

Documentació de FEMvallès aportada a la Sindicatura de Comptes de Catalunya

1- Relació dels fets que emparen la demanda – Pàgina 2

2- Documents d'acompanyament de la relació de fets – Pàgina 4

- **Qui és metropolità?** – Pàgina 4
- **Els grans comptes de l'ATM** – Pàgina 9
- **Barcelona és regional** – Pàgina 13
 - **Al·legació al PDI** – Pàgina 15
 - **La lògica del PDI** – Pàgina 23
 - **Els PDI precedents** – Pàgina 24
- **Les actuacions del nou PDI** – Pàgina 25
 - **El sostre del Metro** – Pàgina 28
- **Lliçons i secrets dels FGC** – Pàgina 29
- **Veure-hi doble en ferrocarril** – Pàgina 31
 - **Un túnel, dues boques** – Pàgina 32

1- Relació dels fets que emparen la demanda:

Es pot considerar demanda de mobilitat metropolitana tots aquells desplaçaments de la ciutadania que surt del seu municipi. Certament, a l'entorn de Barcelona es produeix la màxima dimensió absoluta, però el fet metropolità abasta en termes relatius tot el conjunt català, amb una mobilitat d'abast comarcal/regional molt àmplia. Fins i tot podem destacar que la ciutat de Barcelona és molt auto-continguda respecte de la seva perifèria, per la qual cosa la demanda metropolitana és més de l'entorn que pròpia de la capital. Un altre fet és la mobilitat interna d'una ciutat molt densa en la qual no es pot usar el vehicle privat (VP) però, en la perifèria, aquest acaba essent l'únic recurs disponible. Aquest fet produeix un ús del transport públic (TP) de la meitat del total al centre barceloní i només del 10%, com màxim, en la perifèria regional i encara menys més enllà.

En aquest context amb un gradient territorial molt contrastat de demanda i possibilitat d'oferta, calen plans de serveis i d'inversions que parteixen de la prioritat dels serveis i d'una oferta equilibrada en funció d'estàndards. En aquesta previsió, la subvenció pública ha de tenir un lligam amb l'oferta planificada. Avui aquesta oferta es nodreix de sistemes molt diversos: Rodalies, Metro, Tramvia, Busos amb subvenció pública i Busos en concessió privada, fet que obliga a una comptabilitat coherent i transparent.

La realitat actual és que només es reconeix com a demanda específicament metropolitana la que hi ha l'interior de l'AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona) i que l'externa no es reconeix com a tal. Aquesta demanda metropolitana, a més, conté la pròpiament interna i urbana de Barcelona. Les subvencions de la Generalitat es concentren bàsicament a aquest àmbit. La configuració de l'ATM, un consorci entre Generalitat, Ajuntament de Barcelona i AMB, porta decisivament a aquest desequilibri. La manca de recursos públics consolida, de manera complementària, la seva concentració espacial, amb detriment de la perifèria regional i catalana. Finalment, el fet que Rodalies RENFE actuï sota el govern del Ministeri (serveis, subvenció) fa que una gran part de Catalunya no depenguin de la Generalitat i que les subvencions catalanes s'adrecin específicament a l'àmbit barceloní.

Aquest fet de despesa ordinària queda reforçat per la inversió pública, la qual al llarg del PDI i des del 2000 s'ha concentrat a la ciutat del metro (2,5 milions d'habitants), amb gran desconeixement de la resta de la regió (2,5 més) i de la resta del país (uns altres 2,5). Una visió per corones successives consolida uns privilegis que en subvenció ordinària i en inversió consoliden una Catalunya dual. Una dualitat que de forma gradual extrema les distàncies respectives, per les inèrcies d'una actuació concentrada per part de la Generalitat i per una No actuació per part del Ministeri en Rodalies.

Un punt concret d'aquesta dinàmica és el fet que en el conjunt de les inversions catalanes (transport i altres) el centre metropolità esdevé receptor net d'inversions en mitjana per habitant, que gran part de Catalunya assoleix una inversió lleugerament per sobre la mitjana, i que són les perifèries metropolitanes (Maresme, Vallès, Garraf, Camp...) les que són les grans aportadores netes al conjunt català i al propi nucli capital.

Si la sistemàtica per a la concentració de les subvencions parteixen del reconeixent com a demanda metropolitana de només d'una part de la mobilitat, en la concentració de les inversions per part de la Generalitat es parteix d'un ús molt concret del concepte de "retorn de la inversió". Les obres que es planifiquen només són possibles al centre dens i la tendència és que encara que el rendiment per cada nova estació baixi en el conjunt

del sistema sempre és possible trobar una justificació (hidràulica) per a l'ampliació de la xarxa. Aquesta demanda es nodreix d'estalvis de temps dels usuaris presents, les quals es monetaritzen de forma elevada, encara que el rendiment de les estacions baixi ràpidament tot i el creixement de la demanda conjunta. Es poden arribar a justificar millor les inversions centrals que les perifèriques, quan aquestes són les que aporten nous usuaris. Cert que les inversions cares (túnel) només es poden fer als llocs més densos, però desapareix una lògica jeràrquica de: Bus > Tramvia > Metro > Rodalies, que operés en el conjunt del gradient territorial. Es tendeix a sempre trobar nova demanda i nous usuaris beneficiats centrals i a valorar positivament tota nova interconnexió de la xarxa sense considerar que al centre de Barcelona la xarxa és madura en dimensió i complexitat (estacions, connexions...). El fet de l'L9 mostra un exemple d'aquesta manera de fer, no solament per l'increment de costos, sinó per la sobrevaloració de la demanda i per un tram central ara a mig fer, la major part del qual dobla estacions ja existents en nom de fer "malla", però amb un viatge en arc que no resoldrà la demanda de travessar longitudinalment el pla de Barcelona pel seu camí més curt i central. Però el nou PDI no fa aquesta valoració del sistema, tot i els límits estructurals del sistema.

La monetarització de la reducció de temps dels viatges acaba aportant més justificació que els nous usuaris. Aquest càlcul és el que permet justificar la taxa de retorn de la inversió. Al centre dens sempre es pot posar noves línies que escurcen distàncies i que multipliquen una malla. El sistema de càlcul de l'ATM, aparentment rigorós i exigent només aporta nova xarxa on ja hi ha densitat d'usuaris, en un model que cap país més ric fa servir. Un exemple clar d'aquesta redundància és la previsió de l'allargament de l'L8 de PI. Espanya a Gràcia, amb només una nova estació.

Només cal anar a Madrid per veure que allà hi ha una jerarquia clara entre sistemes d'oferta i que s'ha construït en els darrers anys una autèntica regió de 5 milions d'habitants que a Barcelona se sustenta sobre la mateixa xarxa històrica de fa moltes dècades, només amb dèbils actuacions noves i sense cap nova extensió regional. En el context barceloní, no hi ha inversions a la perifèria regional, quan Madrid o altres capitals mostren un clar creixement cap a la perifèria. En el nostre cas assistim a la construcció d'una metròpoli central que absorbeix recursos sense un model general de país. Un model que, a més, és perjudicial per a la mateixa Barcelona, on la seva mobilitat externa s'adreça a un context regional molt ampli i no a la seva immediatesa.

El concepte de "retorn de la inversió" no pot decidir, en exclusiva, el creixement i la forma de la xarxa ferroviària amb les noves inversions perquè cal un marc de planificació i d'actuació a escala catalana (i d'escala regional barcelonina) que porti criteris d'equilibri, que no són altra cosa que un projecte territorial conjunt. Sense aquest marc, les línies ferroviàries del conjunt de país no s'haurien construït mai, com tampoc les suburbanes que en baixa densitat travessen amb èxit comarques (FGC a Anoia, Bages, Vallès). La potència decisòria del PDI i l'absència d'un marc de planificació a escala regional i del conjunt català consoliden una concentració d'inversió sense justificació.

2- Documents d'acompanyament de la relació de fets:

Qui és metropolità?

És aquell que treballa o estudia a la regió metropolitana i surt del seu municipi per fer-ho efectiu. Deixarem de banda la mobilitat no obligada, pel simple motiu de poder partir de xifres generals que siguin comparatives (cens 2011)¹, encara que aquesta mobilitat forma part del mateix problema a explicar.

Partirem de la regió definida per les cinc comarques: Barcelonès, Baix Llobregat, Vallès (Occidental i Oriental) i Maresme en la convicció que la continuïtat urbana va de Martorell a Granollers i de Castelldefels a Mataró i que, més enllà, hi ha extensions lineals, per la costa i els eixos fluvials que avancen cap a la metròpoli de set milions. Aquestes extensions contenen ferrocarril i autopista (o autovia) i són bàsicament lineals, mentre que l'espai esmentat forma un compacte molt urbanitzat, clarament metropolità. Les grans xifres de l'àmbit regional que s'acostaria als 5 milions es presenten a la taula següent.

Taula 1: Desplaçaments per mobilitat obligada a les comarques de la regió de Barcelona, 2011. Valors totals dels que surten enfora, o entren des de fora, respecte cada municipi.
Font: dades IDESCAT, cens 2011. Elaboració pròpia.

Comarca	Desplaçaments metropolitans, o fora municipi	% respecte total regional	Total desplaçaments	%metropolità del total de desplaçaments
Barcelonès	715.523	40%	1.831.214	39%
Baix Llobregat	375.555	21%	712.088	53%
Maresme	152.818	9%	331.418	46%
Vallès Occidental	367.188	20%	786.120	47%
Vallès Oriental	180.323	10%	360.031	50%
Total Regional	1.791.407	100%	4.020.871	45%

A grans trets podem observar:

- La mobilitat intermunicipal afecta a totes les comarques, amb valors situats entre un 39% i un 53% dels desplaçaments de base municipal. Aquesta mobilitat és elevada i general.
- El pes local de cada comarca en el conjunt se situa entre el 9% del Maresme i el 40% del Barcelonès. El Vallès Oriental seria comparable al Maresme (10%) i el Baix Llobregat el Vallès Occidental, localitzats ambdós en una posició intermèdia (21 i 20% del total). En conjunt, el 60% de la mobilitat implicaria municipis exteriors al Barcelonès. Però qui es mou relativament més enfora, qui és més metropolità, no és pas el centre (el Barcelonès) sinó el Baix Llobregat i el Vallès Oriental (50% o més), seguits del Occidental i del Maresme (46% o més).
- Els municipis afectats són de diferent dimensió, amb els màxims de Barcelona, l'Hospitalet, Badalona, Terrassa i Sabadell, per damunt dels dos-cents mils habitants i un resta gradual de menors dimensions. En tot cas, el factor municipi implica una certa lògica

pròpia. Aquest fet tendeix a sobrevalorar els viatges del municipis petits respecte dels grans. En els més poblats hi ha més varietat i quantitat d'oferta, per la qual cosa en ells hi hauria major possibilitat d'autocontenció. No obstant, aquest fet es dissolt a escala

¹ Segons dades de l'IDESCAT. Les dades ofereixen valors per comarques i per a determinats municipis, però només els majors de Catalunya.

comarcal (situant-se en el ventall del 39% al 50%), però destaca el Barcelonès, com l'àmbit més autocontingut.

- El fet que el municipi de Barcelona sigui molt major que la resta (equivalent a vuit municipis de 200 mil habitants) desfigura el fet de la mobilitat "metropolitana", ja que la seva mobilitat interna ens apareix a les xifres només com a intramunicipal. Per aquest motiu i per la densitat de la ciutat central, val la pena considerar el valor de la seva mobilitat interna en temes de major caire "metropolità". Ara bé, cal tenir en compte que aquesta ciutat central compta amb un sistema propi de servei a la mobilitat, que es el Metro. Aquest fet senyala dues realitats: dins i forma de l'àmbit Metro. S'avalua la ciutat central en el la Taula següent.

Taula 2: Desplaçaments per mobilitat obligada a les comarques de la regió de Barcelona i a la ciutat de Barcelona, 2011. Valors totals dels que surten enfora, o entren des de fora, respecte cada municipi.

Comarca	Desplaçaments metropolitans, o fora municipi	% respecte total regional (sense interns BCN)	Total desplaçaments	%metropolità del total de desplaçaments
Barcelona ciutat	586.847	33%	1.376.970	43%
Barcelonès	715.523	40%	1.831.214	39%
Baix Llobregat	375.555	21%	712.088	53%
Maresme	152.818	9%	331.418	46%
Vallès Occidental	367.188	20%	786.120	47%
Vallès Oriental	180.323	10%	360.031	50%
Total Regional	1.791.407	100%	4.020.871	45%

Font: dades IDESCAT, cens 2011. Elaboració pròpia.

Les xifres de Barcelona ens indiquen una autocontenció major en el Barcelonès que a la capital, senyal que la ciutat "real " és major que el terme de la capital. El total dels viatges internes dins Barcelona (790.123) representen el 57% del total dels desplaçaments (1.376.970), senyal d'una obertura important del municipi. Considerarem seguidament que el 64% dels desplaçaments interns de Barcelona formen part de la mobilitat metropolitana, de cara a considerar que la seva dimensió són com vuit ciutats d'uns dos-cents mil habitants. Aquests percentatge (64%) equivaldria a aplicar el funcionament de l'Hospitalet a cada un dels districtes de Barcelona. Aquest càlcul afavoreix el tractament de la capital, ja que determinats viatges que en altres llocs queden descartats per ser estrictament "locals" (interns) aquí els elevem a categoria metropolitana. Les noves xifres de repartiments consten a la taula següent.

