

## Energia i ferrocarril

4-7

Curses de transport  
a Catalunya

8-10

Pacte Nacional  
d'Infraestructures

16-17

Plànol integrat de temps  
de viatge

18-19

La ciutat dels nens

26-27

Bus Exprés a la Vall  
del Tenes



**Edita:**

PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic). C/ Indústria 220, entresol. 08026 Barcelona. Tel 93 244 49 70 // 93 270 08 62

Fax 93 531 05 67

Web: [www.transportpublic.org](http://www.transportpublic.org)

Mail: [info@transportpublic.org](mailto:info@transportpublic.org)

**Coordenador:**

Ricard Riol Jurado

**Consell de Redacció:**

Blai Aparici, Vanessa Bastida, Lluís Carrasco, Silvia Casorran, Juan Ramón Domínguez, Manel Ferri, Xavier Lujan, Pau Noy, Albert Obiols, Carles Ortí, Núria Pérez, Jordi Porta, Ricard Riol, José Luis Rodrigo, Joan Anton Tineo i Francesc Xandri.

**Projecte gràfic i impressió:**

Barcino Solucions Gràfiques, SL

**Dipòsit legal:** B-42.532/95

**Tiratge:** 4.000 exemplars

**Foto portada:** Tren de mercaderies a Castellbisbal. (Bernat Borràs - [www.trenscat.cat](http://www.trenscat.cat))

"El consell de redacció no es fa necessàriament solidari amb les opinions expressades en els diferents escrits"

**Agraïments:**

La confecció d'aquest butlletí és possible gràcies a: Entitat Metropolitana del Transport, Ajuntament de Barcelona, Diputació de Barcelona, Ajuntament de Sabadell, Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Busmet, Tusgsal, Renfe, Tramvia Metropolità, Autobuses Horta, Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cintoi Bus, Hispano Igualadina, Martí Colomer, Baixbus, Grup Sarbus, Grup Sagalés, Soler i Sauret, Transports Lydia, Transports de Llicà d'Amunt, Transports Urbans de Sabadell, Grup Transports Generals d'Olesa i Transports Ciutat Comtal.

**Socis i sòcies de la PTP**

La PTP és una associació sense ànim de lucre que reivindica la mobilitat sostenible. Els socis de la PTP es beneficien de preferència i descomptes a les activitats de l'associació (cursos, sortides, xerrades...), així com de l'enviament de la revista *Mobilitat Sostenible i Segura* i el butlletí electrònic InfoPTP. Per només 30€ l'any pots donar suport a l'entitat que des de 1993 treballa incansable per la millora del transport públic. Si vols donar suport a aquest projecte pots fer-te soci o sòcia a l'adreça [www.transportpublic.org](http://www.transportpublic.org), enviar un correu electrònic, trucar al nostre telèfon o enviar per fax o carta aquesta informació:

**Dades personals:**

Nom ..... Cognoms .....  
 Professió ..... Adreça .....  
 Municipi ..... País ..... Codi postal .....  
 Telèfon de contacte ..... Correu electrònic .....

**Dades bancàries per a la domiciliació bancària (titular):**

Nom ..... Cognoms ..... DNI .....  
 Banc / Caixa .....  
 Número de CCC (20 dígits): .....

**EDITORIAL**

**Quan el mite per les infraestructures ens empobreix** ..... 3

**ACTUALITAT**

**Curses de transport 2009** ..... 4-7  
**Pacte Nacional per a les Infraestructures** ..... 8-10  
**Europa premia els 80km/h** ..... 11

**FERROCARRIL**

**Energia i ferrocarril** ..... 12-14  
**Premi 2009 de ferrocarrils** ..... 15

**Plànol integrat amb temps de viatge** ..... 16-17

**MOBILITAT NO MOTORITZADA**

**La ciutat dels nens** ..... 18-19

**BICICLETA**

**Túnel de Morlans** ..... 20

**ACCESSIBILITAT**

**Accesibilitat a la parada del bus** ..... 21

**VIATGES SOSTENIBLES**

**Un cap de setmana a Sevilla i Còrdova** ..... 22-23

**INTERNACIONAL T&E**

**Internacional T&E** ..... 24

**SOCIETAT**

**Plataforma visible i segura** ..... 25

**LA PROPOSTA**

**Vall del Tenes** ..... 26-27

**SERVEIS PTP**

**Mou-te en companyia** ..... 28  
**Guia de regionals** ..... 29

**NOVETATS** ..... 30

**PARADETA Dr. Traffic** ..... 31

**ENTREVISTA Josep Pérez Moya** ..... 32

# Quan el mite per les infraestructures ens empobreix

EDITORIAL

A Catalunya s'acaba de signar un pacte entre algunes forces polítiques i entitats socials que dona suport al que s'anomena «Pacte nacional per a les infraestructures». (vegeu les pàgines 8 a 10). Conceptualment, el pacte parteix de tres principis totalment anacrònics:

**Primer anacronisme**

«La infraestructura com a objectiu en sí mateix». Són molts els casos on s'evidencia que una infraestructura no canvia els hàbits d'una població o no compleix amb unes mínimes expectatives de sostenibilitat i eficiència (AVE al Camp de Tarragona; autopistes sense demanda que les justifiqui; aeroports com Alguaire, que en comptes d'estimular l'economia s'han de subvencionar...). En els temps que corren, un pacte que posa l'obra pública en sí mateixa per davant d'objectius socials, ambientals i econòmics quantificables és un pacte buit i insensible, només pensat per als interessos dels que només volen construir, sense importar el què i el com. No podem anar més equivocats si creiem que la construcció d'infraestructures i edificis ens traurà de la crisi; en un país que ja té el rècord relatiu de construccions, infraestructures i d'atur al mateix temps.

**Segon anacronisme**

«La manca d'infraestructures a Catalunya». Referida a la xarxa viària, aquesta és una falsedat estadística de primer ordre que, a força de repetir-se, s'ha incrustat en la societat com un axioma identitari. L'únic que, de facto, ens diferencia és el pagament per l'ús de moltes vies d'alta capacitat, no gestionades amb tarifa de mobilitat sinó com a peatge financer. Però lluny de donar prioritat a una gestió alternativa d'aquestes infraestructures, obeïm un sector interessat en difondre una infàmia descomunal: la manca d'autovies



per justificar fer-ne de noves, fins i tot en paral·lel a autopistes actuals o amb peatge a l'ombra per no tenir demanda. No importa que s'hipotequin les finances de la Generalitat durant molts decennis; això sí, al debat sobre finançament del transport públic el primer argument és pujar les tarifes als usuaris. Hem arribat a un punt en què la dotació viària catalana perjudica, d'una manera directa, les futures inversions en transport públic.

**Tercer anacronisme**

«Cal invertir en tots els sistemes de mobilitat» per estimular l'economia del país. Però sense un model de mobilitat clar i contundent, l'únic que s'estimula és el dèficit públic i l'acumulació d'infraestructures redundants. Els anys de bonança han acabat i l'obra pública patirà una desacceleració a mida que el deute públic asfixii les arques públiques. En aquest context els governs hauran de prioritzar, i pel bé del país més convindria que fos en mitjans eficients.

