

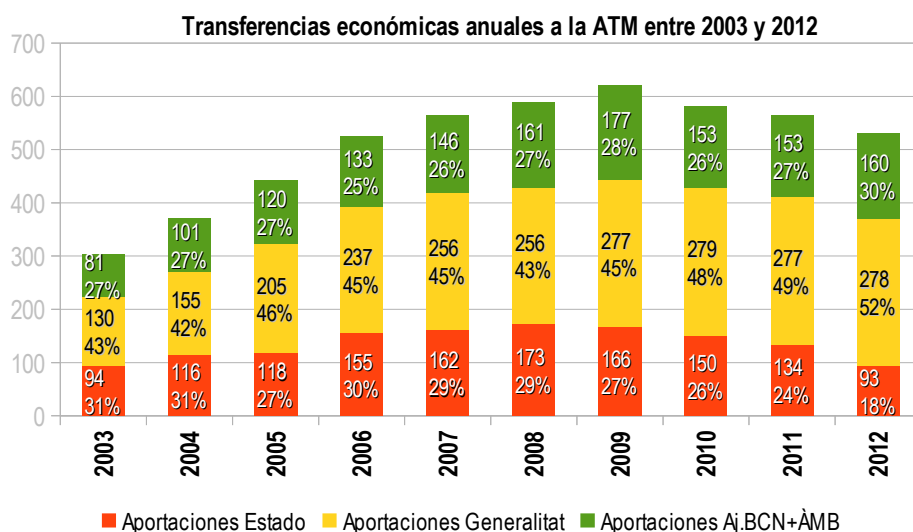
Nota de premsa // 26-04-2012

Els pressupostos de Foment són agressius amb el transport públic i el sector logístic de Catalunya

- El PGE 2012 suposa un cop dur per a la competitivitat i la sostenibilitat del transport a Catalunya, en limitar el desenvolupament del transport públic i del transport ferroviari de mercaderies
- La PTP detecta cinc aspectes preocupants que afecten tant la inversió per a noves infraestructures com a l'explotació dels transports públics actuals
- Si no es modifiquen els PGE 2012, els sectors logístics i del transport públic es veuran perjudicats, així com la mobilitat metropolitana i l'autonomia d'una part important de la població

Les partides principals del PGE 2012 (20.104 milions d'Euros) seguiran destinant-se a les inversions en obra nova o executada, especialment relatives a la xarxa d'alta velocitat (16,4%) i les carreteres (15,7%). Per contra, les inversions en ferrocarril convencional de nova construcció només consumeixen el 2,2% del pressupost i el manteniment de la xarxa ferroviària un 3,7% del total del PGE. Les noves inversions en Rodalies es correspondran al 0,1% del PGE 2012 (veure desglossament en annex). En lloc de promoure el transport, a través dels serveis logístics i serveis de transport públic, entenen aquestes activitats com les que generen més ocupació i valor afegit, es manté l'aposta frenètica per les noves infraestructures (+4,8%), a alhora que es retallen les despeses corrents (-7,3%) i de personal (-9,8%) respecte l'exercici anterior. D'aquestes dades es pot extreure una conclusió clara: **la prioritat de l'Estat no és la mobilitat sostenible sinó continuar amb l'ampliació de la que ja és la major xarxa d'alta velocitat ferroviària i d'autopistes i autovies d'Europa.**

