

# Dictamen 15.2006

sobre el Projecte de Pla d'infraestructures del  
transport de Catalunya.

## Índex

DICTAMEN 15/2006 sobre el Projecte del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya .....	2
---	---

## **DICTAMEN 15/2006 sobre el Projecte de Pla d'infraestructures del transport de Catalunya.**

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per la Llei 7/2005, de 8 de juny, el Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya, en la sessió extraordinària del dia 13 de juliol del 2006 aprova el següent

### **DICTAMEN**

#### **I. ANTECEDENTS**

En data 26 de juny del 2006 va tenir entrada al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya un escrit tramès pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya en què sol·licitava l'emissió del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, del Projecte de Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC).

La sol·licitud de dictamen va ser traslladada als membres del Ple. La Comissió de treball de desenvolupament territorial i medi ambient es va reunir el dia 11 de juliol i va elaborar la proposta de dictamen.

#### **Context normatiu**

L'Estatut d'autonomia de Catalunya, en l'article 8.2, encomana a la Generalitat, entre altres funcions, la de facilitar la participació de tots els ciutadans i les ciutadanes en la vida política, econòmica, cultural i social. D'altra banda, l'article 52 de l'Estatut d'autonomia faculta la Generalitat per constituir institucions que fomentin la plena ocupació i el desenvolupament econòmic i social en el marc de les seves competències.

#### **II. CONTINGUT**

El Projecte de PITC consta dels següents capítols:

**Introducció.** En aquest capítol es defineix el PITC com l'instrument que ha de permetre el desenvolupament coordinat de les xarxes viàries, ferroviàries i logístiques a Catalunya. S'emmarca en l'àmbit competencial de la Generalitat de Catalunya i es fa esment de l'existència d'altres plans i programes que actuen sobre el territori de Catalunya i pels quals el PITC vol ser la referència, malgrat que no pot imposar-s'hi jeràrquicament. D'altra banda, es fa esment de les Directrius Nacionals de Mobilitat en tramitació, del Pla territorial general de Catalunya també en tramitació, de l'Acord estratègic per la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, del Llibre Blanc de Transports de la Comissió Europea i del Pla Estratègic d'Infraestructures i el Transport, com a elements que s'han tingut en compte en l'elaboració del PITC.

**Objectius.** En aquest capítol es defineixen els objectius i les directrius del PITC. El PITC vol desenvolupar un sistema de transport organitzat com a xarxa integrada i multimodal, segur i sostenible, ambientalment responsable, equilibrat socialment i viable econòmicament, obert en la fase de seguiment a la col·laboració i participació institucional i ciutadana. Pel que fa a les directrius, que es fixen per l'horitzó del 2026, es distingeix entre la directriu

referent al trànsit de mercaderies, precisant que el ferrocarril ha de poder assolir una quota modal superior al 10%, i la directriu referent a la mobilitat de passatgers, que indica que el transport públic ha de poder créixer un 120% i en vehicle privat un 60%.

**Metodologia.** En aquest capítol s'explica el procés de redacció del PITC i s'exposen els principals escenaris de referència pel 2026 dels quals es va partir per concretar els objectius del PITC en directrius específiques.

**Anàlisi dels trànsits de viatgers.** En aquest capítol s'analitzen la situació actual i la possible evolució de l'oferta d'infraestructures pel trànsit de viatgers i els nivells de servei d'aquestes tant a la xarxa ferroviària com a la viària.

**Anàlisi del trànsits de mercaderies.** En aquest capítol s'analitza la situació i la possible evolució de l'oferta d'infraestructures viàries i ferroviàries pel trànsit de mercaderies de llarg recorregut. També s'analitza la situació de l'oferta logística.

**Proposta de xarxa ferroviària.** Aquest capítol especifica les propostes del PITC per la xarxa ferroviària.

**Proposta de sistema de plataformes logístiques i terminals ferroviàries.** Aquest capítol conté la proposta de plataformes logístiques d'iniciativa pública i de terminals ferroviàries que es consideren estratègiques pel sistema logístic.

**Proposta de xarxa viària.** Aquest capítol conté la proposta de xarxa de carreteres, distingint la xarxa bàsica i la comarcal. D'altra banda, fa un repàs de la situació actual de la política de peatges i opta per la necessitat d'un nou model de peatges que ha de ser homogeni, harmònic i sostenible. Finalment, aquest capítol conté la proposta de xarxa ciclista.

**Seguretat viària.** En aquest capítol es defineixen les estratègies d'actuació a la xarxa viària, ja existent o de nova construcció, amb l'objecte de reduir l'accidentalitat. A aquest efecte es distingeixen les actuacions pal·liatives i les preventives.