Però, per no fatigar els nostres lectors, els proposem reflexionar sobre altres polítiques de mobilitat. La mateixa Generalitat, que d'una banda impulsa el PNI, també ha estat capaç d'obtenir un premi europeu pels 80 km/h (pàgina 11), aconseguir el traspàs de Rodalies amb unes condicions òptimes per dinamitzar el servei, avançar amb el pla per revitalitzar el bus a la Vall del Tenes (pàgines 26 i 27), posar en marxa el primer tram de la línia 9 del Metro (pàgines centrals) o licitar el carril bus de Blanes i Lloret i els sistemes tramviàries al Vallès, el Camp de Tarragona i el Bages.

Per altra banda, informem sobre el premi europeu de ferrocarrils (pàgina 15), atorgat a Suïssa, i la primera part d'un dossier sobre ferrocarril i energia gràcies a la col·laboració del Sr. Santos Núñez, gerent de medi ambient de Renfe (pàgines 12 a 14).

**Ricard Riol Jurado**  
 President de PTP



## Les curses de transports baten rècords de participació l'any 2009

*Durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura de 2009 s'han batut els rècords de participació en les curses de transport que, des de 2004, convoca la PTP. Enguany 12 municipis i la Universitat Autònoma han*

*fet, en conjunt, una trentena de rutes amb més de 200 participants. La PTP ha prestat la seva assistència total o parcial per a la realització de totes aquestes curses.*

La Cursa de Transports de la PTP no és una carrera, sinó una comparativa de la eficiència entre els diferents mitjans de transport que es fan servir per moure's en una ciutat. Els desplaçaments analitzen tres aspectes: el punt de temps de viatge de porta a porta, el cost directe que assumeix individualment l'usuari i el cost general o externalitats que assumim tota la ciutadania; és a dir, la factura ambiental i social del transport.

L'objectiu de les curses és el següent:

- Donar consciència que el temps real d'un desplaçament s'ha de mesurar porta a porta i no en funció de la velocitat màxima d'un vehicle.
- Fer que els/les participants de la cursa adquireixin consciència dels costos reals del transport (no només del temps).
- Donar a conèixer l'oferta alternativa al vehicle privat en un municipi i les possibilitats de moure's eficientment amb altres sistemes de transport (intermodalitat).
- Situar els modes no motoritzats com a modes de transport plenament vàlids (són les opcions més saludables i segures i, en alguns recorreguts, les més ràpides).
- Rellançar l'oferta actual o futura per a la mobilitat sostenible.

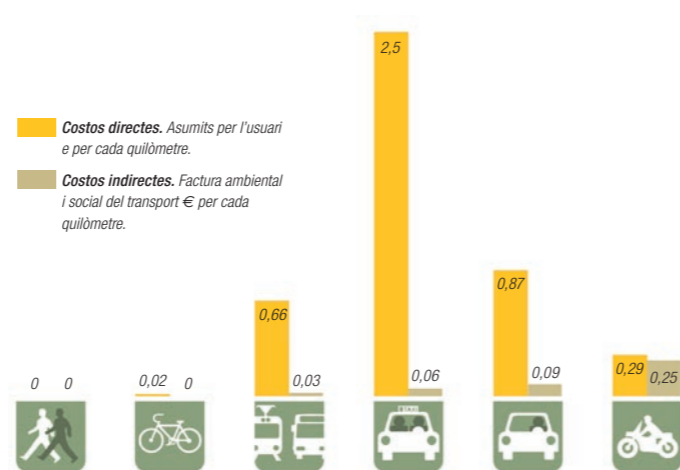
### 2009: un any de rècords

La primera edició de la Cursa de Transports, amb tots els seus mitjans representats, va tenir lloc a Barcelona durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura (SMSS) de 2004. Des d'aleshores aquesta activitat s'ha dut a terme cada any ininterrompudament. Però si alguna cosa ha fet especial l'edició de 2009 ha estat el gran nombre de curses celebrades arreu del territori i el suport institucional de la Generalitat, que s'afegeix a la col·laboració

prèvia amb l'Ajuntament de Barcelona. Sota l'abric de la campanya institucional "La revolució dels petits gestos ha començat", les curses han rebut el suport del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. El lema de la campanya ha estat molt adequat per afavorir una activitat com la cursa, que demana voluntariat ciutadà per demostrar que moure's sosteniblement és l'opció més econòmica i, en molts casos, la més eficaç.

Dotze ajuntaments han participat i col·laborat en les curses de transport de la Garriga, Sant Adrià de Besòs, Sant Cugat del Vallès, Figueres, Sabadell, Salt, Terrassa, Sant Boi de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Ripoll, Mataró i Barcelona. Durant el mes d'octubre s'hi va afegir la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). Les dues comarques més actives han estat el Vallès Occidental i el Barcelonès. En total s'han realitzat 51 recorreguts amb 278 participants.

### Resultats: els costos directes i indirectes



Costos directes i indirectes tinguts en compte a les curses de transport de Catalunya, segons l'estudi d'INFRAS (2004) i tarifes vigents

Tant els costos directes com els costos externs indiquen que la mobilitat sostenible és la més eficient des del punt de vista econòmic.

Els **costos directes** inclouen la mitjana de la despesa per posar a punt un vehicle i fer-lo funcionar. Per tant s'hi compten des de les grans despeses fixes com l'adquisició i les assegurances, fins les despeses variables (aparcaments, benzina, manteniment...). Els càlculs són valors mitjans imputables als quilòmetres totals de recorregut que fa el vehicle al llarg de la seva vida útil.

Els **costos externs**, s'expliquen com la factura social i ambiental de la mobilitat, i són de l'ordre del 10 % dels costos directes, encara que no són assumits directament per l'usuari. Segons l'estudi d'INFRAS (2004), els costos externs a Europa ascendeixen a 650.275 milions d'euros i es reparteixen en els conceptes de canvi climàtic (30 %), contaminació local (27 %), accidents (24 %), soroll (7 %) i altres (12 %). En el cas de la mobilitat no motoritzada, els costos externs

són nuls; i en el cas dels transports públics, es redueixen un terç respecte la mobilitat privada motoritzada.

Si només comptem el cost d'operació (allò que paga l'usuari directament), moure's en bicicleta s'estima en només 0,02 € per quilòmetre per a un desplaçament urbà. Moure's en moto representa una mitjana de 0,29 € per quilòmetre per trajecte (15 vegades més car) i en cotxe, sense comptar aparcament, és de 0,87 € (44 vegades més car).

Si afegim els costos socials i ambientals (costos externs), la diferència entre els mitjans sostenibles i els motoritzats es fa molt més important. Així, moure's en moto representa una despesa 27 vegades superior per cada quilòmetre, i anar en cotxe, sense comptar aparcament, 48 vegades més.

### Resultats: el temps "porta a porta"



### BARCELONA

Va celebrar la sisena edició, amb catorze rutes urbanes i 7 d'interurbanes (zones 1, 2 i 3 de l'ATM). La cursa ha arribat a la seva maduresa a Barcelona amb un rècord absolut de participació: 109 participants repartits en 21 usuaris del transport públic, 20 conductors de cotxe (un d'ells utilitzant el servei Avancar), 14 usuaris del taxi, 12 ciclistes amb bici privada, 12 patinadors, 12 ciclistes amb bici pública (Bicing), 10 motoristes i 8 vianants.