1 Operació: caiguda històrica de les aportacions al transport públic metropolità



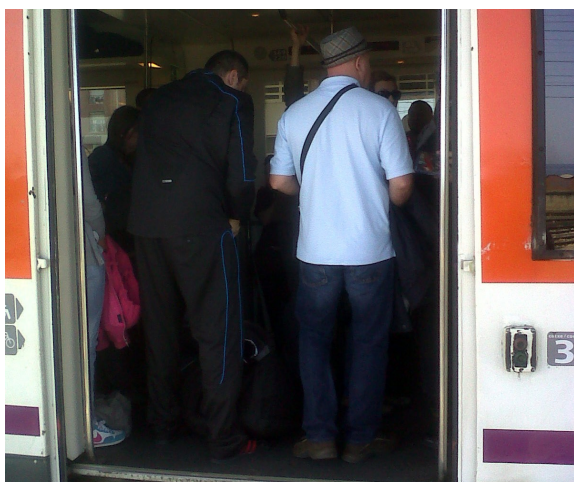
Encara que s'aproximen, aquestes transferències no sumen el dèficit operatiu total del transport metropolità, existeixen a més altres mètodes diferents de pagament basats en l'endeutament. Font: PTP a partir d'ATM

L'any 2011 es va batre el rècord de viatgers a la regió metropolitana de Barcelona, amb 935,4 milions de viatges, que han anat acompanyats amb una oferta també creixent i una intensificació dels costos operatius, degut a les ampliacions i modernització de la xarxa, incloent-hi l'adaptació d'infraestructures i material mòbil a l'accessibilitat universal. No obstant això, **el PGE de 2012 retalla com mai les aportacions estatals al finançament de transport públic metropolità.** L'any 2012 serà l'any amb una caiguda més important d'aportacions estatals respecte l'any anterior, i l'any amb menys aportacions absolutes. Des de 2003 fins el 2012 l'Estat ha passat de suportar el 31% del total de les aportacions públiques a l'ATM a fer-ho tan sols en un 18%.

La dràstica reducció de les aportacions de l'Estat a l'ATM posa en risc el finançament de tot el transport públic metropolità, obligant a retallar serveis, aplicar noves pujades tarifàries sobre les usuàries i usuaris (que se sumarien a la pujada rècord viscuda a principis de 2012) o buscant fonts addicionals de finançament a través de taxes o impostos.

L'Estat s'ha d'implicar més en la mobilitat metropolitana, la inversió actual és totalment insuficient tenint en compte que fa a la mobilitat quotidiana de la immensa majoria de la població, el 45% de la qual no disposa de carnet de conduir. El 2012, l'Estat tot just invertirà el 8% del pressupost del Ministeri de Foment a subvencions del transport, i tan sols un 5,7% si només considerem transport públic urbà, Renfe i FEVE; front un 32,1% de despesa en noves autopistes i alta velocitat ferroviària.

2 Operació: cap partida per fer front al dèficit dels serveis públics de Renfe a Espanya ni a Catalunya



Tren regional Tarragona - Barcelona, un dels trams més demandats de la xarxa, amb reconeguts problemes de saturació en determinades franges.



El túnel de Pl de Catalunya, amb 20 circulacions per sentit en hora punta disposa encara d'un limitat sistema de senyalització que el converteix en el punt més col·lapsat de la xarxa d'Adif a Espanya.

El PGE 2012 no assigna cap partida per cobrir el dèficit dels serveis públics de Renfe Operadora: Rodalies i Regionals. A Espanya aquests serveis tenen un dèficit aproximat de 600 M€ anuals l'any 2011. Com en temps passats, l'Estat autoritzarà a Renfe a endeutar-se per finançar el dèficit dels seus serveis públics, però amb un màxim de 400 M€ l'any 2012. Això implicarà noves pujades tarifàries i retallades dràstiques del servei. El servei de Rodalies de Catalunya, traspassat l'any 2010 per a la rodalia de Barcelona i l'any 2011 per als serveis regionals, generava un dèficit d'uns 140 M€; quantia que no està assegurada per a l'any 2012. Aquest fet posa en perill el manteniment del servei actual a Rodalies de Catalunya així com les necessàries ampliacions previstes, com ara les Rodalies de Girona (+ 5M€) i del Camp de Tarragona (+12M€) o d'altres millores a línies regionals.

