



L'aposta pel Corredor Mediterrani es queda curta als Pressupostos de l'Estat de 2015

- L'AVE explica l'augment de la inversió el 2015, però pràcticament la meitat d'aquesta inversió es destinarà a Galícia i Castella i Lleó.
- L'Estat invertirà 1.001 milions el 2015 al Corredor Mediterrani, enfront dels 1.353 milions que destinarà al Corredor Atlàntic i als 1.668 milions fora dels corredors.
- L'aposta pel Corredor Mediterrani no serà real fins que l'Estat no resolgui el finançament de l'accés ferroviari al Port de Barcelona

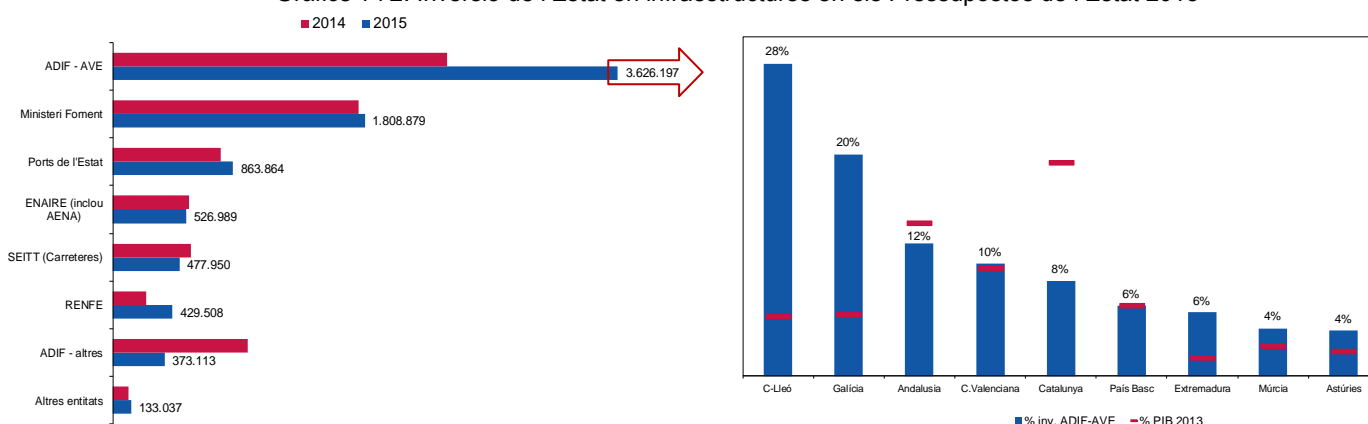
Barcelona, 27 d'octubre del 2014.-

L'objectiu d'aquesta nota és, en primer lloc, analitzar les dades d'inversió en infraestructures que contemplen els Pressupostos de l'Estat per al 2015, especialment en ferrocarril, que són el gruix principal i, en segon lloc, valorar la coherència dels criteris de prioritització d'aquestes inversions ferroviàries amb els corredors multimodals de la xarxa bàsica transeuropea.

La inversió en Alta Velocitat augmenta un 50% el 2015 i passa a absorbir el 43% de la inversió en infraestructures de Foment

L'Estat té previst invertir a l'entorn de 8.500 milions d'euros en infraestructures el 2015, dels quals 3.626 milions corresponen a ADIF-Alta velocitat. Per tant, el 43% de la inversió total en infraestructures anirà destinada a la xarxa d'AVE. A més, la inversió d'ADIF en Alta Velocitat és la partida que més ha crescut en el Pressupost de 2015: un 50% respecte al pressupost de l'any passat.

Gràfics 1 i 2. Inversió de l'Estat en infraestructures en els Pressupostos de l'Estat 2015





La inversió en AVE de l'any vinent està fortament concentrada en dues comunitats autònomes: Castella i Lleó, que absorbeix el 28% de la inversió, i Galícia el 20% (Gràfic 2). Aquestes dues comunitats reben el 48% de la inversió total en AVE (1.692 milions). A continuació figuren Andalusia i la Comunitat Valenciana, que reben el 12% i el 10%, respectivament.