Com a novetat, es va situar el final de la cursa a la Diagonal (Jardinetes de Gràcia) per celebrar la decisió municipal de donar prioritat sostenible a aquella avinguda als propers anys. Es van completar quatre rutes a cobrir pel futur tramvia de la Diagonal (Fòrum, Glòries, Francesc Macià i Zona Universitària), una ruta que estrenarà Metro l'any 2010 (el Carmel) i, com és tradicional, totes les nou rutes des de les seus de districte (excepte la de Gràcia, per proximitat). **Els patinadors van arribar primers a 6 de les 14 rutes urbanes**, els ciclistes a 3 i els motoristes a 3 més. Va existir un doble empat entre ciclista i patinador, i un triple empat entre ciclista, patinador i moto. **El cotxe va arribar darrer a la meitat de les curses**, fins i tot darrera del vianant a la ruta des de Francesc Macià. Sobre la Diagonal, els autobusos no van assolir grans resultats degut a la congestió del carril bus, situació que millorarà notablement quan s'uneixin el Trambaix i Trambesòs. A les rutes interurbanes, FGC i Rodalies Renfe s'imposen a quatre de set rutes. A les rutes restants hi ha un empat o la diferència amb el vehicle privat és tan sols d'un i sis minuts.

Aquesta jornada no hagués estat possible sense la col·laboració desinteressada de l'Associació de Patinadors de Barcelona (APB), el Bicicleta Club de Catalunya (BACC), Catalunya Camina, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i Renfe Rodalies.



## LA GARRIGA



La Garriga va celebrar la segona edició de la cursa de transports amb 36 participants que van emprar els mitjans de transport més habituals del municipi: a peu, en bicicleta, en moto o en cotxe; sobre quatre recorreguts urbans.

Com a la primera edició, les dues rodes van imposar-se i els cotxes van trigar entre 2 i 4 vegades més pel fet de comptar-hi l'aparcament; un aspecte que penalitza molt als desplaçaments curts. A l'arribada es va fer una **exposició amb demostracions en viu del "segway", bicicletes especials i bicicletes elèctriques** a càrrec de l'Ajuntament de La Garriga.

## RIPOLL



Ripoll va organitzar una **original primera cursa de transports** amb 10 participants. Els participants van haver de fer un circuit circular i passar per diversos punts de control, corresponents als establiments col·laboradors de la Cursa, on es va segellar una cartilla que s'havia d'omplir abans d'arribar a la meta. L'origen i final va ser l'oficina d'informació turística. Hi van participar a peu, en bicicleta, en patins, en moto i en cotxe. **El guanyador va ser el patinador**, amb 22 minuts, seguit per bicicleta, moto i vianant, que van emprar entre 30 i 34 minuts. L'últim en arribar va ser el cotxe, amb 42 minuts.

## FIGUERES



Figueres ha celebrat la cursa amb tres rutes urbanes amb un total de 15 participants que han col·laborat com a vianants, bicicleta, motocicleta, moto elèctrica i també una cadira de rodes. **Els millors resultats han estat per la bicicleta i la motocicleta en tots els casos, amb similars temps de viatge.**

## SABADELL



Sabadell va celebrar la seva primera cursa de transports amb 16 participants sobre quatre rutes urbanes on participaven vianants, ciclistes, usuaris del cotxe i del transport urbà (TUS). Aquestes rutes partien de la plaça del Doctor Robert, l'Estació de Sabadell Centre, l'Hospital Parc Taulí i la plaça de la Concòrdia per trobar-se a la plaça de l'Ajuntament.

**A totes les rutes va triomfar l'ecomobilitat:** tres vegades en bicicleta i una en transport públic. Els recorreguts porta a porta van tenir una velocitat mitjana entre 4,06 km/h (a peu) i 5,65 km/h (en bicicleta), fet que demostra que els petits desplaçaments són més eficients sense motor. El transport públic va arribar primer a una ruta i segon a dues més, obtenint una bona molt bona situació en relació al vehicle privat (cotxe).

## MATARÓ

Mataró va organitzar una cursa amb 7 treballadors de l'Ajuntament simulant una sèrie de gestions al voltant d'una ruta preestablerta. **Tots els participants havien de validar el pas per punts de control intermedis.**

## TERRASSA



Terrassa va celebrar la seva primera cursa de transports amb 26 ciutadans participants sobre quatre rutes urbanes. Aquestes rutes cobrien les relacions des de Torressana (CAP Est), el Club Natació Terrassa, el Parc Vallès fins la plaça Didó. Van participar-hi vianants, ciclistes, usuaris del cotxe i del transport urbà (TMESA). **A totes les curses van guanyar les dues rodes.** La bicicleta va triomfar a les rutes procedents del Parc Vallès i La Maurina, mentre que la moto va imposar-se a les rutes procedents del Club Natació Terrassa i Torressana, on no hi havia participat la bicicleta. En cap cas la diferència entre la moto i la bicicleta va superar els 4 minuts. L'automòbil només va obtenir posicions capdavanteres a través del taxi, gràcies a l'agilitat de no haver-lo d'aparcar. El transport públic va estar penalitzat pel doble factor del temps d'espera i recorregut poc lineal en trajectes de curta distància.

## SANT ADRIÀ DE BESÒS



**15 ciutadans de Sant Adrià de Besòs han celebrat la cursa amb una ruta urbana i dues d'interurbanes**, des de Barcelona i Badalona. Han participat **múltiples mitjans de transport:** a peu, bicicleta, motocicleta, cotxe i transport col·lectiu. Cal destacar que dins de la categoria de transport públic s'han comparat diversos mitjans entre sí, com el bus i el tram o el metro i el tren. **En totes les rutes han guanyat les dues rodes i els transports públics.**

## L'HOSPITALET DE LLOBREGAT



**L'Hospitalet de Llobregat va reunir 29 participants a la seva primera cursa de transports**, que comptava amb cinc rutes urbanes amb final a l'Ajuntament des d'equipaments i barris representatius de la ciutat: Ciutat de la Justícia (Santa Eulàlia), l'Hospital de la Creu Roja (Pubilla Cases), el Mercat de Collblanc (Collblanc), la Biblioteca de Bellvitge (Bellvitge) i el Poliesportiu Sanfeliu (Sanfeliu). També es va fer una ruta interurbana des de la plaça Catalunya de Barcelona, on el cotxe va trigar el doble que el tren de Rodalies, que va arribar en primera posició seguit de la bicicleta. Tot i que el transport individual va imposar-se a les cinc rutes urbanes només la bicicleta va acumular dos triomfs. El cotxe va quedar a la darrera posició a la meitat de les rutes.

El transport públic va quedar en primera o segona posició allà on circulava en via reservada (Rodalies Renfe, Metro TMB i Metro FGC), cosa que dona idea de la importància de protegir la circulació dels transports públics urbans a les rutes on aquests no han obtingut bona puntuació. L'Hospitalet és la segona ciutat de Catalunya en mobilitat sostenible, després de Barcelona, amb un pes molt important de la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic: el 78 % de tots els desplaçaments!

## SANT BOI



Sant Boi va celebrar la primera cursa de transports amb **5 recorreguts urbans amb sis participants cadascun:** vianant, ciclista, motorista, automobilista, usuari del transport públic individual (taxi) i del col·lectiu (FGC i/o bus). **A totes les rutes van guanyar les dues rodes:** ja sigui la motocicleta o la bicicleta, amb diferències molt petites entre elles. La resta de mitjans van obtenir posicions molt diverses.