Taula 3: Desplaçaments per mobilitat obligada a les comarques de la regió de Barcelona, 2011. Valors totals dels que surten enfora, o entren des de fora, respecte cada municipi i considerats metropolitans la mateixa intensitat a Barcelona que a l'Hospitalet.

	Desplaçaments metropolitans, o fora municipi	% respecte total regional (amb 64% dels interns BCN)	Total de desplaçaments	% metropolità del total de desplaçaments
BCN ciutat (fins 64% del total)	881.261	42%	1.376.970	64%
Barcelonès (sense interns BCN)	715.523	40%	1.831.214	39%
Barcelonès (amb 64% BCN)	1.009.937	48%	1.376.970	73%
Baix Llobregat	375.555	18%	712.088	53%
Maresme	152.818	7%	331.418	46%
Vallès Occidental	367.188	18%	786.120	47%
Vallès Oriental	180.323	9%	360.031	50%

Font: dades IDESCAT, cens 2011. Elaboració pròpia.

Nota: de l'Hospitalet el 64% dels viatges tenen caire metropolità (surten del terme), mentre que a Badalona són del 55% i a Santa Coloma del 60%. A Barcelona surten del terme el 43% dels desplaçaments, per la qual cosa considerar fins el 64% significa un augment del 50%, i afegir quasi 300 mil viatges (294.414).

Aquesta hipòtesi significaria considerar que del total de la mobilitat metropolitana el 42% afectaria Barcelona, sigui en moviments de partença com d'arribada des d'altres llocs (tot considerant una part de la mobilitat interna com a metropolitana). A l'escala del Barcelonès, que podem llegir com la ciutat central delimitada per les Rondes, el conjunt assoliria quasi la meitat de la mobilitat regional (48%). La incorporació d'una part de la mobilitat interna de Barcelona entesa com a metropolitana fa baixar la presència de les comarques en el conjunt regional d'un a dos punts percentuals en cadascuna (respecte els valors de la Taula 2).

En resum, les Taules 2 i 3 senyalen una consideració de criteri de la mobilitat de Barcelona, segons si la interna és un afer exclusivament local, com als altres municipis, o si es tracta d'una matèria que assoliria una dimensió intermunicipal, a la vista de la gran dimensió de la capital. La diferència rau en xifrar si els moviments estrictament metropolitans (que travessen el terme) són 586.847, o si per una quota de mobilitat interna afegida arriben fins els 881.261 desplaçaments.

Avaluarem seguidament el pes de la metròpoli central formada pels 18 municipis que gaudeixen del serveis interns subministrats per TMB (Metro i Bus) i en el marc de l'AMB. És conegut que aquests municipis gaudeixen d'un servei destacat i molt millor que la seva perifèria i, alhora, d'una contribució econòmica per part de l'ATM com a autoritat del transport metropolità, aici com per part de l'Estat. Les dades de demanda d'aquests municipis es poden valorar a partir del cens del 2011 per al 80% dels seus habitants, però queda un resta del 20% les dades dels quals no figuren segregades a l'IDESCAT, per al

qual cosa les avaluarem per interpolació.

Taula 4: Desplaçaments per mobilitat obligada a l'àmbit dels 18 municipis amb TMB, 2011. Valors totals dels desplaçaments considerats metropolitans.

Municipi	Desplaçaments metropolitans	Desplaç/hab.	% dels regionals
Barcelona	881.261	0,546	42,30%
Badalona	86.202	0,392	4,10%
Santa Coloma de Gramenet	45.401	0,376	2,20%
l'Hospitalet del Llobregat	124.102	0,485	5,90%
Cornellà de Llobregat	50.542	0,579	2,40%
Castelldefels	28.916	0,458	1,40%
Gavà	21.182	0,458	1,00%
Viladecans	29.648	0,458	1,40%
El Prat de Llobregat	29.081	0,458	1,40%
Sant Feliu de Llobregat	19.737	0,458	0,90%
Sant Boi de Llobregat	37.948	0,458	1,80%
Esplugues de Llobregat	21.382	0,458	1,00%
Sant Just Desvern	7.444	0,458	0,40%
Sant Joan Despí	14.841	0,458	0,70%
Mongat	4.918	0,458	0,20%
Tiana	3.651	0,458	0,20%
Montcada i Reixac	15.678	0,458	0,80%
Sant Adrià del Besòs	15.643	0,458	0,70%
Conjunt 18 TMB (AMB)	1.437.578	0,505	68,90%
Total Regional	2.085.821		100%

Font: dades IDESCAT, cens 2011. Elaboració pròpia.

Nota: a partir de Castelldefels hem interpolat el valor dels desplaçaments a la mitjana dels que fan els municipis superiors de l'entorn de Barcelona (0,458 desplaçaments per habitant). A Barcelona s'ha partit del sostre major valorat a la Taula 3. Els municipis interpolats signifiquen el 19% de la població conjunta, Barcelona el 57% i els quatre municipis amb dades el 24%.

El valor a destacar seria el fet que el 68,9% dels desplaçaments en l'àmbit dels 18 municipis TMB assoliren caràcter metropolità, per la qual cosa, la resta (31,1% = 648.243) serien demanda externa. No obstant, si es parteix de la xifra sense ampliar de Barcelona, el conjunt TMB assoliria el 63,8% de la regió. Aquesta demanda, recordem-ho, serien sortides des dels altres municipis entre ells com també de relació amb la

conurbació central, com també més enllà.

El llindar entre el **68,9%** i el **63,8%** dels desplaçaments no significa que els viatges s'efectuï completament dins l'àmbit dels 18 municipis centrals, sinó només que el seu origen és dins d'ells, però la seva destinació és oberta al conjunt de la regió (i més enllà). Així, doncs, de l'ordre de dos terços dels viatges centrals són metropolitans, però no queden continguts sempre al centre.

El sostre entre el 68,9% i el 63,8% dels desplaçaments i fins el 100% deixa un resta entre el **31,3%** i el **36,2%** que són viatges de caire metropolità l'origen dels quals és plenament fora de l'àmbit dels 18 municipis centrals, una part dels quals es desplacen al centre, mentre que la resta viatja amb més amplitud. Així, doncs, un terç dels desplaçaments metropolitans originats a la perifèria es mouen en diverses direccions i no solament en direcció al centre.

En síntesi: Demanda de mobilitat metropolitana

Valors de desplaçaments entre àmbits de la regió metropolitana, 2006

Agrupacions àmbits	18 àmbits Regió RMB	Suma desplaçaments	% desplaçaments	Suma desplaçaments	% desplaçaments	
AMB	Barcelona	1.419.678	35%	2.070.145	52%	
AMB	Castelldefels - el Prat	378.318	9%			
AMB	Corbera	47.899	1%			
AMB	Molins - Sant Feliu	224.250	6%			
Garraf	Garraf	73.713	2%	73.713	2%	
Maresme	Alt Maresme	63.122	2%	287.948	7%	
Maresme	Baix Maresme	224.826	6%			
Martorell	Martorell	104.035	3%	104.035	3%	
Penedès	Penedès	42.082	1%	42.082	1%	
Vallès	Granollers	176.268	4%	951.800	24%	
Vallès	Llinars - Sant Celoni	44.402	1%			
Vallès	Mollet	182.426	5%			
Vallès	Riera de Caldes	41.832	1%			
Vallès	Riera de Tenes	58.727	1%			
Vallès	Terrassa	176.689	4%			
Vallès	Sabadell	271.456	7%			
Valles - AMB	Cerdanyola - Montcada	247.529	6%	477.998	12%	
Vallès - AMB	Rubí - Sant Cugat	230.469	6%			
		4.007.721	100%	4.007.721	100%	
				1.429.798	36%	Vallès

Font del quadre: valors de l'ISA (Informe de Sostenibilitat Ambiental del PTMB), desplaçaments obligats superiors a 4.500 desplaçaments dia entre els 18 territoris definits a la Regió de Barcelona. Els valors dels desplaçaments signifiquen tant entrades com sortides en cada àmbit. Elaboració pròpia.

Si es valora la demanda de mobilitat entre els 18 grans àmbits metropolitans (conjunt de municipis o subcomarques) de la Regió de Barcelona (RMB o 7 comarques), entre els àmbits de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA) del Pla Territorial metropolità, amb xifres de just abans de la crisi (2006), els valors plantegen:

- Un **52%** de la mobilitat de sortida o anada es produeixi a o des de l'àmbit del **AMB**.
- El conjunt del **Vallès** assoliria un 24% de la mobilitat la qual, amb les dues àrees dins

l'AMB, suma el **36% del total**.

- La resta dels àmbits arriben a dimensions menors: Maresme amb el 7%, Martorell amb el 3%, Garraf amb el 2% i Penedès amb el 1%.

Els grans comptes de l'ATM

L'ATM funciona com una gran caixa de compensació del sistema metropolità de transport, en un àmbit que, en principi, és de gran escala territorial. Els operadors ingressen les tarifes i l'ATM aporta uns fons complementaris que, a grans trets, signifiquen que una meitat del cost del viatger és assumit per les administracions públiques.

Si l'oferta fos proporcional a la demanda no hi hauria cap problema d'equitat, però l'oferta no té res a veure amb la demanda i es subvenciona, com veurem, una part privilegiada de la demanda, precisament aquella que compta amb major oferta o que es considerada institucionalment "metropolitana", que no vol dir realment metropolitana. De la resta de demanda no se sap quin nom té, perquè és invisible i perquè s'espavila per seu compte (amb vehicle privat o concessions amb molt menys dèficit i menys servei), però en cap cas no es considera autènticament metropolitana.

A la vista de les xifres 2017 publicades per l'ATM, els ingressos aportats al sistema per part de l'ATM són els de la Taula següent. Deixem de banda els 801 M€ dels ingressos dels propis operadors i els 18 d'una acció lateral de tarifació social, que també formen part dels ingressos generals, però que entren i surten en el mateix concepte i no es redistribueixen. Per a major claredat conceptual, les xifres es presenten arrodonides en milions d'euros (sense decimals).

Taula 1: Aportacions econòmiques a l'ATM per al sistema metropolità de transport, en M€ (2017).

			Total d'aportacions
Ad. General de l'Estat	108	108	719
Ajuntament de Barcelona	137	251	
AMB (via IBI)	114		
Generalitat (a àmbit AMB)	269	360	
Generalitat (a sistema no AMB)	91		

Comentaris:

- Les xifres són de funcionament, no pas d'inversió i són d'una única anualitat (2017), amb un total de 7198 M€.
- Les xifres de l'AGE (Administració General de l'Estat) es poden considerar aportació al sistema de Metro (108 M€).

- L'ajuntament de Barcelona aporta, en funció d'una oferta pròpia que és considerable dins el seu terme municipal, un total de 137 M€.
- L'AMB aporta via el recàrrec de l'IBI per part dels 18 municipis que tenen servei per part de l'empresa TMB el muntant de 114 M€.
- La xifra total de l'aportació de la Generalitat és de 360 milions, dels qual 269M€ anirien a l'àmbit AMB i la resta (91 M€) a altres serveis externs. Es justifica més endavant aquesta divisió dels dos valors.
- La xifra total aportada és de 719 milions, dels quals 628 M€ es queden a l'àmbit AMB i 91 a la resta del sistema (encara que diversos serveis són radials i acaben en l'AMB). Les aportacions purament internes des del propi àmbit de l'AMB sumen 251M€, que es completen amb 269M€ de la Generalitat, sumant un conjunt de 628M€ (amb els 108 de l'AGE).
- Al marge d'aquest volum de finançament públic, el Ministeri de Foment aporta a RENFE la quantitat de 164M€ (2017) que no entren en el sistema de l'ATM, però que formen part del model de mobilitat. A aquesta quantitat, la Generalitat hi suma 21 M€ més per a ampliació dels serveis (segons les dades de la memòria de RENFE).

Analitzem seguidament les destinacions d'aquests fons en la mateixa anualitat i que consten en la Taula següent.

Taula 2: Destinacions econòmiques des de l'ATM al sistema metropolità de transport, en M€ (2017).

			Total operadors
TMB	432	532	603
AMB	100		
TRAM	71	71	
FGC	51		91
Bus DGTM (Direcció Gral. Transports)	32	90	
Rodalies RENFE	7,5		
AMTU (Associació de Municipis amb transport urbà)	0,1	1,3	
Altres	1,2		
			694

Comentaris:

- Les xifres de les aportacions de les administracions i les destinacions als operadors no coincideixen del tot (719 respecte 694 M€), degut a aspectes comptables de ultrapassen l'anualitat, però serveixen per a entendre els grans fluxos (la diferència és només d'un 3,5% en menys en la distribució).
- En termes globals, es destinen 603M€ a l'àmbit AMB, inclòs el tramvia amb 71M€ (que gestiona l'ATM, però situat dins l'àmbit territorial de l'AMB). Al seu costat hi ha 91M€ (sis vegades menys) que es gestionen en un territori que supera o arriba més enllà de l'AMB.
- La gestió "local", estrictament "metropolitana" (dins AMB) del transport públic aplega 532M€ per part de TMB i d'altres serveis de l'AMB, que arriben als 603M€ si es considera el tramvia.

