



## Propostes sobre infraestructures ferroviàries. Eleccions generals 2004

Una de les principals dificultats per a la consolidació de l'EURAM – antiga corona d'Aragó i el Languedoc - és **el dèficit històric d'inversió pública en infraestructures que arrossega i el model radial d'aquestes que desvertebren la nostre àrea econòmica** i encareixen les exportacions (peatges, controls duaners lents, manca de personal, etc) i , per tant, pèrdua de competitivitat

Aquesta situació no té perspectives de millorar pel que fa a les connexions internacionals, aspecte bàsic aquest 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 cohesions els marcs estats 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 infraestructura 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 per que 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 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 rodalies i regionals, formada pels actuals serveis de Rodalies 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'altres 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 Pobra**

- 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 mixta, essent una peça bàsica per al transport de mercaderies a través de la RMB.

- **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,

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

- **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-PortBou 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.

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