## SALT



Salt ha celebrat la cursa amb una ruta interurbana fins a Girona capital. Han participat un vianant, un ciclista, un usuari del cotxe, de la moto i del transport públic col·lectiu i individual. **Els primers en arribar han estat els no motoritzats.**

## SANT CUGAT



Sant Cugat va celebrar la primera cursa de transports amb vuit participants sobre dues rutes urbanes: des de l'Hospital General de Catalunya i ESADE fins l'Ajuntament a la Rambla del Celler. La victòria ha estat repartida per a les dues rodes: la bicicleta des d'ESADE i la moto des de l'Hospital General, ben seguida també per la bicicleta. Des de l'Hospital General el cotxe ha arribat l'últim i des d'ESADE ho ha fet l'autobús, ja que era una distància molt curta i el temps d'espera ha pesat molt.

## ALTRES ACTIVITATS DE LA SETMANA DE LA MOBILITAT

- 124 municipis catalans i una vuitantena d'entitats i operadors de transport públic han participat aquest any a la Setmana de la Mobilitat. En total s'han presentat o realitzat més de 1.400 activitats al llarg d'aquests dies.
- Des de la Comissió Institucional de la Setmana s'han promociat activitats que els ens locals poguessin fer conjuntament. Destaquen el Centenar de Pedalades contra el canvi climàtic, organitzades pel BACC, els 20 ajuntaments que han fet els tallers "Fes-te Visible" de la plataforma "Visible i Segura" i la dotzena de Curses de Transport.
- El Departament de Política Territorial i Obres Públiques va fer una Jornada d'Accessibilitat en el transport públic on van participar administracions, operadors i usuaris.
- L'Ajuntament de Barcelona va instal·lar una carpa de mobilitat a la Mercè de les Persones i va fer una nova edició del Joc de la Mobilitat.

Redacció



## Catalunya aprova un Pacte Nacional per a les Infraestructures

*El Pacte Nacional per a les Infraestructures és el més gran catàleg d'obres públiques de la història de Catalunya, més de cent mil milions d'euros en el període 2009-2020. La PTP no ha subscrit el Pacte perquè el considera fantasiós i poc sostenible en massa punts. L'entitat reivindica que les infraestructures no són un objectiu en sí mateixes i que s'han de gestionar i/o ampliar únicament sota criteris de sostenibilitat i qualitat de vida. La definició de la xarxa viària és contundent i detallada, en contrast amb alguns dubtes que encara planegen sobre projectes de transport públic de primer ordre.*

### La infraestructura com a objecte de culte

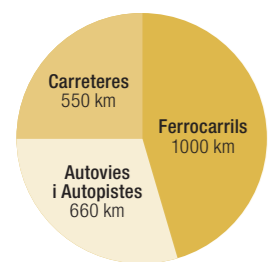
El Pacte Nacional per a les Infraestructures, en endavant PNI, fou anunciat pel president Montilla en el seu darrer discurs d'investidura i tenia per objectiu superar la manca de suport del Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC), que s'havia aprovat en minoria al Parlament de Catalunya el 2006. Certament, i a diferència del PITC, el PNI ha comptat amb un llarg període de negociació que volia implicar l'oposició política i diversos agents institucionals i socials –entre ells la PTP–; però poc més.

El PNI es va aprovar definitivament el 9 de setembre de 2009, sense que s'hagués modificat ni una sola coma a instàncies de la PTP, entitat que s'havia mostrat disposada, si més no, a donar suport l'apartat de transports públics del Pacte.

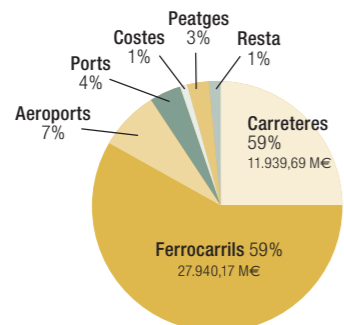
Al pròleg del PNI es llegeix que l'objectiu del document són "les infraestructures que es necessiten per al desenvolupament sostenible del país i el benestar i la qualitat de vida de la seva gent". Però si s'entra al

detall de les actuacions es comprova que el Pacte té una visió sobre les infraestructures més pròpia del desenvolupisme de mitjans del segle xx que d'un país amb voluntat de prosperar cap a una societat més equitativa i sostenible.

L'aplicació de les mesures es preveu en dues fases, la primera s'empara en el compliment de la disposició addicional tercera del nou estatut d'autonomia per al període 2007-2013, i la segona s'estén en el període 2014-2020.

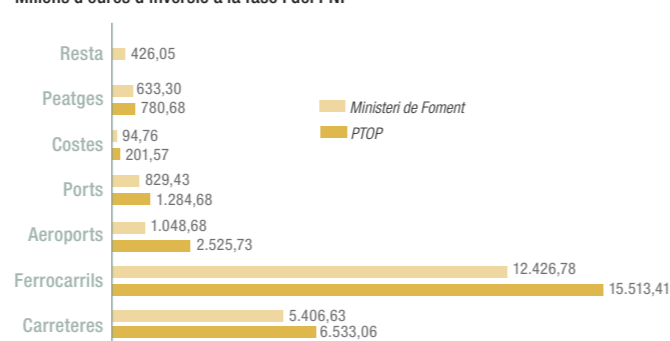


Quilòmetres d'infraestructura de nova construcció o desdoblats a tot el PNI.



Inversions en transports previstes en la 1a fase, a càrrec de l'Estat i de la Generalitat.

Milions d'euros d'inversió a la fase I del PNI



Milions d'euros d'inversió en infraestructures del transport a la fase I del PNI. En blau, a càrrec del PTO; en vermell, a càrrec del Ministeri de Foment. Font: PTP a partir del document del PNI

### La sostenibilitat i la qualitat de vida dels ciutadans hauria de ser l'objecte únic PNI

Aquests són els principals motius pels quals la PTP ha declinat adherir-se al PNI:

**1- El PNI no quantifica objectius de qualitat de vida** (qualitat de l'aire, oferta de transport públic per habitant, velocitat comercial dels autobusos i trens,

etcètera) **ni d'eficiència econòmica** (llocs de treball, pèrdues al PIB per accidents o retencions) associats a cada infraestructura, sinó un catàleg d'aquestes. El PNI és un pla associat a la construcció, no als serveis de mobilitat.

**2- El PNI vol convertir Catalunya en la primera potència viària europea: amb 600 nous quilòmetres d'autopista i autovia.** Fins i tot es plantegen noves autovies en paral·lel a autopistes actuals al corredor de l'AP7, la C31 i la C58, un

concepte devastador del territori, amb seccions d'entre 8 i 10 carrils, i totalment contrari a la internalització de costos que promouen països veïns com França amb l'aplicació de l'Eurovinyeta. Amb el fet diferencial amb Espanya com a únic argument, es justifica incrementar en un 50 % l'actual dotació de xarxa viària d'alta capacitat, fent que Catalunya sigui el 2020 el país amb més dotació viària d'alta capacitat per habitant d'Europa després de Luxemburg i passi pel davant de Califòrnia, la majoria dels estats del Nord-Est (corredor Boston-Washington), Connecticut, Rhode Island, Massachusetts, Nova York, New Jersey, Delaware, Maryland i Washington DC dels Estats Units. Si fem el rànquing d'autopistes per 1000 km², la Catalunya del Pacte Nacional d'Infraestructures superarà la dotació de tots els Estats Units amb l'única excepció de 5 estats. Vegeu els quadres annexos.

