



AVANCES EN EL TRANSPORTE

CATALUNYA CONSTRUYE

Un detenido estudio sobre las propuestas para adecuar las infraestructuras a las necesidades futuras

Políticos, profesionales y expertos exponen su punto de vista desde diferentes ámbitos de actuación



Catalunya mejora la movilidad a través de una ambiciosa iniciativa

La Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques presenta el nuevo plan de infraestructuras del transporte

La Generalitat perfila las futuras prioridades con vistas al 2026

MI DANIEL R. CARUNCHO
Área Monográficos

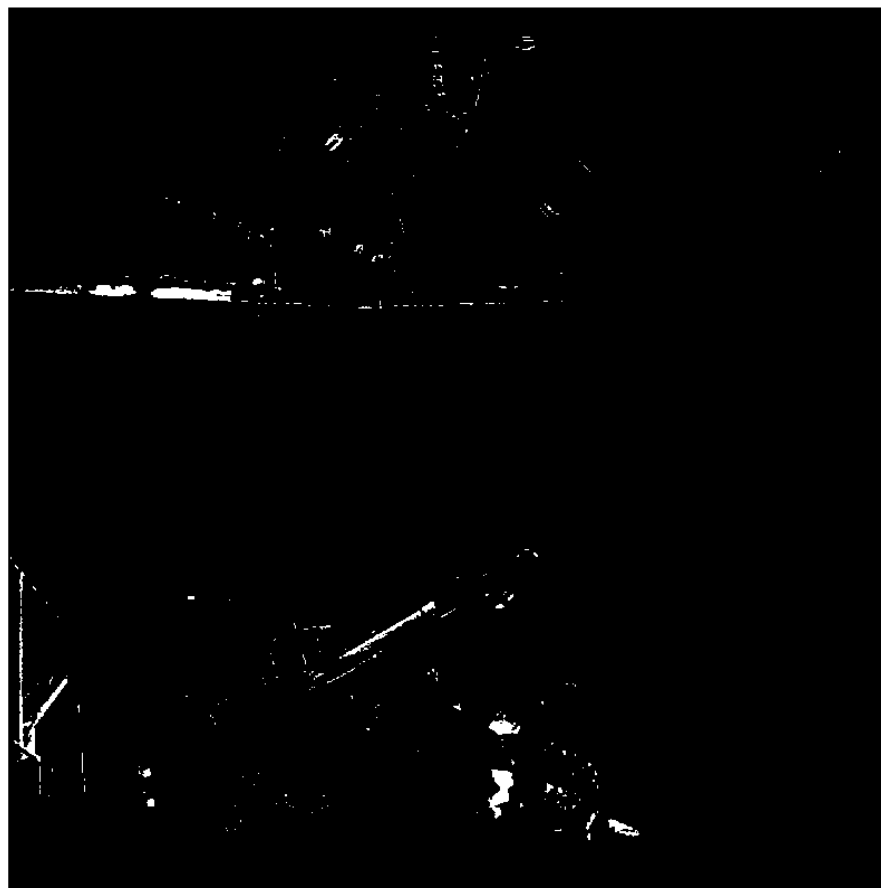
La dotación de infraestructuras es una condición necesaria –s bien no suficiente por sí misma– para generar crecimiento económico. Consciente de esta realidad, la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques ha presentado el plan de infraestructuras del transporte de Catalunya (PITC), un proyecto territorial sectorial que define la red de infraestructuras viarias y ferroviarias necesarias en coherencia con las directrices del planteamiento territorial vigente y con una visión sostenible de la movilidad.

El PITC sustituirá al plan de carreteras y los planes sobre infraestructuras ferroviarias y logísticas redactados en el 2003, que no se llegaron a aprobar. Según un portavoz de la conselleria, el PITC quiere ser "el instrumento que permita el desarrollo coordinado de las redes viarias y ferroviarias en Catalunya, tanto en lo que se refiere al transporte de viajeros como al de mercancías". Las administraciones públicas invertirán un total de 37.115 millones de euros hasta el año 2026. En principio, el Ministerio de Fomento asumirá el 47% de las inversiones, mientras que la Generalitat de Catalunya se encargará del 35%. El 18% restante está por definir.

DIVERSOS OBJETIVOS

Para la redacción del PITC se ha trabajado en un análisis de la situación actual y las tendencias de futuro, la definición de actuaciones y la priorización de éstas. La definición de escenarios de futuro se ha basado en el plan territorial general de Catalunya, que prevé como escenario de referencia una población de 7,9 millones cara al 2026. La región metropolitana de Barcelona tendría unos 4,8 millones de habitantes, el 61% del total de la población catalana prevista.

Para elaborar el PITC se han tenido también en cuenta directrices de movilidad que, en relación con el aumento demográfico, auguran importantes incrementos en el tránsito de mercancías y pasajeros. Para absorber este crecimiento y controlar la sostenibilidad, el PITC busca una redistribución modal a favor del ferrocarril y el transporte público.



Una tuneladora se abre paso en la construcción de la línea 9 de metro de Barcelona.