- D'aquests, 91M€, fins 90 serien per a línies radials que arriben/surten del centre metropolità i només 1,3M€ per a altres opcions. Val a dir que dels bussos Express hi ha alguna línia d'excepció que s'escapa de l'estricta radialitat amb Barcelona (cas de la Terrassa - Sabadell - Granollers - Mataró), però és totalment un cas marginal.
- El cas del Tramvia és excepcional en la subvenció, ja que supera FGC i per usuari representa una subvenció molt destacada.
- Els valors de subvenció directa a RENFE per part del Ministeri, especificada en el comentari anterior (185M€), s'apliquen al conjunt de les línies d'aquest servei, incloses les Rodalies i la Mitjana Distància a escala catalana.
- Encara que hem considerat els FGC com a regionals, de fet un 40% dels seus usuaris són urbans en el ramal del Vallès i un valor encara superior al Baix Llobregat.
- Al marge d'aquests valors de l'ATM, FGC compta amb algunes subvencions específiques per a línies de muntanya (Núria, Montserrat, Pobla de Segur...).
- El pes de les subvencions a allò entès com a fet "metropolità" (=AMB) és més que notable. Representen 603 de 694 M€ estrictament dins l'àmbit AMB, als qual s'afegeixen 90M€ més de tipus radial. O sigui, més enllà d'aquestes realitats (nucli central i radials) no es considera que hi hagi res més metropolità.
- L'ATM apareix com un simple intermediari en la redistribució de les aportacions de la Generalitat al transport públic, respecte un organisme que exerceix el monopoli de la seva destinació (AMB), amb l'acompanyament d'alguns satèl·lits menors (FGC i Bus) que depenen directament de la Generalitat.
- El concepte metropolità es defineix per proximitat a Barcelona (18 municipis), més uns radis que només RENFE assumeix clarament acostant-se a la realitat territorial. A data 2019, els 18 municipis centrals s'han ampliat a 36, als sols efectes de contribuir al dèficit central, ja que no gaudiran dels mateixos serveis.
- La representació del govern de l'ATM per part de la Generalitat i l'ajuntament de Barcelona i l'AMB ratifiquen el fet de ser una institució intermediària (no redistribuïdora, sinó intermediària!) en la recepció dels fons que aporta la Generalitat.
- Les grans xifres de la inversió (PDI des del 2000 a l'actualitat) ratifiquen el mateix fet del funcionament ordinari amb la supeditació del fet metropolità a l'àmbit central. Per exemple, el fet d'èxit del prolongament de les línies de FGC dins Terrassa i Sabadell, amb molt millor rendiment que la línia L9 del Metro, van suposar en cada cas una inversió d'un ordre de magnitud d'uns 300 M€, que és comparable a l'aportació al servei al llarg d'un any a l'àmbit AMB (269 €).

Finalment s'analitzen les dades de subvenció i de recaptació comparades per tipus de serveis metropolitans.

Taula 3: Recaptació, Viatgers i Subvencions en els comptes de l'ATM.

	Recaptació M€	Viatgers milions	Subvenció M€	Subv./Viatgers	Subv./Reca p.
				€ / viatger	€ / €
Total TMB (Metro i Bus)	405,81	592,4	431,8	0,73	1,06
Bus AMB gestió indirecte	89,54	89,97	100,06	1,11	1,12
FGC	77,02	84,3	50,9	0,6	0,66
TRAM	14,31	28	70,8	2,53	4,95
Bus DGTM (Generalitat)	45,47	36,2	31,79	0,88	0,7
RENFE	145,26	113,5	7,5	0,07	0,05
altres urbans	23,11	41,6	0,1	0,0029	0,0052
Total	800,52	985,97	692,97	0,7	0,86

Font: ATM. Elaboració pròpia.

Els valors de les subvencions comparades amb la recaptació i el nombre de viatgers ofereixen un panorama no gaire homogeni.

- Els valors de RENFE rodalies no incorporen la subvenció de l'Estat, per la qual cosa les xifres de la Taula no són vàlides. Si partim, però, dels valors de la memòria anual de RENFE per al 2017, el valor de subvenció respecte recaptació seria de 0,60 €/€ en Rodalies i Mitjana Distància i per al conjunt de Catalunya, valor que empataria amb FGC (però amb menys qualitat de servei). En aquesta subvenció hi compta la part de la Generalitat (11% del total) que completa la del Ministeri. En termes de subvenció per viatger, la mitjana catalana de Rodalies i Mitjana Distància és de 1,52 €/viatger, valor superior a FGC i altres serveis, però cal tenir en compte la major distància recorreguda.
- El valor més contrastat és el del Tramvia, ja que supera els altres en les dues columnes de comparació (subvenció respecte viatgers i respecte recaptació).
- El serveis de l'àmbit AMB, siguin els de TMB o els de Bus de gestió directa, se situen en valors elevats respecte la resta, particularment en subvenció respecte Recaptació.
- FGC assoleix valors de llindar inferiors en les dues comparacions, valors lleugerament superats pel Bus de gestió per part de la Generalitat.
- Els valors urbans són insignificants i inexplicables.

En conclusió:

Seria hora de reconèixer el fet metropolità en la seva magnitud real, per la qual cosa:

- La representació política a l'ATM hauria d'incloure els cinc comarques que sustenten l'àmbit central, incorporant e Maresme, el Vallès, a part dels àmbits ja presents..
- El finançament ha de ser per valor de demanda i no en funció de l'oferta existent.
- Es poden imposar recàrrecs a l'IBI, per a un fet de major oferta, però no dins d'ofertes clarament diferencials.
- La demanda ha de ser objectivada. Per exemple, és demanda metropolitana tota aquella mobilitat obligada (o la total mobilitat) que surt d'un municipi per anar als veïns, sigui a la ciutat central sigui a la perifèria regional, amb els valors i pes de cada cas.
- Al preu de subvenció del tramvia es podrien subvencionar altres serveis perifèrics i de menor demanda. Cal una lògica de conjunt que es pugui justificar, no només al centre

metropolità.

- En bé de Barcelona, cal reconèixer la metròpoli regional de 5 milions i la seva continuïtat més enllà, superant l'àmbit resclosit actual, de forma que cal ordenar la mobilitat a l'escala del potencial territorial de tota la regió.

Barcelona és regional

El debat sobre les relacions metropolitanes es fa objectiu en base a les dades de mobilitat. Aquestes relacions dibuixen una xarxa de relacions, amb un centre potent i uns nodes que revelen allò que anomenem el fet metropolità, una malla, una teranyina. Refiem-nos de la mobilitat i entrem en detalls sobre la metròpoli de Barcelona.

Per començar, la capital Barcelona és una ciutat oberta a un ampli radi, amb més de mig milió d'entrades i sortides diàries per mobilitat de treball i estudi (cens 2011). Tan oberta que la seva relació amb l'àmbit immediat de l'espai del Metro ocupa només el 37% dels desplaçaments, de sortida i d'entrada a la ciutat, mentre que els desplaçaments regionals arriben al 57%, amb un complement del 6% a destins encara més llunyans. Les funcions de capitalitat es reforcen amb més entrades que sortides, de forma que és un gran centre atractor d'activat i estudi.

Si per contra, analitzem l'Hospitalet, les xifres ens diuen que es relaciona amb el seu entorn amb un 73% dels desplaçaments que es mouen dins l'àmbit Metro, essent el primer lligam amb Barcelona amb més de la meitat (55%). Els desplaçaments regionals arriben al 18% i hi ha un resta del 9%. El perfil de l'Hospitalet és totalment diferent de la capital, perquè, tot i la seva integració amb Barcelona, és encara perifèria i no posseeix un gruix de relacions de gran abast. A més, l'Hospitalet presenta dèficit perquè en surt més gent que hi entra per motius laborals i d'estudis. Però, per contra, en les relacions regionals mostra un saldo positiu, pel fet que ja comparteix algunes funcions amb Barcelona (Fira, Plaça Europa,...).

Aquestes xifres de l'Hospitalet es poden definir com a relacions de perifèria a centre, unes xifres que són encara més extremes a la resta de municipis de l'àmbit cobert pel Metro, que ve a ser la ciutat central. S'entén, doncs, que Pascual Maragall reivindicà l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) com aquell espai municipal que, per dimensió territorial i població, li permetia equiparar-se al terme de Madrid. L'AMB seria, així, l'Àrea "Municipal" de Barcelona! I avui dia, quan es demana que l'AMB exerceixi funcions de cohesió social, el marc de ciutat és l'àmbit correcte i s'entén que es cerqui la dimensió de total la ciutat real. Però, més enllà d'aquest fet, una metròpoli és un gran sistema de diverses ciutats.

La ciutat de Barcelona no pot reduir la seva relació a l'àmbit AMB perquè la seva primera prioritat ja és, des de fa anys, plenament regional. El vestit AMB es queda molt curt per a Barcelona, ja que hauria d'exercir capitalitat en un marc més ampli, si no vol ser una metròpoli disminuïda. En canvi, la tendència política dels capitans del PSC del Baix Llobregat s'explica per la voluntat de redistribució de recursos de la capital i l'absorció dels

de la Generalitat i l'Estat en nom de la ciutat central, però es fa al preu de menysprear la capital i resta del país, tot lligant massa curt Barcelona.

Per contrast i fora de la ciutat central, Sant Cugat manté un 48% de les seves relacions amb el Barcelonès (amb un 40% amb Barcelona), al mateix temps que amb el Vallès són del 35% i en altres destinacions del 17%. En balanç és un centre atractor d'ocupació i estudis, una nova capital, amb un clar superàvit d'entrades respecte sortides. Sant Cugat fa malla en diverses direccions i aquesta és una qualitat metropolitana, no pas la unidireccional que mostra la perifèria de la capital. Al seu costat podem parlar de municipis encara millor inclosos en la malla regional, com són Granollers, Mollet, Terrassa, Sabadell, etc. Sabadell, per exemple, manté relacions amb el Barcelonès del 24% (20% amb Barcelona), del 61% amb el Vallès i un 15% més enllà. Aquest fet, que es repeteix sistemàticament, mostra l'autèntica "malla regional metropolitana".

Avui hi ha uns municipis anomenats "metropolitans" quan només són perifèrics de la capital, mentre que aquells considerats simplement "perifèrics", són els veritables metropolitans. Aquest és l'estat de la qüestió. En conclusió, l'AMB ha bloquejat el debat metropolità i la capital s'ha deixat fer presonera. Al final, però, el debat regional metropolità ha emergit amb força i només des de la reacció s'hi podran posar obstacles. En nom de la ciutat real, Barcelona descuida la seva funció regional. En nom de l'escala de 3 milions es nega la de 5. Es vesteix un sant despullant-ne un altre. Mirada molt curta, d'una ciutat que no sap ser capital.

FEMvallès, gener de 2019.

Al·legacions de FEMvallès al Pla Director d'Infraestructures 2021-2030

- 1- **Context català.** La dimensió de la inversió del PDI s'han de justificar en un context català d'inversions ferroviàries, pla que no existeix. Els objectius a escala catalana haurien d'apuntar a:
 - La unificació de la xarxa a ample internacional i la seva integració en un sistema únic, encara que compartit per operadors i titulars diversos.
 - El reforçament de la Mitjana Distància, en serveis regionals interiors de país.
 - La incorporació de serveis regionals ràpids, amb noves estacions en les línies d'Alta Velocitat, que situïn set milions d'habitants a una hora de Barcelona. En resultaria la integració urbana de bona part del país i constituïria un salt equivalent al de fa 50 anys, amb l'autopista del mediterrani (AP7) i l'AP2.
 - L'establiment de serveis urbans en els finals de les línies de Rodalies, per a reproduir la integració urbana que s'ha aconseguit en la línia Lleida - La Pobla a la resta dels altres finals.
 - Una inversió de l'Estat en termes d'equitat quant a estoc de capital a les diferents CCAA, la qual ens permetria un notable salt endavant.
 - Hem de ser conscients que Catalunya se situa en els llindars alts en dotació de xarxa bàsica vial (autopistes i autovies) en comparació europea i món avançat respecte a una dotació ferroviària que és la meitat del centre Europa.

- 2- **Inversió + serveis.** Cal una visió de planificació que integri totalment la dimensió dels serveis i la de les inversions. Ens cal saber que hi haurà diversos operadors, que la Generalitat ja té competència per al conjunt dels serveis i que cal anar a horaris coordinats entre tots ells. A Rodalies, tant a la part més central com als finals de línies, és possible establir combois més curts, per a serveis de rodalia, exercits per terceres companyies.

