

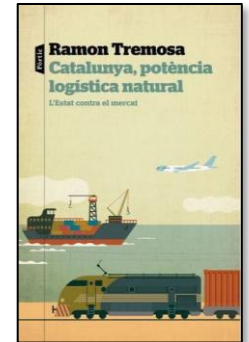
# Polítiques d'infraestructures i i la lògica del poder a Espanya



# La gestió d'infraestructures de transports és un exemple excel·lent de la primacia de la lògica del poder sobre la lògica del mercat a Espanya

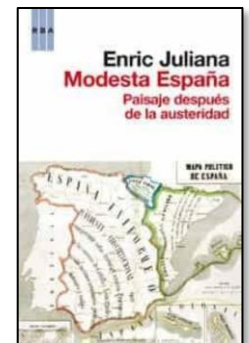
“Sembla que alguns alts funcionaris de l'Estat espanyol prefereixin una Espanya pobra a una Espanya pròspera, si la prosperitat ha d'entrar pels ports catalans.”

Ramon Tremosa (2020) *Catalunya, potència logística natural: l'Estat contra el mercat.*







“La España del siglo XXI no quiere que las áreas metropolitanas de Valencia y Barcelona formen un potente *hinterland* con sus dos polos principales a poco más de una hora de viaje. [...] Le asusta esa conexión.”