Según fuentes de la Generalitat, el gran objetivo del plan es "desarrollar un sistema de transporte organizado como una red integrada y multimodal, seguro y sostenible, ambientalmente responsable, equilibrado socialmente y viable económicamente". Con la implantación del PITC se persiguen diversos puntos:

- ➔ Contribuir a una movilidad sostenible a través de la disminución del consumo de energía y las emisiones de dióxido de carbono. Se calcula que la aplicación del plan reducirá en un 4,7% el consumo de combustible y en un 6% las emisiones de CO₂.
- ➔ Reforzar la estructura nodal del territorio, garantizando unos niveles coherentes de accesibilidad a los diferentes núcleos urbanos y una mayor conexión entre éstos en función de su ubicación y poten-

LAS ADMINISTRACIONES INVERTIRÁN UN TOTAL DE 37.115 MILLONES DE EUROS

EL MINISTERIO DE FOMENTO ASUMIRÁ EL 47% DE LAS INVERSIONES Y LA GENERALITAT UN 35%

cial. La descentralización se busca a través de proyectos como el Eix Transversal Ferroviari, la línea orbital y la mejora de la red regional, que romperán la estructura de comunicación radial y multiplicarán las posibilidades de comunicación intercomarcal. La articulación de las redes de transporte transeuropeas, la vertebración de la Eurorregión y la permeabilización de los Pirineos son algunos de los objetivos marcados en este contexto.

➔ Incrementar la seguridad, ya sea garantizando unas características homogéneas a lo largo de los itinerarios viarios, para facilitar así una buena conducción; o con la segregación de los trayectos de corto y largo recorrido. La potenciación del transporte público juega también un papel importante en este aspecto, así como la jerarquización de la red. A través de

el contexto

MARCO DEL PLAN

Proyectos concurrentes

EL PLAN DE infraestructuras de transporte de Catalunya (PITC) convive con otros programas que actúan sobre el territorio de Catalunya:

➔ En relación a la red viaria, el PITC coexiste con los planes zonales, el programa de autovías, el plan sectorial de carreteras del plan estratégico de infraestructuras del transporte (PEIT) elaborado por el Ministerio de Fomento y la red viaria transeuropea, aprobada en el 2004 por la Comisión Europea.

➔ Por lo que respecta a la red ferroviaria, están vigentes o en fase de redacción proyectos como el plan director de infraestructuras 2001-2010 de la Autoritat del Transport Metropolità, el plan sectorial ferroviario del PEIT y la red ferroviaria de la Comisión Europea.

Aparte de los planes viarios y ferroviarios, existen otros programas y proyectos que afectan a los puertos, los aeropuertos y las zonas logísticas. El PITC tiene un carácter marcadamente complementario y, desde la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, se quiere evitar una imposición jerárquica sobre el resto de proyectos. Tampoco se pretende precisar las propuestas con el detalle necesario para todos los ámbitos y escalas geográficas; para eso existen otros planes más concretos.

la implantación de tipologías viarias más seguras, la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques calcula que la accidentalidad se reducirá en 1.000 accidentes y en unos 115 muertos en el 2026.

➔ Mejorar la calidad del servicio estableciendo intervalos de paso y de velocidades comerciales mínimas en el caso de los ferrocarriles, y garantizar niveles de fluidez para el conjunto de la red viaria. Teniendo en cuenta la tendencia de aumento de la movilidad, en el 2026 estaría saturada el 23% de la red, mientras que con la propuesta del PITC se calcula que sólo lo estaría un 11%. Así, se prevé un ahorro global de tiempo para el usuario del 20%. Por otro lado, la propuesta ferroviaria mejora el tiempo de viaje en tren a Barcelona entre un 60% y un 80% desde las capitales de comarca. ☉



EL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TIENE UNA VISIÓN INTEGRADORA

Un proyecto que sirve para impulsar todas las vías

La propuesta de la Generalitat se basa en la actualización a fondo de la red de autovías y carreteras y en una apuesta muy sólida por los ferrocarriles

IM D. R. C.
Área Monográficas

El plan de infraestructuras del transporte de Catalunya (PITC) presentado por la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques servirá para satisfacer las necesidades infraestructurales del territorio. Por lo que respecta a la red viaria, el PITC busca la progresiva interconexión entre todos los niveles, desde las calles hasta las autopistas, ya que así se puede garantizar un funcionamiento adecuado del país. El plan destinará un total de 11.938 millones de euros a la mejora de la red viaria catalana. La iniciativa supondrá la construcción de 1.500 kilómetros de nuevas autovías, así como el acondicionamiento de 1.300 kilómetros de carreteras de la red básica y la definición de la red comarcal de carreteras de Catalunya, formada por unos 3.500 kilómetros.

PRINCIPALES ACTUACIONES

Entre las principales nuevas actuaciones que presenta el PITC sobre la red viaria destacan las siguientes:

- ➔ **Desdoblamiento del Eix Transversal:** Será uno de los proyectos estrella, con una longitud de 150 kilómetros y un coste aproximado de 750 millones de euros. Se proyecta el desdoblamiento íntegro del Eix Transversal, desde Oluques hasta la conexión con la N-II en Vilobí d'Onyar.
- ➔ **Prolongación del Eix del Llobregat:** Se prevé la prolongación del eje con características de autovía entre Berga y Bagà, donde se conectará con el túnel del Cadí. Este tramo tiene una longitud de 21 kilómetros y un coste de 350 millones.
- ➔ **Anella de les Gavarres:** Construcción de una autovía en toda la Anella de les Gavarres, ya que hasta ahora sólo se incluían algunos tramos.
- ➔ **Autovía Besalú-Girona:** El nuevo tra-

mo de Besalú a Banyoles tiene una longitud de 14 kilómetros y un coste de 70 millones de euros.

- ➔ **Potenciación del Eix Diagonal:** Se prevé un desdoblamiento y la construcción de una autovía entre Vilafranca del Penedès y Vilanova i la Geltrú.
- ➔ **Autovía de Vic a Ripoll:** Según las previsiones, costará 220 millones de euros y contará con sistema de peaje.
- ➔ **Desdoblamiento del Eix de l'Ebre:** Se llevará a cabo entre Sant Carles de la Ràpita, Tortosa y Lleida.
- ➔ **Corredor del Mediterráneo:** Para mejorar la conexión con Europa, el PITC también prevé la potenciación del corredor del Mediterráneo. De esta forma, se podrá formar un itinerario completo en autovía desde el límite con el territorio valenciano hasta la frontera francesa. El Ministerio de Fomento llevará a cabo esta actuación.
- ➔ **Eix Occidental:** Construcción de la autovía A-14 entre Lleida y el Eix Pirinenc, en el Pont de Suert. Será una prolongación hacia el norte del Eix de l'Ebre.

