

El Pla director d'infraestructures 2001-2010 i el seu finançament

Lluís Rams

Autoritat del Transport Metropolità

1

Introducció

El Pla director d'infraestructures 2001-2010 recull les inversions que cal fer en la xarxa de transport públic col·lectiu en l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona (en endavant, RMB) en aquest període. Aquest Pla preveu fonamentalment inversions dirigides a millorar i ampliar les xarxes ferroviàries, però no considera en cap cas els dèficits generats per la mateixa explotació d'aquestes xarxes.

En el desenvolupament de la seva activitat bàsica de coordinació del transport públic col·lectiu a l'RMB, l'ATM (Autoritat del Transport Metropolità) té actualment en procés de redacció o de preparació quatre tipus d'instruments:

- Planificació i programació d'infraestructures: Pla director d'infraestructures (en endavant, PDI) 2001-2010. Aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM del dia 25 d'abril de 2002.
- Planificació i coordinació de serveis: Pla de ser-

veis del transport públic col·lectiu (en endavant, TPC). En procés de preparació.

- Definició i coordinació de tarifes: Pla d'integració tarifària (en funcionament progressiu des del gener del 2001).
- Gestió de la mobilitat: Pla metropolità de mobilitat (en preparació).

Dins d'aquest conjunt d'instruments de la política de transports, el PDI 2001-2010 constitueix la resposta consensuada de les administracions responsables del transport a les necessitats d'infraestructures de TPC a curt i a mitjà termini a la regió metropolitana de Barcelona. La formulació d'aquesta diagnosi dels problemes i la proposta de programes d'actuació que hi volen donar resposta es fonamenta en la voluntat d'entesa de les administracions presents a l'ATM; durant el seu període de vigència, el PDI pretén recollir les principals propostes d'actuacions presentades per aquestes administracions, emmarcades en una visió de les xarxes de TPC a més llarg termini i condicionades pel volum de recursos a esmerçar-hi.

2

Objectius i característiques del PDI

Els objectius que es pretén aconseguir amb l'execució del Pla director d'infraestructures de TPC 2001-2010 són els següents:

- Augmentar significativament el volum de desplaçaments en TPC i fer guanyar quota al transport públic enfront del vehicle privat a tots els àmbits de l'RMB: dins de la ciutat central, als seus accessos, a les connexions entre les polaritats metropolitanes, etc., mitjançant una política d'oferta de gran volum.
- Aconseguir que la disponibilitat de TPC amb infraestructura fixa no sigui un factor limitador del funcionament metropolità, de la implantació d'activitats a l'RMB, ni de la competitivitat internacional de Barcelona.
- Garantir la màxima eficàcia econòmica i social de les inversions públiques destinades al sistema metropolità de transport planificant-lo d'una manera integral i adequant-ne el mode de transport al volum previst de demanda.
- Emprendre un conjunt d'actuacions de xoc que remarquin la decidida voluntat de les administracions de potenciar el transport públic a la regió metropolitana.

El PDI 2001-2010 presenta una sèrie de característiques bàsiques:

a) D'acord amb el seu nom, és un pla d'infraestructures de transport públic col·lectiu i, en conseqüència, fonamentalment ferroviàries (tot i que també s'hi inclouen les grans infraestructures associades al transport de viatgers per carretera: estacions d'autobusos i aparcaments de dissuasió). Per tant, atesa la característica de gran capacitat que presenten les infraestructures ferroviàries, el PDI se centra a donar resposta a la mobilitat quotidiana d'elevat volum.

b) En aquest sentit, i com ja s'ha destacat al començament d'aquest punt, el PDI 2001-2010 es complementarà amb el Pla de serveis, el qual fixarà, d'una banda, les característiques (freqüència, ampli-

tud horària, itinerari, etc.) del servei de TPC ofert per cada mode de transport i, d'una altra, –i molt especialment en el cas dels autobusos interurbans– la manera com es complementaran amb els serveis ferroviaris i s'adequaran als fluxos de mobilitat de volum inferior.

c) El PDI constitueix un pla integral, en el sentit que considera, tant en la diagnosi dels problemes com en les actuacions proposades (en aquest cas només parcialment), totes les xarxes ferroviàries existents i previstes a la regió metropolitana (metro, FGC, xarxa ferroviària estatal, TAV) –i fins i tot n'introdueix una de nova, la del tramvia–, però també un pla integrador, de manera que potencia la integració física de les diferents xarxes de TPC entre elles i amb el vehicle privat, mitjançant la creació de nous intercanviadors i la millora dels ja existents.

d) Territorialment, el PDI tracta globalment tota l'RMB amb uns mateixos criteris de proposta de TPC per als fluxos de mobilitat, però afronta una realitat territorial molt diversa. La desigual densitat residencial i d'activitat existent entre l'aglomeració central i la resta de la regió, amb els diferents fluxos que se'n deriven, contribueix al fet que les propostes del Pla es concentrin en l'àmbit central de l'RMB.

e) El PDI es concep com un pla flexible, lliscant i desenvolupable en programes quinquennals, que seran la base dels convenis de finançament a signar entre la Generalitat i l'Administració general de l'Estat. Se'n farà el seguiment amb dos ritmes temporals, mitjançant:

- Un informe anual, que indiqui el grau de realització de les actuacions previstes al PDI i les contrasti amb l'evolució de la població i la relació entre la mobilitat amb vehicle privat i amb transport públic, en els diferents àmbits territorials.
- Una revisió quinquennal del compliment del programa d'actuacions i de les previsions de localització residencial, d'activitat i de grans centres d'atracció/generació de viatges, i de la mobilitat que se'n deriva. Això permet, si escau, definir el nou programa quinquennal incloent-hi, fins i tot, noves infraestructures que es considerin necessàries.