Enric Juliana (2012) *Modesta España: paisaje después de la austeridad.*

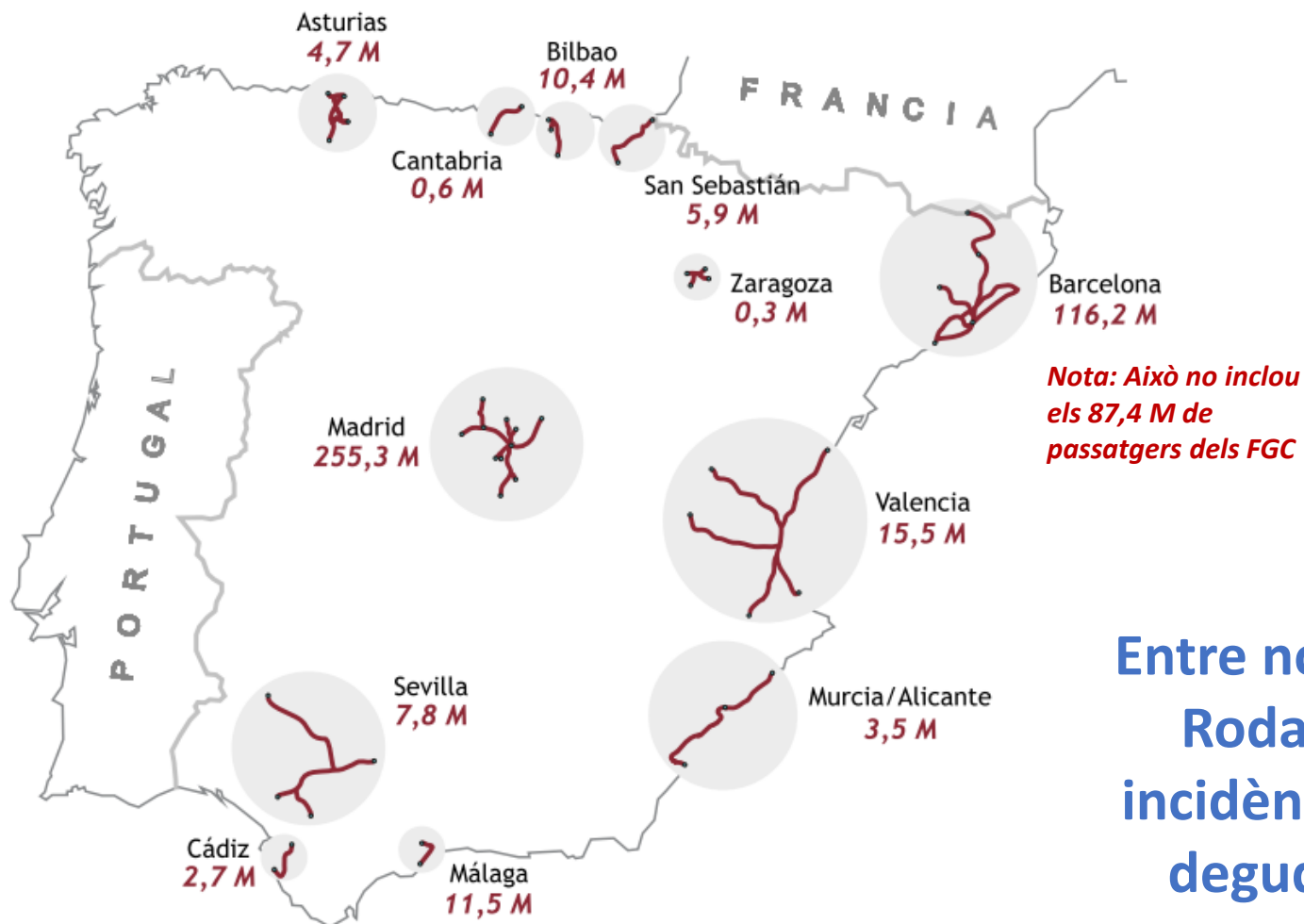


# La notable ineficiència del disseny de la xarxa de transport espanyola té molt a veure amb la seva consistent dissociació de l'imperatiu de mercat

Mitjà de transport	Disseny radial	Impacte observat
 <b>Camins reials</b>	<b>1720</b>	75 % dels 2.000 km de carreteres afermades construïts entre 1720 i 1800 corresponien a vies radials.
 <b>Ferrocarril convencional</b>	<b>1855</b>	Una xarxa de línies radials deficitàries i fortament subvencionades (visiblement més centralitzada, fins i tot, que la francesa) que va portar al pànic financer en 1866 i el caos polític fins a 1876.
 <b>Autopistes i autovies</b>	<b>1967</b>	Espanya, el país d'Europa amb més km d'autopista/autovia per habitant (33 km per 100.000 habitant vs. 17 km a França, 16 a Alemanya, 11 a Itàlia o només 6 al Regne Unit).
 <b>Ferrocarril d'alta velocitat</b>	<b>1988</b>	Espanya, el país amb la xarxa d'alta velocitat més infrautilitzada del món (5.435 passatgers-km per km de via vs. 16.853 a Itàlia, 18.141 a Alemanya, 18.606 a Xina, 20.718 a França i 33.344 al Japó).

# Barcelona i Madrid tenen amb diferència les xarxes de rodalies més demandades, però no reben el mateix tracte per part de l'Estat