Renfe és el principal operador de transport públic a Catalunya mesurat en viatgers-quilòmetre. Els viatgers de Rodalies de Catalunya van recórrer 3.059.000 de quilòmetres el 2011, per davant de la resta de modes de transport. Renfe va transportar 116 milions de viatgers al sistema de Rodalies de Catalunya, esdevenint el segon operador després de Transports Metropolitans de Barcelona en nombre absolut de viatgers. A escala espanyola, les Rodalies de Catalunya suposen el 30% de tota la demanda de Rodalies i Regionals de Renfe, expressades en viatgers-quilòmetre.

3 Inversions: el Pla de Rodalies rep una inversió marginal

El Pla de Rodalies de Barcelona 2008-2015, valorat en 4.000 milions d'euros, tenia com a missió principal resoldre els principals dèficits del passat (vies úniques, senyalització, estacions, etcètera), però no era prou ambiciós per afrontar els reptes de capacitat i rapidesa del segle XXI. En qualsevol cas, quatre anys després de la seva aprovació, només s'ha executat el 7% del mateix. La major part de la inversió executada s'ha destinat a la millora de les estacions i a la modernització de la infraestructura (catenària rígida, instal·lació de la xarxa de comunicació GSM-R, etcètera), tot i que encara no s'ha iniciat la instal·lació d'un nou sistema de senyalització que millori la capacitat del que ara és el túnel amb serveis de Rodalia més congestionat d'Adif, el de Plaça Catalunya.

Al PGE 2012 es destinen únicament 28 milions d'euros a les Rodalies de Madrid i Barcelona, mentre que l'alta velocitat rebrà més de 3.300 milions. Els plans de Rodalies 2008-2015 de Madrid i Barcelona estan valorats en 5.000 i 4.000 milions d'Euros respectivament, encara que parteixen de realitats molt diferents:

- Barcelona té el 29% de la xarxa en via única davant un 11% a Madrid
- El túnel de Plaça Catalunya és el túnel més col·lapsat per trens de Rodalies de la xarxa d'Adif, amb 20 passos per hora i sentit. Tot i això, encara no s'ha iniciat la implantació d'un nou sistema de senyalització, com a Madrid es fes amb el LZB per a la C5 o recentment amb l'ERMTS entre Atocha i Chamartín.
- La via de la R1 entre Arenys i Blanes, és el tram en via única amb major càrrega de circulacions de la xarxa d'Adif
- La línia R3 es troba íntegrament en via única des de Montcada fins a Vic
- Barcelona no té projectats trams de quàdruple via ni nous túnels urbans, mentre que a Madrid aquestes inversions sí que estan previstes
- L'accés a l'Aeroport de Barajas es va inaugurar el 2010, el de l'Aeroport T1 del Prat només es va licitar per avortar al cap de pocs mesos.
- Barcelona encara disposa d'importants colls d'ampolla: a la via, amb importants cisallaments (l'Hospitalet, Passeig de Gràcia); i a les estacions, per no poder acollir trens de 200 metres (Aeroport T2, Arc de Triomf, etcètera). A Madrid aquests problemes estan resolts des de fa temps.

4 Inversió: el Corredor Mediterrani no rep suport en allò que és essencial



Corredor Mediterrani al pas per l'Hospitalet de l'Infant. El tram Tarragona – l'Hospitalet de l'Infant és el darrer tram en via única del tram central del Corredor Mediterrani. Foto: Diari Ara.



A l'esquerra: obres de desdoblament iniciades i paralitzades des de fa més de 10 anys a l'Hospitalet de l'Infant.. Foto: Bernat Borràs – Trenscat.cat.

