

NEXT GENERATION CATALONIA

INFORME SOBRE LES PROPOSTES EN MATÈRIA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I TRANSPORT PÚBLIC

El document **Next Generation Catalonia**, elaborat per la Generalitat de Catalunya, estructura un total de 27 projectes emblemàtics així com d'altres projectes destacats susceptibles de ser finançats pels fons europeus Next Generations (NGEU).

Els projectes que des del govern català es classifiquen com a relacionats amb la mobilitat sostenible i que seran objecte del present informe són els següents:

- *Projecte destacat número 7: CARBON RECOVERY*
- *Projecte emblemàtic 8: BIOECONOMIA CIRCULAR EN LA VALORITZACIÓ DE LES DEJECCIONS RAMADERES I ALTRES SUBPRODUCTES AGROALIMENTARIS*
- *Projecte emblemàtic 10: BATTERY HUB*
- *Projecte emblemàtic 11: DESCARBONITZACIÓ DE LA MOBILITAT: IMPULS DE LA XARXA FERROVIÀRIA*
- *Projecte emblemàtic 12: MOBILITAT DEL FUTUR: CONNECTADA, INTEL·LIGENT I AUTÒNOMA*
- *Projecte emblemàtic 14: IMPULS DEL MEDI NATURAL I LES ÀREES RURALS*
- *Projecte emblemàtic 24: HYDROGEN VALLEY OF CATALONIA (H2VALLEYCAT)*
- *Projecte destacat 27: PROVISIÓ DE PUNTS DE RECÀRREGA PER A AUTOBUSOS ELÈCTRICS*
- *Projecte destacat 28: DESENVOLUPAMENT DE L'ESTRATÈGIA CATALANA DE LA BICICLETA 2025*
- *Projecte destacat 36: DESPLEGAMENT DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE TRANSFORMACIÓ DE LA C-31 AL TRAM SANT ADRIÀ DE BESÒS - BADALONA*
- *Projecte destacat 50: PLA TRACTOR D'IMPULS A LA INDÚSTRIA DE L'AUTOMOCIÓ SOSTENIBLE*

ANÀLISI DELS PROJECTES INCLOSOS

(Les descripcions dels projectes en el document original de la Generalitat es transcriuen en cursiva de color verd. Les valoracions, comentaris i observacions de la PTP es presenten en lletra normal de color negre).

Projecte destacat número 7: CARBON RECOVERY

El projecte Carbon Recovery té la voluntat de posicionar Catalunya com un referent europeu en descarbonització i economia circular.

El Carbon Recovery vol esdevenir un element clau en la plataforma regional que aglutini diferents iniciatives al voltant de la sostenibilitat a Catalunya. Aquest projecte coordinaria les iniciatives regionals de coneixement i d'impuls de la sostenibilitat amb el teixit empresarial i industrial, i amb tot l'ecosistema d'innovació català.

S'alinea amb els objectius de neutralitat climàtica fixats per Europa per al 2050 (European Green Deal)

S'inclou aquest projecte dins la matèria de mobilitat sostenible sense cap esment a com s'hi relaciona.

Més enllà de la manca de relació coneguda entre els projectes de Carbon Recovery (CR) i el sector del transport, cal tenir present que bona part dels projectes de CR endegats fins a la data no han donat els resultats esperats. Així, a títol d'exemple, a l'informe sobre l'abandonament del projecte canadenc PIONER s'indica que "si bé la tecnologia funciona i els costos de capital estan en la línia del que s'esperava, el mercat de comerç de CO2 i el cost de la reducció de les emissions no és actualment prou elevat com per a que aquests projectes siguin viables".

Per tant, per a mitigar l'impacte de les emissions procedents del transport (que a Catalunya suposa el 30% de les emissions totals de CO2) els esforços haurien d'anar destinats preferentment **a la reducció** abans que a projectes de CR. En aquesta línia, i tal i com proposarem en el projecte emblemàtic 11 posterior, el traspàs de la mobilitat cap a modes de baixes emissions i especialment cap al ferrocarril resulta l'estratègia més adequada de reducció de les emissions sectorials.

Projecte emblemàtic 8: BIOECONOMIA CIRCULAR EN LA VALORITZACIÓ DE LES DEJECCIONS RAMADERES I ALTRES SUBPRODUCTES AGROALIMENTARIS

Impuls de la bioeconomia circular en la valorització de les dejeccions ramaderes i altres subproductes agroalimentaris. El projecte consisteix en les actuacions següents:

- 1. Millorar la gestió de les dejeccions ramaderes en origen i reduir l'impacte ambiental a les explotacions ramaderes, mitjançant tractaments en origen i la implementació de les millors tècniques disponibles.*
- 2. Valoritzar les dejeccions ramaderes mitjançant la producció d'energia i l'obtenció de fertilitzants.*
- 3. Implementar una xarxa de biorefineries per a la producció de bioproductes i biomaterials d'alt valor afegit.*

Al marge de la valoració general del projecte, que no ens correspon, fem notar que la seva relació amb la mobilitat es limita a l'eventual utilització de biocombustibles en el sector del transport. Sobre aquesta possibilitat, ens remetem al comunicat emès el novembre passat per T&E (Transport & Environment, un 'think tank' ambientalista europeu en el qual hi participa la PTP) i que indicava que el **biodièsel, l'etanol o els combustibles sintètics són "una distracció" en el camí cap l'electrificació de la mobilitat.**

Projecte emblemàtic 10: BATTERY HUB

Té per objectiu reforçar la cadena de valor de les bateries elèctriques a Catalunya i al Sud d'Europa. Es planteja a partir de l'impuls a la fabricació de vehicles elèctrics, com a element de tracció i motor de transformació de tota la cadena de valor del sector de l'automoció i com a pilar clau per atreure i incentivar inversions al voltant de les bateries elèctriques.

Aquesta iniciativa inclou també projectes de transformació d'empreses de tota la cadena de valor del sector de l'automoció cap a l'electrificació, impulsats per diferents empreses i agents.

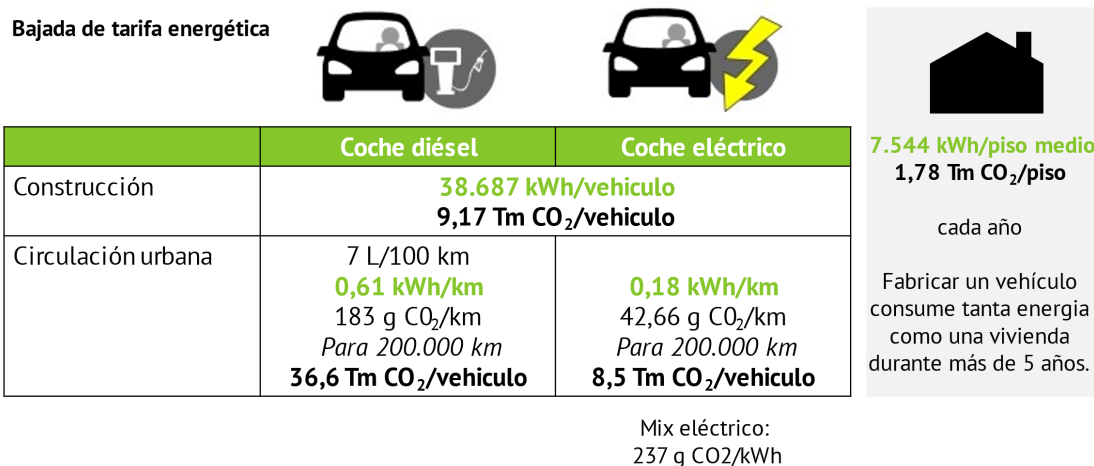
Entre d'altres actuacions, proposa les infraestructures següents: una planta de desenvolupament de noves bateries; una planta de producció de battery box; una planta de reciclatge de bateries; el desenvolupament d'una nova generació de carregadors públics; i altres elements de la cadena com la producció d'inverters.