## Nombre de passatgers de Cercanías (Rodalies)



## Pes de les inversions en rodalies entre 1990 i 2018)

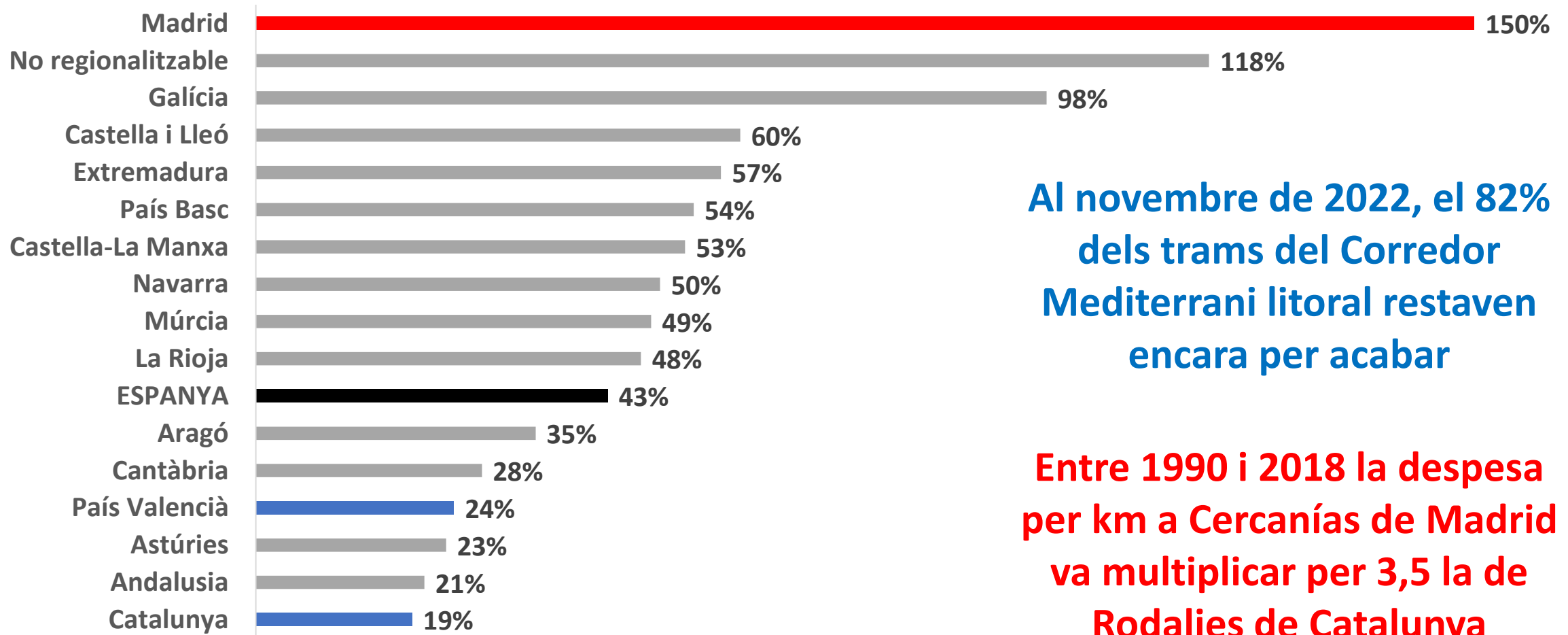
Núcleo	€ de 2018	Peso
Madrid	1.760.005.517	47,8%
Barcelona	619.563.290	16,8%
Cádiz	607.665.661	16,5%
Asturias	297.969.854	8,1%
Málaga	185.397.310	5,0%
Resto de núcleos	538.886.767	5,7%
<b>TOTAL</b>	<b>3.679.932.449</b>	<b>100%</b>

Fuente: ADIF.

Entre novembre de 2021 i setembre de 2022, Rodalies de Catalunya va patir 44% més incidències que Cercanías de Madrid (el 62% degudes a deficiències d'infraestructura)

# Àdhuc amb l'incentiu del finançament europeu per als corredors, roman el desinterès de l'Estat per les infraestructures ferroviàries mediterrànies

Percentatge d'inversió real sobre la pressupostada a Adif, Adif-AV i Renfe (any 2021)