**3- El PNI inverteix en tot tipus d'infraestructures del transport –fins i tot en paral·lel– sense un model de mobilitat sostenible al darrere.** Caldria exigir coherència amb la Llei de 9/2003 de mobilitat i amb les Directrius Nacionals de Mobilitat, que reconeixen la necessitat d'un canvi modal. Però, en contra d'aquest precepte, el PNI defineix al detall una gran xarxa viària al mateix temps que mostra indecisions en projectes de transport públic que apareixen supeditats a "estudis", "viabilitats futures" i d'altres eufemismes poc esperançadors.

**4- El PNI és un catàleg infraestructural sense estudis de demanda, viabilitat socioeconòmica, ni ambiental;** l'aparició de determinades propostes al PNI no és garantia de la seva execució amb en el context actual de crisi econòmica, ambiental i ferroviària. Es parla d'estoc i de

dotacions d'infraestructures, però no es fixen ni quantifiquen uns objectius ambientals o socials. També s'aposta per infraestructures de prestigi que sovint són antieconòmiques, com és la disposició de set aeròdroms comercials molt propers (Barcelona, Girona, Reus, Alguair, Ebre, Seu d'Urgell i Conca d'Òdena) en un país petit i connectat amb alta velocitat. En definitiva, el PNI és tot el contrari dels plans directors d'infraestructures que promou la Llei de Mobilitat.

**5- El PNI planteja una inversió en obra pública de 7.000 milions d'euros l'any fins el 2020,** un objectiu poc realista amb la situació actual de crisi econòmica. L'austeritat hauria de fer prioritzar només les infraestructures sostenibles.

### Millores per la xarxa de transport públic

Dins de la crítica global al pla, la PTP també valora positivament la incorporació d'algunes mesures per al transport públic que fins ara

no havien estat incorporades o incloses en un document oficial de la Generalitat.

Més informació a [www.transportpublic.org](http://www.transportpublic.org) (secció Estudis i Al·legacions)

### Extracte de les mesures de transport públic incorporades al PNI

Projectes originats per la PTP	Projectes amb el suport de la PTP	Projectes qüestionats per la PTP
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Carril bus a la B23</li> <li>· TramVallès, amb aportació inicial de 96 M€</li> <li>· TramBaix Sant Feliu – Molins – Quatre Camins</li> <li>· TramCamp amb connexió a l'estació Cambrils Nord</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Carrils bus als altres accessos (C58 i C32)</li> <li>· Unió del Trambaix i Trambesòs i extensions per l'àrea metropolitana</li> <li>· Perllongaments de Metro i FGC dins i fora de Barcelona</li> <li>· TramBages (àrea de Manresa – Súria/Sallent)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Semidirectes a les línies 1 i 3 del Metro, per surrealista, cara i poc efectiva.</li> <li>· Ampliació de les línies 3 i 8 de Metro amb el mateix patró que la línia 9 al tram del Prat</li> <li>· Tramvia Aeroport de Girona – Flaçà via Renfe, per no aportar millores respecte un tren convencional</li> <li>· Tramvia Tortosa-l'Aldea via Renfe, per no aportar millores respecte un tren convencional</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Tercer túnel d'ample ibèric a BCN</li> <li>· Quadruplicació de vies Castelldefels – BCN per a semidirectes (incorporada amb condicionants)</li> <li>· Quadruplicació de vies Granollers – BCN per a semidirectes (incorporada amb condicionants)</li> <li>· Racionalització del traçat per la nova línia de Rodalies C3 entre Cornellà i Castelldefels</li> <li>· Accés de l'Avant a TGN i Reus amb intercanviador d'ample a l'Arboç (només en estudi)</li> <li>· Connexió d'ample ibèric entre el Bages i el Baix Llobregat</li> <li>· Línia C7 circular</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Intercanviadors dins i fora de l'àrea metropolitana</li> <li>· Ampliació dels serveis de Mitjana Distància (Exprés i Regional) i Rodalies</li> <li>· Desdoblaments de vies úniques</li> <li>· Ampliació de capacitat ferroviària per a mercaderies</li> <li>· Línia orbital ferroviària</li> <li>· Connexió ferroviària mixta (viatgers i mercaderies) entre Cervera, Igualada i Martorell.</li> <li>· Ampliació de la línia costanera entre Blanes i Lloret</li> <li>· Reobertura de la línia Reus –Roda</li> <li>· Enllaç de Picamoixons per tancar el circuit Valls-Reus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Operació de l'Eix Transversal Ferroviari a alta velocitat i tranviarització de la línia actual entre Manresa i Lleida en comptes de desdoblament i mantenir explotació mixta a la línia Manresa – Lleida actual, més econòmic.</li> <li>· Variant Nord de Figueres, per eliminar el tren del centre de la ciutat</li> <li>· Absència de l'intercanviador de Pl.Catalunya, projecte TramGavarres, corredor Olot-Banyoles-Sarrià i més carrils bus interurbans.</li> </ul>

Ricard Riol Jurado - President de PTP

## La crítica és positiva

La PTP ha reiterat a la Generalitat la seva voluntat per mantenir el diàleg per a les millores que el transport públic necessita. Quan es tracti de millorar la sostenibilitat

del nostre model de transport –o el que és el mateix, la competitivitat de l'economia catalana–, la PTP farà costat al Govern. Si aquestes mesures necessàriament

han d'estar acompanyades per 660 nous quilòmetres d'autopista i autovia, tenim l'obligació moral de manifestar la nostra oposició.

Dotació d'autopistes i autovies de Catalunya respecte els Estats Units d'Amèrica i la Unió Europea abans i després del PNI, ponderant població i superfície.

Posició al Rànquing	Estats de la Unió Europea Estats dels EUA Catalunya	Població (habitants)	Autopistes i autovies per cada 1000 km <sup>2</sup>	Autopistes i autovies per cada milió d'habitants	índex = ((Km <sup>2</sup> )/(població en milions x superfície en km <sup>2</sup> )) <sup>1/2</sup>
1	Dist. of Columbia	591.833	336,1	89,7	4,87
2	Rhode Island	1.050.788	94,5	243,5	4,81
3	Connecticut	3.501.252	74,8	268,0	4,48
4	Vermont	621.270	22,8	880,7	4,48
5	Luxemburg	460.000	56,5	319,6	4,25
6	Wyoming	532.668	5,9	2.767,5	4,03
6*	Catalunya amb PNI	7.000.000	59,2	186,0	4,01
7	Massachusetts	6.497.967	70,2	219,4	3,93
8	Maryland	5.633.597	49,3	221,4	3,30
9	New Jersey	8.682.661	70,0	154,8	3,29
10	Montana	967.440	5,1	1.982,9	3,18
11	Pennsylvania	12.448.279	32,0	298,3	3,09
12	Holanda	16.310.000	61,2	155,8	3,09
13	Bèlgica	10.450.000	56,7	165,5	3,06
14	Ohio	11.485.910	31,2	288,2	3,00
15	South Dakota	804.194	5,6	1.380,8	2,79
16*	Catalunya sense PNI	7.000.000	40,46	272,0	2,74
16	Indiana 2/	6.376.792	22,7	330,1	2,73
17	North Dakota	641.481	5,1	1.432,5	2,72
18	Illinois	12.901.563	25,6	285,2	2,70
19	West Virginia	1.814.468	14,6	500,2	2,70
20	New Hampshire	1.315.809	19,6	346,1	2,60
21	New York	19.490.297	32,7	205,3	2,59
22	South Carolina	4.479.800	19,1	333,0	2,52
23	Virginia	7.769.089	21,8	287,5	2,50
24	Missouri	5.911.605	14,3	430,4	2,48
25	Tennessee	6.214.888	18,9	324,5	2,48
26	Suïssa	7.420.000	32,7	182,1	2,44
27	Eslovènia	2.000.000	23,5	238,5	2,37
28	Oklahoma	3.642.361	10,2	496,6	2,25
29	North Carolina	9.222.414	19,2	263,0	2,25
30	Alemanya	82.500.000	33,7	146,0	2,22
47*	Mitjana Estats Units	258.084.631	10,1	359,1	1,91
60*	Mitjana EU25	431.440.000	16,0	142,3	1,51
62*	Mitjana EU15	188.790.000	11,2	139,4	1,25
73	Polònia	38.170.000	1,3	10,6	0,12