En cuanto a la red viaria metropolitana, se mantienen todas las reservas urbanísticas del planteamiento vigente. Las propuestas del PITC relacionadas con el cuarto cinturón y el túnel de Horta se subordinan al resultado de los análisis más detallados que se llevarán a cabo en otros planes territoriales y de transportes, como el plan territorial metropolitano y el plan director de movilidad.

LA IMPORTANCIA DEL TREN

Como queda patente, las infraestructuras viarias se beneficiarán en gran medida del PITC. Sin embargo, el gran eje del proyecto de la Generalitat será el ferrocarril, que actuará "como elemento vertebrador del territorio", tal y como aseguran fuentes de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques. La Generalitat prevé una inversión de más de 25.000 millones de euros en la puesta al día de la

red ferroviaria. Esta cifra representa el 68% del presupuesto total del plan.

El desarrollo del tren de alta velocidad, el impulso de las líneas de cercanías, la mejora de la capacidad de la red regional y la apertura de nuevas vías para transporte de mercancías son los pilares más destacados de esta apuesta de futuro. La implantación del PITC dotará a Catalunya de más de 800 kilómetros de nuevas líneas de alta velocidad y más de 300 kilómetros de nuevas líneas convencionales. Además, se mejorarán 576 kilómetros de vías ya existentes. Las propuestas del PITC se coordinarán con otros planes en proceso de redacción, tramitación o revisión.

El esquema ferroviario en red constituido por las nuevas propuestas incluidas en el PITC permitiría cumplir los siguientes objetivos de calidad del servicio:

- ➔ **Servicios de largo recorrido y euro-regionales:** con una velocidad de entre 220 y 250 kilómetros por hora.
- ➔ **Servicios regionales:** con una velocidad de entre 160 y 220 km/h.
- ➔ **Servicios de cercanías:** con una velocidad de entre 50 y 80 km/h.

Estos criterios aplicados al servicio para viajeros son compatibles con las necesidades del transporte de mercancías.

PROYECTOS DESCENTRALIZADORES

El proyecto más destacado del PITC es la creación del Eix Transversal Ferroviari, una línea dedicada al tráfico mixto de pasajeros y mercancías que tiene que unir las principales capitales de la Catalunya central, desde Lleida hasta Girona. Con una estimación presupuestaria fijada en los 6.500 millones de euros, este eje también planea una posible conexión con el puerto de Barcelona. En principio el coste de la obra depende de la Generalitat, pero el plan prevé que la financiación sea compartida, si bien todavía falta concretar los porcentajes. Con 233 kilómetros de vía, el nuevo eje ferroviario conectará, con ve-



Viaducto en la carretera d'Oliana-Coll de Nargó.