Les partides del PGE 2012 són clarament insuficients per desenvolupar el Corredor Mediterrani, ja que no atenen els seus principals colls d'ampolla. Segons el PGE 2012, el Corredor Mediterrani és la línia espanyola amb una inversió superior: 1.342 milions d'euros dels 5.961 del total ferroviari. Però una anàlisi més detallada de les partides revela que les principals inversions considerades "Corredor Mediterrani" són les antenes des de l'AVE Madrid-València fins a Castelló i Alacant; i no els punts més congestionats del tram central del corredor: Barcelona – València:

- **Es destina una inversió insuficient al desdoblament de l'últim tram en via única del tram central del Corredor Mediterrani**, entre l'Hospitalet de l'Infant i Tarragona: 14,3 milions d'Euros per a una obra valorada en 510 milions d'euros. Aquesta infraestructura suporta el pas diari de 44 trens de viatgers i 14 de mercaderies en només una via, convertint-se en un dels eixos més col·lapsats de la xarxa ferroviària d'Adif per trens de llarg recorregut, regionals i mercaderies. La finalització d'aquesta obra hauria de tenir un termini immediat, sobretot tenint en compte que ja el 1987 es va declarar aquesta obra com a prioritària.
- **No s'atenen les ampliacions d'infraestructura necessàries per a l'harmonització de tràfics de Rodalies i mercaderies en els entorns de Barcelona**, sent especialment crític el pas per Martorell, on a més s'efectuen nombroses maniobres de final de línia a Rodalies.
- **No s'aborda la introducció de l'ample internacional entre els principals ports de la Mediterrània i Europa**, al marge de les actuacions de tercer carril ja realitzades entre el Port de Barcelona, Castellbisbal i la Jonquera. Els principals carregadors i la Generalitat ja han realitzat una proposta per a la introducció de l'ample internacional mitjançant tercer carril en via existent entre Castellbisbal i el port i complex petroquímic de Tarragona. Altres indústries pròximes al corredor es beneficiarien d'aquesta actuació, com Celsa de Castellbisbal i BASF de Tarragona. Es calcula que la inversió ascendiria als 180 milions d'Euros per adaptar una de les dues vies.
- **No aborda la connexió urgent de l'ampliació del port de Barcelona amb la xarxa existent d'ample mixt** (ibèric i internacional), impedit aprofitar al màxim el potencial del tercer carril ja instal·lat.

5 Inversió: tot i la massiva aposta per les carreteres, s'oblida l'autobús



La T11, entre Tarragona i Reus, és un clar exemple de com les ampliacions viàries realitzades pel ministeri de Foment dificulten, a mesura que avancen, la operació del transport públic.



La B23, entre Molins i BCN, espera un carril bus des de fa molts anys. Per abaratir costos, s'ha proposat reduir la velocitat a 80 km/h per poder generar un carril més amb la calçada actual.

Els carrils bus o carrils bus-VAO als accessos a les grans ciutats són una política pràcticament oblidada, malgrat l'èxit indiscutible que va suposar la posada en marxa del primer i de moment únic carril bus-VAO espanyol, situat a l'autovia A-6 de Madrid (autovia de Galícia). A Espanya, dues terceres parts dels quilòmetres que es recorren en transport públic terrestre es fan amb autobús. Tot i que molts accessos a grans ciutats depenen del Ministeri de Foment, i aquest realitza 31 ampliacions o noves autopistes / autovies i 40 ampliacions viàries en zones metropolitananes, només es preveuen mesures de protecció dels autobusos a 3 d'aquestes actuacions:

- **Barcelona:** plataforma reservada per al transport públic Molins de Rei - Avinguda Diagonal (B-23)
- **Madrid:** plataformes reservades per al transport públic
- **Màlaga:** plataforma reservada per al transport públic i tercer carril a l'A-7.

Malauradament el PGE no concreta cap partida pressupostària concreta. Per superar les dificultats dels carrils bus-VAO tradicionals, amb elevats costos de construcció i rigidesa als seus accessos, a Barcelona s'ha proposat una solució més lleugera basada en la reducció de la velocitat per guanyar espai a la calçada actual i generar un carril bus per un cost molt inferior. La menor velocitat d'aquesta solució permet acomodar una transició entre els 120 km/h interurbans i els 50 km/h urbans, a més de facilitar la incorporació dels autobusos des de qualsevol dels accessos actuals, estalviant-se els rígids i costos accessos amb diferent nivell i ampliacions de calçada.