**Proposta d'actuacions infraestructurals per fomentar el transport públic.** Partint de la premissa que el transport públic per carretera és el mode de transport més competitiu i té un potencial de creixement, el PITC fa propostes relatives a: nous carrils bus, que concreta en els corredors metropolitans i en els corredors d'accés a Barcelona; als intercanviadors ferroviaris; a aparcaments de dissuasió i a estacions d'autobusos.

**Els serveis de transport públic.** En aquest capítol s'inclouen: els objectius que haurà de contenir l'actualització del Pla de transport de viatgers; els serveis de transport ferroviari que la xarxa proposada ha de permetre consolidar; els objectius del Pla de serveis que ha de servir per garantir un mínim d'oferta del servei de transport públic per carretera; la definició d'una xarxa de ferrocarril bus on s'integrin els serveis de diferents modes amb l'objectiu de la integració tarifària pel 2012 així com la descripció de l'aposta pel transport públic als principals sistemes urbans fora de la Regió Metropolitana de Barcelona.

**Recerca.** En aquest capítol es proposa garantir l'estabilitat dels recursos dedicats a R+D+I en el sector dels transports a Catalunya.

**Memòria econòmico-financera.** En aquest capítol es fixa la divisió en dues fases per les actuacions previstes al PITC, abans del 2016 per les

actuacions ja programades o que pel seu caràcter estratègic és imprescindible la seva realització en una primera fase i a partir del 2016 fins el 2026 per a les actuacions no prioritàries. D'altra banda, analitza l'evolució de les inversions a Catalunya en matèria d'infraestructures i estableix el pressupost del PITC i un apartat relatiu a fórmules de finançament d'infraestructures de transport.

**Avaluació del Pla de carreteres 1985-1995.** En aquest capítol es repassen els objectius del Pla de carreteres del 1985 que s'han aconseguit i les actuacions pendents de realització.

**Memòria ambiental.** En aquest capítol s'analitza: el procés d'avaluació del PITC; es fa una síntesi del contingut, dels objectius principals i les directrius del PIT; es descriuen els aspectes ambientals i socioeconòmics rellevants de la mobilitat actual; es defineixen els objectius ambientals; es descriuen alternatives de models d'infraestructures i es descriuen i s'avaluen els impactes ambientals de l'alternativa escollida sobre la sostenibilitat ambiental, l'estructura territorial i el progrés social i econòmic; es detalla el resultat del procés d'informació pública i de l'aprofundiment de l'informe de sostenibilitat ambiental; es fa una avaluació global del PITC i la justificació del compliment dels objectius de sostenibilitat establerts; es preveuen mesures de seguiment del PITC i un breu informe de la viabilitat econòmica del PITC.

**Tramitació.** En aquest capítol es fa un resum del procediment seguit per a elaborar el PITC.

D'altra banda, conjuntament amb el text del PITC es van trametre al CTESC un conjunt de quinze plànols.

### III. OBSERVACIONS GENERALS

**Primera.** El CTESC vol destacar la importància que tenen les infraestructures per un bon desenvolupament econòmic i que a Catalunya es constata un dèficit significatiu que caldrà reduir, articulats en un marc de sostenibilitat.

Tant és així que fins i tot el nou Estatut d'Autonomia, a la Disposició addicional tercera, incorpora la necessitat d'accelerar i incrementar les inversions de l'Estat a Catalunya, lligant-les amb el pes relatiu del PIB català respecte de l'espanyol, durant el període 2007-2012.

En aquest context, el CTESC valora positivament la presentació d'un pla d'infraestructures terrestres que contempli actuacions a llarg termini, alhora que prioritza les inversions a desenvolupar durant un primer període, que permetran reduir l'alt grau de congestió que existeix a la xarxa infraestructural terrestre.

**Segona.** La dotació d'infraestructures condiona la capacitat de desenvolupament econòmic i social d'un territori. En aquest sentit, la inversió en infraestructures actua com a motor del creixement econòmic a mitjà i a llarg termini, mentre que un endarreriment en el desenvolupament d'aquestes redueix i compromet la competitivitat de les empreses i del conjunt de l'economia.

Actualment, a Catalunya s'ha arribat al diagnòstic compartit de que la

dotació d'infraestructures del nostre territori és clarament insuficient en tots els àmbits i es demana una actuació d'urgència que garanteixi l'acceleració del grau de convergència de les nostres infraestructures amb les de les regions més avançades d'Europa i adequar-les als nivells de necessitats actuals i, sobretot, futures de l'economia catalana.