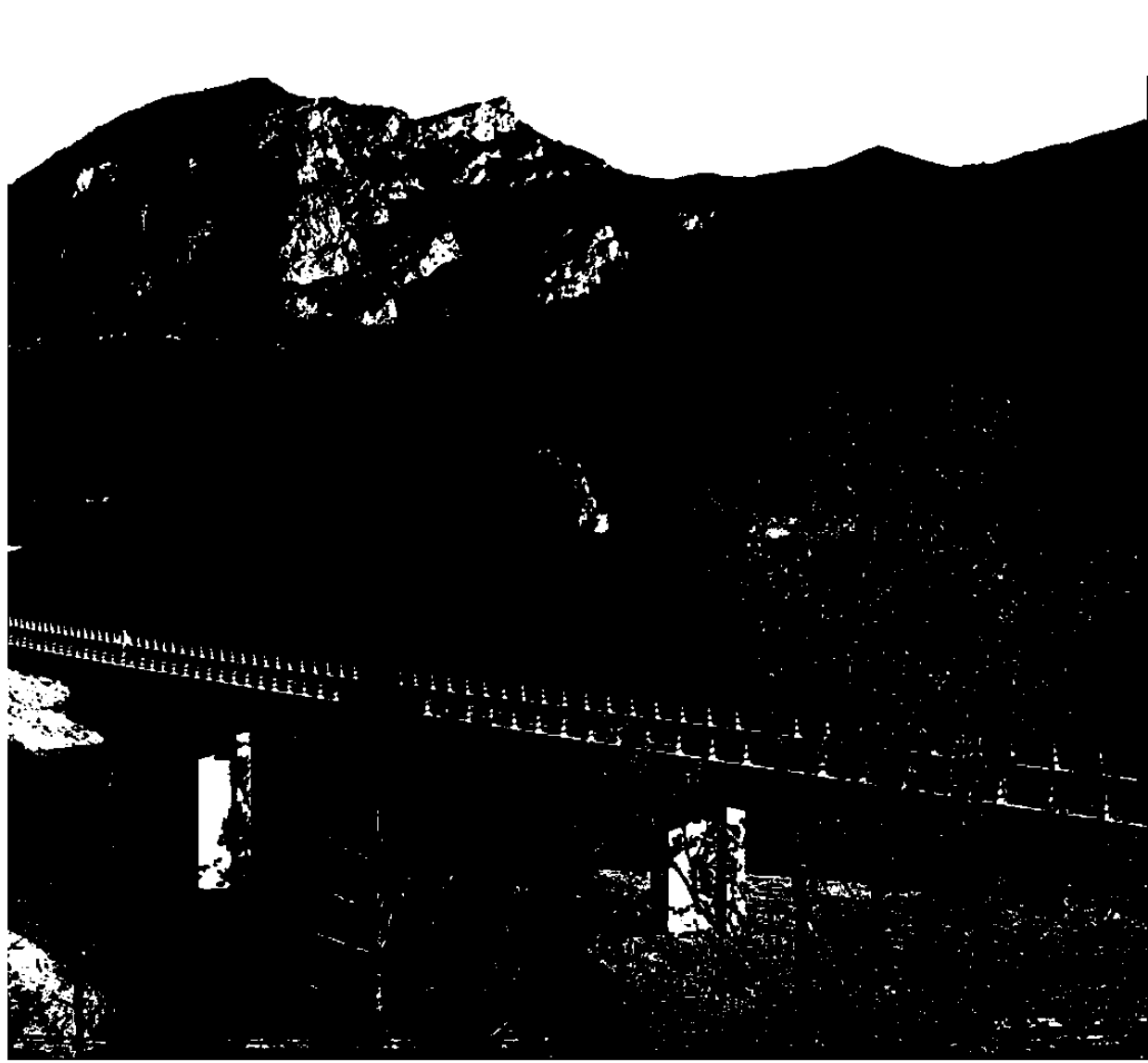


TODAVÍA CON POSIBILIDADES

EL FERROCARRIL ha perdido protagonismo en los últimos años. En 1970, la cuota del mercado del transporte de mercancías en ferrocarril en la Unión Europea era del 21,1%. En 1997, el porcentaje descendió hasta el 8,5%. Sin embargo, la creciente congestión en las carreteras y el impacto medioambiental derivado del tráfico de coches y camiones hacen del tren un medio de transporte con muchas posibilidades. El plan de infraestructuras del transporte de Catalunya propone el marco necesario para que el ferrocarril pueda adquirir un papel más destacado. Uno de los objetivos es que las mercancías transportadas por tren puedan aumentar un 8,5% anual para conseguir una cuota modal superior al 10% en el 2026. Actualmente, el porcentaje se sitúa en el 4%. Otra meta es lograr que el ferrocarril transporte a través de los Pirineos el 20% de las mercancías.

LA INICIATIVA SERVIRÁ PARA CREAR 1.500 KILÓMETROS DE NUEVAS AUTOVÍAS

EL EIX TRANSVERSAL FERROVIARI UNIRÁ A LAS GRANDES CAPITALES DE LA CATALUNYA CENTRAL



Joaquim NADAL
CONSELLER DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES

UN PLAN QUE RESPONDE A LAS NECESIDADES PRESENTES

deración de las entidades, la opinión pública y las instituciones. Es ahora una propuesta que ha de convertirse en un plan de referencia, una vez se haya completado este periodo de audiencia y se haya aprobado por el Consell Executiu. Ahora es, por tanto, el momento de completarlo, de corregirlo, de ajustarlo. Es el momento de hacer la reflexión conjunta que permite abrir el horizonte temporal y establecer una matriz de intervención territorial y de priorización que marque la pauta para los próximos 20 años.

Hace 70 años, en 1935, la Generalitat formuló su plan de obras públicas. Ahora el Govern propone una nueva reflexión. Se trata de agrupar en el mismo plan y de forma integrada las infraestructuras viarias y las ferroviarias y de anunciar con solemnidad y con un calendario que ha llegado la hora de priorizar el ferrocarril por encima de la carretera. Este es el sentido de la diferencia de inversión que se propone en favor del ferrocarril (25.177 millones de euros para el ferrocarril, frente a

"Hay limitaciones territoriales en cuanto al crecimiento indiscriminado de la red vial"

los 11.938 millones para las carreteras) y que invierte una inercia que se había mantenido hasta ahora. En este marco adquiere una especial relevancia la propuesta de la línea orbital, que ha de unir Mataró y Vilanova i La Geltrú en un medio anillo por municipios de un segundo corredor metropolitano. Igualmente es esencial el eje transversal ferroviario que crea un nuevo eje interior y en paralelo al eje transversal viario.

Un análisis retrospectivo de las propuestas de redes formuladas con anterioridad pone en evidencia que somos tributarios de planificaciones anteriores nunca completadas. Todas ellas se formulan ahora con una visión de futuro integrada y crítica, que pone de manifiesto las necesidades de nuestra sociedad contemporánea.

Se equivocan quienes piensen que el plan señalado, que da prioridad al ferrocarril, anuncia el fin de la carretera. Se trata, más bien, de anunciar y demostrar el carácter finito del territorio, de evaluar las limitaciones territoriales por lo que se refiere al crecimiento ilimitado de la red viaria y hacer una apuesta decidida en el terreno de las inversiones para darle la vuelta a la tendencia.

Carreteras modernas, eficientes y ajustadas al territorio en el diseño y los trazados, capilaridad territorial y una red de transporte público potente como alternativa al uso indiscriminado del vehículo privado: Pensar en un horizonte a 20 años vista no es utópico. Es, en realidad, el horizonte racional de la planificación. Y planificar es un imperativo moral y político de los gobiernos. ©

locidades de entre 180 y 250 kilómetros por hora, las poblaciones de Lleida, Tàrraga, Mollerussa, Cervera, Igualada, Manresa, Vic y Girona. Según las estimaciones de la Generalitat, el recorrido se podrá cubrir en tan sólo 80 minutos.