3

Finançament

Les inversions totals del Pla director d'infraestructures (PDI) 2001-2010, incloent les referents a la xarxa ferroviària estatal, sumen un volum de 7.295,746 milions d'euros (1.213.910 milions de pessetes) per a tot el període 2001-2010. En el quadre 1 es pot observar la distribució d'aquestes inversions en diferents capítols (vegeu el detall de les actuacions a l'annex).

La distribució d'aquestes aportacions per conceptes i administracions i la fórmula utilitzada per a generar els recursos pressupostaris necessaris es correspon amb les lleis de repartiment que s'expliquen a continuació.

El finançament de les inversions en la xarxa ferroviària estatal, estimades en 1.160,134 milions d'euros (193.030 milions de pessetes), va a càrrec del mateix Ministeri de Foment de l'Administració general de l'Estat (AGE) de manera gairebé total, complementat en algunes actuacions pel GIF (Gestor d'Infraestructures Ferroviàries) i Renfe.

Segons la seva naturalesa i la titularitat de les xarxes, la resta d'inversions tenen diverses vies de finançament:

- Via contractes-programa.
- Via convenis de finançament d'infraestructura.
- Finançament específic per al tramvia.
- Finançament a càrrec del pressupost de la Generalitat (mitjançant fórmules diferides).

- *Rènting* o operacions similars per a l'adquisició de material mòbil.