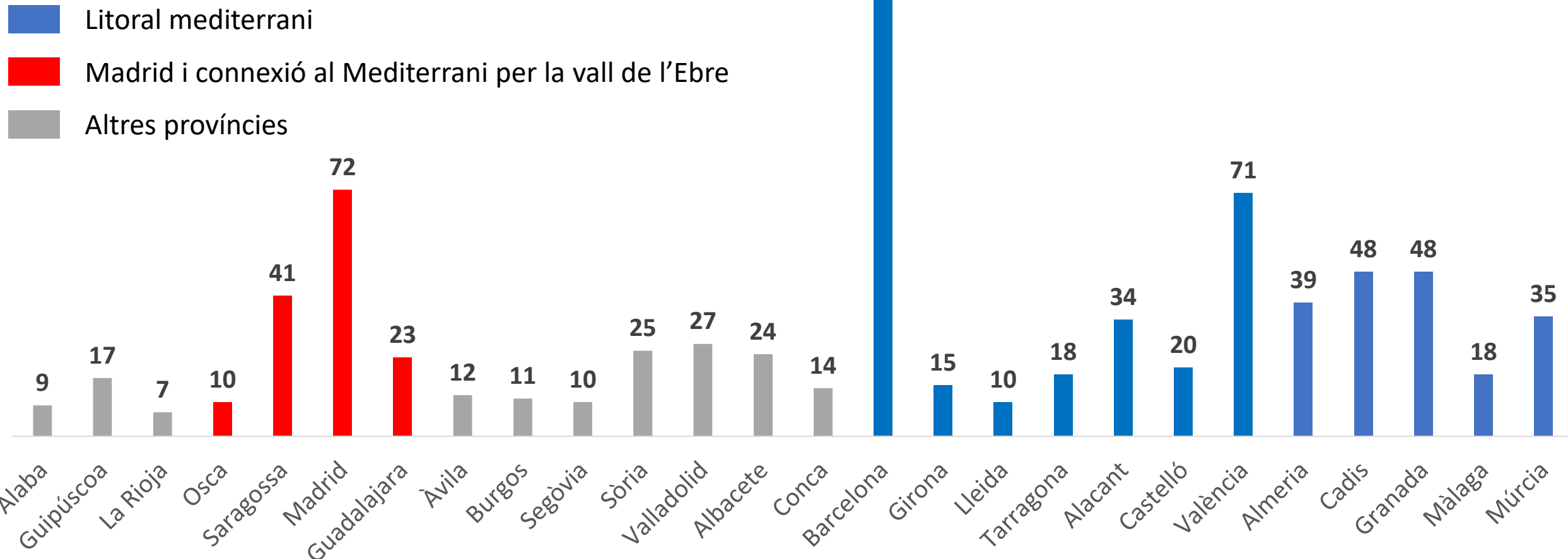


Al novembre de 2022, el 82% dels trams del Corredor Mediterrani litoral restaven encara per acabar

Entre 1990 i 2018 la despesa per km a Cercanías de Madrid va multiplicar per 3,5 la de Rodalies de Catalunya

# La demanda de transport terrestre de mercaderies a Espanya es concentra a l'eix mediterrani, que és doncs on la infraestructura és més necessària

Origen i destinació de mercaderies que viatgen més de 300 km (províncies espanyoles, any 2015, kt/d)



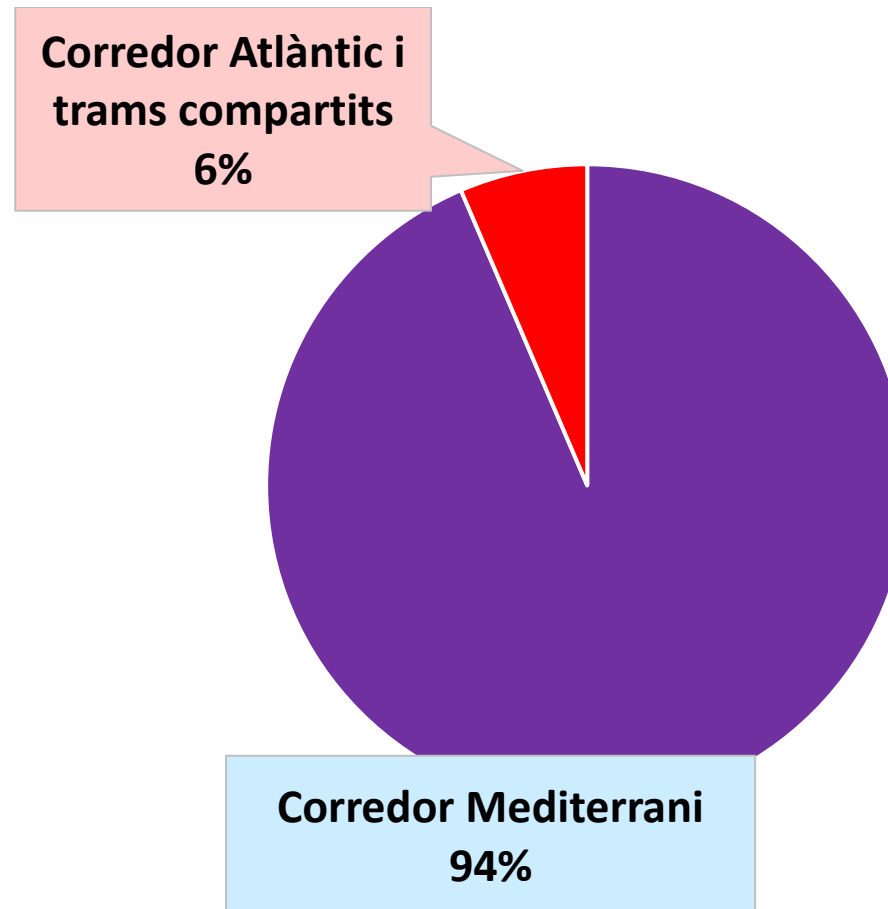
# Però, malgrat que les estimacions econòmiques indiquen que el 94% del valor dels corredors europeus a Espanya vindria del Corredor Mediterrani ...