L'ús de bateries i el canvi a una mobilitat elèctrica és una opció correcte, sempre i quan no es converteixi únicament en una eina de reconversió de l'actual parc de vehicles privats. Cal considerar l'impacte que suposa l'ús de vehicles privats encara que siguin elèctrics:

- No es resol el problema de congestió ni el d'accidentalitat, i només parcialment els de contaminació acústica.

- Les emissions en la fase de fabricació d'un vehicle, encara que sigui elèctric, superen les 9 Tm de CO₂ (equivalent al consum d'un habitatge durant 5 anys). En supòsits de baixa utilització anual, les emissions mitjanes per quilòmetre poden acabar essent força elevades.
- No s'elimina la contaminació per fregament pneumàtic/asfalt ni les procedents del mecanisme d'embragatge.
- El pes de les bateries penalitza l'eficiència energètica dels vehicles.

El coste energético de la fabricación de los vehículos



Fuente: PTP a partir de datos de EnerTrans.



Per tant, no es tracta d'afavorir una substitució general de vehicle amb motor de combustió per vehicle elèctric, sinó de fomentar l'ús de flotes de vehicles elèctrics de transport públic per carretera (taxi, autobús), de vehicles compartits (carsharing, motosharing, carpooling...) i de les flotes de distribució de mercaderies.

Projecte emblemàtic 11: DESCARBONITZACIÓ DE LA MOBILITAT: IMPULS DE LA XARXA FERROVIÀRIA

La xarxa ferroviària és clau per avançar en la descarbonització de la mobilitat urbana i metropolitana, alhora que és un motor pel desenvolupament econòmic i una garantia de cohesió social i territorial. S'hi configuren tres àmbits d'actuació:

- **Finalització de la xarxa de metro.** Es planteja la culminació de l'L9-L10 i enllaçar les estacions de FGC de Pl. Espanya i Gràcia, de la L8. La finalització d'aquestes infraestructures és essencial per a la vertebració social de l'àmbit metropolità i repercutirà, com a factor multiplicador, en el desenvolupament econòmic d'aquest

territori. Pel que fa a la primera actuació, es connectaran els ramals nord i sud existents; l'objectiu és la descarbonització de la mobilitat metropolitana i l'increment de la quota modal del transport públic, atès que es preveu l'assoliment dels 100 milions de viatges a l'any. La segona actuació té una longitud de 3,5 quilòmetres i preveu afegir a la xarxa tres noves estacions (Hospital Clínic, Francesc Macià i Gràcia). L'impacte del projecte beneficia el conjunt de la línia Llobregat – Anoia i dona noves oportunitats comercials i de mobilitat.

- **Impuls de la mobilitat tramviària**, mitjançant el tren Tram-Camp de Tarragona. A Barcelona, es proposa la unió del TramBaix i el TramBesòs que suprimirà la circulació de 13.000 vehicles diaris i reduirà les emissions, el soroll i l'accidentalitat.

Es tracta de l'únic projecte netament dirigit a la millora dels serveis de la mobilitat en comú i amb capacitat per a generar un canvi modal significatiu. La mobilitat en mode ferroviari aporta uns importants avantatges socials i ambientals:

1. **Capacitat.** Gran capacitat de transport al preu per viatger-km més econòmic dels sistemes de transport. Un sol tren pot portar entre 200 viatgers (tramvia) i 1.250 viatgers (tren de dos pisos de rodalies).
2. **Estalvi energètic.** Estalvi energètic. Escassa despesa energètica per viatger, el 10% d'un cotxe, el 30% d'un bus gràcies al baix consum estructural del ferrocarril, pel contacte roda d'acer-carril, i a novetats com la capacitat de reduir el consum elèctric amb l'aprofitament d'energia de la frenada.
3. **Emissions zero de carboni i de gasos contaminants** gràcies a la contractació d'energia 100% renovable. Contribució nul·la al canvi climàtic i a contaminació local.
4. **Seguretat.** D'acord amb les estadístiques d'accidentalitat el ferrocarril és el transport terrestre més segur.
5. **Temps de viatge.** El ferrocarril és aliè al col·lapse viari i genera uns temps de viatge atractius als entorns metropolitans. Si bé no totes les línies són competitives entre els seus extrems, el ferrocarril connecta en poc temps una gran quantitat de destinacions intermèdies. A més la nova línia d'alta velocitat i altres millores sobre la xarxa convencional podrien millorar-ne la competitivitat
6. **Millora l'equilibri territorial.** Perquè acosta ciutats i pobles i genera accessibilitat.
7. **Estructura i reforça la xarxa de transport.** Gràcies a les estacions centríques i ben connectades amb bus i serveis de mobilitat personal permet arribar a tot arreu.
8. **Socialment just.** Com tot el transport públic, té uns preus per viatge d'una quarta part del cotxe. És la millor solució per la majoria de persones, però especialment per al terç de la ciutadania que no té accés al cotxe.
9. **Creació de llocs de treball estables i no deslocalitzables.**

Què aporten els sistemes ferroviaris?

GUIATGE FERROVIARI ✓ ✗

ELECTRICITAT DIRECTA, SENSE BATERIES ✓ ✗

- 1 MENOR CONSUM ENERGÈTIC PER PLAÇA**

✗ Amb els vehicles d'hidrogen o bateria ja no cal el tramvia!

✓ La bateria, la pila d'hidrogen o el dièsel són fonts d'energia, i s'apliquen tant a modes viaris com ferroviaris.

✓ El ferrocarril estalvia energia gràcies al baix fregament rodacarril i per la seva gran capacitat.
- 2 L'ELECTRIFICACIÓ MÉS SOSTENIBLE**

✗ Per descarbonitzar el transport l'hidrogen és la millor opció!

✓ L'ús de la pila d'hidrogen requereix molta més energia que la bateria o l'electricitat directa.

✓ Connectar-se a una catenària o 3r rail és més sostenible: els vehicles no s'han de sobrecarregar amb pesades bateries.
- 3 MÀXIMA ACCESSIBILITAT**

✓ El guiatge redueix el gap vehicle-andana. No caten rampes.

✓ Amb catenària o 3r rail, l'energia de la frenada es pot recuperar per a altres consumidors.

✓ No s'empen materials contaminants ni escassos (p.ex liti).