Font: Manel Larrosa. Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC).

# Europa premia els 80 km/h

ACTUALITAT

## Europa reconeix les polítiques del Servei Català de Trànsit

*La Direcció General de Transports i Energia de la Unió Europea ha atorgat al Servei Català de Trànsit (SCT) el primer premi de la categoria "gestió del trànsit" per la mesura dels nous límits de velocitat, alguns d'ells variables, en els accessos de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.*

Poques vegades Catalunya aconsegueix un premi europeu com aquest. Des de la PTP volem felicitar molt efusivament el SCT per la seva empenta i per aquest premi, que s'afegeix als èxits progressius del Pla Català de Seguretat Viària.

### Un premi merescut

Des d'un primer moment la PTP va donar suport al SCT, desmarcant-se de les opinions catastrofistes dels qui vaticinaven tota mena de desventures associades a les noves limitacions de velocitat. Poc a poc Catalunya va superant la por a la innovació i es fa menys dependent dels *lobbys* que actuen en nom del motor i no de les persones. Avui, amb els resultats positius dels nous límits de velocitat, i amb el reconeixement d'un premi que ens arriba des del cor d'Europa, ens sentim satisfets d'haver donat suport a aquesta política des del primer dia. El resultat són clars:

- Els nous límits de velocitat s'han plantejat per primera vegada des

d'una òptica que integra la mobilitat i els seus efectes sobre la salut de les persones. S'ha aconseguit fluidificar el trànsit i, en conseqüència, s'ha incrementat la seguretat viària i s'han reduït les emissions contaminants.

- La mesura cada vegada té més acceptació ciutadana: al cap i a la fi, el trànsit funciona millor que abans, s'han salvat moltes vides i en hora vall només es triga 15 segons més per quilòmetre.

El segon motiu, i no poc important, és la possibilitat de generar un carril bus amb poca o gens obra pública, aconseguint la mateixa eficàcia per donar prioritat al transport públic en les vies d'entrada a la ciutat que amb una obra pública mastodòntica. En els temps que corren cal esmolar l'enginy per trobar solucions eficaces i eficients per aplicar millores de la xarxa de transport públic a curt termini i amb pocs recursos. Sens dubte, el carril bus en zona 80 podria protagonitzar una autèntica



### Cal evolucionar sobre el camí iniciat sense tornar al passat

Al possible perfeccionament de la velocitat variable cal afegir la necessària reducció de l'amplada dels carrils als trams limitats de manera permanent a 80 km/h. El primer motiu per fer-ho és assegurar la llegibilitat de la via: una amplada excessiva implica un esforç superior per part dels conductors de complir els nous límits.

revolució en el servei d'autobusos interurbans de la ciutat, fent possible nous serveis amb la flota actual gràcies a l'increment de la seva velocitat comercial.

La PTP té prou motius per continuar defensant la gestió de la velocitat per a la millora de la mobilitat, tant per als conductors com per a la resta de ciutadans.

*Trobareu una entrevista al director del Servei Català de Trànsit, el Sr. Josep Pérez Moya, a la contraportada d'aquesta revista*

Redacció





## La aportación del ferrocarril a la sostenibilidad: Una reflexión empresarial tras la cumbre de Copenhague (I)

Los líderes mundiales se han esforzado en alcanzar en Copenhague un nuevo compromiso internacional para luchar contra el cambio climático, que es, sin duda alguna, uno de los mayores retos a los que se ha enfrentado la humanidad.

Independientemente de los resultados generales de la cumbre y de los compromisos adquiridos en la misma, han emergido, por primera vez, debates de carácter sectorial en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero y, muy particularmente, en el sector del transporte.

*En España, el transporte juega un papel principal, y es el mayor emisor de gases de efecto invernadero, por encima de la industria.*

Desde la firma del protocolo de Kioto, las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector transporte en el mundo se han incrementado hasta el punto de comprometer el cumplimiento de los compromisos de reducción nacionales adquiridos.

En España, el transporte juega un papel principal, y es el mayor emisor de gases de efecto invernadero, por encima de la industria, siendo ello un elemento diferencial respecto a nuestros vecinos de la Unión Europea.

En este contexto, la contribución del ferrocarril a una mayor sostenibilidad de los sistemas de transporte constituye hoy una aportación a la sostenibilidad general del planeta, si los modos

ferroviarios (ferrocarril de altas prestaciones, ferrocarril convencional de viajeros y mercancías, ferrocarril metropolitano, tranvía, otros sistemas guiados, etc.) se convierten en la espina dorsal de un transporte más sostenible.

Recientemente, Renfe ha sido protagonista de la campaña mundial organizada por UIC, PNUMA y WWF, "Tren a Copenhague" ([www.traintocopenhague.org](http://www.traintocopenhague.org)), porque el "Caso Español" (la profunda transformación del ferrocarril en España en veinte años) se ha revelado especialmente interesante para países *ferroviariamente en vías de desarrollo*, y entre otros, Estados Unidos, China, Brasil, India, Méjico, Argentina, Arabia Saudí, Marruecos, etc.

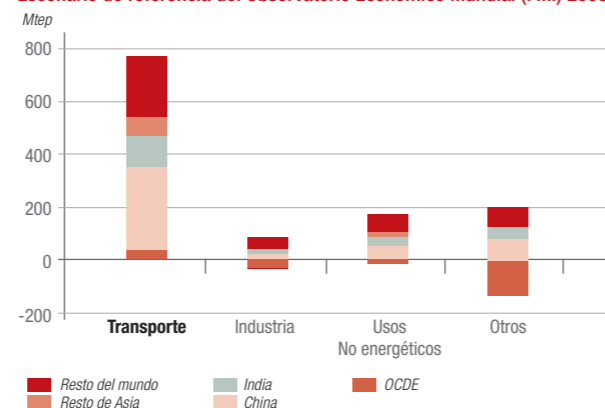
### Transporte y CO<sub>2</sub>: un problema global

Tal como se ha señalado, los retos que afronta el sistema de transporte mundial son enormes. En la cumbre de Barcelona, preparatoria de la cumbre de Copenhague, Renfe tuvo la oportunidad de compartir su experiencia con expertos de la Agencia Internacional de la Energía, del Fondo Monetario Internacional, de la OCDE, de la Unión Europea, etc.