- 3- **Inversió des dels serveis.** La dualitat radical entre inversió i serveis no és admissible. Poden haver-hi plans de mobilitat, plans de serveis i plans d'inversió, però cal fer-los el més conjuntament possible, ja que altrament es perd la visió integrada que és la pròpia dels països europeus. Per exemple, la proposta de serveis semidirectes a Rodalies permet una escala regional que engrandeix la regió. Sense aquesta visió els objectius canvien i les inversions són unes altres.

- 4- **Incompliments de l'Estat.** Les inversions de l'Estat han estat de l'ordre d'un 10% del conjunt del PDI des de 2001 a 2020, mentre que la Generalitat ha aportat pràcticament el 90 % dels recursos emprats, segons es dedueix de les xifres de balanç que consten al nou PDI.

Compliment del 1r PDI (2001-2010) i de 2n PDI (2011-2020). Obres executades.

	1r PDI	2n PDI	Ambdós PDI	Àmbit central	Àmbit central	Àmbit central
	2001-10	2011-20	2001-20	2001-10	2011-20	2001-20
Estat	136,8	534,6	671,4 (10,6%)			
Generalitat	4.304,9	1.376,1	5.681,0 (89,4%)	3.217,9	856,8	4.074,7
Total	4.441,7	1.910,7	6.352,4 (100%)			

Es consideren regionals, no de l'àmbit central, totes les inversions en material mòbil de FGC, així com altres despeses com la implantació de sistemes de validació, per la qual cosa l'estimació central és prudent i per sota la realitat. Totes les xifres procedeixen de la Memòria del PDI 2021-2030.

FEMvallès a la Sindicatura de Comptes

La inversió executada, tot i els incompliments de l'Estat, ha quedat molt decantada a la ciutat central, a causa del propi enfocament dels PDI.

El maltractament de l'Estat ha de ser plenament objectivat i no ser únicament objecte de queixa i amb visió de pressupost anual. Cal anar a balanços d'estoc de capital i de suma d'inversions entre CCAA. I, a més, cal posar en relleu que la subvenció anual de l'Estat a la despesa corrent en Rodalies i Mitjana Distància és injusta a Catalunya per insuficient en termes comparatius.

La hipòtesi factible de la continuïtat de l'incompliment de l'Estat en la pròxima dècada no és assumible. No es pot executar, com si res, la inversió de la Generalitat al costat de la no actuació de l'Estat com s'ha fet fins ara.

- 5- **Previsions PDI 2021-2030.** El volum de les actuacions previstes al nou PDI és força elevat, de més de 15 mil milions d'€. La major part de la Generalitat i la segueix l'Administració de l'Estat. Vista l'experiència dels darrers vint anys, la part de l'Estat és directament increïble perquè aquest no ha sigut mai el seu comportament en els darrers anys. Ara bé, sí que és força més creïble la part de la Generalitat. El problema esdevé perquè la destinació de les obres de l'Estat són geogràficament molt repartides, molt més que les de la Generalitat, de les quals la major part (un mínim del 75%) es preveuen dins l'àmbit central de la capital (el continu urbà de 2,5 milions d'habitants¹).

Previsions inversió PDI 2021-2030.

Total Inversió XARXES GENERALITAT	8.808,50
Total Inversió XARXES ADM. GRAL. ESTAT	6.923,70
Inversió TOTAL	15.732,20
Total a àmbit central (XARXES GENERALITAT)	6.580,75

Nota: L'assignació realitzada a l'àmbit central ha estar deduïda de les taules del PDI. La selecció de l'àmbit central és molt estricta i no té en compte, per exemple, el nou túnel de FGC al Vallès a cavall de dues comarques.

Si el dos PDI fins a 2020 incorporaven obres exteriors a la ciutat central, com les prolongacions de FGC a Terrassa i Sabadell i altres obres en la línia del Baix, en les previsions actuals (2021-2030) ara la concentració a l'àmbit barceloní es reafirma i és

¹ Són Barcelona i 7 municipis amb Metro (L'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Cornellà de Llobregat, El Prat de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Adrià de Besòs) i 3 més amb Tramvia (Esplugues de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern).

FEMvallès a la Sindicatura de Comptes

màxima, perquè només se n'escapen el Tramvia de St. Feliu a Quatre Camins i el de la UAB a Montcada.

- 6- **Cal una visió catalana de les Rodalies**, La planificació de Rodalies no cal que sigui objecte només del treball per part de Ministeri/ADIF/RENFE. Els incompliments reiterats de l'Estat, des de primer PDI del 2000 (i abans), no poden ser un fet permanent ni aliè a la mateixa continuïtat del pla, perquè dualitzen el país: una meitat dotada d'inversions, sobretot de la Generalitat i un resta a càrrec d'un ministeri incomplidor. En aquest sentit, cal que la Generalitat, treballi, per exemple tot anticipant projectes, plans de serveis, definint les prioritats d'inversió... a l'Estat i, sobretot, no admetent que l'incompliment es faci al preu de l'increment de la desigualtat territorial, que és de persones, dins Catalunya. I les respostes són: parem inversions catalanes, o les que es facin reequilibrin el conjunt del territori, i denunciem amb armes legals els incompliments. Aquestes opcions no són excloents.
- 7- **Escala regional i no només de ciutat central**. EL PDI, com a pla regional de la regió de Barcelona ha de tenir objectius de cara a aquesta escala (5 milions d'habitants) i s'han de traduir en inversions distribuïdes i no tan concentrades al Barcelonès i a una part del delta del Llobregat. En particular, les inversions de la Generalitat s'ha de fer presents en el conjunt del territori.
- 8- **Reequilibri territorial en ferrocarril**. Per una raó d'equilibri territorial en el conjunt del país, i vistes les inversions acumulades des del primer PDI del 2000, avui seria legítim reclamar una inversió la Generalitat de dimensió comparable, però distribuïda a la resta de Catalunya, particularment a les dues escales: de la regió de Barcelona (escala 5 milions) i de l'àmbit del conjunt del país (7,7 milions), amb especial atenció als espais més metropolitans, com són el Camp de Tarragona i les comarques amb més de cent mil habitants. Podríem parlar d'uns altres 8.000 M€ a invertir més enllà del Pla de Barcelona?, sabent que en els darrers vint anys tampoc hi ha hagut una inversió mínima. Aquesta inversió territorialment distribuïda per part de la Generalitat hauria de fer-se, inclús, en el supòsit de compliment de l'Estat amb les seves inversions, o potser encara més justificada, precisament pel context d'aquest incompliment.
- 9- **Rodalies i també Mitjana Distància**. Cal posar en valor el gran pes de la Mitjana Distància a Catalunya en el context espanyol. Un servei desatès en inversió i despesa corrent i que és la base del potencial de l'estructura urbana de Catalunya. Algunes experiències a la façana atlàntica de Galícia o al Guadalquivir ens haurien d'empènyer a plantejar davant l'Estat, com també per motivacions d'autogovern propi, escometre un salt de llindar. Aquest planejament té molt a veure amb regió de Barcelona, que centralitza l'estructura urbana del país i amb el corredor prelitoral.
- 10- **Un dèbil marc general de planificació**. El marc previ de planificació aportat pel Pla Territorial Metropolità (PTMB) del 2010 és molt insuficient i no pot ser una excusa per no valorar acuradament les seves determinacions, principalment perquè el mateix PDI és un Pla Sectorial que no pot ignorar la justificació de la coherència de les traces rebudes i del seu marc general tècnic, econòmic, social actualitzats. Aquesta coherència i justificació és, també, una exigència en el desenvolupament dels propis requeriments normatius del mateix PTMB. En aquest sentit no acaben d'encaixar:
 - Les opcions de la línia Orbital ferroviària que ignoren el potencial lineal de la vall prelitoral (R8), la irrealitat de duplicitat de l'R1 pel Maresme interior, o la debilitat de la traça de la línia de Castelldefels a Glòries.
 - Les opcions d'incrementar FGC dins la capital no són òbvies en termes de densitat d'estacions, en comparació a l'experiència internacional de ciutats amb Metro, ni té tampoc sentit promoure nous culs de sac de línies que haurien de ser passants.

FEMvallès a la Sindicatura de Comptes

- 11- **Tramitació i participació solvents.** L'elevat volum de recursos a invertir demana separat de jutge i part en l'elaboració i aprovació del Pla. El pla no es pot decidir només amb al·legacions ciutadanes o de diverses administracions locals resoltes pels mateixos planificadors i pel consell de l'ATM que han fet el pla. Cal l'auditoria i valoració per part d'un organisme independent sobre les inversions i la seva justificació.
- 12- **Equitat en mobilitat.** El Pla ha de partir d'objectius d'equitat en la mobilitat com a primer element rector i no solament d'actuacions segons la creença que només on hi ha demanda justificada és on hi ha prou densitat (ciutat central), en oposició a la perifèria regional metropolitana on no s'inverteix. El contrast entre una mobilitat en transport públic (TP) del 50% al centre metropolità per un escadusser 10% a la perifèria és inadmissible, sense polítiques actives de reequilibri. Polítiques amb objectius, compromisos, seguiment i contrast, avui inexistents.
- 13- **Objectivar la demanda.** El Pla ha d'objectivar la demanda i la cobertura en TP: és demanda tota mobilitat que surt del municipi (o d'un districte barceloní, per a assegurar una escala comuna) i cal comparar-la amb l'oferta efectiva en TP i les possibilitats de nova oferta (Bus, Tramvia, Metro, Rodalies). Aquest plantejament exhaustiu ha d'emmarcar les propostes en el seu conjunt i per àmbits i corredors territorials. Al PDI no hi ha cap plantejament comparable, ja que la memòria i les actuacions queden rotundament deslligades, de fet com ja feien els PDI del 2000 i 2010.
- 14- **Xarxa integrada i amb jerarquia.** El pla ha de partir de l'ordre jeràrquic: Rodalies > Metro > Tramvia > Bus per a establir una ordenació general coherent en termes de gradient de centralitat i de demanda. Les duplicacions de xarxa i no respectar els successius llindars de demanda són negatius.
- 15- **Visió estructural.** Al PDI li manca una visió jeràrquica estructural que relligui els serveis de Rodalies, entesos, com el "darrera país", i que poden aportar major capitat i rapidesa al fet de travessar el nucli central. Al PDI li manca el coneixement de saber que la principal demanda en volum dels barcelonins no s'adreça als municipis veïns, sinó directament a les destinacions regionals.
- 16- **Construcció regional.** A la regió de Barcelona, el pla ha de ser el principal mecanisme de construcció regional, al servei d'un territori equitatiu, més integrat, a l'escala metropolitana de cinc milions d'habitants i de forma coherent amb propostes a escala de la metròpoli catalana de set. Un cop construïda la xarxa bàsica vial (autopistes i autovies), la nova estructuració del conjunt del país, o un canvi d'escala, només és possible amb ferrocarril interurbà.
- 17- **Barcelona són dos nodes.** Els nodes regionals i globals de Barcelona són Sants i La Sagrera, com a Madrid són Atocha i Chamartín. La resta de nodes són locals i de molt menor consideració i cal no confondre aquest diferent paper.
- No hi va haver una tercera estació d'Alta Velocitat al Passeig de Gràcia, ni calia, ni la d'El Prat tampoc no és equivalent.
 - Això implica que no ens podem confondre reafirmant intercanviadors a l'alça com, per exemple, a Glòries, al Passeig de Gràcia, a Ernest Lluch, etc... amb més dimensió de la que estrictament cal.
- 18- **Connectivitat objectivada.** L'exercici d'incrementar la connectivitat de la xarxa de Metro i en les relacions amb Tramvia i Rodalies ha de ser objectivat. Connectivitat vol dir dues o més estacions que estan en situació de coincidència i intercanvi i que comporten també un tram de via d'acompanyament. La connectivitat té cost (la duplicació d'estació, túnel i servei) i en cap lloc del món excedeix de determinats llindars. La connectivitat és mesurable (llei de potència, com en altres xarxes) i la complexitat actual barcelonina ja està als llindars màxims

FEMvallès a la Sindicatura de Comptes

comparatius internacionals, per al qual cosa aquesta ha de ser valorada i objectivada i no ser sobrepassada, perquè un planejament econòmic sobri i racional és obligat.

El volum d'inversions de noves estacions de metro emparades en la idea de connectivitat és molt elevada en el conjunt del PDI, cada una comporta nova estació i nou tram de línia. La connectivitat és positiva, però cal fer-ne un ús econòmic i una avaluació conjunta.