✓ Els trens i tramvies no tenen problemes d'autonomia.
- 4 MÀXIMA CAPACITAT DE TRANSPORT**

✗ El "megabús" o "trambús" ofereix una capacitat similar!

✓ El tren és el mode amb més capacitat i supera de llarg els límits de la carretera (bus 24 m. de llarg).

✓ Pot formar trens dobles i adaptar-se a demandes canviants.

✓ Més amplada interior (rodes més petites)
- 5 RAPIDESA EN CONDICIONS SEGURES**

✗ El tren és una antiqualla, existeixen guiatges alternatius.

✓ Metros i tramvies estan en expansió a tot el món.

✓ El guiatge ferroviari no té límits per capacitat o velocitat, com el guiatge òptic del bus, i presenta les millors ràtios de seguretat.

✓ Gàlib estricte
- 6 MÀXIMA DURABILITAT**

✗ Amb menys inversió podem aconseguir iguals resultats!

✓ L'elevada inversió inicial es compensa amb uns costos operatius baixos tot i créixer la demanda.

✓ Els vehicles i la infraestructura doblen la vida útil de la carretera.

✓ Tecnologia fiable.

pdf.camp **PTP** PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

+ informació a Transportpublic.org i pdfcamp.org

Les actuacions en matèria de millora ferroviària estan explícitament incloses dins dels projectes finançables a càrrec dels NGEU, tal com ha establert la [Comissió Europea en una resposta al Parlament Europeu](#).

Malgrat els avantatges socials, econòmics i ambientals del ferrocarril i la possibilitat indiscutible de finançament amb càrrec als fons europeus, l'abast del projecte presentat es limita a la finalització de la línia 9 del metro, la unió de tramvies per la Diagonal, el tram Plaça Espanya – Gràcia de FGC i el Tramcamp a l'àrea del Camp de Tarragona. És a dir, es proposa centrar l'esforç inversor en la extensió de metro i línies urbanes de FGC a l'àrea de Barcelona, on la densitat de la xarxa de metro és ja de les més elevades d'Europa, i atén insuficientment les necessitats de les corones exteriors i de la resta del territori, que és on hi ha una major mancança de transport públic.

Coincidim en la conveniència de recuperació del servei ferroviari del tram Port Aventura – Salou – Cambrils, ara en mode tramviari, per tal de recuperar un servei que no s'hauria d'haver perdut mai i iniciar la creació d'un sistema de transport metropolità a la segona àrea de Catalunya. Dins de la ciutat de Barcelona hi ha **dos** projectes bàsics pendents d'execució, per als quals coincidim en la seva prioritat:

- **Unir els tramvies Trambaix i Trambesòs per la Diagonal.**
- **Unir els trams nord i sud de la línia 9-10 del metro per la part central,** entre Sagrera i Zona Universitària, ajudant a descongestionar la xarxa ferroviària barcelonina, i per donar sentit a una obra ja començada i en la que s'ha fet una inversió descomunal.

No obstant, considerem que **la línia 9 ha de ser un dels darrers grans projectes de túnel a Barcelona,** per donar protagonisme a enllaços ferroviaris estratègics, rodalies, tramvies i carrils bus per tot el territori.

Els NGEU haurien de ser l'oportunitat per a realitzar totes aquelles actuacions que permetin incrementar la capacitat de la xarxa ferroviària en el seu conjunt, i que no poden tirar endavant per falta de finançament. En concret hi trobem a faltar:

- **Sistemes tramviaris:**
 - **Pas directe del tramvia Esplugues – Sant Just**
 - **Tram Badalona:** Cal que es prevegi l'ampliació fins a Rodalies Badalona el tram, és lògic pensar que el front marítim de Badalona estigui connectat amb el Centre.
 - **Tram de Gorg a Montigalà, i possible prolongació a Can Ruti:** eix sud-nord a Badalona de transport ferroviari per barris d'alta densitat de població com ara Can Claris, Sistrells, Nova Lloreda, St. Crist, Lloreda i Montigalà i donaria cobertura a les zones comercials de Montigalà i el Màgic. Complementa la xarxa de metro sense solapaments i serveix d'aportació a les línies L2 i L10 a Gorg i a l'L1 a Montigalà. Aquesta proposta seria compatible amb una prolongació fins a Can Ruti seguint la traça de la B-20.
 - **Tramvallès Nova línia de tramvia UAB Cerdanyola – Montcada,** prevista en el PDI, ampliada des de la UAB fins a Badia i Barberà del Vallès.
 - **Perllongament tramvia fins a Molins de Rei i Quatre Camins,** també prevista en el PDI.
 - **Nous eixos tramviaris: C245, Gran Via, etc.**
- **Ferrocarril convencional:**

La millora de la xarxa actual de Rodalies de Catalunya d'ample ibèric, que és la que més endarrerida i la que més pot aportar pel seu enorme marge de millora en termes de capacitat i prestacions, hauria hagut de ser prioritària. Amb una xarxa molt extensa, disposa de trens de fins a 200 metres de llarg i velocitats màximes de 140 km/h, front la reduïda xarxa de via mètrica i ample estàndard d'FGC, amb trens de 80 metres de llarg i velocitats

màximes de 80 km/h. Per tant, l'objectiu hauria de ser és convertir la xarxa de rodalies i regionals en un sistema tipus S-Bahn + Regio-Bahn (com les d'Alemanya o Suïssa). Per tant, la xarxa ha de poder compatibilitzar freqüència i velocitats comercials diferents invertint, si s'escau, en millores de capacitat ferroviària i ampliació del nombre de vies.

L'actual distribució competencial no hauria de ser un obstacle per a plantejar actuacions en aquesta xarxa. Aquestes actuacions són perfectament possibles, sigui mitjançant sol·licituds coordinades entre diferents administracions, mitjançant la construcció de noves actuacions d'infraestructura que inicialment donin servei a una xarxa de diferent titularitat, o sigui mitjançant la transferència en la titularitat de determinades línies. El que no és admissible és que per un tema competencial aquestes actuacions, que són necessàries i que tenen un gran retorn social, econòmic i ambiental, quedin al marge dels NGEU. Els governs estatal i català han de saber posar-se d'acord, en bé de la població. Hi són per resoldre problemes. Ara hi ha diners i projectes, i es pot anar ràpid si hi ha voluntat política. La PTP exigeix responsabilitat als governs en un moment tant transcendental, i que la gent també reivindiqui de forma generalitzada aquesta aposta.

La PTP va presentar al juny de 2020 el document Objectiu Tren 2024 <https://transportpublic.org/tren2024/> , en el que ja es proposava aquesta actuació coordinada:

- Estudiar l'**extensió del ferrocarril** en diferents formats a la majoria del territori on existeixi un mínim de població, començant per aquells trams que, amb menys distància i inversió, podrien connectar més població a la xarxa ferroviària.
- Aprovar un **programa únic d'inversions ferroviàries, global i integrat, per a tot Catalunya**, on es prioritzin les inversions que poden captar més passatgers i generar més connectivitat, al marge de qui sigui l'operador. Aquest programa estaria **cofinançat al 30% per l'administració de l'estat, el 30% per la Generalitat i el 40% restant procedent de la instauració de peatges i vinyetes a la xarxa viària catalana**. La crisi de la COVID posarà a disposició de les administracions espanyoles una gran quantitat de recursos financers procedents d'Europa. **Cal tenir tots els projectes ferroviaris necessaris enllestits per a què aquests recursos es puguin canalitzar per afavorir una nova mobilitat, més sostenible, on el ferrocarril superi les seves mancances històriques**.