La descentralización, una idea que ya reflejaba el Fix Transversal Ferroviari, es el gran objetivo de la línea orbital ferroviaria entre Vilanova y Mataró. Este proyecto reforzará las conexiones entre las poblaciones metropolitanas más importantes, sirviendo de paso por la capital catalana. Con un presupuesto de 1.226 millones de euros, la línea orbital reducirá notablemente el tiempo de desplazamiento entre las ciudades de la segunda corona metropolitana, desde el Penedès al Vallès Vilanova, Vilafranca, Martorell, Terrassa Sabadell, Granollers y Mataró son las poblaciones que forman parte de esta red.

Otra propuesta destacada es la variante de la actual línea Barcelona-Mataró, que permitirá dar una mayor centralidad a las estaciones y eliminar la barrera que actualmente supone el ferrocarril para el acceso al mar. Esta actuación cuenta con una estimación presupuestaria de 840 millones de euros. Por otro lado, se trabaja en la concreción del nuevo túnel de acceso ferroviario a Barcelona desde el Vallès, con un presupuesto valorado en 180 millones de euros. ©

RED DE ALTA VELOCIDAD

BCN-Valencia en una hora y media

UNO DE LOS puntos fuertes del PITC es el desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad. El plan contempla la finalización de la esperada línea del AVE Madrid-Lleida-Barcelona-Perpinyà-Montpellier, y también propone una nueva línea de alta velocidad en el corredor del Mediterráneo, con una velocidad media de 300 kilómetros por hora. De esta forma, se podrá cubrir el trayecto Barcelona-Valencia en una hora y 30 minutos. Esto no sólo servirá para mejorar la comunicación entre dos ciudades importantes y especializar la línea actual en trenes convencionales, sino que reforzará la vertebración de la Euroregión. Para esta operación se prevé una inversión de 1.080 millones de euros. Asimismo, la Generalitat quiere conectar la línea del Mediterráneo desde Tarragona con la del AVE Madrid-Barcelona y el enlace del Eix Transversal con el puerto.



Representación de la red de alta velocidad prevista por el PITC

la entrevista



Joaquim COELLO

PRESIDENTE DEL PUERTO DE BARCELONA

LA OPINIÓN

“Uno de los retos que nos planteamos es aumentar la zona de influencia peninsular y europea”

“Queremos evitar los colapsos fruto de una red viaria ya saturada y un eje ferroviario insuficiente”

“El puerto de BCN sigue creciendo”

“Todos los tráficos, tanto el de pasajeros como el de mercancías, han evolucionado positivamente durante este año”

Los datos señalan un notable crecimiento en el tráfico de pasajeros y uno menor en el comercial, ¿a qué se debe esta diferencia?

“En el puerto de Barcelona, todos los tráficos han evolucionado de forma positiva en el ejercicio del 2005. En todo caso, el tráfico de pasajeros y el de mercancías se rigen por parámetros distintos. Que ambos estén creciendo a buen ritmo evidencia, por una parte, que tanto la oferta turística de nuestra ciudad, como su entorno económico y comercial gozan de buena salud, y por otra, que la actuación comercial de nuestro puerto y su oferta en infraestructuras y servicios está a la altura de la demanda. Este año prevemos superar los 2 millones de pasajeros, de los cuales más de 1,2 millones son cruceristas, un tráfico que se ha incrementado alrededor de un 20% respecto al 2004. Por otro lado, el tráfico total alcanzará los 45 millones de toneladas, cifra superior en un 12% a la del año anterior, y el de contenedores será de cerca de 2,1 millones de TEU (siglas inglesas para la medida estándar de los contenedores).”

¿Cuáles son las obras de mejora y ampliación que se llevarán a cabo?

“El plan director del Port de Barcelona 1999-2011 definió en su momento las actuaciones de la ampliación que, con una inversión total para el período de 1.800 millones de euros (en precios del 2003) significará el redimensionamiento del puerto. La superficie terrestre se multiplicará por 2,3, alcanzando las 1.265 hectáreas, y cuando finalicen todas las actuaciones tendremos treinta kilómetros de línea de muelle. Del total del volumen de inversión de la Autoridad Portuaria de Barcelona en el ejercicio 2005, 215 millones de euros, un 80% ha sido destinado a obras de la ampliación actualmente en ejecución: la construcción del Dique de Abrigo Sur y del Dique de Abrigo Este, las medidas correctoras de costa, obras todas cofinanciadas en el 53% por el Fondo de Cohesión Europeo y el muelle Prat. De hecho, hasta el 2008, momento en que finalizarán las obras de abrigo y estará operativa la terminal del muelle Prat, se prevé un volumen de inversión de unos 700 millones, dirigido básicamente a estas actuaciones.”

La aceleración de estos proyectos ha sido necesaria para ajustar la oferta de infraestructuras a las previsiones de demanda. De esta forma, acaba de abrirse el concurso de licitación para una terminal de contenedores en el muelle Prat, la licitación para otra terminal de contenedores, la primera instalación en la zona de ampliación sur, que podrá estar en marcha en enero del año 2008. Esta nueva terminal tendrá una superficie de 93 hectáreas y 1.500 metros de línea de muelle, con una capacidad total para manipular más de 2,5 millones de contenedores



Aspecto de las obras de ampliación del puerto de Barcelona

CAMINOS HACIA EL FUTURO

Una posición más amplia y consolidada

¿Qué otros aspectos marcan el futuro del puerto?

