

## La PTP valora como "muy decepcionante" el PDI 2021-2030 y presenta alegaciones



La PTP valora negativamente el contenido del Plan Director de Infraestructuras 2021-2030 (PDI), que recoge las actuaciones en infraestructuras de transporte público para la próxima década, y presenta numerosas alegaciones.

El PDI no permitirá cumplir con los compromisos en materia de reducción de emisiones gases de efecto invernadero y de lucha contra el cambio climático. Por otra parte, el PDI no hace ninguna revisión de las actuaciones previstas en el anterior PDI 2011-2020 y no iniciadas.

La división sistemática que hace el PDI en función del operador es incompatible con una perspectiva integradora que huya del conflicto competencial y entienda que a efectos de usuario, la red es única.

Como consecuencia de este enfoque competencial, el PDI contiene propuestas que suponen solapar actuaciones, perpetuar déficits en determinadas redes o optar por soluciones más costosas e inciertas que otras alternativas disponibles.

El PDI recorta la propuesta de extensión de la red tranviaria prevista en el PDI anterior. La PTP considera imprescindible recuperar todos los proyectos tranviarios del PDI 2010-2020, e incorporar otros nuevos.

Finalmente, la PTP presenta numerosas alegaciones puntuales que hacen referencia a las actuaciones sobre la red ferroviaria, a las infraestructuras de transporte público

## **por carretera, en la red tranviaria, a la dotación de Park & Ride ya la infraestructura interurbana para bicicletas.**

La PTP ha valorado como "muy decepcionante" el Plan Director de Infraestructuras 2021-2030 (PDI) sometido a información pública por la ATM, y ha presentado un total de hasta 24 alegaciones que hacen referencia tanto a su planteamiento general como a determinados aspectos puntuales.

Entre las alegaciones de tipo general, se hace referencia a la insuficiencia del esfuerzo en la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). La propia evaluación de impacto ambiental del PDI prevé una disminución de las emisiones de GEI para el conjunto de la movilidad del 7%, insuficiente para cumplir con los compromisos asumidos por la administración catalana. Consideramos que es necesario introducir decididamente aquellas actuaciones que mediante un traspaso modal significativo permita una reducción importante y significativa de las emisiones.

Asimismo, resulta inaceptable que en el Balance de la anterior PDI 2011-2020 no se concrete cuáles son las 11 actuaciones que estaban incluidas, con un coste previsto de 2.942 M €, que no han sido iniciadas por la Generalitat ni se indique por qué no se han iniciado. Asimismo, habría que concretar cuáles son las 15 actuaciones no iniciadas por la Administración estatal y cuál era su coste previsto, ya que en este caso no se concreta.

El PDI debería considerar la existencia de una única la red ferroviaria y priorizar las inversiones que pueden captar más pasajeros y generar más conectividad. Por el contrario, el PDI divide sistemáticamente su análisis y otorga prioridades en función del operador, cuando lo que hay es una perspectiva integradora que huya del conflicto competencial. En este sentido, echamos de menos en el PDI la comparación del retorno económico de las actuaciones de Metro-FGC con las de la "Red estatal".

El PDI debería reconsiderar algunas actuaciones que suponen un solapamiento de infraestructuras ferroviarias, optando por la solución con menor coste, menor tiempo de ejecución y mayor retorno económico y social. Señalamos especialmente la mejora de la comunicación entre el Vallès y Barcelona (medidas XE-05 - Nudo de Montcada + Túnel de Montcada, preferible a AX-11 - Nuevo túnel del Vallès de FGC); la mejora de la cobertura ferroviaria en Sant Boi (medidas XE10 Nueva línea Castelldefels - Cornellà preferible a AX12 Variante de FGC en Sant Boi de Llobregat). Asimismo, ya pesar de no ser un aspecto relacionado con las infraestructuras, el PDI toma opción para la explotación del nuevo ramal ferroviario del aeropuerto mediante una lanzadera independiente de los servicios de cercanías actuales, limitando las posibilidades de crecimiento futuras de la red de cercanías de ancho ibérico.

En cuanto a la red tranviaria, y mientras varias áreas metropolitanas de toda Europa están proyectando y construyendo proyectos tranviarios como elemento central de la lucha contra el cambio climático, el PDI no incluye una serie de proyectos que desde la PTP consideramos ineludibles: la ampliación del Tramvallès desde la UAB hasta Bahía y Barberá del Vallés,, las prolongaciones completas de la red en Badalona hasta Montigalà, la llegada del tranvía a Quatre Camins con conexión a FGC (tal y como han reclamado en una al alegación conjunta las entidades impulsoras del tranvía del Barcelona), la conversión de la C-245 a eje tranviario, la ampliación del tranvía de Glòries en Bellvitge por la Gran Vía y el análisis y priorización técnica de corredores a tramviaritzar a medio largo plazo.

La PTP ha presentado finalmente una serie de alegaciones de aspectos más puntuales, entre las que queremos destacar las que hacen referencia la inclusión dentro del PDI de enterramientos de

vías férreas (cuando no se trata de actuaciones que favorezcan el transporte público sino actuaciones de mejora urbanística), sobre la escasa operatividad aportada por el soterramiento de la Torrassa en su formulación actual (coste económico estimado: 600 M €, más que toda la duplicación de la línea entre Montcada y Vic), la ausencia de las actuaciones ferroviarias para mejorar el tiempo de viaje desde las ciudades de las coronas exteriores (Vilafranca, Igualada, Manresa ...), la ausencia de los proyectos de los tramos del ferrocarril orbital Vilanova - Vilafranca y Granollers - Mataró, la previsión de desaparición de determinados trazados ferroviarios, la necesidad de realización urgente de carriles bus en las entradas de Barcelona (empezando por la inaplazable B23 y continuando con la conexión del ahora construido en la C31 con el de entrada a Barcelona), los intercambiadores y Park & Rida pendientes y el impulso de la eficiencia energética en el transporte público.

La posibilidad de que en el periodo de vigencia de este PDI haya una disponibilidad económica significativa para las actuaciones que favorezcan la movilidad sostenible debe hacer ser especialmente exigentes en su formulación. Este es el objetivo último de las alegaciones presentadas por la PTP: la priorización de las medidas con mayor retorno económico, social y ambiental, más allá de las circunstancias competenciales actuales.

[Alegaciones PTP al PDI 2021 - 2030 \(Catalán\)](#)

[Alegaciones "Volem Trambaix al Pla" al PDI 2021 - 2030 \(Catalán\)](#)

Para más información y declaraciones contactad con [info@transportpublic.org](mailto:info@transportpublic.org).