Catalunya va molt més enllà de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i volem un servei de transport públic mallat i cadenciat per a tot el seu territori. La Generalitat presenta dos punts rellevants per a tota Catalunya que no té en compte una visió global de la xarxa. **Catalunya es mereix un servei de transport públic correcte i coordinat** que acabi amb la parcialitat territorial. El NGEU a Catalunya haurien d'incloure com a mínim les següents actuacions:

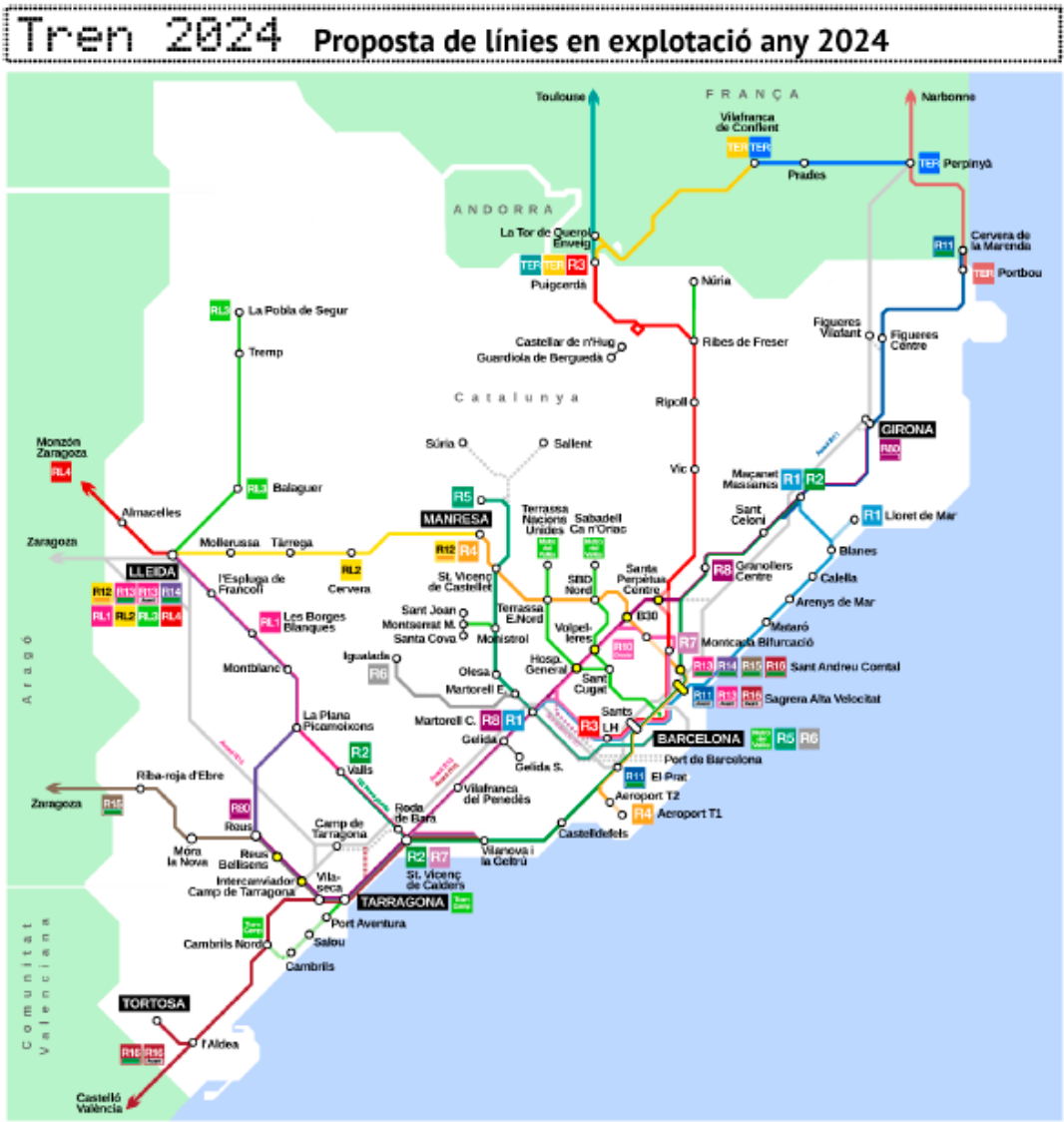
- Actuacions estratègiques en cues de maniobres, duplicacions de via i terminals de Rodalies i d'FGC
- Duplicació integral de la R3 i del tram Arenys-Blanes de la R1. Tercera i quarta via entre Castelldefels i el Prat de Llobregat, i ampliació de vies on sigui possible entre

el Prat de Llobregat i Barcelona-Sants. Tercera via al tram entre Barcelona Sant Andreu Comtal i Montmeló, i ampliació de vies on sigui possible entre Montmeló i Granollers Centre.

- Integració del nou ramal de l'Aeroport en el sistema de Rodalies, no com a llançadora independent, opció que esgotaria les actuals reserves de capacitat dels túnels.
- Túnel del Turó de Montcada com a ampliació de capacitat i noves connexions per al Vallès, no com a variant que elimini estacions a Montcada i Reixac.
- Primera fase del tercer passant d'ample ibèric, a partir de dos ramals ja construïts i operats amb baixa freqüència (bifurcació Aragó - Estació de França i bifurcació Marina - Meridiana - Montcada Bifurcació) i executant connexions menors a l'alçada de Glòries. Aquest tercer corredor seria independent i sense cisallaments entre Montcada Bifurcació i l'estació de França, amb posterior allargament fins al Morrot i Can Tunis connectant amb la línia Vilanova/Aeroport i/o amb la línia de mercaderies, que passaria a ús mixt, cap a Castellbisbal.
- Extensió de la línia de rodalies del Maresme des de l'estació de Blanes fins el centre d'aquesta població i la de Lloret de Mar, que quedaria connectada amb Barcelona per Mataró i amb Girona per Maçanet Massanes.
- Pla d'intercanviadors, especialment els pendants entre les línies de FGC i Renfe al Vallès Occidental. Per contra, suggerim la reconsideració de la construcció de l'intercanviador de Rodalies a la Torrassa, d'enllaç amb Metro L1 i L9 incrementarà entre 2 i 3 minuts el temps de recorreguts de tots els trens de Rodalies. El nou intercanviador no estaria prou justificat si s'analitza el conjunt de la xarxa ferroviària actual i futura:
 - L'enllaç entre les línies de Vilanova i Vilafranca ja es pot fer a Barcelona Sants. L'estalvi de temps seria poc significatiu tenint en compte la gran separació entre les estacions de la línia de Vilanova i Vilafranca al projecte inicial d'intercanviador de Torrassa.
 - L'enllaç entre la línia de Vilanova i el Metro L1 i L9 ja es pot fer a l'estació del Prat de Llobregat, si es té en compte l'actuació proposada de metro L1 Hospital de Bellvitge – El Prat Estació.
 - L'enllaç entre la línia de Vilafranca i el Metro L1 ja es pot fer a l'estació de l'Hospitalet de Llobregat.
- Fases inicials del ferrocarril orbital, especialment enllaç directe de R2/R3 a R4 nord.
- Actuacions d'allargament d'andanes a 200 m. i adaptació a P.M.R.
- Actuacions de millora de velocitat comercial a R4 nord (tram Terrassa – Manresa).