Catalunya només rebrà el 8% de la inversió d'ADIF en AVE. Aquest baix percentatge s'explica per dos motius. Primer, per l'acabament del gruix de les obres de l'AVE Barcelona–frontera francesa. I, segon, perquè les obres d'adaptació del Corredor Mediterrani a l'ample europeu (incloses dins ADIF-AVE) són d'una magnitud econòmica molt inferior a l'extensió de l'AVE cap al nord-oest.

L'Estat prioritza les inversions fora dels dos grans corredors prioritaris designats per la Comissió Europea

El conjunt de la inversió en nova infraestructura ferroviària per al 2015, considerant tant l'AVE com la xarxa convencional, supera els 4.000 milions d'euros.

Tal com presenta la informació el Ministeri de Foment, el Corredor del Nord-oest (que inclou Castella-Lleó i Galícia) concentra el 25% de la inversió, per sota del Corredor Nord, amb el 28%, i clarament per darrera del Corredor Mediterrani, que rebrà el 34% de la inversió i veuria així reconeguda la seva màxima prioritat (Taula 1).

Taula 1. Inversió en ferrocarril per projectes, segons el Ministeri de Foment

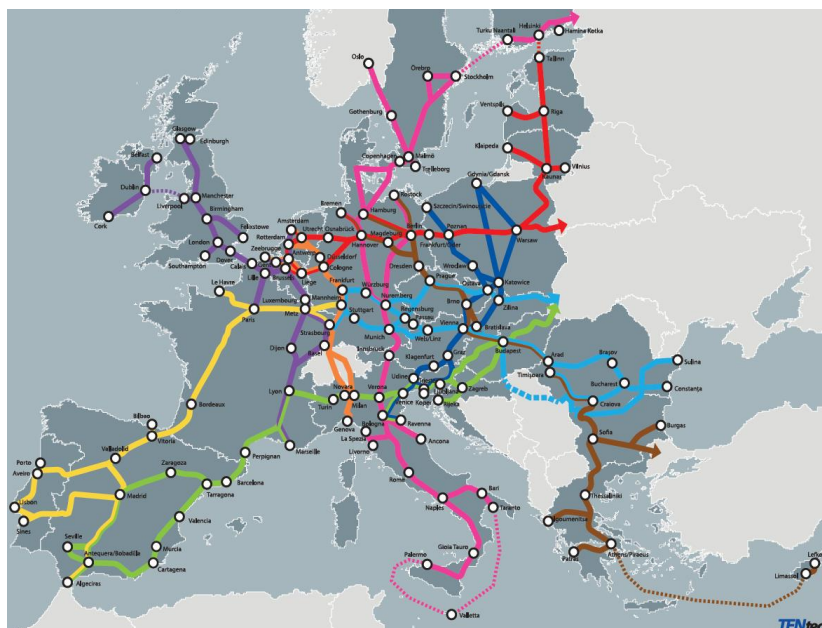
PGE 2015	4.022 M€	100%
Corredor Nord-oest AVE	1.031 M€	25,5%
Corredor Mediterrani	1.359 M€	34%
AVE - radial	741 M€	55%
AVE - litoral	156 M€	11%
Adaptació ample UIC	462 M€	34%
Corredor Nord AVE	1.120 M€	28%
Altres AVE	306 M€	7,5%
Altres convencional	206 M€	5%

Font: elaboració pròpia a partir del Ministeri de Foment i dels pressupostos de l'Estat 2015

Ara bé, en realitat el 55% de l'assignació del Corredor Mediterrani correspon a connexions d'AVE radials; mentre que només l'11% restant són trams d'AVE al llarg del litoral i el 34% es dedica a l'adaptació de la xarxa a l'ample europeu —el que coneixem com a tercer carril.