**Priorització òptima de la xarxa europea TEN-T  
(segons proposta de FERRMED)**



Font: FERRMED (2023).

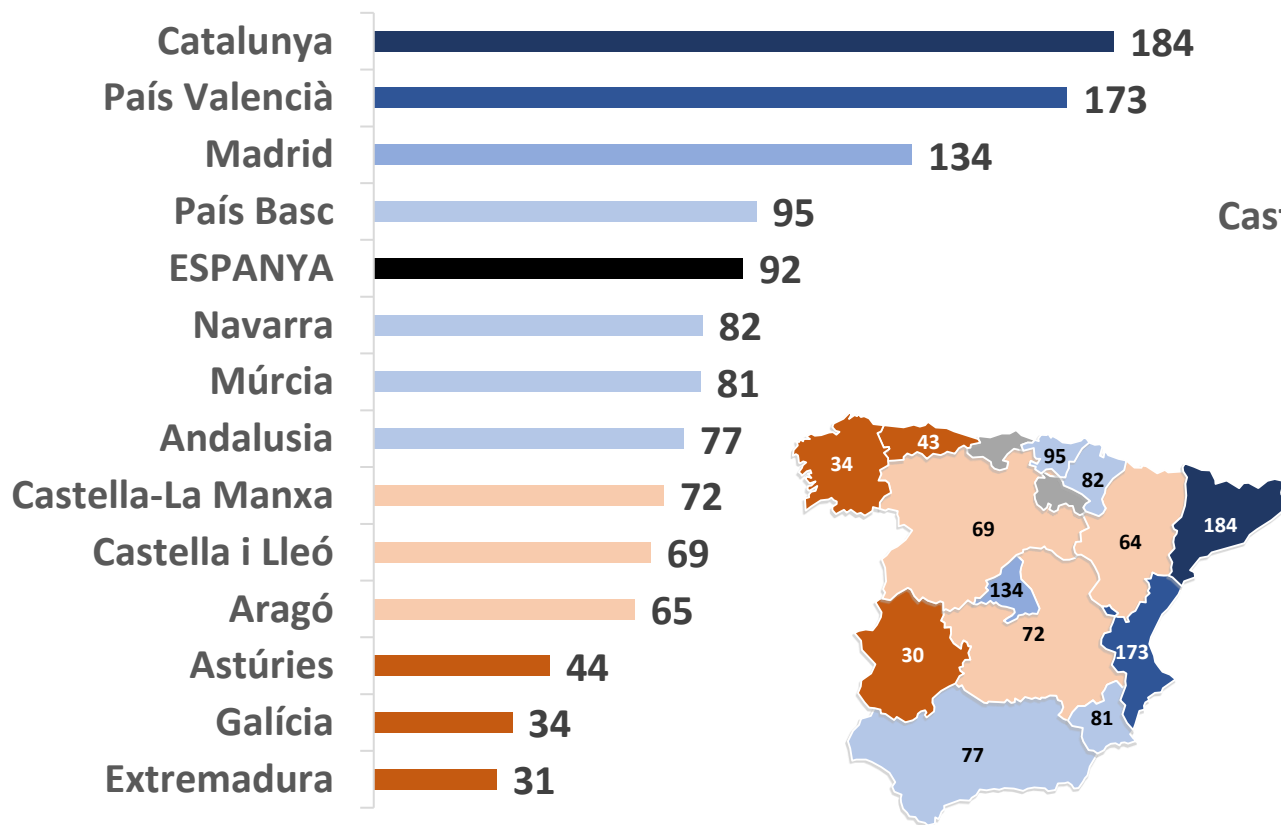
**Valor que generarien els corredors europeus a Espanya  
(segons estimació de FERRMED)**



