

Comunicado // 21-05-2009

El Ministerio de Fomento prevé en el plan de Cercanías de Madrid todo lo negado a las Cercanías de Barcelona

- Cuadruplicación de vías para distintas velocidades, un nuevo túnel pasante por la capital y una bastísima ampliación de la red de hasta 115 kilómetros contrastan con la austeridad del plan Barcelona, que prevé 25 kilómetros nuevos, ningún túnel urbano más ni ninguna cuadruplicación
- Parece increíble que con un presupuesto “sólo” un 25% superior al de Barcelona, el Ministerio de Fomento pueda ejecutar en Madrid casi 5 veces más kilómetros de nuevas líneas y la misma cantidad de desdoblamientos, incluyendo cuadruplicaciones.
- Con una situación de partida tan diferente, no es de recibo que Barcelona reciba 1.000 millones de Euros menos que Madrid, cuando la capital catalana ha tenido inversiones mucho menores en los últimos 25 años y padece graves problemas estructurales

Una situación de partida radicalmente distinta

Si algo puede compararse entre Madrid y Barcelona, son sus regiones metropolitanas. Con 5,5 millones de habitantes distribuidos concéntricamente en el caso madrileño, y a través de largos corredores en el caso barcelonés, basan sus principales conexiones en transporte público a través del ferrocarril de Cercanías. Esta red es dependiente del Ministerio de Fomento en sus infraestructuras a través de Adif, y en su explotación a través de Renfe Operadora. Entre 1989 y 2008 la demanda de Cercanías de Barcelona se ha triplicado y en Madrid se ha duplicado, transportando hoy 410.000 y 940.000 viajeros diarios respectivamente.

LAS CERCANÍAS DE MADRID HAN CREDIDO CADA 5 AÑOS COMO MÍNIMO. Desde el inicio del periodo democrático hasta nuestros días, la red de Cercanías madrileña se ha extendido con 65,2 nuevos kilómetros, a razón de un nuevo tramo cada menos de 5 años desde 1984. [\[se adjunta relación\]](#). Todo ello ha sido posible gracias a una inversión sostenida en el tiempo que ha logrado importantes rendimientos de forma progresiva. Cercanías Madrid cuenta con unos intervalos de paso de 5 a 10 minutos en hora punta en el grueso de las líneas. La relación de mayor demanda, equivalente a la conexión entre el Vallès y Barcelona, cuenta con trenes cada 3 minutos y medio en hora punta y una infraestructura totalmente segregada del resto de líneas.

LAS CERCANÍAS DE BARCELONA APENAS HAN CRECIDO EN DEMOCRACIA. En el mismo periodo, el núcleo de Barcelona se ha tenido que conformar con poner en servicio para viajeros 17 kilómetros sobre una línea diseñada para mercancías en 1982, pero que ha logrado conectar la Universitat Autònoma desde Barcelona y Martorell.

LAS CERCANÍAS DE BARCELONA GRAVITAN SOBRE EL TÚNEL DE ADIF MÁS COLAPSADO DE ESPAÑA. Cuatro de las cinco líneas de Cercanías de Barcelona recaen sobre el túnel de Plaça Catalunya, con 20 trenes de procedencias múltiples por sentido. [\[se adjunta comparación sobre planos\]](#) Este hecho implica que las afectaciones del servicio de una línea repercutan en el servicio del resto e impide mejorar el servicio en un corredor sin reducirlo en otro.

LAS CERCANÍAS DE BARCELONA HIPOTECAN LA RED CATALUNYA EXPRES. La presión urbanística y la falta de interés de las administraciones –incluida Generalitat- por ampliar el número de vías en Cercanías están perjudicando las personas residentes en las poblaciones más alejadas de la ciudad central. Las Cercanías de Barcelona, con líneas de hasta 70 kilómetros; y los regionales, con líneas de uso intenso de hasta 150 km, serán la primeras en su especie en perder los trenes rápidos afectando a la competitividad del transporte público respecto del vehículo privado. Este hecho no tiene precedentes en regiones densas de Europa, donde los trenes de Cercanías se complementan con regionales o semidirectos (Transilien en París, Regio-Bahn en Berlin...).