- L1 de Bellvitge al Prat.
- L1 allargada a Badalona, però arribant Badalona Rodalies.
- L3 de Trinitat Nova a Trinitat Vella.
- L8 de Pl. Espanya a Gràcia, amb només una nova estació: Pl. Francesc Macià.
- L9 de Sarrià a Sagrera meridiana amb 12 estacions, de les quals 6 ja hi són en altres línies.
- L2 de La Pau a Sagrera Meridiana. Connexió lògica fins a Sagrera Rodalies, pel motiu de la nova estació, però no fins Meridiana que duplica l'L9.
- L2 fins L9 i L10 a sud de Montjuïc. Correcte per a crear una línia longitudinal que reforci les actuals (L1 i L5), la traça de la qual es contradiu, a fi de bé, amb la filosofia en arc de l'L9 per a poder travessar millor la capital, però no cal doblar estacions (Padrosa-Fira) a sud de Montjuïc.
- Més enllà de les estacions d'enllaç cal sumar-hi els nous nodes i intercanviadors reforçats: Passeig de Gràcia, Pl. Francesc Macià, Pl. Espanya, Glòries, Ernest Lluch, Prat de Llobregat.

19- **Duplicitats:** Rodalies - Metro, Metro - Metro i Tramvia - Rodalies. No és admissible que el PDI, mancant d'un criteri de jerarquia entre tipus de xarxa i proposant una inversió doblada en el mateix espai, plantegi un conjunt d'inversions duplicades.

- Rodalies i Metro: de Cornellà a Sant Feliu de Llobregat.
- Metro i Tramvia, entre Tramvia del Baix i prolongació de l'L3 del Metro
- Rodalies i Tramvia: entre Sant Adrià i Badalona.
- Tramvia i FGC entre la UAB i Cerdanyola del Vallès.
- Metro i Metro: entre l'L9 i l'L2 de la Sagrera a Sagrera- Meridiana i entre l'L9-L10 amb l'L2 al sud de Montjuïc.
- FGC i Rodalies, entre el nou arc de FGC dins Sant Boi i la nova línia de Rodalies de Castelldefels a Diagonal.

20- **Els límits del Metro.** Hi ha límits estructurals al creixement del Metro de Barcelona. L'extensió de FGC a Terrassa i Sabadell han demostrat de forma clara que la nova demanda està a la perifèria i no al centre del sistema. Per contra, el PDI insisteix en la demanda central, en un context en el qual ha baixat des de fa deu anys la demanda mitjana del sistema (usuaris per estació), perquè ha crescut molt més l'oferta d'estacions que la demanda de viatgers. Els límits estructurals del Metro marquen el creixement de les principals línies troncales del sistema (L1 i L5) i, alhora, la baixa demanda és la qualitat de les línies que han crescut (amb l'excepció de l'L5).

21- **Demanda integrada.** El PDI justifica la demanda actuació per actuació. La seva suma és inversemblant i, de fet, ja ha estat contradita, a la baixa, en els finals dels dos plans anteriors (2000-10 i 2011-20), respecte a les seves previsions inicials.

22- **Línia Orbital.** Que l'únic tram de la línia Orbital que s'inclougui al Pla sigui el tram central entre Santa Perpètua i Sabadell-sud no deixa de ser una contradicció i una opció curta i alhora, doblada. No són previsible a curt termini combois Terrassa – Granollers que fessin servir aquest traçat, quan es pot resoldre amb l'intercanviador entre l'R4 i l'R8 a Barberà del Vallès (node Riu Sec), amb millors freqüències (ara l'R8 té un sol tren/hora i aspirem a dues línies!, a quina freqüència?). Seria, en canvi, millor demanar el tram Granollers-Mataró, que tindria sentit regional i afavoria dues comarques amb zero inversió prevista (per part de la Generalitat) com són el Maresme i el Vallès Oriental.

FEMvallès a la Sindicatura de Comptes

- Assoliria molt més sentit econòmic i funcional invertir en les estacions del 20 pel 2020 que aquest tram de nova línia en arc entre dos punts ja existents.

Com a inversió alternativa a la línia Orbital, abans cal pensar en doblar les vies (de 2 a 4) en el tronc de Mollet al Papiol, en la mesura que en aquest corredor s'hi concentren Rodalies, mercaderies i hi haurà de ser pas de Regionals. Aquest tronc és un element bàsic d'estructura metropolitana i de país.

23- **La primera prioritat del PDI.** En el panorama actual de la mobilitat de Barcelona, entenem que la primera prioritat que el PDI hauria d'assumir, en tot el seu àmbit com a tal i destacar per sobre de la resta, és la línia FGC del Vallès. Aquesta està al límit del seu col·lapse amb emissions cada dos minuts des de Pl. Catalunya. Aquesta problemàtica no queda recollida amb aquesta intensitat al PDI, cosa que es comprova en les assignacions pressupostàries. Si aquesta és la primera prioritat, el PDI de resoldre entre les quatre alternatives que planeja, ja que no es poden deixar per a un estudi posterior i com de detall. Les raons són:

- Perquè les opcions entren en competència amb altres opcions de Metro dins Barcelona o de Tramvia a Cerdanyola.
- Perquè sorgeix un nou cul de sac que se sumaria al de la prolongació de la línia L8 (FGC) de Pl. Espanya a Gràcia.
- Perquè la nova línia a Vallès ha de servir perquè des de Barcelona es prenguin serveis regionals a les estacions del Vallès i fer-ho amb immediatesa temporal. Aquest fet posaria en el mapa mental barceloní el “darrere Tibidabo”, la dimensió regional de Barcelona i la prioritat de la metròpoli de set milions a escala catalana.

24- **El nou accés de FGC a Barcelona.** Entenem que la prioritat és la duplicació de línia actual des de Sant Cugat a Sarrià, i no una línia des de la UAB fins Glòries, per raons de demanda, cost i connectivitat. La segona alternativa, present al PTMB, cal deixar-la en segon ordre de prioritat i com a futura:

- Perquè la duplicació serveix amb equilibri els dos punts màxims de demanda que són les dues ciutats de Terrassa i Sabadell, així com els segons nodes de Rubí i l'UAB a part del mateix Sant Cugat.
- L'opció que plantejem, a grans trets, es pot valorar en doble demanda, meitat de cost i meitat de longitud, respecte a l'alternativa per Horta. Per contra, una línia UAB – Glòries només capta la demanda de Sabadell, una part de l'UAB (que disposa de dues estacions) i de Cerdanyola (prou servida amb l'R4).
- L'alternativa d'Horta hauria de plantejar que, un cop l'R4 passi pel futur túnel de Montcada i per la Sagrera, el túnel de Meridiana quedaria amb possibilitats d'allotjar un segon accés i que el túnel per sota Collserola pot ser prescindible, pel buidatge de serveis a la Meridiana.
- En la manca d'altres inversions regionals a la perifèria de Barcelona, la línia des de Glòries a Terrassa passaria a ser un greuge respecte del Maresme i el Vallès Oriental, comparativament molt desatesos en inversió catalana. L'opció des de Sant Cugat és, doncs, més puntual i específica, alhora que més en favor de l'equitat en el conjunt regional.
- L'accés des de Sant Cugat i Sarrià permet un accés al centre de Barcelona que reproduïx bé l'accessibilitat aconseguida fa un segle (1917) en l'inici de la línia.
- L'opció Sant Cugat - Sarrià permetria el seu enllaç amb la prolongació de l'L8 (FGC) des de Pl. Espanya i fer una línia passant en comptes de crear a dos nous culs de sac al centre de la capital.
- L'alternativa Glòries - Terrassa caldria en el dia futur plantejar-la sencera, ja que ara el PDI 2021-2030 només planteja la seva dimensió fins a l'UAB.

25- **Vint estacions pel 2020.** Dins l'àmbit del Vallès, només fa quatre anys (2016), l'ATM va realitzar un Estudi Informatiu que desenvolupava la proposta de FEMvallès: “20 estacions pel 2020”. Un bon nombre de les estacions demostraven rendibilitat. Doncs bé, tot i ser la seva majoria a càrrec de les línies de l'Estat, les que apareixen en el PDI no superen unes

FEMvallès a la Sindicatura de Comptes

poques: Rubí La Llana, Terrassa sud i Ca n'Amat a Martorell dels FGC, mentre que de Rodalies només es citen les de Terrassa-oest i Sabadell-oest que són dues demandes antigues. I constatem que, fins i tot, han desaparegut algunes antigues aspiracions ja planificades com la del Circuit de Montmeló.

- 26- **Semidirectes regionals i servei urbà.** L'opció d'establir serveis semidirectes serviria millor a la integració regional, tot aproximant en temps les capitals allunyades (Manresa, Blanes, Vilafranca, Hostalric, El Vendrell...) alhora que permetria combois urbans i noves estacions en l'àmbit intern de les capitals més acostades a Barcelona (Terrassa, Mataró, Martorell...). Semidirectes i serveis urbans combinats resolen la contradicció entre més servei urbà proper respecte destinacions allunyades, pel que suposa d'alentiment dels serveis a destinacions allunyades. Aquest millor servei que combinés semidirectes i serveis urbans estalviaria inversions que preveuen duplicar amb tramvia o metro la línia del ferrocarril. Aquest és el cas del PDI respecte obres com de Cornellà a Molins (Metro i Tramvia), o de Sant Adrià a Badalona (Tramvia), així com la previsió nova i per doble entre la UAB i Cerdanyola del Vallès (FGC i Tramvia). Aquestes dualitats assenyalen una dèbil racionalitat d'un pla d'inversió sense la seva plena integració amb un pla de serveis.

Resoldre la viabilitat de la convivència entre serveis semidirectes i serveis més urbans, o de menor abast, seria la clau que permetria assolir amb força la proposta de 20 noves estacions (20x2020) de FEMvallès. Aquest no és un tema menor, sobretot perquè el PDI les descarta extensament, sense haver entrat en l'organització dels serveis. El model es podria estendre al conjunt de la regió i, a semblança de l'estudi del Vallès, apareixen altres localitzacions de possibles estacions en els trams urbans que només disposen de les velles estacions del segle XIX i que no s'han ampliat conjuntament amb el creixement urbà. La possibilitat de noves estacions i de serveis locals, purament metropolitans, esdevindria una transformació radical de la regió, un element clau del seu potencial metropolità i una opció de baix cost, perquè les línies ja hi són.

- 27- **Línies de Rodalia en via única.** En complement al criteri de semidirectes, en el cas de les línies de ferrocarril actualment amb via única seria possible la millora de les freqüències, en una fase prèvia al desdoblament complet. Aquests casos són: R1 (des de Mataró), R3 (des de Montcada) i R5 i R6 (des de Martorell). La millora de les freqüències, mentre no es dobla la via a tota la línia, podria efectuar-se amb inversions limitades i més ràpides d'execució, que permetessin completar l'actual relleu de direcció en l'aturada a les estacions, per un relleu en moviment al llarg d'un tram de via doblada entre dues estacions successives i convenientment triades (sovint només caldria un sol doblat al llarg de 10-15 km, per a assolir freqüències interessants). Aquestes opcions de primera inversió haurien de ser presents al PDI per a indicar a l'Estat les seves oportunitats en les Rodalies que li són pròpies, així com de cara ara FGC de Martorell en direcció Igualada i Manresa.
- 28- **Quatre vies a Montcada.** El soterrament de Montcada ha d'incloure 4 vies, no tres com està previst. I en el cas de Sant Feliu del Llobregat han de planejar-se opcions similars, només limitades per si el context urbà del perímetre ho permet.
- 29- **Bus i ferrocarril.** Barcelona pot prescindir d'una articulació acurada entre estacions de ferrocarril i línies de bus, perquè té sobrada oferta d'ambos serveis. Però la perifèria no pot, per la qual cosa, cal disposar d'una articulació detallada entre la major capacitat ferroviària com a troncal i la distribució més fina del territori en Bus. Bus que alimentaria el ferrocarril en anada al centre i ferrocarril que faria el simètric en sentit de retorn.

En síntesi:

- A- El PDI no pot ser el pla del Metro de Barcelona.** Això és, de Metro i Tramvia i intercanviadors interiors, amb un complement d'algun element regional, amb l'afegit de les actuacions que el Ministeri mai no ha complert i no es veu com complirà.
- B- El PDI ha de ser més que una autorització de despesa plurianual dins Barcelona i una mica més.** Una planificació dèbil i un repartiment de la despesa corrent en dèficits de transport concentrat en l'àrea central no és un planejament acceptable per part d'una autoritat com l'ATM que, de facto, se situa per damunt arrossega el govern de la Generalitat.
- C- El PDI ha de ser un pla veritablement regional,** amb un encaix a escala catalana.
- D- El PDI ha de construir la regió de Barcelona,** la regió de cinc milions d'habitants, perquè aquesta és la prioritat, per damunt de la reduïda àrea de 2,5 milions. Fins i tot la primera necessita de la capital és la regió i no l'àrea immediata, en tots els ordres, funcional, econòmic, de capital global, de mercat d'habitatge, de marc productiu... L'eina del transport públic és el variable instrument que avui dia pot construir la regió.
- E- El PDI ha de ser equitatiu** en inversions i ciutadania. En temes de demanda i oferta de transport públic, en termes d'inversions territorialitzades, noves centralitats, encaix a escala catalana. Ha de ser reequilibrador i amb visió llarga, respecte al que es porta invertit i el que representa de futur.
- F- Fiscalització independent.** La gran dimensió de les inversions (o la nul·la en altres espais) i els afers tècnics de connectivitat, rendibilitat, jerarquia de xarxes, etc., han de ser sotmesos a una autoritat independent que valori les diferents alternatives i crítiques, en particular les aportades en la informació pública.
- G- El PDI ha d'objectivar les relacions amb l'Estat** i ser una eina de demanda d'equitat des de Catalunya. És inadmissible que es compleixi en la part catalana i que es concentri la inversió, mentre que la resta, que és de major abast, de forma sistemàtica no hi sigui. No es pot tancar la vista a aquesta realitat dual.