La situació actual posa de manifest la necessitat de disposar d'una planificació d'actuacions que permeti disposar en cada moment de projectes madurs que es puguin implementar amb rapidesa en supòsits de disponibilitat de finançament. Per aquest motiu, el document Objectiu Tren 2024 preveu no només les actuacions ferroviàries a desenvolupar a curt termini sinó també els estudis de viabilitat a tenir disponibles en els escenaris 2023 i 2030:

Esquema de línies 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

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

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

ESTUDIS DE VIABILITAT PREVIS A 2030

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

- **Metro**

En paral·lel, i pel seu efecte xarxa i densitats de població, entenem que hi ha **dos projectes de metro bàsics per a les connexions metropolitanes** i per l'encaix de noves cotxeres:

- Perllongament de la línia 1 del Metro entre l'Hospital de Bellvitge i el Prat Estació, per connectar la principal línia de metro i hospital públic amb els trens regionals i la línia R2 de Rodalies.
- Perllongament de la línia 1 del Metro entre Fondo i Badalona Estació, per connectar Santa Coloma i Badalona amb la principal línia de Rodalies.

- **Park & Ride**

Implantació d'aparcaments d'enllaç amb 10.800 places noves, per afavorir el transvasament modal a les principals estacions ferroviàries de Rodalies i FGC. Amb aquesta actuació s'espera reduir l'accés de bona part de vehicles privats a l'àmbit més central de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Els sistemes de *Park & Ride* poden ser una solució, però són uns grans consumidors d'espai i cal pensar-los amb seny i criteri per no omplir les rodalies de cotxes aparcats.

La sostenibilitat dels transports



El document de la Generalitat no detalla quines són les actuacions de P&R que es preveu construir per assolir la fita de les 10.800 places ferroviàries. Prenent com a punt de referència les previsions d'actuacions del PDI 2021-2030, formulem les següents observacions:

- **Park & Ride al Maresme:** Considerem insuficient la proposta de Park&Ride a l'àmbit del Maresme, ja que només es preveu un Park&Ride a Alella. Considerem que s'han de proposar nous Park&Ride donant resposta a l'increment del desplaçaments en vehicle privat que es pot generar amb l'alliberament dels peatges de cara a 2021. Es proposa aprofitar la plataforma dels actuals peatges d'Arenys, Vilassar i Alella per tal d'implementar Parks&Ride per aprofitar la connectivitat i capil·laritat.
- **Vallparadís Universitat:** La proposta de P&R a Vallparadís Universitat està poc fonamentada. Donada la situació de l'estació al centre de Terrassa, afavoreix l'accés en cotxe a l'estació dins la ciutat. Per contra, donem ple suport a la proposta de P&R de Terrassa Nacions Unides, ben situat al nord de la ciutat i a tocar de la Ctra. de Matadepera.

Projecte emblemàtic 12: MOBILITAT DEL FUTUR: CONNECTADA, INTEL·LIGENT I AUTÒNOMA

El projecte Mobilitat del futur: connectada, intel·ligent i autònoma pretén integrar diferents iniciatives per al desenvolupament de solucions en l'àmbit de la mobilitat del futur i la provisió de serveis al sector per fer de Catalunya un pol de referència en l'àmbit de la mobilitat en un moment clau i de profunda transformació del sector.

En el marc del projecte s'impulsarà el desenvolupament de noves solucions, serveis i productes al voltant de la mobilitat en totes les tipologies de vehicles (automòbils, motocicletes, busos, d'ús agrícola, de transport de mercaderies, off road, etc.). Es posarà l'èmfasi en les solucions digitals i sostenibles; en l'impuls de funcionalitats autònomes avançades i de connectivitat vehicle-vehicle i vehicle-entorn; i en projectes que afectin la mobilitat urbana i el trànsit i que contribueixin a la reducció d'emissions, soroll i congestió a les ciutats. Així mateix, s'impulsaran infraestructures de test i certificació de solucions de connectivitat i autonomia en laboratoris, tant en pistes com en entorns de tràfic real, així com infraestructures facilitadores de la connectivitat vehicle entorn.

Es tracta d'un projecte amb un grau de definició insuficient per determinar el seu interès des del punt de vista de la mobilitat sostenible.

La insistència en el concepte de la connectivitat vehicle/entorn sembla pressuposar una atenció especial al vehicle d'ús individual. Sense refutar les aportacions en aquest sentit, considerem que poden resultar molt més productives els projectes que prioritzin la relació usuari/entorn, en especial les MaaS (Mobility as a service) i les que facilitin la informació i interacció del usuari (informació en temps real de l'estat del servei, alternatives de transport, transport a la demanda, connexions a la demanda, sistemes transport de darrera milla, etc. Cal recordar els avantatges de la mobilitat pública, col·lectiva i/o compartida sobre la mobilitat privada, i per tant la necessitat de centrar sobre aquesta mobilitat les actuacions que s'empenguin dins d'aquest projecte.

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 las 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

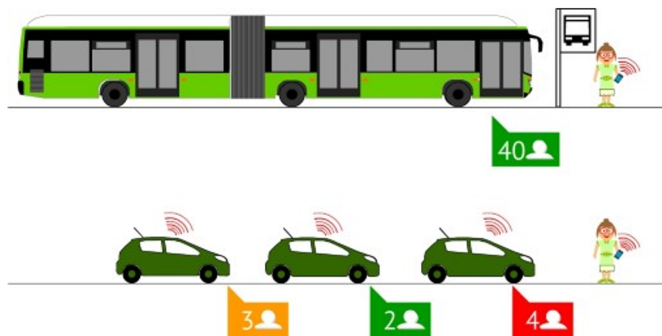
ACCION PLAN DE ACCION

El projecte també hauria de servir per desenvolupar actuacions de vehicle autònom en el camp del transport públic i privat. No obstant, pel que fa als vehicles autònoms d'ús privat, cal tenir en compte que la seva generalització indiscriminada pot comportar un increment de congestió (per l'efecte de l'aparició de vehicles amb zero ocupants) i l'aparició d'una problemàtica derivada dels espais per a l'embarcament en la circulació de vehicles. Per contra, el vehicle autònom podria ser un excel·lent aliat del transport públic per als recorreguts de darrera milla o per a transbordaments integrats en zones poc denses.