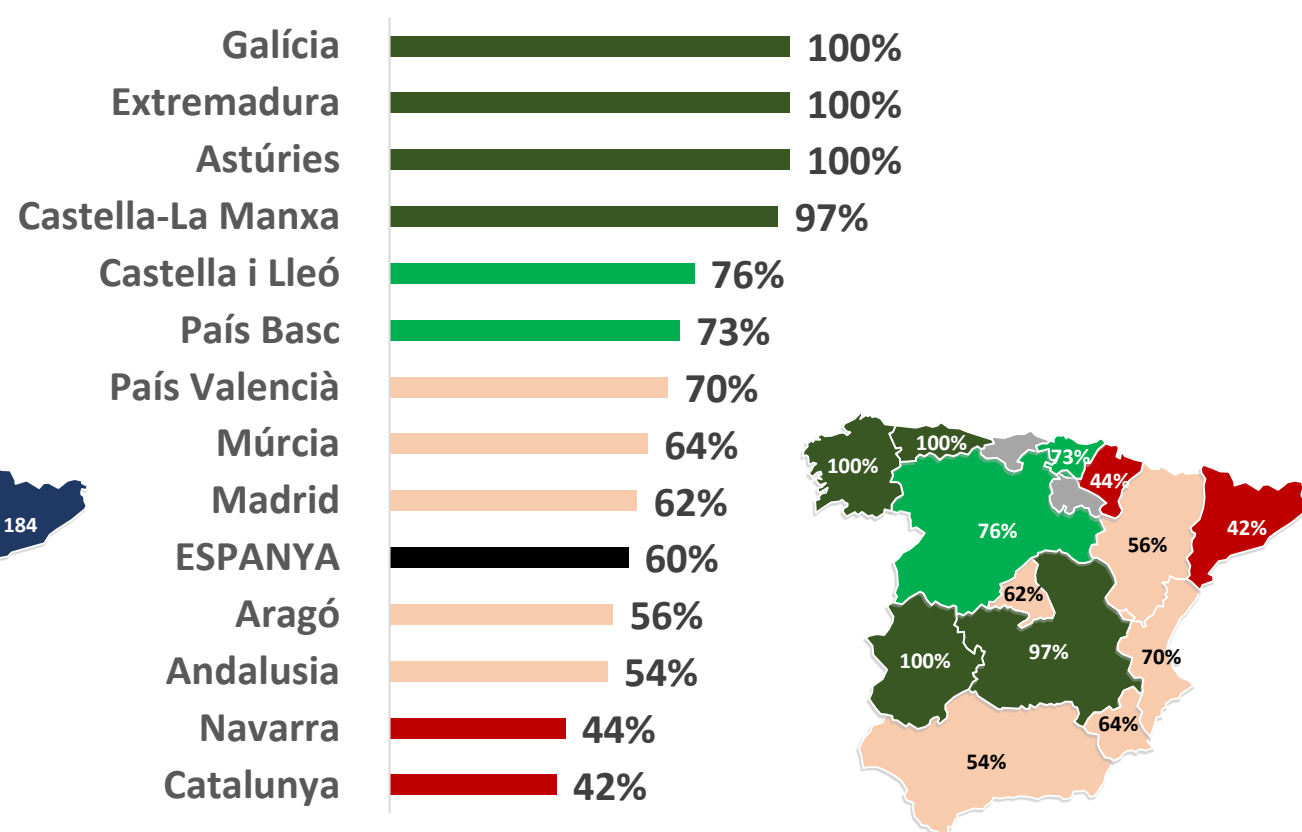
Font: FERRMED (2023).

