelara en el futuro como competitiva con la electrificación mediante baterías.

Proyecto destacado 27: PROVISIÓN DE PUNTOS DE RECARGA PARA AUTOBUSES ELÉCTRICOS

Se pondrán en funcionamiento puntos de recarga por el servicio de autobuses urbanos de los municipios, tanto de carga lenta como de rápida (incluyendo el pantógrafo), según las necesidades y conveniencias de cada servicio. Se prevé generar puestos de trabajo vinculados a la tecnología de los puntos de recarga, tanto en la fabricación como en su instalación, y contribuir a su desarrollo tecnológico.

Se trata de un proyecto que debe permitir la progresiva electrificación de las flotas de autobuses, un elemento imprescindible para la progresiva descarbonización del transporte público.

Sorprende la formulación de autobuses exclusivamente "urbanos". No debería excluirse, allí donde la relación con los concesionarios del transporte interurbano de corto recorrido lo haga posible, la creación de puntos de recarga de uso compartido. Asimismo, el proyecto debería incluir actuaciones de puntos de recarga en las estaciones de autobús interurbanos construidas o proyectadas.

Este proyecto se podría enriquecer con la incorporación de actuaciones permitan dotar de más espacio y mayor capacidad al transporte público, y que serían utilizadas para esta flota progresivamente electrificada. Nos remitimos al documento [Propuesta de actuaciones tácticas prioritarias para preparar el transporte público viario al desconfinament | Promoción del Transporte Público \(transportpublic.org\)](#), En mayo de 2020. Se trata de unas actuaciones tácticas para dar un salto de calidad al conjunto de transporte público en superficie basadas en tres ejes de actuación: accesos de Barcelona, carriles bus urbanos en la conurbación urbana de Barcelona y actuaciones complementarias .

- **Carriles bus / VAO en vías de acceso a las grandes ciudades**

Es incomprensible que no se proponga la financiación con cargo a NGEU los carriles bus en las vías de alta capacidad de acceso a Barcelona, así como otras áreas metropolitanas del país. El carril bus de la B23, reclamado desde hace décadas, debería ser una actuación emblemática por su sencillez de realización y excelente relación beneficio / coste. Una vez más, los conflictos competenciales impiden realizaciones que son absolutamente imprescindibles para la mejora de la movilidad.

- **Estaciones de autobuses interurbanos en la ciudad de Barcelona**

En la ciudad de Barcelona, las actuaciones de creación de puntos de recarga se deberían desarrollar en paralelo con la ordenación y adecuación de las estaciones de autobús interurbano. Recordemos aquí las propuestas de la PTP en esta materia:

- Proponemos la creación de una estación de autobuses en la Plaza España a partir del aprovechamiento del espacio que dejará libre la Feria. Se trata del único espacio disponible y "busificable" sin tener que crear macro estaciones soterradas, y permite un enlace rápido con tres líneas de metro / FGC.

- Estación de autobuses a la Estación de La Sagrera. Analizado el proyecto constructivo, se considera que el diseño actual de esta estación no favorecerá notablemente los ámbitos supuestamente beneficiados en la ficha del PDI: Barcelonès Nord, Maresme y Vallesos. La estación está pensada únicamente para servicios directos por los nuevos viales Trinidad-Sagrera y totalmente desvinculada del principal corredor de autobuses hacia el Vallès, la Meridiana. Consideramos imprescindible que esta estación de autobuses incorpore los siguientes cambios:
 - Vinculación con la Meridiana con el doble objetivo de dar servicio a este importante corredor de transporte público hacia el Vallès y permitir la regulación de autobuses en buenas condiciones en vez de hacerlo de forma dispersa por las calles de la ciudad y con problemas de capacidad en el carril bus de Meridiana. A tal efecto es necesario diseñar nuevos accesos subterráneos desde los viales Felipe II y Garcilaso, en su caso modificando los sentidos de circulación, para permitir una rápida entrada y salida de los autobuses. El actual parada en superficie de Sagrera Meridiana se explotaría como parada de paso y no como origen-destino de los servicios, mejorando su capacidad y reduciendo el impacto urbano de los autobuses.
 - El PDI explicita que únicamente dos dársenas estarán adaptadas a autobuses articulados, lo que es absolutamente insuficiente y una hipoteca para el futuro. Es necesario que la nueva estación tenga capacidad para autobuses articulados y que el grado de estacionamiento sea pequeño, pensando en los servicios interurbanos y suburbanos, no únicamente los de largo recorrido y autocares, con un ángulo superior.