3.1

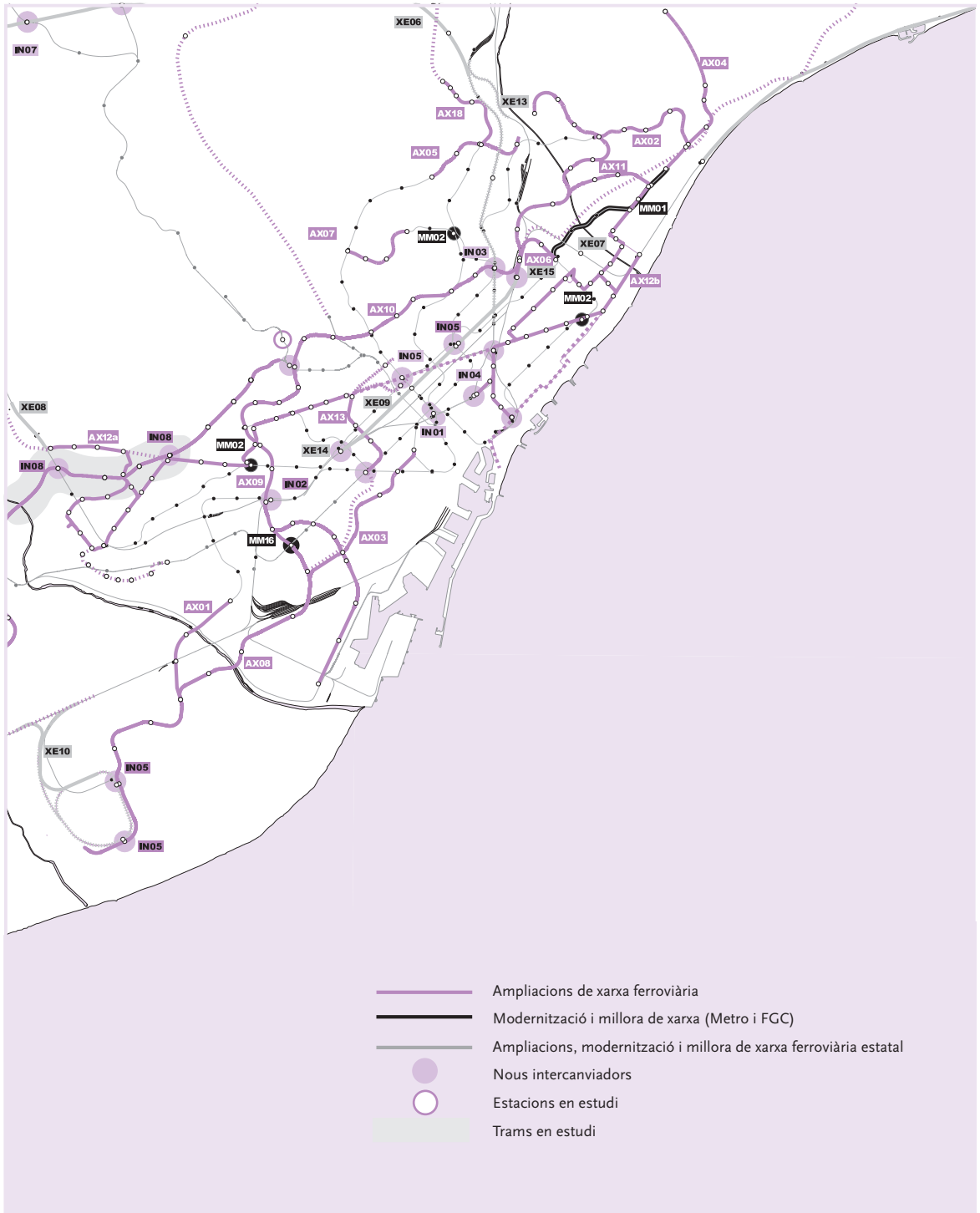
Contractes-programa

El PDI inclou entre les seves inversions un capítol específic que s'anomena Programa de millora i modernització de la xarxa, que inclou inversions en la millora d'estacions i d'infraestructura, no lligades a l'ampliació de la xarxa, per un volum total de 656,666 milions d'euros (109.260 milions de pessetes). Una part d'aquestes inversions –concretament, 308,920 milions d'euros (51.400 milions de pessetes)–, que corresponen a una part del Programa de modernització i millora, es finançaran a través dels contractes-programa entre l'ATM i els operadors públics, és a dir, Transports Metropolitans de Barcelona (en endavant, TMB) i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (en endavant, FGC); per tant, s'executaran d'acord amb els programes d'actuació i plans d'empresa de cadascun d'aquests operadors públics. En el cas de FGC, aquestes inversions que van via contracte-programa inclouen, en qualsevol cas, totes les inversions en renovació de material mòbil. D'altra banda, les inversions en material mòbil del metro, de renovació de la L5 i les ampliacions previstes a les diferents línies de metro incorporades en aquest PDI es finançaran via *rènting* o amb un sistema similar, la qual cosa implica un ajornament de la compra amb repercussió directa al compte de resultats de

Quadre 1

Resum del Pla director d'infraestructures (PDI) 2001-2010						
	Inversió (MPTA)	Inversió (M€)	Longitud (km)	Trens	Estacions	Demanda (viatges/dia)
Programa d'ampliació de xarxa	266.600	1.602,298	56,5	26	74	268.811
Nova línia Lg	374.100	2.248,386	41,3	50	43	332.040
Xarxa de tramvia	68.250	410,191	29,5	37	61	132.000
Altres actuacions de la xarxa	126.000	757,275	22,5	13	17	77.038
Programa de modernització i millora	142.260	855,000	15,4	49	4	
Programa d'intercanviadors	43.670	262,462			13	
Xarxa ferroviària estatal	193.030	1.160,134	116,4	60	18	
Total actuacions PDI 2001-2010	1.213.910	7.295,746	281,6	235	230	809.889

Mapa 1. Actuacions PDI 2001-2010



Nota: les línies discontinües indiquen actuacions en estudi.
 Font: Autoritat del Transport Metropolità

Mapa 1. Actuacions PDI 2001-2010 (continuació)

Ampliacions de xarxa ferroviària (Metro, FGC, tramvies i altres modes)

AX01	Metro L1 Prolongació Feixa Llarga - El Prat Pl. Catalunya
AX02	Metro L1 Prolongació Fondo - Badalona Centre
AX03	Metro L2 Connexió Sant Antoni - Fira 2
AX04	Metro L2 Prolongació Pep Ventura-Badalona Centre-Cassagemes-Morera-Can Ruti
AX05	Metro L3 Prolongació Canyelles - Roquetes-Trinitat Nova
AX06	Metro L4 Prolongació la Pau - Sagrera TAV
AX07	Metro L5 Prolongació Horta - Vall d'Hebron
AX08	Metro L9 Tram aeroport - Parc Logístic
AX09	Metro L9 Zona Universitària - Sagrera Meridiana
AX10	Metro L9 Tram Parc Logístic - Zona Universitària
AX11	Metro L9 Tram Sagrera Meridiana - Gorg/Can Zam
AX12a	Tramvia Diagonal (Pl. Francesc Macià) - Baix Llobregat
AX12b	Tramvia Diagonal (Pl. Glòries) - Besòs
AX13	FGC Prolongació Pl. Espanya - Pl. Francesc Macià - Gràcia/Provença
AX14	FGC Prolongació Sabadell Estació - Pl. Espanya
AX15	FGC Prolongació Terrassa Rambla - Can Roca
AX16	Línia Castelldefels - Sant Boi - Sarrià
AX17	FGC Aeri Olesa - Esparreguera
AX18	Metro Lleuger Trinitat Nova - Can Cuiàs
AX19	Plataforma reservada per a bus al corredor Caldes - Mollet/Santa Perpètua

Modernització i millora de xarxa (Metro i FGC)

MIM01	Metro conversió de L4 a L2
MIM02	Metro. Noves estacions: Maresme-Fòrum, Virrei Amat i Cardenal Reig
MIM03	Metro. Millora d'estacions (no grafiada)
MIM04	Metro. Adaptació a PMR (no grafiada)
MIM05	Metro. Renovació de via (no grafiada)
MIM06	Metro. Millores en explotació i manteniment (no grafiada)
MIM07	Metro. Seguretat a la xarxa (no grafiada)
MIM08	Metro. Conducció automàtica de trens (ATO) a L4 (no grafiada)
MIM09	FGC. Semisoterrament a Pallegà
MIM10	FGC. Desdoblament el Palau - Martorell
MIM11	FGC. Desdoblament Martorell - Olesa
MIM12	FGC. Supressió passos a nivell (no grafiada)
MIM13	FGC. Adaptació PMR (no grafiada)
MIM14	FGC. Allargament d'andanes i nou accés a Reina Elisenda (no grafiada)
MIM15	FGC. Senyalització i control de la circulació (no grafiada)
MIM16	FGC. Nova estació Amadeu Torner