Per això, el CTEESC vol destacar que el procés de convergència amb Europa s'ha de produir a tots nivells no només en aspectes normatius.

Tal i com es desprèn de l'Avaluació del Pla de Carreteres 1985-1995 es constata que l'actual dèficit d'infraestructures l'hem heretat d'anys anteriors i ha estat motivat per l'acció combinada o individual d'alguns dels factors que a continuació es relacionen i que han provocat una situació estructural d'endarreriment en l'execució dels principals projectes d'infraestructures i compromet seriosament la competitivitat de l'economia catalana. Els factors esmentats són la manca de definició i de consens en els projectes; la manca de dotació pressupostària; la manca de coordinació administrativa i la manca de capacitat de decisió estratègica des de l'àmbit català.

**Tercera.** El CTEESC comparteix la necessitat expressada en la introducció del PITC de potenciar tots aquells instruments que permetin avançar en la planificació integral de les xarxes d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques en coherència amb la planificació territorial i des del respecte a les directrius de mobilitat que es deriven de la Llei de mobilitat. En aquest sentit, el CTEESC considera que el PITC constitueix un primer avenç per aquesta planificació integral d'una part de les infraestructures del transport que s'haurà d'ampliar en el futur amb les altres infraestructures portuàries i aeroportuàries i que ha de coordinar-se de manera efectiva amb els altres plans i programes que tenen també una repercussió directa en el territori.

Aquesta planificació integral ha de comportar l'optimització de la inversió pública en infraestructures, la millora en la previsió, disseny i la coordinació en l'execució de les obres, la reducció de l'impacte ambiental i social negatiu de les obres, i, en definitiva, incidir de manera més positiva en el teixit econòmic i productiu, en la reducció del consum energètic, en l'equilibri i l'accessibilitat territorial i en el benestar general de la població.

**Quarta.** El CTEESC constata que en l'elaboració del PITC s'ha tingut present el contingut de l'Acord estratègic per la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, signat el febrer del 2005 entre els agents socials i el Govern de la Generalitat de Catalunya.

Amb tot, el CTEESC considera que en el procés d'elaboració del PITC s'hauria d'haver reproduït el sistema de participació dels agents socials en l'Acord estratègic.

**Cinquena.** El CTEESC valora que el PITC incorpori actuacions que vagin dirigides per tipus de mobilitat i que hi hagi respostes diferenciades en funció d'aquests tipus. Aquestes actuacions comporten, per una banda, un augment significatiu de la xarxa viària, que mostra un elevat grau de saturació, encara que s'accepta un grau de congestió elevada, i per altra banda, una potenciació del ferrocarril, tant d'alta velocitat com de rodalies, que ha de permetre'n una millora substancial que doni com a resultat una major presència modal d'aquest.

Cal tenir present que aquesta aposta pel ferrocarril forma part dels objectius del Llibre Blanc de Transports de la UE que en el nostre país han de

permetre recuperar els percentatges d'ús ferroviari perduts en els darrers anys en relació amb el transport per carretera. Tanmateix, l'aposta pel ferrocarril coincideix i complementa l'estratègia marcada pel Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport aprovat pel Govern de l'Estat.

D'altra banda, també cal destacar que en el disseny del PITC es potencia el transport col·lectiu/públic alhora que es contemplen elements de cohesió social i territorial, que permeten una millor accessibilitat, així com la constatació de noves àrees metropolitanes, que han de gestionar-se de forma integrada, tant en serveis com per que fa al seu sistema tarifari.

El CTEESC considera que la realitat de l'urbanisme actual comporta una major complexitat en la mobilitat, i que per tant calen actuacions més destacades en el mallat de la xarxa de transports i en la potenciació, també, dels autobusos interurbans, i en una major presència d'aparcaments dissuasoris a les estacions, alhora que caldrà afavorir els intercanviadors i millorar-ne el disseny.

Finalment, el CTEESC també vol destacar que les estructures en xarxa exigeixen un seguiment acurat dels nodes de la xarxa, atès que poden produir-se colls d'ampolla sobre els que cal actuar immediatament, i en molt casos exigeixen pocs recursos, per tal de permetre una gestió eficient del conjunt de la xarxa.

**Sisena.** El CTEESC, atès que en el PITC es contemplen actuacions tant de la Generalitat com de l'Administració General de l'Estat, considera que fora adient establir mecanismes de cooperació entre ambdues. En aquest sentit, el CTEESC creu que el Departament competent hauria d'establir un conveni de col·laboració amb el Ministeri de Foment, especialment a l'àmbit de les inversions ferroviàries, que suposen el gruix del Pla d'inversions, de la mateixa manera en que ho ha fet a l'àmbit de la xarxa viària, cosa que també podria donar resposta en la planificació dels projectes per assolir el compliment de la Disposició addicional tercera del nou Estatut.