Després d'identificar cinc grans impactes dels PGE 2012 per Catalunya (apartats 1, 2, 3, 4 i 5) s'han proposat les següents esmenes a les cinc forces polítiques catalanes amb representació al Congrés dels Diputats (CiU, PSC, PPC, ICV-EUiA, ERC-RCat):

Enmiendas al PGE 2012 para evitar la caída del transporte sostenible en Cataluña				
Partidas propuestas (cifras expresadas en M€, millones de Euros)	Coste	Cap 2	Cap 4	Cap 7 ¹
Subvención del déficit operativo de Cercanías y Regionales, del servicio Rodalies de Catalunya ²	140		140	
Puesta en marcha de las Cercanías de Girona (combinadas con regionales)	5		5	
Puesta en marcha de las Cercanías del Camp de Tarragona (combinadas con los regionales)	12		12	
Dignificación de la aportación del Estado a la ATM ³	150		150	
Desdoblamiento del tramo Vandellòs – Tarragona del Corredor Mediterráneo ⁴ (#)				
Transferencia a la Generalitat de la plataforma en desuso Cambrils – Tarragona, para su aprovechamiento mediante tren-tranvía metropolitano ⁵	350			350
Desdoblamientos parciales en la línea R3, entre Montcada y Vic (#)	200			200
Acceso a la nueva terminal T1 del Aeropuerto mediante vía doble ⁶ (#)	280			280
Proyectos constructivos para la ejecución, en 2013, de los intercambiadores: Reus Bellisens(*), Rubí Hospital General (*) y Sant Cugat Volpelleres (#)	3	3		
Reforma de la Estación de l'Hospitalet para incrementar la capacidad de la red (*)	10			10
Reforma de diversas estaciones y mejoras del Plan de Cercanías 2008-2015 ⁷ (#)	50			50
Recantonamiento e instalación del sistema ERTMS nivel II en las Cercanías de Barcelona, el punto más saturado de Adif en España (#)	48			48
Estudio técnico para el tercer túnel de Barcelona y la cuadruplicación de vías Bellvitge – Castelldefels para garantizar una buena capacidad en el futuro y mejoras en la velocidad comercial de regionales (*)	1,5	1,5		
Provisión de nuevos trenes para Regionales	50			50
Adaptación al ancho internacional de la línea entre el puerto de Tarragona y la actual vía mixta Puerto de Barcelona – la Jonquera, con previsión para el desdoblamiento del cuello de botella Castellbisbal – Martorell (Oeste) (#)	250			250
Adaptación de las estaciones de Arc de Triomf y el Aeropuerto a los 200 metros de un doble tren Civia serie 465 (#)	20			20
Protección del autobús en la T11 (Reus – Aeropuerto – Estación T11 – Tarragona)	2			2
Carril bus flexible en la B23	7			7
Fundació Mobilitat Sostenible i Segura (FMSS). Promoció de la mobilitat col·laborativa ⁸	1		1	
Total	1.580	4,5	308	1.267

¹ Se propone que las inversiones sean ejecutadas por la Generalitat de Cataluña a través de un convenio, por tanto, figurarían como transferencia de capital en los PGE.

² Se considera el déficit del año 2011, aunque es un importe variable en función de la oferta y la recaudación por tarifas. Actualmente esta partida NO figura en los PGE 2012.

³ Se considera la aportación estatal de la ATM del año 2010: 150 M€ en lugar de los actuales 93 M€

⁴ La obra está valorada en 510 M€ (incluyendo enlace con la línea de alta velocidad hacia Barcelona y hacia Lleida), pero está parcialmente ejecutada y posteriormente abandonada en el tramo de ancho ibérico. Se ha aproximado una inversión necesaria de 350 M€ para su finalización inmediata.