Intercanviadors

IN01	Intercanviador Pl. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC i RENFE)
IN02	Intercanviador l'Hospitalet Centre (Metro L1-L9 i RENFE)
IN03	Nova estació intermodal a Sagrera Meridiana (Metro L1-L5-L9 i RENFE)
IN04	Intercanviador Arc de Triomf (Metro L1, RENFE, estació bus)
IN05	Intercanviadors relacionats amb el TAV
IN06	Intercanviador Martorell Central (FGC, RENFE i estació bus)
IN07	Intercanviadors Línia el Papiol - Mollet (RENFE i FGC)
IN08	Intercanviadors a la línia Castelldefels - Sant Boi - Sarrià
IN09	FGC Intercanviador Quatre Camins (FGC i estació bus)
IN10	FGC Aparcament de dissuasió (no grafiada)
IN11	Noves estacions d'autobús i aparcaments a estacions de metro (no grafiada)

Ampliacions, modernització i millora de xarxa ferroviària estatal

XE01	Reconversió a viatgers línia el Papiol - Mollet
XE02	Ampliació de capacitat. Tram Badalona - Mataró
XE03	Desdoblament de via Arenys de Mar - Tordera
XE04	Connexió de les línies de Vic i Girona
XE05	Desdoblament de via Montcada - la Garriga
XE06	Túnel de Montcada
XE07	Noves estacions a Sabadell, Terrassa, Sant Adrià i Granollers
XE08	Soterrament de via a Sant Feliu de Llobregat
XE09	Nou Túnel Sants - Sagrera
XE10	Remodelació nus aeroport
XE11	Estació de Vilafranca del Penedès
XE12	Soterrament parcial a Mas Rampinyo
XE13	Servei ferroviari al túnel de Meridiana
XE14	Millora de l'accés sud a l'estació de Sants
XE15	Millora de l'accés nord de l'estació a Sagrera TAV
XE16	Noves instal·lacions logístiques (no grafiada)
XE17	Modernització i millora de les instal·lacions de seguretat (no grafiada)
XE18	Aparcaments de dissuasió (no grafiada)
XE19	Nou material mòbil de Rodalies (no grafiada)

l'empresa i, per tant, en les aportacions al contracte-programa de les administracions públiques.

Les inversions realitzades via contracte-programa tenen una fórmula de finançament per a cada una de les administracions en els contractes-programa del període 1998-2001; s'espera que aquesta fórmula, que és l'aplicada per a la distribució de les aportacions en el PDI, tingui continuïtat en el futur:

- Inversions de manteniment (TMB): 45% l'AGE; quant a la resta, 51% la Generalitat, 33% l'Ajuntament de Barcelona i 16% l'EMT.
- Inversions d'ampliació (TMB): 33% l'AGE; quant a la resta, la mateixa fórmula anterior.
- Inversions de manteniment (FGC): 55% la Generalitat i 45% l'AGE.
- Inversions d'ampliació (FGC): 67% la Generalitat i 33% l'AGE.

La definició dels conceptes d'inversió de manteniment i d'inversió d'ampliació dels operadors públics es va fixar en el marc de les negociacions del contracte-programa 1999-2001 signat entre l'ATM i l'Administració general de l'Estat (AGE) i, paral·lelament, en el Conveni de finançament 1999-2001 entre l'ATM i les administracions consorciades (Generalitat, Ajuntament de Barcelona i Entitat Metropolitana del Transport).

Les inversions de manteniment són, en l'actualitat, aquelles inversions de reposició i gran manteniment que tenen un valor igual a l'amortització més un 18%. Aquest increment respecte de la xifra d'amortització es va definir perquè la xifra d'amortització no reflecteix el cost real total de la renovació de l'actiu de les empreses.

Les inversions d'ampliació, que en qualsevol cas tenen un valor més reduït, són aquelles que superen la xifra anterior.

3.2

Convenis de finançament d'infraestructures

Els convenis de finançament d'infraestructures, que es proposa que siguin quadriennals o quinquennals, se signen entre l'AGE i la Generalitat de Catalunya i

inclouen totes les inversions purament d'ampliació de la xarxa ferroviària, les del Programa d'intercanviadors, més la part del Programa de millora i modernització de la xarxa no finançat a través dels contractes-programa amb els operadors públics, d'aproximadament uns 347,746 milions d'euros (57.860 milions de pessetes). El volum total de les inversions a finançar per aquests convenis gira al voltant dels 1.912 milions d'euros (318.130 milions de pessetes).

Aquestes actuacions són executades directament a través de GISA per encàrrec de la Generalitat de Catalunya, i la fórmula habitual de finançament d'aquestes inversions incloses en aquests convenis és la següent:

- 2/3 La Generalitat de Catalunya.
- 1/3 l'Administració general de l'Estat (AGE).