La lògica del PDI

Una dada indicativa per començar: no trobareu al PDI cap plànol conjunt entre la xarxa existent (rodalies, metro, i tramvia) i l'ampliació prevista pel pla. I aquest plànol caldria, almenys per a fer-nos una idea de l'estructura conjunta i de les seves relacions.

El motiu de fons és que el sistema de proposta és purament hidràulic: s'afegeixen canonades en un sistema ric i es comprova que sempre s'emplenaran, és a dir "que hi haurà demanda", de la mateixa forma que tota proposta d'extensió de la xarxa sempre resulta descartada per "baixa demanda".

La PDI és un pla bàsicament de la ciutat central, de Badalona al Prat, i amb una consideració molt menor del sistema regional, el qual, a més, depèn del Ministeri i, per tant, subjecte a un incompliment reiterat, que consolida una metròpoli dual.

Aquest pla no conté cap anàlisi del desequilibri Intern de la regió, de la densitat de xarxa central i del rendiment decreixent de les inversions. I és així perquè no realitza cap anàlisi conjunt i perquè les justificacions es fan obra per obra, de forma que la demanda d'una es repeteix en l'obra del costat. Cert que a la memòria hi ha alguna plànol escadusser de simulació de mobilitat en transport públic amb algunes dades, però són tant mínimes que no representen cap esforç, cap objectiu, sinó simplement una il·lustració.

Fa vint anys que el PDI manté una lògica de separació radical entre el valor general i les concrecions, entre diagnòstic i actuacions, però ara arriba a un extrem encara més accentuat, un cop moltes inversions centrals s'han fet, els recursos públics són menors i les dades analítiques han baixat a residuals. Això produeix una plena desintegració entre memòria, estudi ambiental i fitxes de projectes proposats, o sigui, l'absència d'un veritable pla, el qual esdevé simulacre.

El principal beneficiat de la desintegració és un centre reforçat i el perjudicat és un projecte de funcionament regional emparat en una mobilitat reequilibrada, la qual reforçés, per exemple, polaritats a la perifèria i revertís la centralització de activitat. No hi ha cap plantejament de reequilibri i de la relació amb el conjunt català, quan la mobilitat a escala de país hauria de ser una dada rellevant. En aquest sentit, la separació entre serveis i inversions és total quan ambdues haurien de constituir una acció conjunta, per exemple establint serveis als finals de les línies de rodalies i reequilibrant el seus sistemes urbans respecte el central. Res.

Els sistema d'afegir canonades a les existents arriba a aspectes plenament irracionals de duplicació de xarxes en poc espai i de concentració d'inversions. I al mateix temps comporta una reflexió estructural molt dèbil: es poden fer nous culs de sac ferroviaris a Barcelona, com els proposats d'ADIF a Francesc Macià i de FGC a Gràcia i Glòries...?, sense una visió de reforçament de les línies passants i de major capacitat estructurant? En les duplicacions: es pot preveure un tramvia en paral·lel i al costat de rodalies, o un metro al costat de rodalies? L'excusa de la interconnexió de xarxes no és vàlida en un sistema madur en comparació internacional. Al PDI li manca una visió de rendiment i simplificació, de veritable economia de mitjans, ja que les obres projectades formen una suma ingent.

Aquest és un pla que redactat en ple aïllament de la pandèmia, que aporta acta d'uns pocs actes previs de participació, amb les acostumades reunions d'animadors professionals, pissarres i gomets. Però parteix d'una plena ignorància de veus documentades, representatives dels sectors professionals i del territori. Segurament per a aprovar ràpidament un document i assolir empara per a obres ja definides i amb prèvia benedicció política.

Un tractament ciutadà discriminatori quan la inversió prevista és la major part de la despesa ferroviària a escala catalana a una dècada vista, òbviament finançada pel conjunt dels catalans. Un exercici que manca de projecte de país.

Si no hi ha un plànol conjunt de les obres plantejades al PDI 2021-2030 és perquè s'apreciaria la concentració, les duplicitats i el sentit barroc i sense estructura del conjunt.

Els PDI precedents

El PDI 2001-2010 va preveure un conjunt d'actuacions agrupades en tres programes (ampliació de la xarxa, intercanviadors i modernització-millora) amb una inversió de 5.422 milions d'euro (M €), al final del seu període el cost es va revisar a l'alça fins arribar als 13.105 M€ (!) i es va licitar obra per un import de 9.202 M€, import que incloïa els modificats. Així, la licitació va superar en un 69% la previsió inicial d'inversió.

El PDI 2011-2020 va preveure un conjunt d'actuacions agrupades en cinc programes d'actuació (actuacions Metro-FGC-Tramvia, xarxa ferroviària estatal, programa d'intercanviadors, programa d'infraestructura de transport per carretera, i programa de modernització i millora). Amb una inversió inicial de 12.379,60 milions d'euro (M €), al final del període i a diferència de l'anterior, la millor estimació del cost total de l'obra ha mantingut les previsions inicials. El import de les obres de licitació d'aquest període ha estat de 2.301 M€, el que representa un 18,56% del previst. Per administracions l'esforç de la Generalitat ha estat molt superior al de l'administració central que només ha adjudicat el 4,6% de l'obra prevista.

El PDI 2021-2030 preveu un conjunt d'actuacions agrupades seguint els mateixos àmbits que l'anterior PDI, amb una previsió d'inversió de 15.732 M €, dels quals 8.8308,5 M€ corresponen a les xarxes ferroviàries i viàries de la Generalitat, i 6.923,7 M€ corresponen a infraestructures de titularitat estatal. Aquest muntant és un 29,2 % superior al de les propostes incloses en el PDI 2011-2020.

Per imports, les obres executades amb un pressupost més alt corresponen a les L9-L10 del metro, els perllongaments de Sabadell (429 M€) i Terrassa (408 M€), el Tramvia Besòs (429M€), el tramvia Diagonal (408 M€) i la prolongació de la L5 Horta-Vall d'Hebron(307M€).

Deixant a banda la L9, a data d'avui, l'obra en curs més important és el nou accés a l'Aeroport.

Les actuacions previstes a la xarxa ferroviària de l'administració central són les que presenten un grau d'incompliment més gran.

Es fa difícil establir el percentatge d'inversions localitzables que es poden adscriure al Vallès, una primera estimació el situaria al voltant del 11%. La població del Vallès (1,33M) representa el 24% de la població de l'àmbit del PDI 2021-2030 (5,6M).

L'àmbit del PDI s'ha anat ampliant, en el cas del PDI 2021-2030 el nou àmbit és el Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB) abasta les comarques del Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) i algunes de les del Pla Territorial Parcial de les Comarques Centrals. En concret, el nou àmbit inclou 12 comarques (Alt Penedès, Anoia, Bages, Baix Llobregat, Barcelonès, Berguedà, Garraf, Maresme, Moianès, Osona, Vallès Occidental i Vallès Oriental) l'equivalent a la província de Barcelona.

Les actuacions del nou PDI

En termes generals, l'estructura d'actuacions es manté al llarg dels diferents PDIs. Les prolongacions del les línies de metro L1, L2, L3 i L4, la connexió Gràcia-Plaça d'Espanya, i la prolongació de la línia L6 Reina Elisenda figuren a tots els 3 PDIs.

Al segon PDI es proposen actuacions de noves línies de tramvia (Nova línia UAB Cerdanyola - Montcada) i prolongacions de les actuals.

La connexió Trinitat Nova-Trinitat Vella apareix al segon PDI com el perllongament de FGC a partir de plaça de Catalunya, actuació que per sentit comú ja no figura en el PDI 2021-2030.

Les actuacions proposades a la xarxa d'Adif fan un salt molt gran entre el primer i el segon PDI. Al tercer PDI pràcticament es mantenen les mateixes actuacions perquè no s'ha fet res.

El PDI incorpora actuacions relacionades amb el transport amb autobús i els carrils bici. Segons el Pla, la bicicleta és un dels medis de mobilitat activa amb un major creixement en el seu ús a l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB). Amb tot, hi destina molt pocs diners.

El PDI incorpora com a nova actuació, el desdoblament del túnel de FGC que travessa Collserola, amb dues alternatives. L'alternativa més oriental (túnel d'Horta) no inclou el tram reivindicat per l'Ajuntament de Terrassa fins aquesta ciutat, paral·lel a la N150.

Es fa alguna revisió crítica en el cas de l'orbital ferroviària i es planteja en una primera fase la construcció d'un ramal (by-pass del Vallès) de doble via entre les línies R8 entre Santa Perpètua de Mogoda i Ripollet (Can Salvatella) i la línia R4 entre Sabadell i Barberà.

Temporització i actuacions previstes al Vallès

El nou PDI defineix dues fases, A i B, la fase A inclou totes aquelles actuacions iniciades o que tenen una alta rendibilitat socioambiental, i que per tant estan programades. La fase B conté aquelles actuacions que no estan programades (és a dir, amb una inversió no assegurada), que en general no tenen una alta rendibilitat en termes d'ACB i ACV, i que estan associades a un volum de demanda baix.

Actuacions previstes al Vallès:

[Entre parèntesi s'indica la puntuació valorada que rep cada actuació]

En fase A

- Nou traçat línia R2 Montcada i Reixac (no valorada)
- Nus de Montcada (no valorada)
- Intercanviadors i noves estacions a la línia R8 (no valorada)

Actuacions amb incidència parcial al Vallès:

- Duplicació Montcada - Vic R3 Parets - La Garriga (35)
- Aparcaments d'enllaç a la xarxa d'FGC (80)
- Aparcaments d'enllaç a la xarxa de Renfe (42)
- Increment de fiabilitat. Implantació del sistema ERTMS (no valorada)

En fase B

- Nova xarxa de bicicleta (84)
- FGC, nou túnel del Vallès (pendent de valoració)
- Nova línia UAB Cerdanyola - Montcada (45)

- Nova línia orbital (by-pass Vallès) (19)
- Túnel de Montcada (76)
- Nova estació de Rubí - La Llana / Terrassa Sud (FGC) (44)
- Increment de fiabilitat. Millora de la velocitat comercial a la línia R4 (no valorada)
- Estacions Terrassa Oest i Sabadell Oest (no queda clar en quina fase).

Valoració

L'anàlisi Cost-Benefici (ACB) de cada una de les actuacions es fa segons la metodologia SAIT i l'Anàlisi del Cicle de Vida (ACV). Obtenint una rendibilitat global a partir de les dues anteriors variables, degudament normalitzades entre 0 i 100, amb una ponderació del 60-40% respectivament per obtenir finalment una única variable comparativa. Amb aquests criteris una actuació és acceptable a partir d'una valoració conjunta de 30 punts, i bona a partir de 40 punts.

L'aplicació d'aquest mètode afavoreix desmesuradament les actuacions en àmbits d'alta densitat sense considerar la dotació de transport públic que ja tenen. D'aquesta manera les actuacions amb major centralitat són les que obtenen major puntuació i ens trobem a la memòria justificacions com aquesta: la línia L8 d'FGC presenta la millor rendibilitat del programa AX perquè cobreix l'Eixample Esquerra, que és una zona d'alta densitat residencial però també terciària i d'altres usos, prop d'equipaments tan significatius com l'Hospital Clínic o l'Escola Industrial a més d'importants punts d'intercanvi.

A les actuacions amb un Cost-Benefici (ACB) clarament negatiu, com són els soterraments ciutats de Sant Feliu de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Montcada, els números de la rendibilitat s'amaguen i només es justifiquen per la millora important de la qualitat urbanística d'aquests entorns.

Altres consideracions:

El PDI 2021-2030 és un document molt semblant a l'anterior que tot i la crisi, ni ha fet cap autocrítica ni ha introduït canvis significatius.

Els aspectes econòmics i financers del Pla es redueixen a l'estimació del cost de les obres. Tampoc es valoraren els motius pels quals s'ha fet tant poca inversió en el període de l'últim PDI. Ni es recullen les dades referents a les concessionàries de la línia 9 i del tramvia.

El sistema de puntuació de les actuacions afavoreix el centre i perjudica la perifèria. Els objectius de reequilibri territorial no s'han ponderat prou bé.

El grau de maduració dels projectes va molt vinculat a les capacitats i estructures tècniques de les administracions implicades, la maquinària de l'AMB, Barcelona Regional, TMB... hi juguen un paper important. Hi ha un decalatge molt important entre el nivell de maduració dels projectes, sent el pla de Barcelona molt superior al del Vallès. En el nostre cas, la feina li correspon al Departament de Territori i Sostenibilitat, actuant subsidiàriament en el cas de les inversions de l'estat. Tenir els projectes a punt és assumible econòmicament.