⁵ Este traspaso incluiría infraestructura y superestructura: vía, catenaria, señalización e instalaciones energéticas

⁶ Precio declarado en el proceso de licitación del acceso, ya realizado pero interrumpido por el Ministerio de Fomento

⁷ El PGE 2012 sólo incluye 28 M€ a compartir por las redes de Cercanías de Madrid y de Barcelona

⁸ La FMSS se ha convertido en el referente español de promoción de movilidad colaborativa a través del impulso de proyectos como el Car-Sharing, Portal de Movilidad, e-hitchhiking, car-pool y gestión de movilidad. En el pasado ya recibió aportaciones de los PGE a través de convenios que serán la base para efectuar los pagos

(*) Actuación urgente no incluida en el Plan de Cercanías 2008-2012

(#) Actuación urgente incluida en el Plan de Cercanías 2008-2012 u otros planes pero no iniciada o desarrollada

ANNEX. Desglossament del PGE

PGE 2012 (en millones de Euros)			
TOTAL: 20.104,0			
Gastos operativos		8.176,0	
Otros excepto subvenciones tte.		6.561,7	
Subvenciones transporte		1.614,3	
	Renfe (atrasos 2006-2011)	848,0	
	Renfe 2012	0,0	
	Áreas metropolitanas	249,9	
		ATM Regió Metropolitana de BCN	93,1
		CRTM Consorcio Madrid	126,8
	Feve (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha)	50,0	
	Subvención tte. Aéreo	285,9	
	Subvención tte. Marítimo	47,9	
	Transporte mercancías extrapeninsular	20,2	
	Compensación a autopistas por rebaja de peajes	100,0	
Inversion		11.928,0	
Vivienda		814,2	
Resto		98,9	
Puertos		784,0	
Aeropuertos		1.026,2	
Carreteras		3.160,0	
Autopistas y autovías	Ampliación de carriles o extensión sobre 31 ejes		
Actuaciones metropolitanas	40 intervenciones		
	Carriles reservados al transporte público en los accesos a Madrid		
	Carriles reservados en el acceso Molins – Barcelona		
	Plataforma de transporte público en la A-7; Málaga		
Reparto de la inversión			
	Concesiones	290,0	
	Convenios con otras administraciones	129,0	
	Conservación	873,0	
	Expropiaciones	600,0	
	Construcción	1.268,0	

Ferrocarriles		6.043,0	
Alta velocidad		3.304,3	
	AVE Galicia-Madrid (Olmedo – Ourense)	901,9	
	Ourense-Lugo (proyecto)	2,3	
	Vta.de Baños-Palencia-León	269,7	
	Valladolid-Vta.de Baños-Burgos-Vitoria	281,5	
	Y vasca (velocidad alta + mercancías)	314,5	
	Ávila-Salamanca (proyecto)	2,5	
	Acceso a Logroño (proyecto)	1,7	
	Madrid – Levante	36,3	
	Madrid – Alacant / Castelló	626,9	
	Conexión LAV – Corredor Mediterráneo en TGN	14,3	
	Barcelona – Girona – Frontera	346,2	
	Murcia – Almería (incluye mercancías)	145,4	
	Bobadilla – Granada	208,7	
	Conexión Atocha – Chamartín	149,5	
	Zaragoza – Pamplona / Iruña (proyecto)	3,0	
Red convencional (con **, susceptible de acoger alta velocidad)		441,8	
	Madrid – Extremadura (**)	135,8	
	Eje Atlántico (**)	313,3	
	Diversos	367,4	
	Sevilla – Cádiz (**)	35,6	
	Madrid – Jaén	7,4	
	Sevilla – Huelva (proyecto) (**)	2,3	
	Antequera – Algeciras (proyecto) (**)	0,5	
	Cercanías	28,5	
Mantenimiento		740,0	
Material móvil		221,8	

Fuente: PTP a partir de PGE 2012

Nota: El desglossament de l'apartat ferroviari no es correspon amb el Ministeri de Foment.