3.3

Finançament de la xarxa de tramvia

El finançament específic del Tramvia Diagonal (Pl. Francesc Macià) - Baix Llobregat es va aprovar al Consell d'Administració de l'ATM el dia 27 d'abril de 2000 i es resumeix així:

- Una aportació de capital de 155,217 milions d'euros (25.826 milions de pessetes) corresponent a la inversió en infraestructura. Aquesta aportació de capital la realitza directament la Generalitat de Catalunya a través d'un decret aprovat pel Consell de Govern en la sessió del 31 de juliol de l'any 2000.
- La resta del cost del projecte, exclosa l'aportació de capital, es finança mitjançant la compensació per cobrir la diferència entre els ingressos tarifaris per la venda de títols de transport i el valor de l'anomenada "tarifa tècnica". Aquesta tarifa tècnica es calcula a partir del dèficit d'explotació generat, més un benefici industrial i un cànon d'inversió que comprèn la inversió en material mòbil i cotxeres. Aquesta aportació es canalitza via contracte-programa i les aportacions de les administracions han de seguir la regla següent,

similar a la de l'estructura dels dèficits d'explo-tació de TMB i dels operadors privats: 45% d'aportació de l'AGE, i 55% l'ATM (51% la Generalitat i 49% l'Administració local).

El mateix procediment s'utilitzarà per a l'execució del Tramvia Diagonal (Pl. Glòries) – Besòs, el qual es troba actualment en fase de licitació.

3.4

Finançament de la L9

El cost total del projecte de la nova L9 es calcula en aproximadament 2.248,386 milions d'euros (374.100 milions de pessetes). Aquesta xifra es divideix en: cost de la infraestructura, d'uns 1.947,88 milions d'euros (324.100 milions de pessetes), i material mòbil, d'uns 300,506 milions d'euros (50.000 milions de pessetes). El cost de la infraestructura es pot dividir en els trams de línia següents:

- Tram aeroport –
parc logístic464,642 M€
- Tram parc logístic –
zona universitària511,882 M€
- Tram zona universitària –
Sagrera Meridiana447,514 M€
- Tram Sagrera Meridiana –
Gorg/Can Zam523,842 M€

La Generalitat arbitrarà les provisions financeres adients. S'ha sol·licitat l'aportació del Fons de Cohe-sió de la Unió Europea per al tram aeroport – Sarrià, però a hores d'ara encara no s'ha rebut la resposta afirmativa de l'Administració general de l'Estat (AGE).

D'altra banda, l'ATM, en el marc de la definició del sistema de finançament per a la construcció de la L-9, ja va aconseguir l'any 2001 un acord amb el Banc Europeu d'Inversions (BEI) per a un préstec de 650 milions d'euros.

El Parlament de Catalunya ha aprovat la creació d'un ens gestor d'infraestructures de Catalunya que, a més de ser el titular de les noves infraestructures ferroviàries a l'àmbit de Catalunya, té entre les seves funcions responsabilitzar-se del finançament dels

projectes i, consegüentment, obtenir un ingrés específic mitjançant el cobrament d'uns cànons d'utilit-zació d'aquesta infraestructura a l'operador/opera-dors que la utilitzin, per tal de retornar els préstecs que hagi de concertar amb les institucions finance-res per fer front al pagament de l'obra.

La tipologia de cànons a ingressar per part d'a-quest ens gestor per finançar la construcció d'aques-tes infraestructures pot anar des del cobrament de taxes per a la utilització d'instal·lacions comercials, per al pas de xarxes de telecomunicacions, fins arri-bar al més important i ja esmentat, un cànon per al transport de viatgers.

Aquest model de finançament de les infraestruc-tures s'està impulsant des de la Unió Europea per mitjà de diverses directrius per liberalitzar el trans-port ferroviari i des del mateix Estat espanyol, que ha impulsat la creació d'un ens gestor d'infraestructures per a la xarxa ferroviària estatal. Aquest model pre-co-nitza, bàsicament, la separació entre la gestió de les infraestructures i l'operació del servei de transport.

Potser s'utilitzarà un sistema similar per finançar l'execució de la nova línia Sarrià-Sant Boi-Castelldefels.

3.5

Adquisició de material mòbil de metro

El PDI 2001-2010 inclou una partida de 733,235 milions d'euros (122.000 milions de pessetes) per a l'adquisició de material mòbil, per via del *rènting* o amb una operació similar a:

- Nou material mòbil per a
la línia 9:300,506 M€
- Renovació de material mòbil de
la línia 5:198,334 M€
- Nou material mòbil per
ampliacions de la xarxa:234,395 M€

Aquesta inversió de material mòbil no es compu-ta com a tal, ja que es finança com a despesa corrent i se'n difereix el pagament al llarg del temps, amb una repercussió directa sobre el compte de resultats de l'operador i en les aportacions del contracte-pro-grama de les administracions públiques.