Que les actuacions més importants de FGC siguin a l'interior Barcelona (Plaça d'Espanya-Gràcia i Reina Elisenda-Finestrelles), fent la competència a TMB no és normal. És molt significatiu que en tot el document no es faci cap referència als municipis amb població important que no tenen tren, com el cas de Castellar del Vallès que supera els 24.000 habitants, més quan és una actuació prevista en el pla territorial.

Des del Vallès cal fer un esforç per millorar el document evitant relliscar amb les pells de plàtan que hi ha en el camí.

FEMvallès a la Sindicatura de Comptes

Alguns suggeriments. Cal ser realistes, assumir la realitat econòmica i pensar que es podran fer poques coses. Els Ajuntaments haurien de pactar i defensar un programa de mínims Vallesà. El programa de mínims podria incloure:

- Treballar per prioritzar les actuacions relacionades amb la R4 (túnel de Montcada, nus Montcada, noves estacions i millores tècniques...) moltes d'elles previstes ja en el primer PDI, tot incorporant-les en la Fase A
- Prioritzar la construcció dels intercanviadors i noves estacions de la R8, i realitzar un estudi per la implantació de trens regionals per la via Papiol-Mollet
- Promoure actuacions de baix cost econòmic amb bona rendibilitat (noves estacions FGC, aparcaments d'enllaç FGC, implantació BRCat Terrassa - Sabadell - Granollers i e-bus, carrils bici-patinet interurbans...)
- Estudi i anàlisi de noves inversions (perllongament Castellar del Vallès, túnel Collserola)
- Constituir una taula tècnica de seguiment del programa de mínims amb interlocució efectiva

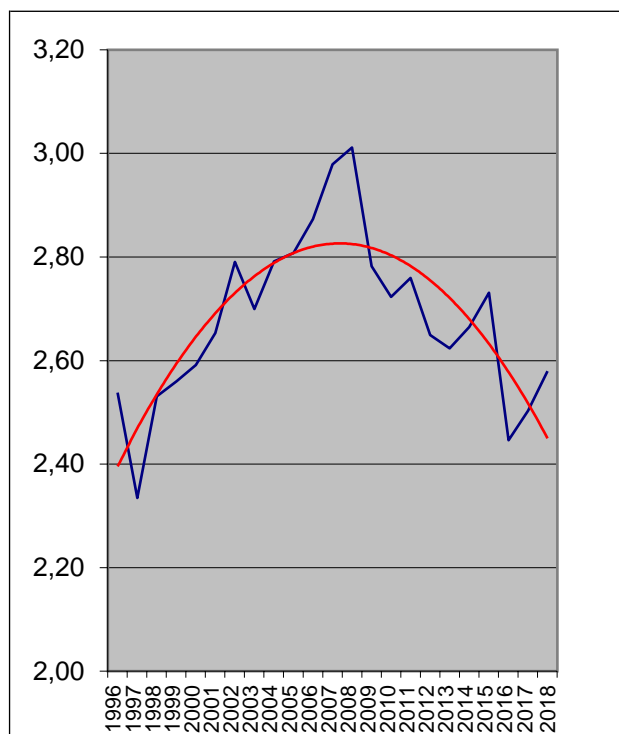
El sostre del Metro

En els darrers anys, han crescut els usuaris del Metro de Barcelona i el seu nombre d'estacions. Al llarg de dues dècades (1998-2018) ambdós valors han augmentat aproximadament un 45% en més i ofereixen actualment una mitjana de 2,5 milions d'usuaris per estació, entre les quals, lògicament, destaquen més les velles i centrals que les noves i perifèriques.

Si analitzem aquest salt en les dues dècades passades (1998-2008-2018), el moment de major rendiment va ser el 2008. Fins llavors, els valors avançaven en usuaris per estació i després segueixen una davallada que indica que el major nombre de punts de captació i d'oferta de destins (les estacions) no impliquen un creixement proporcional de la demanda. El diferencial és d'un 119% de rendiment en més, entre les dues primeres dates, per tornar el 2018 a quasi el mateix valor inicial (102%). Si el primer salt positiu es va fer amb només 14 noves estacions, per a la davallada del segon període han calgut 33 noves estacions. Si primer cada nova estació anava paral·lela a un creixement de la demanda de 6,8 milions d'usuaris/any, encara que el creixement fos degut a diversos motius, en el segon període cada nova estació ha estat paral·lela a menys d'un milió d'usuaris per any o, el que és el mateix, unes 3.500 persones en dia laborable, un valor esquifit com a metro.

Any	milions viatgers Metro	Increment viatgers	Nombre estacions	Increment estacions	rendiment mig (milions viatgers / estació)
1998	280,9		111		2,54
2008	376,4	95,5	125	14	3,01
2018	407,5	31,1	158	33	2,58
Previsió PDI 2030	536,78	129,3	197	39	2,72

Font: Memòries anuals ATM i PDI 2021-2030.



Rendiment anual de les estacions del Metro.

Total anual del nombre de viatgers, en milions, dividit pel nombre d'estacions, des de 1998 a 2018. Dades anuals (en blau) i corba ajustada d'evolució (en vermell).

Font: Memòries anuals ATM.

La integració de la Barcelona de dos milions i mig significa que fa vint anys només una part dels barcelonins podien anar en metro a una sèrie limitada de llocs, però que actualment a Barcelona i rodalia, molta més gent, poden accedir a molts més llocs. Més demanda i a més destins. En bona

FEMvallès a la Sindicatura de Comptes

lògica, haver augmentat un 42% la xarxa hauria d'haver possibilitat un increment de demanda superior al 45% en més que hi ha hagut.

Si en 20 anys la demana i l'estructura del Metro han crescut al mateix ritme significa que la major dimensió de l'àrea metro no ha suposat una major integració, simplement una inflació del model precedent. I en segon lloc, que no hi ha hagut increment modal sinó simplement una extensió de l'àrea. En conseqüència, caldria optar per anar a buscar nova demanda, més perifèrica, a zones gens servides, en comptes de connectar més encara l'interior de l'àmbit ja servit i, en complement, preocupar-se més pel tronc central (línies L1 i L5) que suporten la major part del creixement general. En tot cas, el nou PDI no fa res d'això darrer i és una suma de noves obres sense visió estructural.

I cal tenir en compte que ara al Metro l'alimenta el Tramvia, com també uns creixents FGC i Rodalies, i que hi ha molta més mobilitat regional i centralitat de la capital, la qual concentra llocs de treball sistemàticament en detriment de la perifèria regional. Doncs ni així ha pujat el Metro. Aquest fet senyala un problema estructural que l'ATM amaga o ignora, i no se sap què és pitjor.

El nou PDI 2021-2030 per a la tercera dècada ens diu que vol construir més estacions que mai (+39), ens promet recuperar rendiment des dels valors actuals (0,94 milions de nous usuaris respecte noves estacions) fins arribar a triplicar de llarg aquest valor (3,32 milions) i assolir una demanda del sistema que duplicaria la d'inicis de segle. Tot plegat costaria més de 3.900 M€, sense comptar altres inversions en Tramvia, intercanviadors, etc. Però a aquest redreçament no és creïble a la vista del que ha succeït en els darrers deu anys, perquè preveuen capgirar del tot la dinàmica i, a més, fer record, sense reconèixer el problema ni explicar com. Que la inversió prevista és sofisticada ho mostra el fet que, de les 39 noves estacions, només 29 seran autènticament noves, ja que les deu restants dupliquen, per ser d'enllaç, àrees ja servides, en els qual difícilment es genera nova demanda.

No és admissible que els projectes de nou metro, cada un per separat, des de fa vint anys i ara seguint per a la propera dècada, inflin una demanda que, després, ni mai suma junta ni menys s'acompleixen en separat a cada obra.

La dimensió econòmica de la inversió inicial i del posterior manteniment, que és òbviament deficitari, obliguen a una planificació més acurada. I en aquest punt, seria obligada la intervenció d'un organisme avaluador independent. No és acceptable que jutge i part sigui la mateixa institució, l'ATM, un consorci entre l'ajuntament de Barcelona i la Generalitat, la finalitat del qual és atendre la capital, sense projectes solvents ni cap equilibri demostrat amb la resta de Catalunya. L'ATM dona forma, sense contrast, a les cartes als reis del món polític municipal, a les aspiracions tecnocràtiques i a un barcelonisme que ignora la seva dimensió real de 5 milions d'habitants, a compte de monopolitzar pràcticament tota la inversió ferroviària de la Generalitat.

Lliçons i secrets dels FGC

En els darrers anys, al Vallès, FGC ha practicat l'estratègia de créixer enfora, mentre que a la línia del Baix Llobregat es vol practicar la contrària, créixer dins Barcelona.

Comparar xifres d'aquest creixement ja consolidat al Vallès ens permet posar en dubte l'opció barcelonina. Al Vallès la línia del Metro del Vallès ha crescut un 27% d'usuaris en cinc anys (2018-2013), xifres que en al cas de Sabadell encara no compten amb tota la consolidació de l'allargament de la línia. Així, a Terrassa la suma de les estacions suposa un increment del 82% en validacions, mentre que Sabadell és del 65% en més. El creixement, però, incorpora un retrocés en les velles estacions existents des de l'inici, ja que ara la clientela es distribueix, però creix clarament. Aquest creixement es deu als allargaments de la línia, perquè en el seu conjunt només ha crescut un 17%, respecte el 82% i 65% dels extrems, per solament un 5% en el servei urbà interior de Barcelona. Tot això demostra que al demanda se situa fora, no dins, i que l'opció correcte és créixer.

FGC al Vallès, viatgers per estació i any	2013	2018	variació 2018/2013
Terrassa Rambla	2.173.235	1.633.370	75%
Vallparadís Universitat		1.093.349	
Terrassa Estació del Nord		691.771	
Terrassa Nacions Unides		531.754	
total nucli Terrassa	2.173.235	3.950.244	182%
Sabadell Estació / Gràcia Can Feu	712.822	598.562	84%
Sabadell Rambla / Sabadell Plaça Major	1.327.667	1.242.330	94%
La Creu Alta		545.845	
Sabadell Nord		603.397	
Sabadell Parc del Nord		366.524	
Total nucli Sabadell	2.040.489	3.356.658	165%
Total FGC Metro Vallès	30.621.010	38.855.138	127%
Total FGC urbà (línia Vallès dins Barcelona)	23.960.944	25.246.843	105%
Total FGC (Metro Vallès + servei urbà)	54.581.954	64.101.981	117%

Font: Memòries anuals dels FGC.

La realitat espectacular d'aquestes xifres ha sorprès els dirigents de la companyia, a l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i al Departament de Territori. No sorprèn, perquè altera les seves percepcions basades en la densitat i en una mirada Barcelona centrista.

Aquesta mirada equivocada es ratifica amb la proposta d'allargar la línia FGC del Baix dins Barcelona (L8). La línia porta un total de 23 milions d'usuaris i ara es preveu allargar-la dins Barcelona amb tres estacions: Clínic, Pl. Francesc Macià i Gràcia. L'estudi informatiu parla d'incrementar la demanda amb 19 milions d'usuaris.

A diferència dels cas de Terrassa i Sabadell, només és nova una sola estació, la de Francesc Macià, perquè les altres ja hi són i serien doblades amb un intercanviador. Cert que és millor anar directament de Pl. Espanya a Clínic, en comptes de combinar metro amb L3 i L5, o fins Gràcia, amb L1 i FGC. Però, és que, fins i tot a Francesc Macià, s'hi pot anar amb L3 i Tramvia!. Com indiquen les experiències de Terrassa i Sabadell, només hi ha creixement amb nova demana, perquè les estacions prèvies redistribueixen la demanda amb les noves.

El problema radica en justificar que la inversió es pugui fer només per a major comoditat dels usuaris sense, però, un increment robust en la demanda, com ha estat el cas de les capitals del Vallès, demanda que, hem vist, només ha sortit de les ampliacions de la línia. Recordem que les línies urbanes, barcelonines, associades a FGC-Vallès han crescut un misèrrim 7%, tot i que la resta creixia un 17%, simplement perquè el Metro del Vallès ho feia amb un 27%, gràcies a haver expandit la demanda de les dues capitals.

Tot i les xifres anteriors de creixement de la línia del Vallès des de la perifèria, la realitat és encara més punyent. Hom podria pensar que les ampliacions de línia del Vallès són per anar a Barcelona, amb la qual cosa creixement de la perifèria es reproduiria a les estacions centrals en el viatge de tonada i el creixement hauria estat simètric. Doncs es pot veure com no, perquè hi ha un clar major creixement intern del Vallès que de l'àmbit barceloní.

FEMvallès a la Sindicatura de Comptes

Suma viatgers per estacions i any	Metro del Vallès 2013	Metro del Vallès, 2018	Variació en % (2018 / 2013)	Variació absoluta (2018 - 2013)
Ambit Barcelona	13.004.612	15.650.690	120%	2.646.078
Ambit Vallès (1)	17.616.398	23.204.448	132%	5.588.050

Nota 1: inclou les estacions barcelonines de la vessant del Vallès (Vallvidrera i Les Planes).