Proyecto destacado 28: DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA CATALANA DE LA BICICLETA 2025

La Estrategia pretende establecer herramientas de planificación y desarrollo de infraestructuras ciclistas, así como acciones de promoción y formación para impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte activo y sostenible, tanto por motivos de movilidad cotidiana como para el ocio, el deporte y el turismo, y doblar la cuota modal de la bicicleta hasta alcanzar un 8% de los desplazamientos urbanos.

Desde la PTP ya hicimos las aportaciones al PDI respecto la estructura viaria de bicicleta. Consideramos insuficiente el nivel de concreción del PDI con respecto a la red de infraestructura para bicicletas, así como la concreción de lo que se considera red existente. En este nuevo proyecto que se plantea, la concreción sigue siendo escasa y sin ninguna aportación a lo que ya sabíamos. Echamos de menos también actuaciones concretas que faciliten la intermodalidad bicicleta-transporte público.

Es necesario que los proyectos que se han planteado a la Generalitat dispongan de unas líneas de actuación concretas y directas sobre cómo hacer frente a estos fondos que llegarán.

Proyecto destacado 36: DESARROLLO DEL PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO DE TRANSFORMACIÓN DE LA C-31 EN EL TRAMO SANT ADRIÀ DE BESÒS - BADALONA

Desarrollar el Plan Director Urbanístico del ámbito para convertir la actual cicatriz de la C-31 en un eje de vertebración urbana, y convertirla en un nuevo sistema de movilidad sostenible que articule las diferentes tramas urbanas y genere nueva actividad económica . Esta nueva espina dorsal eliminará la segregación actual de la vía, garantizando la cohesión social, la permeabilidad y la creación de nuevas oportunidades en un ámbito metropolitano estratégico.

Consideramos innecesaria la ampliación de la C31. Con la implementación en la actualidad de unos de los 3 carriles de la C31 sentido Barcelona para bus y vehículos de alta ocupación, pedimos que se descarta la ampliación de un carril adicional sentido Barcelona en concordancia con el PDU de transformación de la C-31 en el tramo Sant Adrià de Besòs - Badalona. Hay que enlazar el carril bus VAO con el de Gran Vía Norte encontrando una solución para la incorporación del tráfico en la B10. Hay que explotar todo el carril bus VAO como una sola unidad. Cualquier intervención urbanística de gran envergadura que se haga en el ámbito de la C31 en Badalona y Sant Adrià de Besòs debe hacerse desde la perspectiva de la movilidad sostenible. Esto implicado en el caso de retoques en la plataforma de la vía actual mejorar el carril VAO e incluso dotándolo de accesibilidad desde los municipios. En el caso cambios de trazado se debe tener en consideración el modo ferroviario y la bicicleta. Se piden pequeñas actuaciones para unir trama de calles urbana y la mejora para peatones, transporte público y bicicleta de los pasos actuales como solución transitoria.

Proyecto destacado 50: PLAN TRACTOR DE IMPULSO A LA INDUSTRIA DE LA AUTOMOCIÓN SOSTENIBLE

Puesta en marcha de programas específicos de reorientación de la actividad productiva y de alto valor añadido. Incluye elementos como el greening de la cadena de valor, la incorporación de las tecnologías 4.0, la potenciación de campos de actividad estratégica, o la implementación de un Innovation District en el ámbito catalán en materia de movilidad. Se plantea como una colaboración global entre agentes públicos y privados.

La movilidad sostenible no es realizar un plan renove y cambiar los vehículos de gasolina y diesel para vehículos eléctricos, como ya hemos comentado anteriormente. Si bien es cierto que hay que realizar un cambio en la industria y empezar a encaminarnos hacia una industria verde, hay que tener en cuenta que la automoción sostenible no es únicamente hacer un cambio de vehículo. Una flota de vehículos privados eléctricos seguirá generando contaminación acústica así como graves problemas de congestión. Además, el coste energético del proceso de fabricación de vehículos hace que en supuestos de baja

utilización (como es a menudo el caso de vehículos privados) el resultado final en términos de emisiones por km. recorrido no sea tan favorable como sería de esperar:

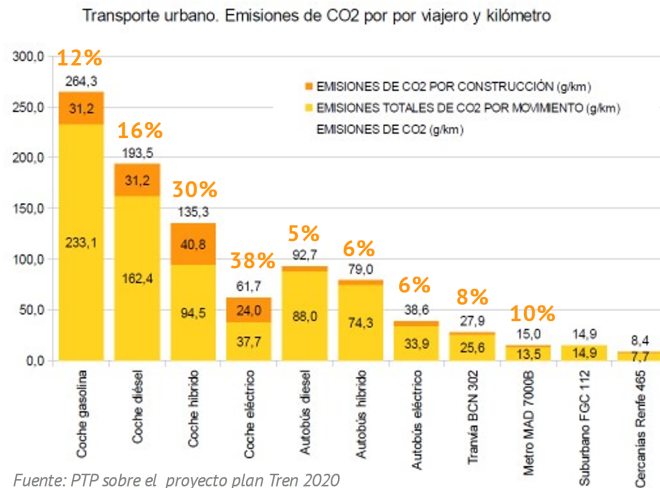
El coste energético de la fabricación de los vehículos

Bajada de tarifa energética

En consumo, el vehículo eléctrico ya reduce la brecha energética entre los transportes públicos y privados.

Pero una renovación del parque móvil mundial replicando el modelo actual y olvidando el cambio modal no se podría calificar de sostenible:

- Mantendría la congestión
- Implicaría un enorme gasto energético por la construcción de los vehículos
- Condicionaría en exceso la red eléctrica
- Faltarán materiales (baterías)



Fuente: PTP sobre el proyecto plan Tren 2020



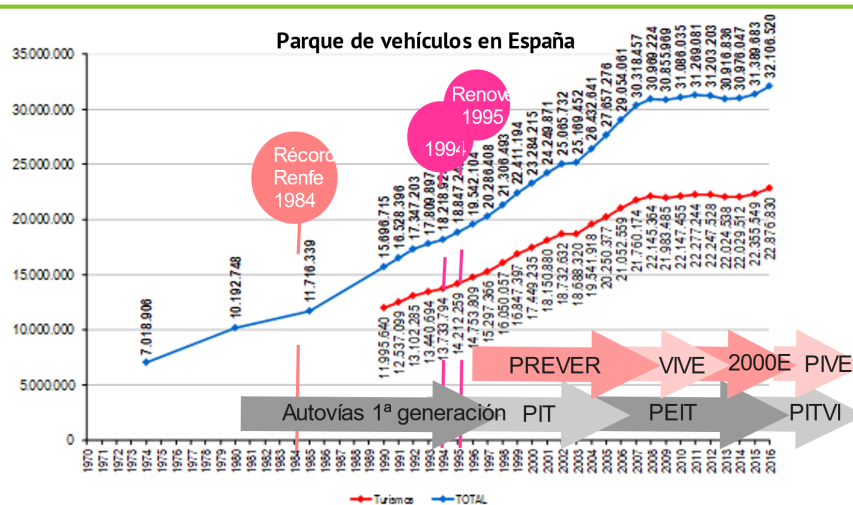
Por lo tanto, de la misma manera que hay que impulsar decididamente la electrificación de las flotas públicas (taxi, transporte en común, vehículos compartidos ...) y los vehículos de reparto de mercancías, sería poco efectivo y socialmente injusto una política indiscriminada de ayudas a la renovación del vehículo. Cabe recordar que la industria del automóvil ha sido objeto de reiteradas y cuantiosas ayudas en los últimos años:

Subvenciones permanentes a la automoción

Sólo el 21% de la red viaria de alta capacidad es de pago directo por sus usuarios.

El resto de la red viaria se subvenciona a fondo perdido.

Además existen programas de subvenciones a la compra de vehículos casi permanentes.



El efecto tractor sobre la industria del automóvil será más efectivo si incluye la industria de fabricación de vehículos de manera integral, considerando la creación de flotas de vehículo compartido, la fabricación de vehículos para el transporte público (con gran capacidad de generación de puestos de trabajo, como el reciente contrato de adquisición de trenes de cercanías ha puesto de manifiesto), los nuevos vehículos de movilidad urbana y los servicios de movilidad.