“Hemos de continuar trabajando para mejorar la gestión del puerto, así como consolidar y ampliar nuestra posición en el hinterland (zona de influencia):
→ Avanzar en el proyecto para la creación de una serie de terminales marítimas interiores, conectados por ferrocarril con el puerto. En la de Zaragoza, se iniciará en breve la construcción de una terminal ferroviaria, a la que seguirán otras en Toulouse, Perpignan, Lyon, Metz y el sur de Alemania.
→ Continuar promoviendo el aumento del

tráfico de short sea shipping (cortas distancias), reduciendo al máximo posible las tasas portuarias y promoviendo áreas operativas nuevas, lo que incluye la posibilidad de poner en servicio nuevas líneas de este tipo en el Mediterráneo, especialmente con el Norte de África.
→ Completar el servicio al tráfico de cruceros, lo que implica inversiones de 8 millones de euros por parte de la APB para la remodelación del Muelle Adosado e inversiones privadas totales de más de 22 millones para la mejora de las terminales A, B y C, y la construcción de una nueva por parte de Costa Cruce-

ros. → Desarrollar la segunda fase del plan Proatrans para la reordenación del transporte terrestre por carretera y la mejora en el puerto, lo que implica fortalecer las empresas, abrirse a la competencia, usar las tecnologías y optimizar las condiciones de trabajo. En definitiva, conseguir un mejor servicio.
→ Implantar definitivamente la obligación de emplear procedimientos telemáticos de intercambio documental por parte de los titulares de las terminales, depósitos de contenedores y agentes consignatarios de buques. Se trata de los primeros pasos hacia el puerto sin papeles.”

anuales. Además, podrá generar unos 2.000 puestos de trabajo. La concesión, además, incorporará una estación ferroviaria que garantizará una excelente intermodalidad de la terminal.

¿Cuál es la situación del puerto respecto a sus conexiones y a la intermodalidad?

“Con las obras en marcha, el puerto tiene dos retos básicos. Por un lado, aumentar su zona de influencia peninsular y europea y, por otro, garantizar que el movimiento de mercancías se realice con la máxima fluidez y agilidad, evitando posibles colapsos en una red viaria ya muy saturada y en una red ferroviaria insuficiente. Cuando haya finalizado su ampliación, el puerto tendrá una capacidad de 130 millones de toneladas y de 10 millones de contenedores anuales. De este total se prevé que un 23% serán de transbordo, un 15% se canalizarán por tubería y el 62% restante precisará de un reparto modal terrestre, sea por carretera o por ferrocarril. Es, pues, prioritaria la mejora de las comunicaciones terrestres del puerto, tanto de proximidad como de conexión con la Península y con el resto de Europa, especialmente por vía férrea.”

El plan de Accesibilidad Ferroviaria y Viaria del Port de Barcelona significó el compromiso de la administración y de la sociedad civil catalana en la ordenación y planificación de las infraestructuras de transporte terrestre que el puerto necesita. Los principales accesos terrestres al puerto han quedado definidos en una nueva autovía de 2+2 carriles, exclusiva para mercancías, y una nueva conexión ferroviaria con ancho mixto, internacional (UIC) e ibérico, con una capacidad para operar 180 trenes diarios, lo que equivale a 30 millones de toneladas al año. Las infraestructuras planeadas implican pasar del actual 4% de cuota ferroviaria a una capacidad de más 30%, lo que supondría reducir la congestión viaria, desplazando de las carreteras el equivalente a 20.000 camiones diarios. Las obras de relleno del antiguo cauce del Llobregat supondrán el primer paso en este sentido.

¿Cómo valora el nuevo plan de infraestructuras del transporte?

“En el 2009, está previsto que el puerto disponga de una conexión ferroviaria en ancho mixto en el tramo Puerto-Papiol-Mollet, que mejorará el enlace con el resto de red nacional y permitirá la conexión con la nueva línea de alta velocidad hasta la frontera francesa. A más largo plazo, será necesario disponer de líneas ferroviarias dedicadas al transporte de mercancías. Dado que esto supondría un coste de 150 millones, resulta una opción muy factible. Por eso, la Autoridad Portuaria de Barcelona participa en la asociación Fermed, que promueve el eje para mercancías Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental entre Duisburg y Algeciras.”



EL PROYECTO CUENTA CON UNA INVERSIÓN TOTAL DE 168 MILLONES DE EUROS

Un ambicioso plan de mejora del transporte público

Es necesario ampliar y mejorar el servicio para consolidar la demanda creciente y responder a las nuevas necesidades de los ciudadanos de Barcelona

Las estaciones con mayor frecuencia de uso están siendo adecuadas

IM | DAIRÍO REINA
Área Monográficos

El transporte público del área metropolitana de Barcelona (metro y bus) ha crecido notablemente en los últimos años. Entre el 2001 y el 2004, y gracias a algunas de las medidas adoptadas, como por ejemplo la integración tarifaria, se transporta un 15% más de viajeros (en dicho período de tiempo se ha pasado de 755 millones de viajeros a 868 millones).

Pero para consolidar esta demanda creciente y responder a las nuevas necesidades, es necesario ampliar y mejorar el servicio de forma continuada, tratando de contribuir a hacer de Barcelona una ciudad más humana y sostenible. Con este objetivo, las administraciones hacen un importante esfuerzo presupuestario. En concreto, la inversión que realizará la Autoritat del Transport Metropolità cara al 2006 será de 168 millones de euros, para reforzar y mejorar el servicio tanto en la red de metro como en la de autobús del área metropolitana. En total, la oferta del metro aumentará el 13% y la de autobús el 12% en el área metropolitana de Barcelona, según se señala en el plan de actuación aprobado para el 2006.

TRANSPORTE SUBTERRÁNEO

El año que viene, el servicio de metro dispondrá de 14 nuevos trenes para mejorar la frecuencia de paso en las horas punta, y 18 nuevos combis para renovar la flota, sobre todo en la línea 5.