Quadre 2

Resum del finançament del PDI 2001-2010 (en M€)								
Actuacions	Total	Vies de finançament						
		C-P	C. infraest.	F. tramvia	Pagament diferit Generalitat	Fons Cohesió	Press. AGE	Rènting mat. mòbil (2)
Ampliacions de la xarxa	1.602,298		1.367,904					234,395
Línia L9 (1)	2.248,386				1.381,655	566,226		300,506
Tramvia	410,191	169,786		240,405				
Línia Sarrià-Sant Boi-Castelldefels (3)	757,275				757,275			
Programa de modernització i millora	855,000	308,920	347,746					198,334
Programa d'intercanviadors	262,462		196,351				66,111	
Xarxa ferroviària estatal	1.160,134						1.160,134	
Total PDI	7.295,746	478,706	1.912,000	240,405	2.138,930	566,226	1.226,245	733,235

(1) La quantitat efectivament assumida pels pressupostos de la Generalitat dependrà de les aportacions del Fons de Cohesió.

(2) Els pagaments anuals es financen pel contracte-programa, amb les aportacions corresponents de les administracions, en relació amb els comptes de resultats dels operadors.

(3) La quantitat assumida finalment pels pressupostos de la Generalitat dependrà dels acords a què es pugui arribar amb l'AGE.

3.6

Resum de les vies de finançament

En el quadre 2, i una vegada explicades les vies de finançament, es pot apreciar el diferent tractament que té cadascun dels capítols d'inversió del PDI 2001-2010.

Finalment, cal esmentar que en el nostre sistema de transport els coeficients de cobertura dels dos operadors públics, TMB i FGC, són sensiblement superiors al 50% (entre un 70 i un 80%, aproximadament); això fa que si aquestes operacions de finançament a través del *rènting* i el pagament de

cànon es gestionen des d'aquestes empreses, les aportacions per fer front a les quotes resultants difícilment es podran computar com a deute de les administracions, segons estableix la normativa europea del SEC 95. A més, cal tenir en compte que les subvencions que reben els operadors es fixa en funció del nombre de viatgers transportats i, per tant, acaba sent un risc d'empresa. D'altra banda, les administracions, a través de l'ATM, tenen la capacitat de corregir aquest volum de subvencions mitjançant la política tarifària per tal d'anar acostant aquest marc tarifari al cost real de producció del servei de transport.

Quadre 3

Resum de les aportacions per al finançament del PDI 2001-2010 (en M€)					
Actuacions	Total	AGE	Generalitat	Adm. locals	Unió Europea
Ampliacions de la xarxa	1.602,298	561,445	977,683	63,169	
Línia L9 (1)	2.248,386	135,228	1.465,947	80,986	566,226
Tramvia	410,191	76,404	288,030	45,757	
Línia Sarrià-Sant Boi-Castelldefels (2)	757,275		757,275		
Programa de modernització i millora	855,000	344,180	398,654	112,166	
Programa d'intercanviadors	262,462	131,562	130,900		
Xarxa ferroviària estatal	1.160,134	1.160,134			
Total PDI	7.295,746	2.408,952	4.018,490	302,079	566,226

(1) La quantitat assumida pels pressupostos de la Generalitat dependrà de les aportacions dels Fons de Cohesió.

(2) Línia Sarrià-Sant Boi-Castelldefels. La quantitat assumida finalment pels pressupostos de la Generalitat dependrà dels acords a què es pugui arribar amb l'AGE.

3.7

Aportacions de les diferents administracions

Després de considerar les diferents vies de finançament esmentades i el grau de participació que hi té

cadascuna de les administracions, les aportacions que hauran d'afrontar aquestes administracions per tal de finançar la inversió es resumeixen al quadre 3.

Tal com es desprèn del quadre 3, la Generalitat de Catalunya és l'Administració que aporta més recur-

Quadre 4

Actuacions iniciades (abril 2002)		
Programa	Actuació	Situació actual
Ampliació de la xarxa	Prolongació L2 Pep Ventura–Badalona Centre	S'ha encarregat el projecte constructiu. Lliurament: setembre 2002
	Prolongació L3 Canyelles–Trinitat Nova	S'està redactant l'estudi informatiu i d'avaluació d'impacte ambiental
	Prolongació L4 la Pau–Sagrera TAV	S'ha encarregat el projecte constructiu. Lliurament: juliol 2002
	Prolongació L5 Horta–Vall d'Hebron	Obra licitada (abril 2002)
	Prolongació Terrassa Rambla–UPC/Vallparadís	Projecte bàsic redactat. S'està redactant el projecte constructiu
	Telefèric Esparreguera–Olesa	S'està redactant el projecte constructiu
	Metro lleuger Trinitat Nova–Can Cuiàs	Adjudicat i en fase d'execució
	L9. Tram Sagrera Meridiana–Can Zam/Gorg	S'ha adjudicat el projecte i les obres d'infraestructura i estacions
	L9. Trams aeroport–parc logístic–zona universitària–Sagrera Meridiana	S'ha adjudicat la redacció dels projectes constructius+EIA
	L9. Túnel Sagrera Meridiana–parc logístic	S'han adjudicat les obres del túnel
	L9. Projectes sectorials (ascensors, escales mecàniques, sistema de peatge)	Redacció dels projectes en licitació
	Tramvia Diagonal–Baix Llobregat	Adjudicat i en execució
	Tramvia Glòries–Besòs	En licitació
	Adquisició material mòbil L-5, L-9 i altres prolongacions	En licitació
	Modernització i millora	Conversió de la L4 en la L2. La Pau-Pep Ventura
Noves estacions Maresme (L4)		En execució
Metro Cardenal Reig (L5)		Estudi informatiu + EIA + projecte constructiu en fase de licitació
Adaptació d'estacions de metro a PMR (línies 1, 3, 4 i 5)		Projectes constructius en licitació
ATP-ATO Línia 4		Adjudicat
Semisoterrament a Pallejà (FGC)		Redactat el projecte bàsic
Desdoblament de via Palau-Martorell (FGC)		S'està redactant el projecte constructiu
Desdoblament Martorell-Olesa (FGC)		Projecte constructiu sotmès a informació pública
Allargament d'andanes a Bonanova i Tres Torres		S'està redactant el projecte constructiu
Intercanviadors		Intercanviador Sagrera Meridiana
	Intercanviador Arc de Triomf	Adjudicat el projecte constructiu de remodelació i millora d'accessos
	Intercanviador Quatre Camins	En redacció (fase 1); projecte constructiu de P&R i accessos (fase 2)