# ... el desinterès polític es reflecteix en retards d'implementació i encara més en un disseny que no respon a la demanda de transport existent

Tràfic terrestre mitjà de mercaderies l'any 2015 per les rutes incloses l'extended core network ('000 tones/dia)



Inversió prevista pel ministeri com a % de la requerida segons FERRMED per a assolir els objectius dels corredors europeus



Font: FERRMED (dades preliminars a desembre de 2022). Gràfic: elaboració pròpia.



El disseny a l'interior té línies paral·leles per AVE i mercaderies, mentre que el del litoral està tot apedaçat i no respon prou a la seva elevada demanda

### Línies de passatgers i mercaderies






















### Només línies aptes per mercaderies



Font i gràfic: Adif (Visor Cartográfico del Corredor Mediterráneo).

# De fer, 10 dels 19 colls d'ampolla que FERRMED ha identificat a Espanya estan a Catalunya (al triangle Tarragona-Lleida-Girona), i 4 al País Valencià

## COLLS D'AMPOLLA

Inici del tram	Final del tram	Corredor Europeu (ramal)	Comunitat autònoma
Madrid	Guadalajara	Mediterrani (Central)	 Madrid / Castella-La Manxa
Aranjuez	Madrid	Mediterrani (Central) + Atlàntic	 Madrid
Villalba	Las Matas	Atlàntic	 Madrid
Humanes	Madrid	Atlàntic	 Madrid
Bilbao	Irún	Atlàntic	 Euskadi
El Reguerón	Alacant	Mediterrani (Litoral)	 País Valencià / Múrcia
Silla	València	Mediterrani (Litoral)	 País Valencià
València	Sagunt	Mediterrani (Litoral)	 País Valencià
Sagunt	Castelló	Mediterrani (Litoral)	 País Valencià
Tarragona	Sant Vicenç	Mediterrani (Litoral)	 Catalunya
Sant Vicenç	Martorell	Mediterrani (Litoral)	 Catalunya
Martorell	Castellbisbal	Mediterrani (Litoral)	 Catalunya
Barcelona (port)	Castellbisbal	Mediterrani (Litoral)	 Catalunya
Lleida	Picamoixons	No inclòs a cap corredor europeu <sup>1</sup>	 Catalunya
Picamoixons	Reus	No inclòs a cap corredor europeu <sup>1</sup>	 Catalunya
Terrassa	Cerdanyola	No inclòs a cap corredor europeu <sup>1</sup>	 Catalunya
Cerdanyola	Montcada	No inclòs a cap corredor europeu <sup>1</sup>	 Catalunya
Mollet	Granollers	Mediterrani (Litoral)	 Catalunya
Granollers	Sant Celoni	Mediterrani (Litoral)	 Catalunya



1. Entesos com els corredors TEN-T aprovats pel Parlament Europeu i reflectits a la documentació proporcionada per Adif. Fonts: FERRMED (2022) i Adif.