La red de metro de Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), que tendrá una inversión asociada al plan de 83 millones de euros, aumentará además las medidas de seguridad y la limpieza, y se



la tribuna

Xavier CASAS
PRIMER TENIENTE DE ALCALDE DEL AYUNTAMIENTO DE BCN

LA EXIGENCIA CIUDADANA

En los últimos años, la demanda de transporte público ha experimentado un crecimiento sin precedentes. Entre 2001 y 2004 el número de viajeros se ha incrementado en un 15%. La creación de la autoridad única del transporte, la entrada en vigor del sistema tarifario integrado o la aprobación del plan director de infraestructuras (PDI) 2001-2010 son episodios clave que explican este hecho.

Para consolidar y ampliar el uso del sistema de transporte público debemos seguir avanzando hacia un modelo de movilidad más sostenible y adecuar forzosamente la oferta a las nuevas necesidades de la sociedad. Con este propósito, se ha impulsado y aprobado el plan de actuación 2006, destinado a reforzar y mejorar el servicio de metro y autobús de Barcelona y de su área metropolitana.

El aumento continuado en la demanda de transporte público, la mayor exigencia ciudadana para disponer de un servicio de alta calidad y la firme voluntad política de satisfacer estas aspiraciones son los principales avales del plan de actuación 2006.

Un esfuerzo que también se ha concretado con la reciente aprobación del Contrato Programa 2006-2006. Este prevé una aportación anual al transporte público de 488 millones de euros, incrementando en un 25% el gasto del período 2002-2004 y en un 92% del período 1998-2001.

mejorarán 14 estaciones. Al mismo tiempo, está prevista la remodelación total de cuatro estaciones de metro y la mejora de la accesibilidad de las estaciones con la supresión de barreras arquitectónicas que puedan dificultar la movilidad.

TRANSPORTE DE SUPERFICIE

Según fuentes de Transportes Metropolitanos de Barcelona, la mejora de la flota de autobuses será también otro de los aspectos más destacados del plan de actuación. Mediante una inversión de 65 millones de euros, se han adquirido 215 nuevos vehículos, de los cuales 158 están destinados a la renovación y 57 son nuevos autobuses para añadir a la flota ya existente. Este despliegue logrará que, en los días laborables, se prolonguen 11 líneas y se creen siete nuevas. Igualmente, está previsto un aumento del paso de vehículos en 12 líneas.

Por otro lado, habrá 22 nuevas líneas en funcionamiento durante los fines de semana y se ampliará la frecuencia de paso durante el fin de semana. Además, uno de los avances más importantes en este terreno es que, según fuentes de TMB, en el 2006 absolutamente todas las líneas de autobuses estarán adaptadas a personas con movilidad reducida, con espacios reservados y rampas de acceso.

Finalmente, y en referencia al servicio nocturno del Nitbus, se prevé que el plan de actuación también refuerce las líneas los jueves y los fines de semana, así como una mejora de su frecuencia de paso en las líneas del Baix Llobregat y L'Hospitalet. Igualmente, se crearán nuevas líneas en Barcelona y el Baix Llobregat, para facilitar los desplazamientos a horas imprevistas y conseguir reducir el uso del vehículo privado, disminuyendo así la contaminación urbana y facilitando la movilidad dentro del área metropolitana.

Resumiendo la inversión total cara al 2006, 83 millones irán destinados al metro, 65 al bus y los 20 millones restantes hacen referencia a los gastos de explotación vinculados al incremento y mejora de dichos servicios. ©



A la izquierda, obras de la línea 9 del metro. A l

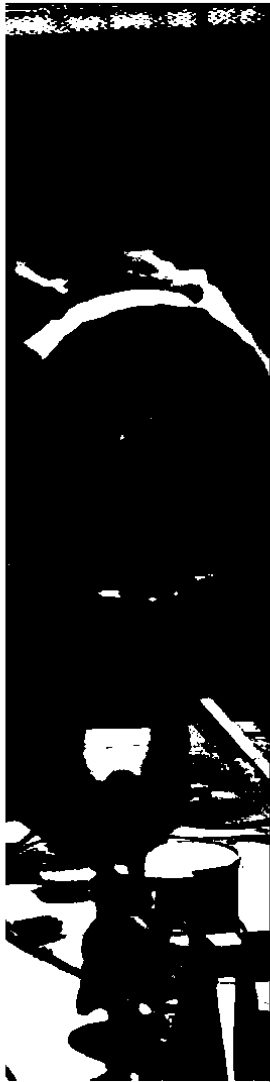


Se estrecha



EN EL 2006 TODAS LAS LÍNEAS DE AUTOBÚS ESTARÁN ADAPTADAS A LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

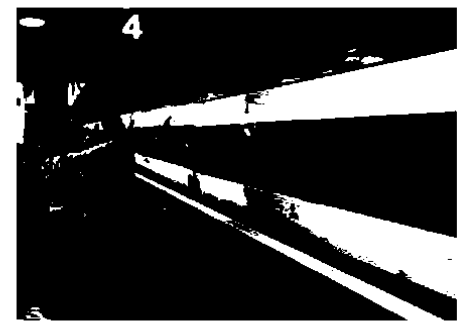
LA RED DE METRO DE LA CIUDAD INCREMENTARÁ LA FRECUENCIA DE PASO EN TODAS LAS LÍNEAS



derecha, arriba, uno de los nuevos comboyes. En la foto inferior, un autobús especial cubre un tramo de metro en obras.



Andreu ULLIED
INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS



SOBRE LOS NUEVOS PLANES DE INFRAESTRUCTURAS

Es mejor un mal plan que seguir sin ningún plan", vino a decir en 1936 el *conseller* Vallès cuando encargó el primer plan general de obras públicas a Victoria Muñoz Oms. Por este motivo, después de años sin plan ni programa de inversiones en infraestructuras en España, hemos de celebrar la aprobación del plan estratégico de infraestructuras del transporte, aunque sólo sea por su simple existencia, pese a que, más allá de vagas declaraciones políticamente correctas, no justifique con argumentos solventes sus propuestas, que continúan con la política de gobiernos anteriores y que suponen una fuerte inversión en ferrocarril.