¿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

PTP PROMOCIÓN DEL TRANSPORT PÚBLIC

ACCION PLAN DE ACCION

Projecte emblemàtic 14: IMPULS DEL MEDI NATURAL I LES ÀREES RURALS

Aquest projecte vol protegir el medi natural i la biodiversitat, fent-los compatibles amb el desenvolupament econòmic sostenible i la creació d'oportunitats al territori, a partir del patrimoni natural i cultural. Consta de quatre àmbits d'actuació (entre altres, apunto el referent a "mobilitat sostenible"):

- *Augment de la connectivitat dels àmbits rurals i àrees de població dispersa, mitjançant la millora de les infraestructures de transport col·lectiu per carretera.*

Catalunya és un país molt desequilibrat des del punt de la distribució de la població en el territori i compta amb àmplies zones amb dinàmiques rurals i amb molt baixa densitat de població. També compta amb àrees urbanes amb dèficits importants en transport públic. La insuficient connectivitat amb transport públic comporta una dependència exclusiva dels mitjans de transport privat per part de la població que hi resideix per poder desenvolupar moltes de les activitats quotidianes (compres, anar al metge, anar al banc, fer gestions personals, etc.) i que dificulta l'accessibilitat a la població envellida, joves, dones i col·lectius amb menys ingressos. Aquesta sol ser una realitat més característica de municipis i nuclis ubicats en zones de muntanya o més allunyats dels entorns més urbanitzats.

Tanmateix el projecte que presenta la Generalitat no proposa cap via d'actuació concreta i deixa a l'aire la possibilitat sense emmarcar cap solució. Des de la PTP recordem de nou l'Objectiu Tren 2024, on es proposen serveis cadenciats tren/bus per a tot el territori així com aplicació d'actuacions prioritàries (tant infraestructurals com no infraestructurals) i estudis de viabilitat per dotar al territori d'aquesta capacitat mallada de visió general.

Projecte emblemàtic 24: HYDROGEN VALLEY OF CATALONIA (H2VALLEYCAT)

L'Hydrogen Valley of Catalonia (H2ValleyCAT) esdevindrà la plataforma regional aglutinadora de diferents iniciatives al voltant de l'hidrogen verd a Catalunya. Coordinaria els diferents projectes territorials de coneixement i d'impuls de l'hidrogen amb el teixit empresarial i industrial, així com amb agents de l'ecosistema d'innovació català.

Catalunya presenta una concentració única de factors d'entorn que la fan especialment adient per al desenvolupament de l'hidrogen com a vector energètic i les seves cadenes de valor associades. El projecte H2ValleyCAT té per objectiu posicionar Catalunya com un referent europeu a través de projectes enfocats a la generació, l'emmagatzematge, la distribució i els usos de l'hidrogen.

El desenvolupament de l'ús de l'hidrogen en diferents aplicacions industrials i de mobilitat pot contribuir a la reactivació econòmica del país i a un canvi cap a la mobilitat sostenible.

L'hidrogen com a font d'energia aplicada a la mobilitat té un rang concret d'aplicacions. Pot jugar un paper positiu en aquells casos en que l'electrificació directe no és possible o resulta econòmicament inviable, tal com línies de tren no electrificades i amb poques circulacions, i en aquells serveis en que per la seva durada no es poden resoldre mitjançant els sistemes de bateries, com és el cas dels serveis d'autobús de llarg recorregut.

Mentre es mantingui la baixa relació entre l'energia aportada en el procés d'obtenció de l'hidrogen i l'energia obtinguda en el seu ús com a combustible, resultaria una autèntica aberració proposar la hidrogenació de serveis que poden ser alimentats directament per catenària (tramvies, ferrocarril electrificat).

A Catalunya existeix una única línia de tren no electrificada, la Lleida-Pobla de Segur, que es podria beneficiar d'aquesta tecnologia. Per altra banda, TMB ha formalitzat una comanda de 8 autobusos impulsats per hidrogen, que seran lliurats l'any 2022. El desenvolupament i operació en fase experimental de vehicles impulsat per hidrogen pot contribuir a la generació d'actuacions que poden ser incloses dins d'aquest projecte, avançant cap a una futura generalització de l'ús de l'hidrogen com a combustible **en l'àmbit que li és propi** cas que la tecnologia es revelés en el futur com a competitiva amb l'electrificació mitjançant bateries.

Projecte destacat 27: PROVISIÓ DE PUNTS DE RECÀRREGA PER A AUTOBUSOS ELÈCTRICS

Es posaran en funcionament punts de recàrrega pel servei d'autobusos urbans dels municipis, tant de càrrega lenta como de ràpida (incloent el pantògraf), segons les necessitats i conveniències de cada servei. Es preveu generar llocs de treball vinculats a la tecnologia dels punts de recàrrega, tant en la fabricació com en la seva instal·lació, i contribuir al seu desenvolupament tecnològic.

Es tracta d'un projecte que ha de permetre la progressiva electrificació de les flotes d'autobusos, un element imprescindible per a la progressiva descarbonització del transport públic.

Sorprèn la formulació d'autobusos exclusivament "urbans". No s'hauria d'excloure, allà on la relació amb els concessionaris del transport interurbà de curt recorregut ho faci possible, la creació de punts de recàrrega d'ús compartit. Així mateix, el projecte hauria d'incloure actuacions de punts de recàrrega en les estacions d'autobús interurbans construïdes o projectades.

Aquest projecte es podria enriquir amb la incorporació d'actuacions permetin dotar de més espai i major capacitat al transport públic, i que serien utilitzades per aquesta flota progressivament electrificada. Ens remetem al document [Proposta d'actuacions tàctiques prioritàries per preparar el transport públic viari al desconfinament | Promoció del Transport](#)

[Públic \(transportpublic.org\)](http://transportpublic.org), al maig de 2020. Es tracta d'unes actuacions tàctiques per donar un salt de qualitat al conjunt de transport públic en superfície basades en tres eixos d'actuació: accessos de Barcelona, carrils bus urbans a la conurbació urbana de Barcelona i actuacions complementaries.

- **Carrils bus/VAO a vies d'accés a les grans ciutats**

És incompreensible que no es proposi el finançament amb càrrec als NGEU dels carrils bus a les vies d'alta capacitat d'accés a Barcelona, així com a altres àrees metropolitanes del país. El carril bus de la B23, reclamat des de fa dècades, hauria de ser una actuació emblemàtica per la seva senzillesa de realització i excel·lent relació benefici/cost. Una vegada més, els conflictes competencials impedeixen realitzacions que són absolutament imprescindibles per a la millora de la mobilitat.