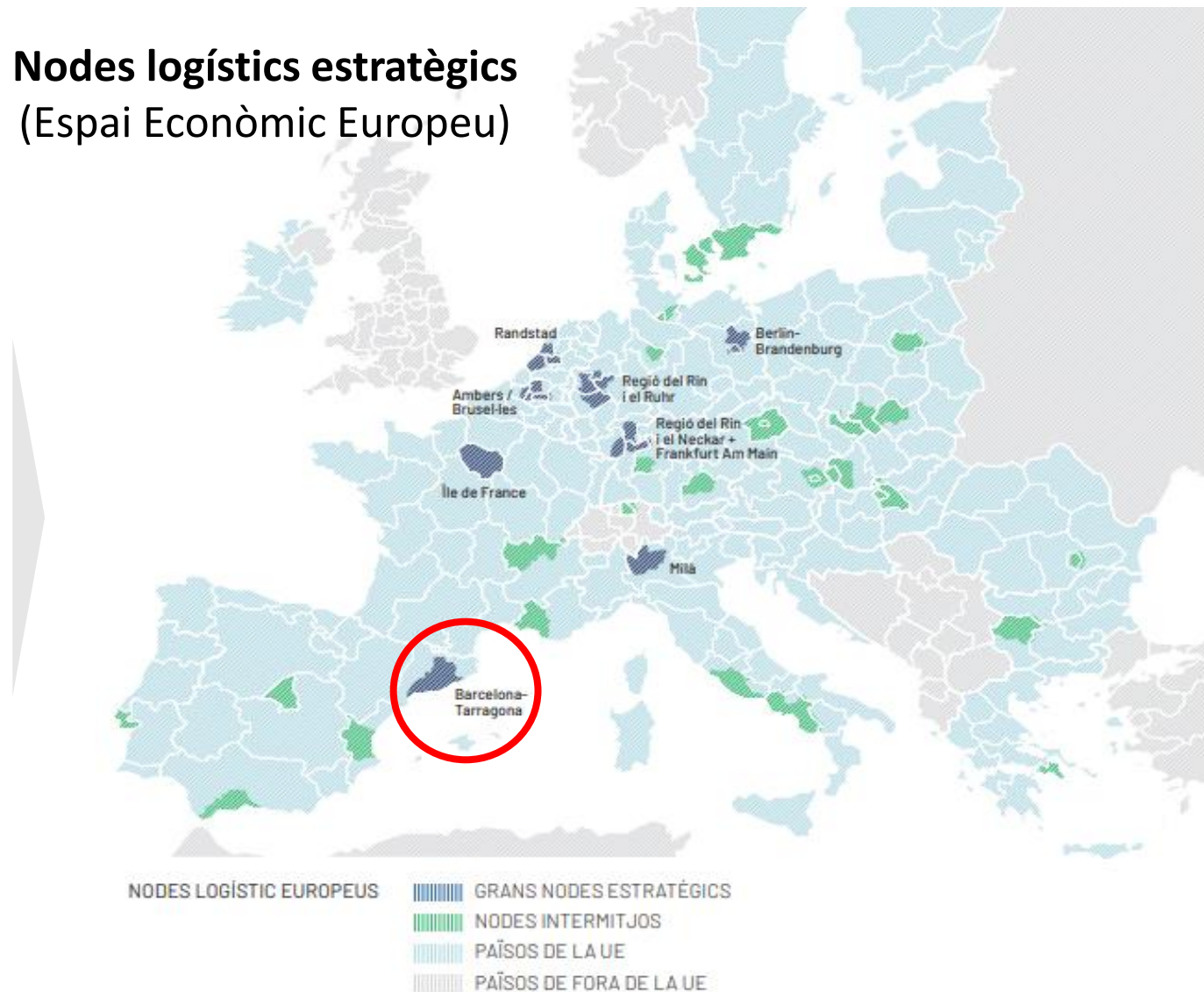
# Es fa doncs difícil no interpretar que aquesta marginació del node logístic de Barcelona-Tarragona (el 3er més important d'Europa) sigui deliberada

GRANS NODES  
ESTRATÈGICS

NODES  
INTERMITJOS

Node	Índex
REGIÓ DEL RIN I EL RUHR	15,89
MILÀ	9,37
<b>BARCELONA-TARRAGONA</b>	<b>8,46</b>
REGIÓ DEL RIN I EL NECKAR + FRANKFURT AM MAIN	8,41
ÎLE DE FRANCE	8,04
RANDSTAD	7,64
AMBERS-BRUSSEL-LES	6,97
BERLÍN-BRANDENBURG	6,43
SILÈSIA	5,80
VIENA-BRATISLAVA	5,29
STUTTGART	5,01
MUNIC	4,85
MADRID	4,68
ROMA	4,63
VALÈNCIA	4,02
VARSÒVIA	3,95
PRAGA	3,90
LIÓ	3,88
NÀPOLS	3,82
MÀLAGA-ALGESIRES	3,36
COPENHAGUEN-MALMÖ	3,33
HANNOVER	3,30
HAMBURG	3,12
MARSELLA	2,98
BUDAPEST	2,04
ZURIC	1,72
BUCAREST	1,36
LISBOA	0,79
ATENES	0,63
SOFIA	0,42

## Nodes logístics estratègics (Espai Econòmic Europeu)



Font: FERRMED. Gràfic: elaboració pròpia a partir de gràfic de FERRMED.

Moltes gràcies!