El PEIT ni siquiera diagnostica aspectos tan relevantes para el sistema de transporte español como la interoperabilidad de los servicios ferroviarios; los servicios de cercanías en las grandes áreas metropolitanas; el acceso intermodal a los puertos y aeropuertos más importantes; la reformulación del peaje de las autopistas para convertirlas en un instrumento de gestión de la congestión; la adecuación de las carreteras existentes como una red jerarquizada desde la escala local a la internacional, con tipologías que hagan aumentar la fluidez y reducir la accidentalidad. Tampoco avanza medidas para restaurar algún día el paisaje degradado por infraestructuras preexistentes, algo básico en un país turístico y densamente poblado a lo largo de la costa mediterránea, o explorar la influencia que pueden tener los cambios tecnológicos previsibles en los transportes. Y decisiones como el desdoblamiento de carreteras nacionales paralelas a las autopistas de peaje con exceso de capacidad o la construcción, no ya

"El PEIT ni siquiera diagnostica aspectos como la interoperabilidad de los servicios ferroviarios"

de nuevas líneas ferroviarias aptas para servicios de alta velocidad, sino de una nueva red ferroviaria de características europeas superpuesta a la red convencional y generalizada para todas las provincias, se presentan como si se trataran de inversiones inevitables.

El plan de infraestructuras de transporte de Catalunya (PITC) es un esfuerzo de planificación enmarcado en el PEIT, como no podía ser de otra forma, dadas las competencias de la Generalitat en la planificación de las infraestructuras de transporte. Pero, a diferencia del PEIT, el PITC incluye un diagnóstico de las necesidades de la movilidad actual y futura de Catalunya, justifica su propuesta con argumentos explícitos y, finalmente, establece indicativamente unas necesidades de inversión. Como el PEIT, este plan supera una larga época de ausencia de planificación del transporte a nivel de Catalunya: el plan de ferrocarriles se abandonó a mediados de los años 80 y su sucesor no llegó a aprobarse, mientras que el plan de carreteras de 1985 sirvió como referencia no vinculante y se cumplió sólo hasta cierto punto, pese a los ajustes de 1996.

No es éste el lugar para analizar el PITC, pero sí cabe citar que, por ejemplo, el Govern se obliga a que las inversiones públicas se prioricen temporalmente de acuerdo a una evaluación sistemática y objetiva y a rendir bianualmente cuentas detalladas de sus prioridades. De lo que se trata es de iniciar un proceso que nos lleve a aumentar el nivel de conocimiento sobre las infraestructuras que necesitamos y a reforzar los mecanismos que ayudan a que las administraciones competentes generen más inteligencia corporativa. Porque desde hace años ha dejado de ser cierto que todos los recursos invertidos en infraestructuras tienen un impacto positivo, que cuantos más kilómetros de carretera o de ferrocarril se construyan, tanto mejor.

APUESTA POR EL CIVISMO

el cerco a la infracción y el fraude

HAY POCAS COSAS que molesten más al ciudadano cívico que compartir el espacio público con personas que no lo son. Las injusticias generan mayor fraude, especialmente si no resultan punibles. Y eso es lo que Transportes Metropolitanos de Barcelona quiere que no ocurra en el metro y en el autobús de la ciudad.

Nadie duda del número de personas que diariamente eluden el pago en el transporte público. Pero parece que cada vez son o -previsiblemente- serán menos, pues las cosas no se les están poniendo fáciles. Los métodos preventivos y coercitivos son cada vez mayores. Según fuentes oficiales, cerca de 4.000 usuarios son interceptados cada mes sin el preceptivo título de transporte. La jugarreta sale relativamente barata (20 euros) si el infractor decide liquidar la multa en el momento. A los que pongan muchos impedimentos, la ané-

dota les puede salir cercana a los 600 euros. La Generalitat de Catalunya está dispuesta, incluso, a embargar a los morosos por este motivo, desde que el año pasado se permite el uso de la vía ejecutiva para cobrar las multas en el transporte público.

CAMBIO LEGAL

Actualmente, muchos infractores salen airosos de la inspección por el hecho de aportar -verbalmente y no mediante documentos- información falsa referente a su identidad y domicilio. Por eso, en algunas ocasiones es necesaria la presencia de un agente de la policía para que la tarea de los interventores resulte efectiva. Sin embargo, esta situación cambiará cuando entre en vigor la ley ferroviaria, que se encuentra en trámite parlamentario y que facultará a los interventores para actuar como agentes de la autoridad.

Según un estudio encargado por TMB a una empresa externa, el índice de fraude estimado en el metro en el 2005 es del 1,44%, lo que viene a significar que más de 13.000 viajeros (de media) se cuelean diariamente. No obstante, se aprecia una mejora, puesto que en el 2003 el porcentaje era del 2,83%. En el 2002 saltó la alarma ya que, de un 2,71% de fraude el año anterior, se pasó al 3,27%. Fue en ese momento cuando Transportes Metropolitanos de Barcelona vio la necesidad de aumentar los recursos invertidos para solventar el problema. La cifra ha pasado de 6 millones de euros en el 2004 a 9 millones este año, y 12 en el 2006.

Actualmente, unas 400 personas se dedican a la prevención y vigilancia del fraude, de forma que, aleatoriamente, 100 de los 180 vestíbulos de la red están bajo control. Una vigilancia que, cada vez, es la pesadilla de menos gente.