- **Estacions d'autobusos interurbans a la ciutat de Barcelona**

A la ciutat de Barcelona, les actuacions de creació de punts de recàrrega s'haurien de desenvolupar en paral·lel amb l'ordenació i adequació de les estacions d'autobús interurbà. Recordem aquí les propostes de la PTP en aquesta matèria:

- Proponem la creació d'una **estació d'autobusos a la Plaça Espanya** a partir de l'aprofitament de l'espai que deixarà lliure la Fira. Es tracta de l'únic espai disponible i "busificable" sense haver de crear macro estacions soterrades, i permet un enllaç ràpid amb tres línies de metro/FGC.
- Estació d'autobusos a l'Estació de La Sagrera. Analitzat el projecte constructiu, es considera que el disseny actual d'aquesta estació no afavorirà notablement els àmbits suposadament beneficiats a la fitxa del PDI: Barcelonès Nord, Maresme i Vallesos. L'estació està pensada únicament per a serveis directes pels nous vials Trinitat-Sagrera i totalment desvinculada del principal corredor d'autobusos cap al Vallès, la Meridiana. Considerem imprescindible que aquesta estació d'autobusos incorpori els següents canvis:
 - o Vinculació amb la Meridiana amb el doble objectiu de donar servei a aquest important corredor de transport públic cap al Vallès i permetre la regulació d'autobusos en bones condicions en comptes de fer-ho de forma dispersa pels carrers de la ciutat i amb problemes de capacitat al carril bus de Meridiana. A tal efecte cal dissenyar nous accessos soterrats des dels vials Felip II i Garcilaso, si s'escau modificant-ne els sentits de circulació, per permetre una ràpida entrada i sortida dels autobusos. L'actual parada en superfície de Sagrera Meridiana s'explotaria com a parada de pas i no com a origen-destinació dels serveis, millorant la seva capacitat i reduint l'impacte urbà dels autobusos.

- o El PDI explicita que únicament dues dàrsenes estaran adaptades a autobusos articulats, cosa que és absolutament insuficient i una hipoteca per al futur. Cal que la nova estació tingui capacitat per a autobusos articulats i que el grau d'estacionament sigui petit, pensant en els serveis interurbans i suburbans, no únicament els de llarg recorregut i autocars, amb un angle superior.

Projecte destacat 28: DESENVOLUPAMENT DE L'ESTRATÈGIA CATALANA DE LA BICICLETA 2025

L'Estratègia pretén establir eines de planificació i desenvolupament d'infraestructures ciclistes, així com accions de promoció i formació per a impulsar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport actiu i sostenible, tant per motius de mobilitat quotidiana com per al lleure, l'esport i el turisme, i doblar la quota modal de la bicicleta fins a assolir un 8% dels desplaçaments urbans.

Des de la PTP ja vam fer les aportacions al PDI respecte l'estructura viària de bicicleta. Considerem insuficient el nivell de concreció del PDI pel que fa a la xarxa d'infraestructura per a bicicletes, així com la concreció del que es considera xarxa existent. En aquest nou projecte que es planteja, la concreció segueix sent minsa i sense cap aportació al que ja sabíem. Trobem a faltar també actuacions concretes que facilitin la intermodalitat bicicleta-transport públic.

Cal que els projectes que s'han plantejat a la Generalitat disposin d'unes línies d'actuació concretes i directes sobre com fer front a aquests fons que arribaran.

Projecte destacat 36: DESPLEGAMENT DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE TRANSFORMACIÓ DE LA C-31 AL TRAM SANT ADRIÀ DE BESÒS - BADALONA

Desplegar el Pla Director Urbanístic de l'àmbit per a convertir l'actual cicatriu de la C-31 en un eix de vertebració urbana, i convertir-la en un nou sistema de mobilitat sostenible que articuli les diferents trames urbanes i generi nova activitat econòmica. Aquesta nova espina dorsal eliminarà la segregació actual de la via, garantint la cohesió social, la permeabilitat i la creació de noves oportunitats en un àmbit metropolità estratègic.

Considerem innecessària l'ampliació de la C31. Amb la implementació en l'actualitat d'uns dels 3 carrils de la C31 sentit Barcelona per a bus i vehicles d'alta ocupació, demanem que es descarta l'ampliació d'un carril addicional sentit Barcelona en concordança amb el PDU de transformació de la C-31 al tram Sant Adrià de Besòs - Badalona. Cal enllaçar el carril bus VAO amb el de Gran Via Nord trobant una solució per la incorporació del trànsit a la B10. Cal explotar tot el carril bus VAO com una sola unitat. Qualsevol intervenció urbanística de gran envergadura que es faci en l'àmbit de la C31 a Badalona i Sant Adrià de Besòs s'ha de fer des de la perspectiva de la mobilitat sostenible. Això implicat en el cas de retocs en la plataforma de la via actual millorar el carril VAO i fins i tot dotant-lo

d'accessibilitat des dels municipis. En el cas canvis de traçat s'ha de tenir en consideració el mode ferroviari i la bicicleta. Es demanen petites actuacions per unir trama de carrers urbana i la millora per a vianants, transport públic i bicicleta dels passos actuals com a solució transitòria.

Projecte destacat 50: PLA TRACTOR D'IMPULS A LA INDÚSTRIA DE L'AUTOMOCIÓ SOSTENIBLE

Posada en marxa de programes específics de reorientació de l'activitat productiva i d'alt valor afegit. Inclou elements com el greening de la cadena de valor, la incorporació de les tecnologies 4.0, la potenciació de camps d'activitat estratègica, o la implementació d'un Innovation District en l'àmbit català en matèria de mobilitat. Es planteja com una col·laboració global entre agents públics i privats.

La mobilitat sostenible **no és realitzar un plan renove** i canviar els vehicles de benzina i dièsel per vehicles elèctrics, com ja hem comentat anteriorment. Si bé és cert que cal realitzar un canvi en la indústria i començar a encaminar-nos cap a una indústria verda, cal tenir en compte que l'automoció sostenible no és únicament fer un canvi de vehicle. Una flota de vehicles privats elèctrics seguirà generant contaminació acústica així com greus problemes de congestió. A més, el cost energètic del procés de fabricació de vehicles fa que en supòsits de baixa utilització (com és sovint el cas de vehicles privats) el resultat final en termes d'emissions per km. recorregut no sigui tan favorable com seria d'esperar:

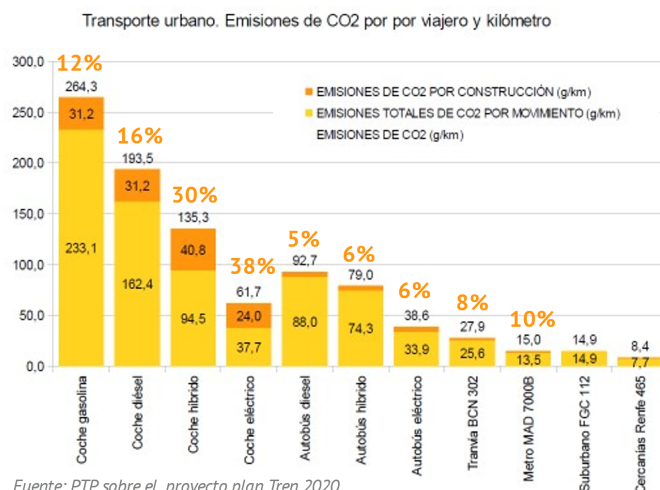
El coste energético de la fabricación de los vehículos

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)



Per tant, de la mateixa manera que cal impulsar decididament l'electrificació de les flotes públiques (taxi, transport en comú, vehicles compartits...) i dels vehicles de repartiment de mercaderies, seria poc efectiu i socialment injust una política indiscriminada d'ajudes a la