És significatiu que la lògica dels corredors que fan servir els pressupostos sigui diferent de la que fa servir la Comissió Europea quan parla dels corredors multimodals de la xarxa bàsica transeuropea. Val la pena recordar que, en clau europea, el consens dels Estats ha identificat dos corredors prioritaris a la península Ibèrica: el Corredor Atlàntic i el Corredor Mediterrani.

Mapa 1. Els corredors multimodals de la xarxa bàsica TEN-T



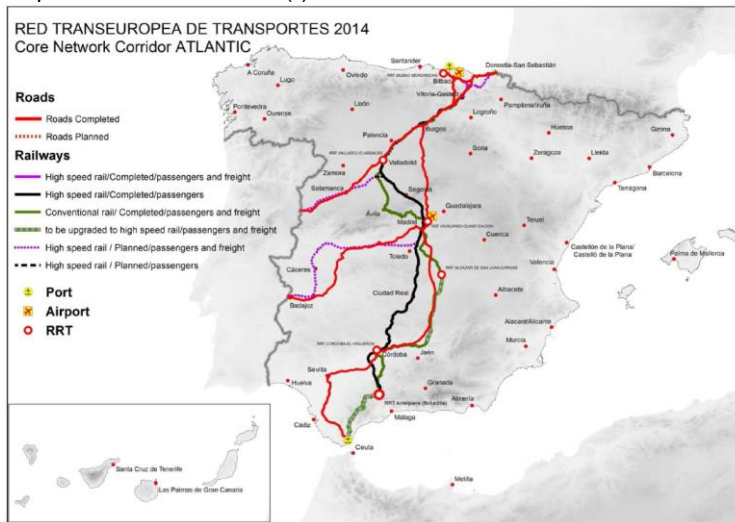
Si reorganitzem la informació continguda als pressupostos d'acord amb la lògica del Corredor Atlàntic transeuropeu, trobem que el seu pes relatiu és del 34% del total, per un valor superior als 1.300 milions d'euros (vegeu Mapa 2) Aquest import s'assoleix sumant actuacions que el Ministeri presentava dins dels corredors Nord-oest, Mediterrani, Nord i d'altres.

El mateix exercici per al Corredor Mediterrani revela que, quan abans el Ministeri parlava del 34%, la realitat és que suposa el 25% de la inversió, just al llindar dels 1.000 milions d'euros (vegeu Mapa 3). Una vegada més cal tenir present que en aquest total s'inclouen tant actuacions d'alta velocitat (el 13,5%) com d'implantació del tercer carril (el restant 11,5%).

Aquests valors s'han obtingut considerant que, en horitzó 2015, les actuacions del tram Madrid – Algesires s'han de computar com a part integrant del Corredor Atlàntic, donat que la seva continuïtat és un fet, mentre que el tram andalús del Corredor Mediterrani segueix sent un projecte.

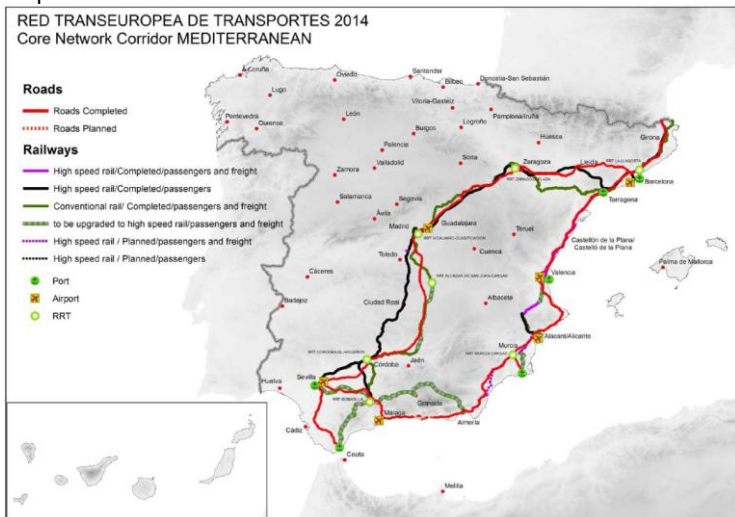
En definitiva, **es constata que el principal volum d'inversió es concentra fora dels corredors prioritari designats per la Comissió Europea.** El Mapa 4, que justament representa els trams que no pertanyen als corredors transeuropeus, és el que concentra el 41% de la inversió del Ministeri de Foment en ferrocarrils pel 2015. És a dir, la primera prioritat dels Pressupostos per a l'any que ve és desenvolupar aquest seguit d'actuacions de naturalesa radial, considerades pel Ministeri de Foment dins els corredors Nord-oest, Mediterrani, Nord i d'altres, per un import superior als 1.600 milions d'euros.