El consenso entre estas organizaciones es unánime: el transporte es uno de los sectores que ponen en peligro los objetivos globales de reducción de CO<sub>2</sub> en el periodo post-Copenhague.

En la figura 1, se comprueba que la falta de alternativas energéticas inmediatas para los modos de transporte dependientes de los hidrocarburos, puede generar que el 75 % del incremento de la demanda mundial de petróleo se dedique al sector transporte, especialmente en los países en vías de desarrollo.

Incremento previsto en la demanda del petróleo (figura 1)  
Escenario de referencia del Observatorio Económico Mundial (FMI) 2006 - 2030:

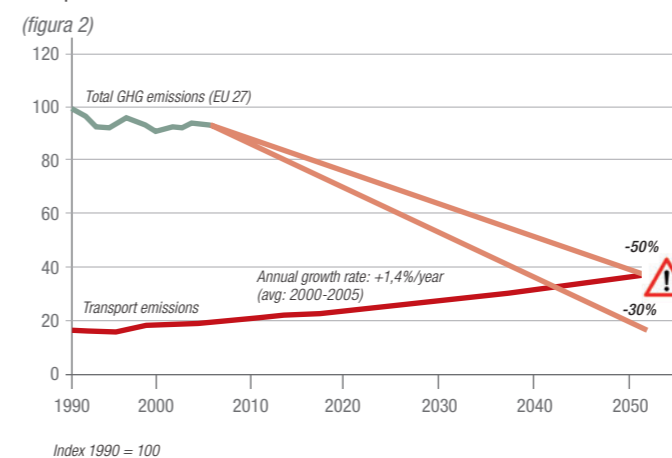


Resumiendo, las decisiones mundiales de hoy en materia de movilidad sostenible, pueden llegar a ser las que permitan que la temperatura media del globo ascienda o no por encima de los 2°C que la comunidad científica considera como límite superior.

*La propia Comisión Europea plantea abiertamente que dependiendo de los escenarios, las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte serían del mismo orden de magnitud de las emisiones totales de la Europa a 27 entre el 2040 y el 2050.*

La propia Comisión Europea, a través de su Agencia Ambiental (EEA), plantea abiertamente que dependiendo de los escenarios, las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte serían del mismo orden de magnitud de las emisiones totales de la Europa a 27 entre el 2040 y el 2050, si no cambian radical y urgentemente las condiciones del sector.

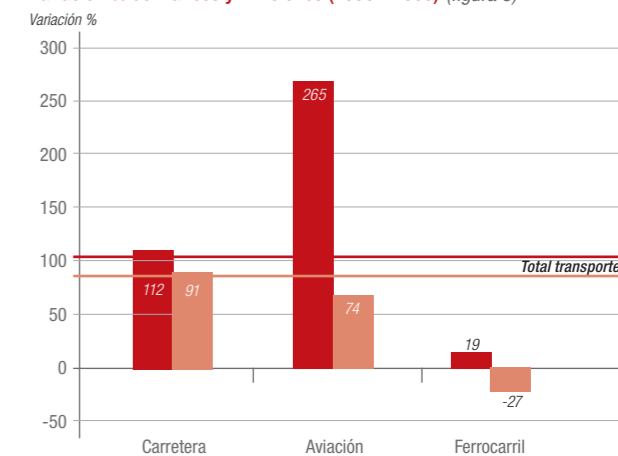
Como se puede observar en la figura 2 el incremento de las emisiones del sector transporte en Europa ya no es un problema sectorial, sino el principal obstáculo para la consecución de los objetivos estratégicos generales de la reducción de CO<sub>2</sub> en la Unión Europea.



En España, la situación de partida es aún más desfavorable. Según la misma EEA, en el periodo entre 1990 y el 2006, las emisiones de CO<sub>2</sub> en el transporte se incrementaron un 89 %, prácticamente duplicando el incremento de las emisiones generales en España, que ascendió en ese periodo al 48 %. Hay que recordar que el objetivo español se limitaba al 15 % de incremento de las emisiones en el 2012 respecto a 1990, por lo que las emisiones del transporte multiplican por 6 el objetivo nacional.

Como se ha comentado anteriormente, el transporte es la mayor fuente generadora de gases de efecto invernadero de España, representando en el 2006 un 24 % de las emisiones totales. En este periodo (figura 3), el ferrocarril es el único modo de transporte que ha reducido al mismo tiempo sus emisiones totales y específicas, a pesar de haber crecido su tráfico un 19 %.

Variación % de Tráficos y Emisiones (1990 - 2006) (figura 3)



\* Incluye además otros modos como la navegación y la tubería

El "Caso Español" demuestra así, que con el ferrocarril como eslabón fundamental de la cadena de transporte, para viajeros y mercancías, el desacoplamiento de crecimiento de la demanda y de la emisión de CO<sub>2</sub>, recogido en el vigente Libro Blanco de Transporte de la UE puede ser posible.

El sector de la carretera ha reducido sus emisiones específicas en un 10 %, pero prácticamente ha doblado sus emisiones totales. Lo mismo ha ocurrido con la aviación civil, que ha multiplicado por más de tres su tráfico, duplicando prácticamente sus emisiones, lo que significa una mejora muy significativa de su intensidad de CO<sub>2</sub>. Las mejoras tecnológicas han sido engullidas por la explosión del tráfico de los modos menos sostenibles.





# Premi 2009 de ferrocarrils

FERROCARRIL



Por ello, a pesar de las mejoras evidentes en la eficiencia de la carretera y de la aviación, ambas siguen manteniendo una Intensidad de carbono (gr. de CO<sub>2</sub> por unidad de transporte) entre 5 y 6 veces superior a los modos ferroviarios, lo que en Renfe llamamos FACTOR 5-6, porque el ferrocarril español, como otros sectores industriales y de generación energética, *ha hecho sus deberes* en materia de intensidad energética y de carbono.

## La aportación de renfe a la sostenibilidad.

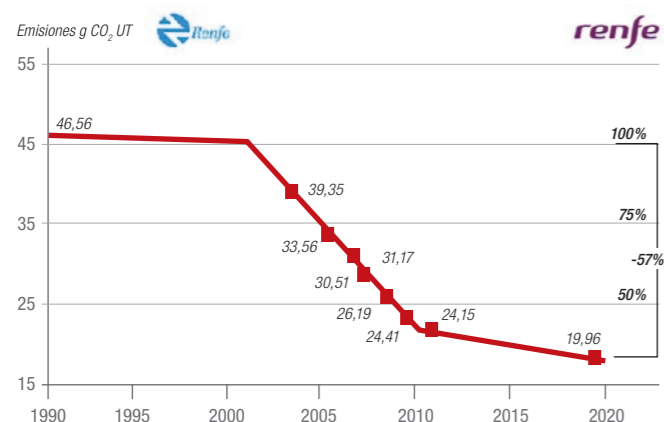
En estas circunstancias, Renfe ha evaluado que su principal aportación a la sostenibilidad del sistema de transporte español es un ahorro de 2,5 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> en el 2010, en la hipótesis de que el ferrocarril operado por Renfe desapareciera, y que los tráficos fueran derivados a otros modos de transporte menos eficientes ambientalmente.