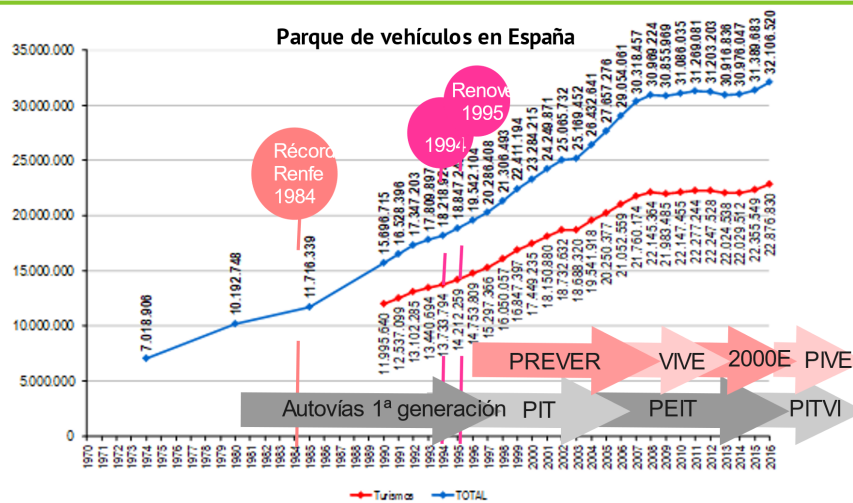
renovació del vehicle. Cal recordar que la indústria de l'automòbil ha estat objecte de reiterades i quantioses ajudes en els darrers anys:

Subvenciones permanentes a la automoci6n

S6lo 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.

Adem6s existen programas de subvenciones a la compra de veh6culos casi permanentes.



L'efecte tractor sobre la ind6stria de l'autom6bil ser6 m6s efectiu si inclou la ind6stria de fabricaci6n de veh6cles de manera integral, considerant la creaci6n de flotes de vehicle compartit, la fabricaci6n de veh6cles per al transport p6blic (amb gran capacitat de generaci6n de llocs de treball, com el recent contracte d'adquisici6n de trens de rodalies ha posat de manifest), els nous veh6cles de mobilitat urbana i els serveis de mobilitat.

CONCLUSIONS

- Dels 11 projectes inclosos amb l'etiqueta de mobilitat,
 - 3 tenen una relació incerta o marginal amb el transport públic:
 - *Projecte destacat número 7: CARBON RECOVERY*
 - *Projecte emblemàtic 8: BIOECONOMIA CIRCULAR EN LA VALORITZACIÓ DE LES DEJECCIONS RAMADERES I ALTRES SUBPRODUCTES AGROALIMENTARIS*
 - *Projecte emblemàtic 14: IMPULS DEL MEDI NATURAL I LES ÀREES RURALS*
 - 5 són susceptibles de ser aplicats preferentment al vehicle privat i/o tenen un rang d'aplicació limitat pel que fa al transport en comú:
 - *Projecte emblemàtic 10: BATTERY HUB*
 - *Projecte emblemàtic 12: MOBILITAT DEL FUTUR: CONNECTADA, INTEL·LIGENT I AUTÒNOMA*
 - *Projecte emblemàtic 24: HYDROGEN VALLEY OF CATALONIA (H2VALLEYCAT)*
 - *Projecte destacat 36: DESPLEGAMENT DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE TRANSFORMACIÓ DE LA C-31 AL TRAM SANT ADRIÀ DE BESÒS – BADALONA*
 - *Projecte destacat 50: PLA TRACTOR D'IMPULS A LA INDÚSTRIA DE L'AUTOMOCIÓ SOSTENIBLE*
 - Només 3 es destinen específicament a la mobilitat sostenible, i només 1 suposa una millora en els serveis de mobilitat en comú:
 - *Projecte emblemàtic 11: DESCARBONITZACIÓ DE LA MOBILITAT: IMPULS DE LA XARXA FERROVIÀRIA*
 - *Projecte destacat 27: PROVISIÓ DE PUNTS DE RECÀRREGA PER A AUTOBUSOS ELÈCTRICS*
 - *Projecte destacat 28: DESENVOLUPAMENT DE L'ESTRATÈGIA CATALANA DE LA BICICLETA 2025*
- La presència de fins a cinc projectes que poden derivar fàcilment cap a actuacions una atenció preferent cap al vehicle privat i/o amb un rang d'aplicació limitat pel que fa al transport públic posa de manifest el risc de desequilibri en les actuacions

finançades, amb un dèficit d'atenció cap al canvi modal i una sobreactuació en matèria d'electrificació del vehicle privat.

- Malgrat que les actuacions en matèria ferroviària són un dels àmbits explícitament inclosos com a finançables pels NGEU, l'abast del projecte núm. 11- Impuls de la xarxa ferroviària es limita a la finalització de la línia 9 del metro, la unió de tramvies per la Diagonal, el tram Plaça Espanya – Gràcia de FGC i el Tramcamp a l'àrea del Camp de Tarragona. És a dir, es proposa centrar l'esforç inversor en la extensió de metro i línies urbanes de FGC a l'àrea de Barcelona, on la densitat de la xarxa de metro és ja de les més elevades d'Europa, i atén insuficientment les necessitats de les corones exteriors i de la resta del territori, que és on hi ha una major mancança de transport públic. Lamentem l'absència de propostes coordinades amb altres administracions que permetin realitzar les actuacions amb major retorn social i ambiental, i ens remetem a les propostes contingudes al document Objectiu Tren 2024 <https://transportpublic.org/tren2024/> , que inclou una proposta prioritzada i justificada d'actuacions i estudis de viabilitat en matèria ferroviària.
- La provisió de punts de recàrrega per als autobusos elèctrics permetrà la progressiva electrificació dels serveis de transport urbà de superfície. Proposem que aquest projecte inclogui també l'ús conjunt dels punts de càrrega amb els transports interurbans allà on sigui possible, així com actuacions en matèria de creació de carrils-bus als accessos de les ciutats i de creació i millora de les estacions d'autobusos.
- El grau de concreció de l'actuació Projecte destacat 28: DESENVOLUPAMENT DE L'ESTRATÈGIA CATALANA DE LA BICICLETA 2025 és insuficient. Proposem la inclusió específica d'actuacions encaminades a afavorir la intermodalitat entre bicicleta i transport públic.

Per tant, considerem que la proposta Next Generation Catalonia presentada pel Govern de la Generalitat de Catalunya no atén suficientment la necessitat d'avançar cap a una mobilitat sostenible, planteja unes actuacions desequilibrades entre mobilitat privada i mobilitat en comú, desaprofita l'oportunitat de realitzar actuacions ferroviàries urgents amb el finançament disponible i prioritza l'electrificació indiscriminada dels vehicles per damunt del canvi modal. En la seva formulació actual, els NGEU a Catalunya poden ser una oportunitat perduda per avançar de manera efectiva cap a la mobilitat sostenible.

Barcelona, abril de 2021