Mapa 2. Corredor Atlàntic (*)



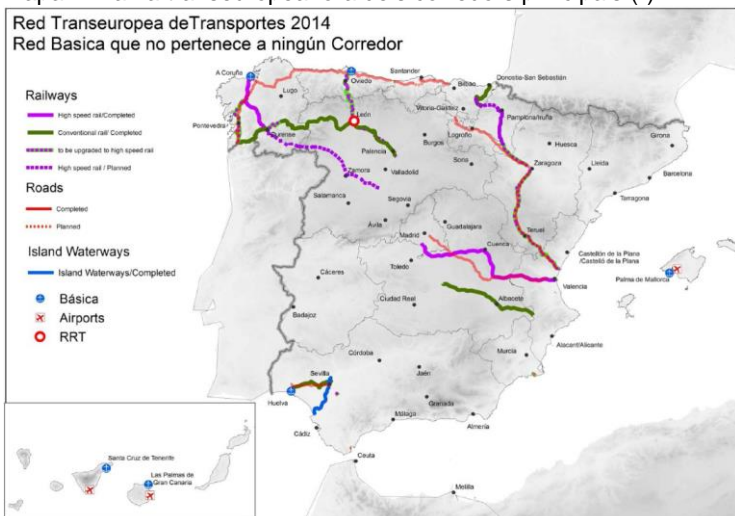
Corredor Atlàntic:
1.353 M€ → 34%

Mapa 3. Corredor Mediterrani



Corredor Mediterrani:
1.001 M€ → 25%
El 13,5% (539 M€) corresponen a alta velocitat i l'11,5% (462 M€) a tercer carril

Mapa 4. Xarxa transeuropea fora dels corredors principals (*)



**FORA dels corredors
prioritaris:**
1.668 M€ → 41%

(*)Inclou trams que els PGE assignen als corredors Nord-oest, Mediterrani, Nord i d'altres



Les conclusions d'aquesta anàlisi territorialitzada dels projectes d'inversió en ferrocarril, tant d'alta velocitat com de xarxa convencional, són les següents:

- En un escenari de fortes restriccions pressupostàries, el principal objecte d'inversió pública en infraestructures continua sent l'AVE.
- Es prioritzen actuacions radials d'alta velocitat i de baixa densitat de demanda alienes a la lògica de corredors transeuropeus.
- L'aposta pel Corredor Mediterrani és més nominal que real. L'impuls per estendre l'alta velocitat i per adaptar la xarxa a l'ample europeu requereix que l'Estat resolgui definitivament el finançament de l'accés ferroviari al Port de Barcelona o, a una escala més operativa, la implantació d'apartadors de 750 metres per als trens de mercaderies entre Barcelona-Saragossa i Madrid, amb un cost estimat de 35 milions d'euros¹.



www.premsa.cambrabcn.org

¹ Com a criteri d'actuació general, la circulació de trens de 750 metres requereix una via d'apartat cada 40-50 km en trams de via única i cada 80 km en trams de via doble. Actualment, la longitud màxima autoritzada es troba entre els 500 i els 570 metres, en funció del tram. Augmentar la longitud dels trens fins a l'estàndard europeu de 750 metres augmenta la capacitat del corredor i redueix el cost per tona transportada entre un 25% i un 40%, en funció de la tipologia de mercaderia i de flux. L'itinerari entre Madrid, Saragossa i Barcelona és el principal corredor interior de tràfic peninsular terrestre.