sos per al finançament del PDI: més de 4.000 milions d'euros, és a dir, un 55% del cost total del Pla. En segon lloc se situa l'Administració general de l'Estat (AGE), amb 2.400 milions d'euros (un 33% del total), i la resta d'administracions aporten 868,3 milions d'euros, un 12% del total.

3.8

Actuacions en marxa

La realització efectiva de les infraestructures de transport públic no es pot aturar a causa del procés de planificació. Durant el període d'elaboració del PDI 2001-2010 s'han seguit redactant projectes construc-

tius i també licitant actuacions contingudes al PDI aprovat inicialment, sobre les quals hi havia l'acord de les administracions consorciades.

En el quadre 4 es detallen, ordenades d'acord amb els programes d'actuació del PDI, les actuacions ja iniciades (encàrrecs de la DG de Ports i Transports a GISA, excepte en el cas del tramvia) i se n'assenyala la situació actual (abril 2002)

D'entre aquests projectes, destaca especialment l'adjudicació de la Generalitat de Catalunya, a través de l'empresa GISA, de les obres de la línia 9 (de Sagrera a Can Zam i Gorg), el túnel fins al parc logístic i el projecte constructiu fins a l'aeroport, per un import de 718,3 milions d'euros (119.522 milions de pessetes).

4

Annex. Detall de les actuacions del PDI 2001-2010. Resum

Detall de les actuacions del PDI 2001-2010. Resum						
	Inversió (MPTA)	Inversió (M€)	Longitud (km)	Trens	Estacions	Demanda (viatges/dia)
Programa d'ampliació de xarxa	266.600	1.602,298	56,5	26	74	268.811
Metro L1. Prolongació Feixa Llarga - El Prat Pl. Catalunya	22.010	132,283	3,5	5	3	16.900
Metro L1. Prolongació Fondo - Badalona Centre	21.440	128,857	3,4	5	4	19.500
Metro L2. Connexió Sant Antoni - Fira Montjuïc 2	24.440	146,887	4,0	5	3	31.920
Metro L2. Prolongació Pep Ventura - Badalona C - Cassagemes - Morera - Can Ruti	20.000	120,202	3,5	4	3	16.100
Metro L3. Prolongació Canyelles - Roquetes - Trinitat Nova	14.440	86,786	1,5	2	2	14.250
Metro L4. Prolongació La Pau - Sagrera TAV	13.330	80,115	2,7		2	13.650
Metro L5. Prolongació Horta - Vall d'Hebron	23.050	138,533	2,5	3	3	33.250
FGC. Prolongació Pl. Espanya - Pl. Francesc Macià - Gràcia/Provença	26.560	159,629	3,8	(*)	4	60.000
FGC. Prolongació Terrassa Rambla - Can Roca	23.800	143,041	3,9	(*)	3	16.200
FGC. Prolongació Sabadell Rambla - Pl. Espanya	22.740	136,670	3,4	(*)	3	24.039
FGC. Aeri Olesa - Esparreguera	600	3,606	1,1	(*)	2	1.000
Metro lleuger Trinitat Nova - Can Cuiàs	3.200	19,232	1,8	2	4	5.800
Servei de TPC al corredor Caldes de Montbui - Mollet del Vallès - Santa Perpètua de Mogoda	11.990	72,061	21,4		38	16.202
Material mòbil per a ampliació de xarxa	39.000	234,395		39		
Nova línia L9	374.100	2.248,386	41,3	50	43	332.040
Metro L9. Tram aeroport - Parc Logístic	77.600	466,385	10,3	10	8	20.740
Metro L9. Tram Parc Logístic - Zona Universitària	91.380	549,205	13,2	16	15	95.150
Metro L9. Tram Zona Universitària - Sagrera Meridiana	71.360	428,882	6,3	10	8	127.150
Metro L9. Tram Sagrera Meridiana - Gorg/Can Zam	83.760	503,408	11,5	14	12	89.000
Metro L9. Material mòbil	50.000	300,506		50		
Xarxa de tramvia	68.250	410,191	29,5	37	61	132.000
Tramvia Diagonal (Pl. Francesc Macià) - Baix Llobregat	40.140	241,246	15,5	19	31	63.300
Tramvia Diagonal (Pl. Glòries) - Besòs	28.110	168,945	14,0	18	30	68.700
Altres actuacions de la xarxa	126.000	757,275	22,5	13	17	77.038
Línia Castelldefels - Sant Boi de Llobregat - Sarrià	126.000	757,275	22,5	13	17	77.038

(*) Deu trens que estan incorporats dins del Programa de modernització i millora.

