

PRINCIPALS PROPOSTES D'ERC EN INFRASTRUCTURES FERROVIÀRIES

Una de les principals dificultats per a la consolidació de l'EURAM – antiga corona d'Aragó i el Llenguadoc - és **el dèficit històric d'inversió pública en infraestructures que arrossega i el model radial d'aquestes que desvertebren la nostre àrea econòmica.**

Aquesta situació no té perspectives de millorar pel que fa a les connexions internacionals, aspecte bàsic per tal de vertebrar l'àrea mediterrània nord-occidental. A les dificultats internes a l'estat espanyol produïdes pel model radial d'infraestructures s'hi afegeix l'actitud del govern francès. Una vegada més els dos estats utilitzen les inversions per cohesionar els marcs estatals i frenar el desenvolupament de les àrees econòmiques naturals.

Les directives europees obliguen a potenciar la xarxa ferroviària perquè assumeixi una part del transport per carretera, però la manca de vies separades per a viatgers i mercaderies i la diferència entre l'ample de via ibèric i l'europeu impedeixen que Catalunya les compleixi. Només un 5% de les mercaderies que passen a França hi arriba en tren i si aquest percentatge creixés un 10% la línia se saturaria.

La prioritat, ara per ara, la té el transport de passatgers. La construcció del TGV i la rehabilitació de la línia de Puigcerdà absorbiran una bona part dels recursos fins el 2009 data de l'arribada o connexió del TGV amb l'estat francès, les millores de les connexions per a mercaderies hauran d'esperar.

De la llista de divuit infraestructures considerades bàsiques per a la Comissió Europea i que, per tant, rebran ajudes preferencials, tres corresponen a connexions Espanya-Portugal i cap no contempla la construcció de noves vies entre França i Espanya. L'estat francès el principal culpable d'aquesta situació perquè es nega a negociar amb qualsevol interlocutor del sud en matèria de comunicacions. Aquest ha prioritzat les comunicacions amb l'est d'Europa fins l'any 2014.

El dèficit permanent d'inversió en infraestructures a Catalunya fa que la dotació de capital públic del país amb prou feines arribi al 70% de la que ens correspondria en funció del pes del nostre PIB en relació al del conjunt de l'Estat espanyol. Al llarg de la darrera dècada, la inversió pública en infraestructures a Catalunya ha tingut, com a mitjana anual, un dèficit d'1 % del PIB català respecte la inversió pública en la resta de Comunitats Autònomes de l'Estat, tres quartes parts d'aquest diferencial negatiu es deuen al dèficit d'inversió pública estatal i la resta a les mancances de l'acció inversora de la Generalitat. El futur no es preveu engrescador: Si ara Catalunya disposa del 13 % de les infraestructures de l'Estat, després del desplegament de l'actual Pla Director d'Infraestructures del Ministeri de Foment (2003-2007) passarem a tenir el 12 %.

Les inversions en infraestructures a Catalunya en el període 1991-2000 està per sota d'Espanya i Madrid en tots els programes d'inversió del Sector Públic Central

Inversió del Sector Públic Estatal per àmbits en infraestructures de transport durant el període 1991-2000

%PIB	ESP	CAT	MAD
Ferrocarrils	0,15	0,12	0,16

ptes./hab.	ESP	CAT	MAD
Ferrocarrils	3.374	3.285	4.699

Mesures

- Recuperar per als poder públics de Catalunya la capacitat de decisió estratègica sobre la planificació de les infraestructures de connexió exterior, energètiques i de telecomunicacions, trencant el model radial i centralitzador actual.

- Demanar la transferència dels serveis de rodalies

- Millorar els serveis de la xarxa de rodalia i regionals, formada pels actuals serveis de Rodalia i Regionals de Renfe i les línies de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya al Vallès i al Baix Llobregat, especialment pel que fa als temps de recorregut de Manresa, Igualada i Vic.

- Estendre els serveis de rodalies i regionals cap a Tarragona i Girona, i crear un nou nucli de rodalies a les terres de Lleida.

- Afegir, a la línia actual del tram Tarragona–Castelló, una altra línia d'altas prestacions per a viatgers. És a dir, dotar aquest tram de 4 vies, com a la resta de corredors importants de la Península.

- Construir una nova xarxa ferroviària catalana mixta mercaderies/viatgers per a l'interior de Catalunya, que connecti la regió metropolitana amb els ports de Tarragona i Barcelona.

- Aprofitar les línies convencionals existents, que són bàsicament de passatgers, per a la xarxa de mercaderies. Modernitzar les línies Barcelona–Puigcerdà–La Tour de Querol, Lleida– Manresa–Barcelona i Reus–Gandesa.

- Completar el traspàs de la línia Lleida–La Poble.

- Establir quatre xarxes ferroviàries:

a) Línies de trens de viatgers d'altas prestacions de connexió amb la Península i amb Europa.

b) Noves línies mixtes per a trens de mercaderies i viatgers que formin eixos transversals, l'eix transpirinenc i els ports de Barcelona i de Tarragona.

c) La xarxa de “metro regional” a partir de les rodalies de Renfe i dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

d) Utilització de la xarxa convencional alliberada per a trens de mercaderies.

- Crear la xarxa de “metro regional” que connecti l'àrea metropolitana amb l'eix transversal ferroviari i la nova línia orbital Mataró–Vilanova i la Geltrú. Aquesta línia orbital o segon cinturó ferroviari tindria, d'inici, un caràcter mixt, essent una peça bàsica per al transport de mercaderies a través de la RMB.

- Estudiar la implantació de trens lleugers.

- Crear centres logístics i estacions intermodals en els nusos d'intersecció de la xarxa ferroviària i la xarxa viària d'alta capacitat.

- Incorporar les noves línies mixtes d'altres prestacions (eix transversal i connexions als ports, i eix pirinenc Barcelona–Manresa–Vic–Puigcerdà–frontera francesa) a la xarxa transeuropea i a la llista d'Essen de projectes prioritaris de la UE.

- Crear un nou operador ferroviari català, amb la participació dels actuals operadors (Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya), per part d'empreses privades del sector del transport, els ports de Barcelona i Tarragona, i entitats financeres.

- Cal estudiar la viabilitat d'un nou eix ferroviari transversal Reus-Igualada-Manresa-Vic- Puigcerdà-França.

- En espera del possible by-pass ferroviari de la RMB per l'interior de Catalunya i preveient l'alliberament parcial de determinades vies amb l'arribada del TAV, cal abordar una ràpida adaptació de la xarxa actual a l'ample mixte europeu-ibèric (3 rails) per tal que des de Tarragona, Barcelona i Girona –en una primera fase- i Lleida puguin sortir mercaderies cap a Europa per ferrocarril. Concretament, cal l'adequació de la línia convencional Tarragona- Vilafranca –Papiol -Mollet- Girona-Port Bou i de la Lleida-Manresa-Barcelona. Igualment, en espera d'aquest by-pass ferroviari per l'interior, s'utilitzarà per al transport de mercaderies el nou 2on Cinturó ferroviari.

- Cal lligar amb França l'obertura als trens de mercaderies del Puimorens com a pas previ per a la construcció del futur tunel ferroviari de Toses (25 Km!).

- Tant bon punt existeixi un sistema viable de transportar mercaderies per tren, bé sigui perquè el País Valencià fa el mateix, bé sigui perquè es construeixen grans intercanviadors modals a les Terres de l'Ebre i a la plana de Lleida, caldrà desincentivar el pas de camions pel nostre territori.