CONCLUSIONES

- De los 11 proyectos incluidos con la etiqueta de movilidad,
 - 3 tienen una relación incierta o marginal con el transporte público:
 - *Proyecto destacado número 7: CARBON RECOVERY*
 - *Proyecto emblemático 8: bioeconomía CIRCULAR EN LA VALORACIÓN DE LAS DEYECCIONES GANADERAS Y OTROS SUBPRODUCTOS AGROALIMENTARIOS*
 - *Proyecto emblemático 14: IMPULSO DEL MEDIO NATURAL Y ÁREAS RURALES*
 - 5 son susceptibles de ser aplicados preferentemente al vehículo privado y / o tienen un rango de aplicación limitado en cuanto al transporte en común:
 - *Proyecto emblemático 10: BATTERY HUB*
 - *Proyecto emblemático 12: MOVILIDAD DEL FUTURO: CONECTADA, INTELIGENTE Y AUTÓNOMA*
 - *Proyecto emblemático 24: HYDROGEN VALLEY OF CATALONIA (H2VALLEYCAT)*
 - *Proyecto destacado 36: DESARROLLO DEL PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO DE TRANSFORMACIÓN DE LA C-31 EN EL TRAMO SANT ADRIÀ DE BESÒS - BADALONA*
 - *Proyecto destacado 50: PLAN TRACTOR DE IMPULSO A LA INDUSTRIA DE LA AUTOMOCIÓN SOSTENIBLE*
 - Sólo 3 se destinan específicamente a la movilidad sostenible, y sólo 1 supone una mejora en los servicios de movilidad en común:
 - *Proyecto emblemático 11: descarbonización DE LA MOVILIDAD: IMPULSO DE LA RED FERROVIARIA*

- *.Proyecto destacado 27: PROVISIÓN DE PUNTOS DE RECARGA PARA AUTOBUSES ELÉCTRICOS*
 - *Proyecto destacado 28: DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA CATALANA DE LA BICICLETA 2025*
- La presencia de hasta cinco proyectos que pueden derivar fácilmente hacia actuaciones una atención preferente hacia el vehículo privado y / o con un rango de aplicación limitado en cuanto al transporte público pone de manifiesto el riesgo de desequilibrio en las actuaciones financiadas, con un déficit de atención hacia el cambio modal y una sobreactuación en materia de electrificación del vehículo privado.
 - A pesar de que las actuaciones en materia ferroviaria son uno de los ámbitos explícitamente incluidos como financiables por los NGEU, el alcance del proyecto núm. 11- Impulso de la red ferroviaria se limita a la finalización de la línea 9 del metro, la unión de tranvías por la Diagonal, el tramo Plaza España - Gracia de FGC y el Tramcamp en el área del Campo de Tarragona. Es decir, se propone centrar el esfuerzo inversor en la extensión de metro y líneas urbanas de FGC en el área de Barcelona, donde la densidad de la red de metro es ya de las más elevadas de Europa, y atiende insuficientemente las necesidades de las coronas exteriores y del resto del territorio, que es donde hay una mayor carencia de transporte público. Lamentamos la ausencia de propuestas coordinadas con otras administraciones que permitan realizar las actuaciones con mayor retorno social y ambiental, <https://transportpublic.org/tren2024/> , Que incluye una propuesta priorizada y justificada de actuaciones y estudios de viabilidad en materia ferroviaria.
 - La provisión de puntos de recarga para los autobuses eléctricos permitirá la progresiva electrificación de los servicios de transporte urbano de superficie. Proponemos que este proyecto incluya también el uso conjunto de los puntos de carga con los transportes interurbanos donde sea posible, así como actuaciones en materia de creación de carriles-bus en los accesos de las ciudades y de creación y mejora de las estaciones de autobuses .
 - El grado de concreción de la actuación Proyecto destacado 28: DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA CATALANA DE LA BICICLETA 2025 es insuficiente. Proponemos la inclusión específica de actuaciones encaminadas a favorecer la intermodalidad entre bicicleta y transporte público.

Por lo tanto, consideramos que la propuesta Next Generation Catalonia presentada por el Gobierno de la Generalidad de Cataluña no atiende suficientemente la necesidad de avanzar hacia una movilidad sostenible, plantea unas actuaciones desequilibradas entre movilidad privada y movilidad en común, desaprovecha la oportunidad de realizar actuaciones

ferroviarias urgentes con la financiación disponible y prioriza la electrificación indiscriminada de los vehículos por encima del cambio modal. En su formulación actual, los NGEU en Cataluña pueden ser una oportunidad perdida para avanzar de manera efectiva hacia la movilidad sostenible.

Barcelona, abril de 2021