Detall de les actuacions del PDI 2001-2010. Resum (continuació)						
	Inversió (MPTA)	Inversió (M€)	Longitud (km)	Trens	Estacions	Demanda (viatges/dia)
Programa de modernització i millora	142.260	855,000	15,4	49	4	
Metro. Conversió de L4 a L2. Tram La Pau - Pep Ventura	3.600	21,636				
Metro. Noves estacions: Maresme, Virrei Amat i Cardenal Reig	4.830	29,029				
Metro. Millora d'estacions	26.050	156,564				
Metro. Adaptació a PMR	19.400	116,596				
Metro. Renovació de via	4.200	25,243				
Metro. Millors en explotació i manteniment	6.700	40,268				
Metro. Seguretat a la xarxa	3.000	18,030				
Metro. Conducció automàtica de trens (ATO) a L4	3.000	18,030				
FGC. Semisoterrament de via a Pallejà	9.800	58,899				
FGC. Desdoblament de via el Palau - Martorell	3.650	21,937				
FGC. Desdoblament de via Martorell - Olesa	1.800	10,818				
FGC. Supressió de passos a nivell	900	5,409				
FGC. Adaptació a PMR	2.240	13,463				
FGC. Allargament d'andanes i nou accés a Reina Elisenda	1.940	11,660				
FGC. Senyalització i control de la circulació	2.150	12,922				
FGC. Nova estació d'Amadeu Torner	1.000	6,010				
Metro. Material mòbil L5	33.000	198,334				
FGC. Material mòbil per a ampliació de xarxa i reducció de l'interval de pas	13.000	78,132				
Integració tarifària. Adaptació a tecnologia xip	2.000	12,020				
Programa d'intercanviadors	43.670	262,462			13	
Intercanviador Pl. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC i RENFE)	21.260	127,775				
Intercanviador l'Hospitalet Centre (Metro L1-L9 i RENFE)	5.150	30,952				
Nova estació intermodal a Sagrera Meridiana (Metro L1-L5-L9 i RENFE)	3.690	22,177				
Intercanviador Arc de Triomf (Metro L1, RENFE i Estació Bus)	1.600	9,616				
Intercanviadors relacionats amb el TAV	5.000	30,051				
Intercanviador Martorell Central (FGC, RENFE i Estació Bus)	500	3,005				
Intercanviadors línia el Papiol - Mollet (RENFE i FGC)	1.900	11,419				
Intercanviadors línia Castelldefels - Sant Boi - Cornellà	2.500	15,025				
FGC. Intercanviador Quatre Camins (FGC i Estació Bus)	895	5,379				
FGC. Aparcament de dissuasió	460	2,765				
Noves estacions d'autobús i aparcaments a estacions de metro	715	4,297				

Detall de les actuacions del PDI 2001-2010. Resum (continuació)						
	Inversió (MPTA)	Inversió (M€)	Longitud (km)	Trens	Estacions	Demanda (viatges/dia)
Xarxa ferroviària estatal	193.030	1.160,134	116,4	60	18	
Renfe. Reconversió a viatgers línia el Papiol - Mollet	11.560	69,477	21,8		8	
Renfe. Ampliació de capacitat. Tram Badalona - Mataró	17.400	104,576	21,5		2	
Renfe. Desdoblament de via Arenys de Mar - Tordera	12.000	72,121	28,7			
Renfe. Connexió de les línies de Vic i Girona	5.000	30,051	1,5			
Renfe. Desdoblament de via Montcada - la Garriga	4.370	26,264	25,6			
Renfe. Túnel de Montcada	6.000	36,061	2,5			
Renfe. Noves estacions a Sabadell, Terrassa, Sant Adrià i Granollers	2.000	12,020			5	
Renfe. Soterrament de via a Sant Feliu de Llobregat	7.500	45,076	2,3			
Renfe. Nou túnel Sants - Sagrera	40.000	240,405	6,5		2	
Renfe. Remodelació nus aeroport	15.000	90,152				
Renfe. Estació de Vilafranca de Penedès	1.000	6,010			1	
Renfe. Soterrament parcial Mas Rampinyo	1.200	7,212	6,0			
Servei ferroviari al túnel de Meridiana	2.000	12,020				
Renfe. Millora de l'accés sud de l'estació de Sants	8.600	51,687				
Renfe. Millora de l'accés nord de l'estació de Sagrera TAV	5.300	31,854				
Renfe. Noves instal·lacions logístiques	2.000	12,020				
Renfe. Modernització i millora de les instal·lacions de seguretat	2.000	12,020				
Renfe. Aparcaments de dissuasió	2.100	12,621				
Renfe. Nou material mòbil de Rodalies	48.000	288,486		60		
Total actuacions PDI 2001-2010	1.213.910	7.295,746	281,6	235	230	809.889