Por ejemplo, la apertura del corredor de altas prestaciones entre Barcelona, Zaragoza y Madrid ya ha supuesto en el primer año de operación, por transferencia modal, una reducción adicional de 250.000 toneladas de CO<sub>2</sub>, y la disponibilidad de servicios directos entre Valencia y Madrid en el 2010 supondrá 80.000 toneladas adicionales.

La importancia de la transferencia modal se potencia por la reducción de la Intensidad de CO<sub>2</sub> de Renfe Operadora. De Kioto a Copenhague, es decir de 1990 al 2009, prácticamente se habrá reducido a la mitad la emisión unitaria de CO<sub>2</sub> por unidad transportada (48 %).

En el horizonte del 2020 Renfe ha previsto que su emisión unitaria de CO<sub>2</sub>, baje de 20 gramos por unidad transportada, lo que significará (figura 4) una reducción del 57 % respecto a 1990.

### Evolución de emisiones específicas de CO<sub>2</sub> (figura 4)

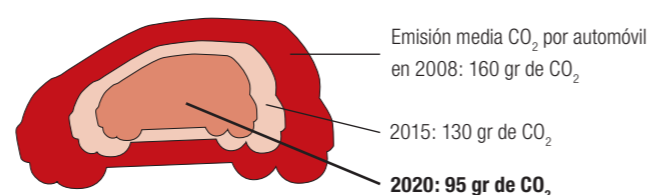


Ello permitirá a Renfe mantener una de sus principales ventajas competitivas respecto a la aviación y a la carretera: el mantenimiento, e incluso la mejora del FACTOR 5-6, en la intensidad de carbono, también en el 2020.

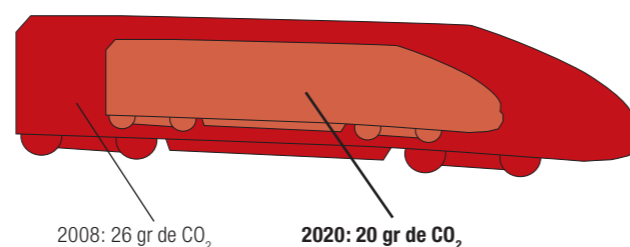
Seguirá siendo un buen negocio para la sociedad y para Renfe, la progresiva transferencia modal de viajeros y de mercancías hacia el ferrocarril, entendido como columna vertebral de un verdadero sistema de transporte co-modal, seguro, y más sostenible (figura 5).

### La emisión unitaria prevista será 5 veces menor que la propuesta de la Comisión Europea para los automóviles, también en 2020 (Factor 5)

Escenarios 2008/2020 de intensidad CO<sub>2</sub> Automóvil/Renfe (figura 5)



Propuestas de la Comisión Europea de Límites de Emisión de CO<sub>2</sub> para automóviles por kilómetro



Emisión específica de CO<sub>2</sub> en Renfe en 2008, y previsión para 2020

En el próximo número de esta revista, desarrollaremos las causas de la excelente situación de Renfe en su intensidad energética y de carbono, frente a otros modos y empresas de transporte: el uso masivo de una energía eléctrica cada vez más baja en carbono, y la gestión energética de Renfe, entendida como un elemento transversal de su gestión empresarial, y como un pilar fundamental de su estrategia corporativa de sostenibilidad.

**Santos Núñez del Campo**  
Gerente de Medio Ambiente de Renfe

## Suïssa rep el Premi Europeu de Ferrocarrils 2009

La Confederació Helvètica va rebre el passat 20 de gener 2009 a Brussel·les el Premi Europeu de Ferrocarrils 2009 de les mans del senyor Antonio Tajani, comissari europeu de Transports i vicepresident de la Comissió Europea i el senyor Mauro Moretti, vicepresident de la Comunitat Europea de Ferrocarrils.

Per part del país alpi, el senyor Moritz Leuenberger, conseller federal i responsable del DETEC (Departament del Medi Ambient, dels Transports, de l'Energia i de la Comunicació) rebia el premi. Els 5.000 € amb què està dotat aquest premi, el propi senyor Leuenberger els entregava a l'ONG *Initiative des Alpes* el passat 9 de maig amb motiu del quinzenès aniversari d'aquesta ONG i com a mostra del reconeixement cap a aquesta pel treball fet de preservació d'un espai molt sensible com són els Alps i mostrant com és possible treballar amb objectius comuns, polítics i societat civil. Tot un gest.



El senyor Moritz Leuenberger escollit conseller federal el 27 de setembre 1995 és responsable del DETEC des de 1998 i ha estat president de la Confederació els anys 2001 i 2006 i vicepresident en 2000 i 2005. La revista *Environment* al número 1 de 2001 recull unes declaracions d'ell força interessants: "Dans toute l'Europe, on

se rend compte qu'il va falloir promouvoir les transports publics si l'on veut éviter une asphyxie pure et simple du système routier" que per llavors podrien sonar a xinès a casa nostra i que mostren cada cop més amb el pas del temps el camí que qualsevol societat avançada ha de seguir.

En un comunicat del passat 28 d'agost 2009, *Initiative des Alpes* manifestava la preocupació pel fet que la quota de mercaderies que travessen per trens els Alps estigui al 61% mentre que al 1981 era el 90 % i l'any 2000 el 70 %. En aquest sentit cal emmarcar la política de transferència del transport de mercaderies de la carretera al ferrocarril que el govern suís, per mandat del seu poble, està portant a terme amb, entre d'altres, la solució NLFA (Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes).

A l'eix del Lötschberg s'ha passat de 6,62 milions de tones brutes l'any 1999 a 24,7 milions de tones el 2008. El rècord de tones transportades en un sol dia ha estat el 10 de setembre 2009, amb 105.605 tones. De fet el nou túnel base del Lötschberg, de 34,6 km, inaugurat el 15 de juny 2007 i en servei comercial des del 9 de desembre de 2007, en el seu primer any de vida ha tingut 33.000 circulacions amb un grau mitjà d'utilització del 78 % i un grau de fiabilitat de les instal·lacions del 99 %, segons

detalla en un informe (*Rapport d'étape 2008/2*) l'Oficina Federal de Transports –OFT-. Un segon informe (*Rapport d'étape 2009/1*) indica que des de l'entrada en servei comercial, aquesta infraestructura ha vist el pas de 48.000 trens: 13.000 de mercaderies, 7.000 de la carretera rodant, 27.000 de viatgers i 800 de serveis. Cal tenir present el fet que aquest túnel es fa en règim de via única. El propi senyor Leuenberger

participava recentment a Nàpols, convidat pel senyor Tajani, com el país alpi finança la seva solució de transversal alpina -NLFA- mitjançant fons que es desvinculen de fluctuacions conjunturals i/o polítiques. De fet la RPLP de la qual ja vàrem parlar en aquestes línies serveix per al finançament de la carretera al ferrocarril. Tot un exemple. De Pirineus cap avall continuem amb el desgavell amb què el tema del transport públic i la planificació d'infraestructures continua en aquest país després del 161 aniversari de l'arribada del Barcelona-Mataró. Un exemple: el tram de TP Ferro de 44,4 km (inclosos els 8.200 metres del túnel del Pertús) dels que 19,8 en Espanya i 24,6 al costat francès, es troba preparat per entrar en funcionament des del febrer 2009, però per les raons que siguin –coses de la vida– està parat, ja que pel costat espanyol ni tan sols via, ni catenària, no han arribat.

**Carlos Orti**