**Setena.** Si bé el PITC contempla dotacions pressupostàries acordades amb el Ministeri de Foment no deixen de ser volums estimats en la mesura que dependrà de l'execució dels projectes, aspectes que no es resolen amb el PITC.

El CTEESC entén que caldria aprofundir en la Proposta de Finançament. En aquest context, el CTEESC considera que cal definir millor la participació privada.

**Vuitena.** El CTEESC valora que en el PITC es determinin directrius i objectius concrets que permetran mesurar quantitativament el seu compliment i l'impacte del pla en la mobilitat del país des d'una concepció integral. Així es valora satisfactòriament que en el pla es concretin directrius fàcilment avaluable com és el cas dels percentatges de creixement del transport públic i del vehicle privat, de reducció del nombre de víctimes mortals o d'increment de les velocitats comercials dels autobusos urbans i interurbans. En aquest sentit, a banda de l'informe bianual que elaborarà la Secretaria de Mobilitat, el CTEESC creu necessari que en el procés d'avaluació i revisió d'objectius s'estableixin mecanismes per incorporar la participació dels agents socials.

**Novena.** La informació resulta una eina imprescindible pels usuaris dels

diferents mitjans de transport per tal de programar el seu viatge o bé cercar alternatives. La integració dels serveis (xarxa ferrocarril i bus integrada), passa per la dotació d'intercanviadors, la integració tarifària i la integració de la informació.

Per això, el CTEESC vol plantejar al Govern que una de les primeres actuacions sigui la de desenvolupar el centre del transport públic de Catalunya (CITPC). Aquest mateix centre es podria convertir en centre de recerca i desenvolupament, treballant per millorar les tecnologies de la informació aplicades als serveis de transport.

**Desena.** El CTEESC considera que cal reordenar i millorar la integració tarifària a les diferents zones de Catalunya on s'aplica.

En el mateix sentit, el CTEESC valora positivament la incorporació en el PITC del concepte de tarifa integrada per a tot Catalunya si bé caldrà ser especialment curós per tal d'evitar les disfuncions que en alguns casos s'han produït.

**Onzena.** El CTEESC vol assenyalar que el PITC també incorpora noves actuacions especialment dirigides a la gestió de les infraestructures per tal de permetre'n un major aprofitament.

**Dotzena.** El CTEESC considera positiu que s'hagin analitzat i proposat actuacions a l'àmbit del transport de mercaderies, especialment per ferrocarril, més quan hi ha projectes estratègics lligats als ports que precisen de la millora de la seva accessibilitat terrestre. En aquest sentit, el CTEESC considera que caldria dur a terme millores a les condicions de l'oferta, que siguin acurades per una demanda latent que pot ser aprofitada per aquest mitjà de transport.

**Tretzena.** El CTEESC considera que dins el PITC hauria estat oportú fer alguna referència a la distribució urbana de mercaderies. Si bé el pla inclou previsions pel que fa a grans centres logístics o aparcaments de vehicles pesants, no s'han valorat les infraestructures que poden anar associades a la logística de distribució de mercaderies a petita escala.

**Quinzena.** El CTEESC considera que caldria una major concreció en les actuacions viàries a l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Tot i que reconeix que es tracta d'aquelles que susciten més debat, considera que el PITC és el marc idoni per a prendre una decisió al respecte.

**Setzena.** El CTEESC valora la inclusió d'un capítol sobre l'accés col·lectiu als centres d'activitat econòmica atesa la importància que té per la població treballadora i les empreses. Tot i així, considera que la valoració recollida al PITC del nombre i tipus d'actuacions realitzades als polígons d'acord amb l'establert a l'Acord estratègic no es correspon amb la informació de la qual disposen les organitzacions signants. El CTEESC recomana revisar aquestes dades per tal que el PITC reculli fidelment el contingut i número d'actuacions realitzades.

**Dissetena.** El CTEESC constata que la importància reconeguda en el PITC en relació amb el transport públic no es correspon amb la superació dels



terminis previstos pel que fa a l'elaboració de la Llei de Finançament dels Transport Públic contemplada en la Llei de Mobilitat i en l'Acord Estratègic.

#### **IV. CONCLUSIONS**

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya valora positivament el Projecte de pla d'infraestructures del transport de Catalunya i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present dictamen.

Barcelona, 13 de juliol del 2006

La presidenta  
Mercè Sala Schnorkowski

La secretària executiva  
Teresita Itoiz i Cruells