Font: Memòries anuals dels FGC.

Mentre que les estacions barcelonines creixen un 120% i ho fan mercè a les ampliacions dels final de línia, dins el Vallès s'arriba a créixer un 132%. Si el sistema conjunt ha pujat un 127%, vol dir que uns 5 punts de la banda barcelonina es deuen al viatge de retorn al Vallès. El contrast no pot ser mes obvi.

És així, possiblement, perquè les noves connexions amb la línia R4 de RENFE a Terrassa i Sabadell faciliten una mobilitat interna del Vallès que li permet créixer en transport públic quan abans no en tenia possibilitat.

A les facilitats de connexió interna del Vallès cal sumar-hi els nous creixements urbans i d'activitat, entre els qual es destaca: Sant Joan (134%), Mira-sol (134%), Hospital General (144%), Volpelleres (157%), però en canvi es mantenen estables la UAB (100%) o amb lleu creixement Sant Cugat (113%), que queda per sota Rubí (125%). Tots aquests creixements mantenen la manca de simetria entre Barcelona i Vallès, ja que no es corresponen amb increments a la banda de Barcelona, com hem especificat abans.

És significatiu el cas de Volpelleres, una estació que es nova de l'any 2010, però que creix notablement, perquè passa de 575 mil usuaris (2013) a 904 mil (2018). Però podríem considerar que els valors del 2013 computen realment com a nous. Aquest exemple ens indica com d'urgent és la creació, almenys, de l'estació de Rubí Nord, la qual, amb només la inversió de l'estació replicaria el resultat de Volpelleres o els vistos a les dues capitals.

Quina és la conclusió?: Doncs que les dades del projecte d'allargament dins Barcelona de la línia L8 del Baix Llobregat són il·lusòries. No només com a xifres, perquè no resisteixen un mínim rigor numèric, sinó que estan desmuntades per l'experiència de la vessant del Vallès. Aquestes xifres formen part d'una obsessió política que no resistiria l'anàlisi d'una agència independent respecte inversions. I el seu cost de construcció és elevat: 321 milions d'euros, res menor. Per si no fos prou, aquesta línia comparteix espai en un tram amb el Tramvia per la Diagonal, crea un nou cul de sac dins Barcelona, és d'ample mètric (ni ibèric ni internacional) i coincideix també en proximitat amb el previst nou túnel d'accés al Vallès. Suficient com per repensar-s'ho.

Els directius de FGC, de l'ATM i del Departament coneixen aquests fets que els hem fet arribar, juntament amb d'altres anàlisis en coherència, però tots afirmen que l'emperador va vestit.

Veure-hi doble en ferrocarril

En el debat del tramvia per la Diagonal: ¿és conscient la ciutadania que del fet que just per sota el Pla Territorial Metropolità hi preveu una nova línia de Rodalies? Segur que no. I conegut el cas la resposta serà no creure-s'ho o fer burla de la planificació territorial. I és lògic perquè la duplicitat clama el cel. És aquesta l'única duplicitat que tenim sobre la taula? Doncs no, i diverses les veurem executades aviat. Per exemple, es va concebre el tramvia Diagonal enllà perquè es va valorar com a massa car allargar el metro (L3). Però ara es planteja allargar-lo, coincident molt en el traçat. La cosa no acaba aquí, perquè la previsió és que el metro arribi des de Cornellà a Sant Feliu resseguint la línia de Rodalies (R4). I, un cop arribats a St. Feliu, el que seguirà serà el tramvia al costat de Rodalies fins a Molins de Rei.

Entre aquestes dues poblacions es podria fer una nova estació de ferrocarril (dues si el vol) i servir amb combois menors, tramviàries, aquest territori lineal. Seria lògic que no tots els serveis de

Rodalies s'aturessin arreu i que hi hagués semidirectes i combois més lents, i ens estalviaríem inversions duplicades organitzant bé els serveis. Però això està bloquejat en la nostra gestió pública, perquè obligaria a coordinar serveis i inversions i aquí creiem només en més ciment.

Acaba aquí el problema?, tampoc. A l'altra punta de la línia del tramvia té sentit que aquest ressegueixi Rodalies (R1) entre Sant Adrià i Badalona? Doncs tampoc i és cosa de rics preveure-ho. És tot? -no encara. Un possible tramvia entre la UAB i Montcada coincidiria amb l'opció de fer FGC entre la Universitat i Cerdanyola. I és més, si aquest nou túnel des del Vallès entrés per Horta a Barcelona fins Glòries, després de foradar més de 9 km de túnel, coincidiria només amb estacions ja existents. Ens diran que això és una millora de "connectivitat", però el cost ho fa qüestionable.

I encara més: Metro sobre Metro. Cal duplicar dues estacions entre L10 i L2 al sud de Montjuïc? No s'hauria de fer enllaç en una sola estació en lloc de trenar les dues línies? És una errada puntual?, -tampoc perquè l'allargament de l'L1 entre Bellvitge i El Prat es vol fer coincidir amb l'estació de l'L9 i la de Rodalies. Més "connectivitat", doncs. O també, per portar l'L4 des de La Pau a la nova estació de la Sagrera, cal allargar fins Sagrera-Meridiana?, coincidint dues línies i dues estacions seguides amb l'L9? I recordem, per acabar, que el tram final i central de l'L9-L10 aportarà 12 noves estacions, de les quals la meitat ja hi són amb altres línies. Més "connectivitat" encara. Però aquesta costosa qualitat és mesurable i es podria comparar amb altres xarxes del món, cosa que s'ignora.

Tot plegat succeeix en un marc on en els darrers deu anys la demanda mitjana de viatgers per estació del Metro ha baixat en picat perquè han augmentat molt més les estacions que els usuaris. Hi ha límits estructurals que es volen ignorar. Fins on hem d'abaixar de rendiment? Aquesta és una profunda anarquia portada a moltes mans: ATM, AMB, ajuntaments de Barcelona i alguns més... amb la benedicció del Departament de Territori.

Duplicar estacions i trenar línies en paral·lel és un escàndol que no admetria la fiscalització de cap organisme independent sobre inversions públiques. I ho paga tota la població de Catalunya, perquè en uns pocs quilòmetres quadrats hi plou quasi tota la inversió ferroviària de la Generalitat. Vint anys d'inversió en metro i tramvia han suposat 6.860 M€, als quals ara se n'hi volen afegir 6.580 M€ més fins al 2030, per a un àmbit de població de només una vegada i mitja la capital (2,5 milions). Amb una contribució neta de 1.740 € per català i una recepció de 5.370 € per barceloní iveïns.

Madrid, mentre estant, ha construït una metròpoli de 6 milions, amb una neta jerarquia de Rodalies-Metro-Tramvia, entesos com un sistema coherent. Aquí, per contra, preveiem zero inversions catalanes al Maresme i zero el Vallès Oriental i n'hi portem fetes també zero i zero, respectivament. Preveiem inversions escadusseres al Vallès Occidental i a l'entorn de Martorell, però totalment barroques al Pla de Barcelona i un petit àmbit del Delta del Llobregat.

El bon disseny sempre és economia de recursos i màxima eficiència i claredat. Ho hem oblidat? La nostra planificació ferroviària és una borratxera que hi veu i beu el doble en un reduït espai i que ignora la dimensió real de la metròpoli i del país sencer.

Un túnel, dues boques

El nou túnel en discussió per a de ferrocarrils de la Generalitat (FGC) des del Vallès a Barcelona per Collserola tindrà dues boques, una a al Vallès i un a altra a la capital i ambdues són importants i han de ser objecte d'atenció.

Un criteri de partida en la banda de mar seria que no són admissibles nous culs de sac, com avui hi ha a Pl. Catalunya i a Pla Espanya i que caldria unir les dues línies del Vallès i del Baix Llobregat i fer-les passants, com ho són totes les de Rodalies (de la R1 a la R4). Un segon objectiu estratègic seria que un barceloní pogués anar a la vall interior a prendre serveis regionals amb la mateixa rapidesa que podria anar a la Sagrera o a Sants. És inadmissible que els serveis regionals futurs, de Lleida i l'Aldea a Figueres passin tots pel carrer de Mallorca. Calen serveis regionals al llarg de la vall prelitoral, que és la columna vertebral del país. En AVE els combois passen tots pel carrer de

Mallorca, sense *by-pass* exterior, a diferència del que succeeix a Lleida, Saragossa i, fins i tot, Madrid, i un dia cal que hi hagi serveis regionals, sobre les línies d'AVE de Catalunya i per la vall interior, encara que el tram del Vallès no vagin a 250 km/hora.

Un altra punt estratègic és la unificació de la xarxa ferroviària catalana a ample internacional, que és l'amplada del Vallès però no la el Baix, que no és ni ibèrica, sinó mètrica. Canviar el Baix, tram a tram, permetria servir millor la integració de la xarxa del país i en particular les mercaderies amb l'enllaç a prop de Manresa (Sant Vicenç de Castellet) amb la línia de l'estat (ADIF) fins Lleida. Seria un gran pas endavant. Però no, sembla que es pensa curt i només es vol estendre per dins Barcelona l'amplada mètrica, ara fins Gràcia, amb el gens secret dissenyi de passejar encara més la línia sense cap criteri clar.

Tant en una solució per la banda d'Horta, com per Vallvidrera, aquestes hipòtesis de partida han de formar part de l'encàrrec de l'estudi informatiu. Però sembla que no. Perquè actualment es projecta la continuació de la línia del Baix fins Gràcia, amb un nou cul de sac, al qual s'afegiria una altre des del Vallès i, al mateix temps, tot plegat, se situa a quatre passes del tramvia per la Diagonal. En un quilòmetre de diàmetre serien tres noves inversions inversemblants, dèbilment connectades. Tant ric i irracional és el país?

En el cas de l'opció Horta, caldria saber que el túnel de Meridiana quedarà amb un reduït ús i que podria suplir un bon tram de nou accés a Barcelona, quan les Rodalies RENFE es concentrin a la nova estació de la Sagrera i estalviar de foradar quilòmetres de Collserola o de danyar el parc. Si aquest fos l'accés, llavors seria lògic que la línia continués el més recte possible fins PI. Espanya i servís de línia longitudinal a la capital, la qual disposa de dos túnels de Rodalies i dos de Metro en sentit longitudinal (L1 i L5), línies que són les més densificades i tronc principal de la resta.

Una línia des del Vallès que segueixi, més o menys, la N150 i la C58, des de Terrassa a la UAB, Cerdanyola i Barcelona, pressuposa una inversió notable que potser arribaria fins la UAB, però difícilment fins Terrassa. Recordem que actualment en aquest trajecte no hi ha ni un misèrrim Bus amb freqüència intensa, ja que la feina la fa quasi exclusivament la R4. Com a opció de futur, també tindria sentit per anar després en direcció a la part alta del Maresme, que bona manca té de transport públic. Aquesta és una opció de futur que s'ha de quadrar en un model regional i no simplement de demanda des del Vallès.

Si la opció via Horta (o eix del Besòs), queda en segon termini de prioritat, llavors la possibilitat més immediata, barata i eficient, la que simplifica el pas dins Barcelona en comptes de multiplicar les inversions i alhora la més cèntrica, és clarament l'opció Vallvidrera, amb la unió de PI. Espanya amb la línia del Vallès. Aquesta oportunitat compleix tots els requeriments estratègics apuntats al principi i significa reforçar un accés històric (de fa cent anys), avui al límit de prestacions, solució que significaria un tracte esquivament entre Terrassa i Sabadell.

Aquesta és la discussió de conjunt, a la qual ara s'han afegit veus que no vam sentir durant la tramitació del Pla Territorial Metropolità del 2008-2010. Benvinguts, però us advertim que la tradicional rigidesa de l'administració (Departament de Territori, ATM) no augura una participació pública ni un rigor excessius, a no ser que canviïn les tradicions. Canvi ja més que obligat a aquestes alçades i que implicaria posar a discussió decisions avançades, com ho és la continuació autista de la línia del Baix fins Gràcia. En aquest cas, un diàleg que portem reclamant amb propostes des de fa més de tres anys.

Sobre FEMvallès

La plataforma FEMvallès és una associació d'entitats econòmiques i socials formada per: Cecot, Consell Intersectorial d'Empresaris – CIESC, Unió Empresarial Intersectorial Cercle d'Empresaris (UEI), Via Vallès, Baricentro, Cambra de Comerç de Terrassa, CCOO (Vallès Occidental i Oriental, Catalunya Central, Maresme i Osona), Circuit de Barcelona-Catalunya, Col·legi d'Aparelladors, Arquitectes Tècnics i Enginyers de Barcelona (delegacions del Vallès Oriental i Occidental) (CAATEEB), Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (Delegació del Vallès) (COAC), Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya (Delegació del Vallès) (EIC), Il·lustre Col·legi d'Advocats de Terrassa (ICATER), Sant Cugat Empresarial (SCE) i Universitat Autònoma de Barcelona (UAB).

Podeu trobar totes les propostes de l'entitat a femvalles.cat.