	Plan Cercanías Madrid	Plan Cercanías Barcelona
Inversión 2008-2015	5.000 millones de Euros	4.000 millones de Euros
Nuevas líneas	115 km	25 km
Duplicaciones de vía	11 km	80 km
Cuadruplicaciones de vía	66 km	NO
Nuevas paradas	25-27	11-13
Nuevos intercambiadores	5	11

LAS DIFERENCIAS CLAMAN AL CIELO. Aunque los dos planes de Cercanías han sido presentados por el titular del Ministerio de Fomento, sólo en el madrileño ha sido acompañado por una eufórica presidenta autonómica. No es para menos, el Ministerio de **Fomento ha conseguido para Madrid el milagro de los panes y los peces: con “sólo” un 25% más de presupuesto respecto Barcelona, las Cercanías madrileñas se expandirán casi cinco veces más.**

Las nuevas líneas madrileñas integrarán en la red municipios de 5.000 habitantes y mejorarán la capacidad, tiempos de viaje y los enlaces con el centro mediante un quinto **pasante ferroviario por el centro de Madrid**, de Este a Oeste. Con casi toda la red ya en vía doble, se trabaja desde hace años en la cuadruplicación los corredores donde las Cercanías de alta frecuencia coexisten con trenes de mercancías y semidirectos (Regionales y Civis). [\[se adjuntan planos\]](#)

En Barcelona este tipo de actuaciones no sólo no se han contemplado por parte del Ministerio sino que nunca han sido defendidas por la Generalitat, pese a las reiteradas peticiones de la PTP tras la elaboración del Pla Tren 2014. Ya en 2008 se rechazó la propuesta de la PTP para cuadruplicar los accesos norte y sur a Barcelona, que permitirían potenciar los semidirectos en casi todas las líneas y evitar las afectaciones del Catalunya Expres. También se nos cuestionó la necesidad de un tercer túnel en Barcelona o la llegada de Cercanías a Lloret de Mar, cuya población de 75.000 habitantes supuestamente no genera suficiente demanda. Eso sí, la gran novedad de la región metropolitana para 2015 será la vía doble en la hoy tercermundista línea de Vic, la nueva conexión Castelldefels – Cornellà y el acceso a un macroaeropuerto que se estrenará sin tren el próximo verano.

Si en Madrid se puede cuadruplicar, plantear nuevos pasantes de Cercanías e incluso ampliar el servicio a los municipios de 5.000 habitantes... ¿cómo puede el Gobierno Central ejercer un trato tan discriminatorio para las Cercanías de Barcelona? ¿por qué la Generalitat se conforma con un plan de mínimos que sólo corrige déficits del pasado?

ANEJOS

Tabla 1.	SITUACIÓN DE LAS CERCANÍAS FERROVIARIAS A 2008
Tabla 2.	AMPLIACIONES DE INFRAESTRUCTURA DE CERCANÍAS ENTRE 1982 Y 2008
Tabla 3	LISTADO DE INFRAESTRUCTURAS PREVISTAS POR EL PLAN DE CERCANÍAS BARCELONA 2008-2015.
Tabla 4	LISTADO DE INFRAESTRUCTURAS PREVISTAS POR EL PLAN DE CERCANIAS DE MADRID 2008-2015.
Plano 1	PLANOS DE VÍAS DEL NÚCLEO DE CERCANÍAS DE BARCELONA, LA CARGA DE SUS ACCESOS Y TÚNELES Y LAS INFRAESTRUCTURAS PREVISTAS POR EL PLAN 2008-2015.
Plano 2	PLANOS DE VÍAS DEL NÚCLEO DE CERCANÍAS DE MADRID, LA CARGA DE SUS ACCESOS Y TÚNELES Y LAS INFRAESTRUCTURAS PREVISTAS POR EL PLAN 2008-2015.

Tabla 1. SITUACIÓN DE LAS CERCANÍAS FERROVIARIAS A 2008

	Cercanías Madrid	Rodalies Barcelona
Población potencial	5.804.829	5.355.127
Red 2008	363 km	467 km
Estaciones 2008	99 estaciones	107 estaciones
Número de trenes	285	
Oferta: Trenes diarios 2008	1.438 trenes	777 trenes
Demanda. Viajes diarios 1989	400.000 viajes/día	140.000 viajes/día
Demanda. Viajes diarios 2008	940.000 viajes/día	410.000 viajes/día
Túneles centrales de Cercanías (sin contar AVE)	4 (Castellana, túnel C5, Pasillo Verde i Sol)	2,5 (Pl.Catalunya, Aragón y medio en Meridiana)
Park & Ride		
Plazas totales	21.538	5.849
Estaciones con P&R	59	38

Tabla 2. AMPLIACIONES DE INFRAESTRUCTURA DE CERCANÍAS ENTRE 1982 Y 2008

AÑO	MADRID	BARCELONA
1982		Nueva línea de mercancías Mollet - Papiol
1984	Aluche – Laguna (3 km)	
1989	Atocha – Méndez Álvaro – Villaverde Alto (8 km)	Supresión de las vías del Poblenou y sustitución por un enlace desde Arc de Triomf hasta S. Adrià de Besòs.
	Laguna – Embajadores (1 km)	
1991	Embajadores – Atocha (1 km), conexión que forma el 2º túnel ferroviario de Madrid después del Tubo de la Risa.	
1994	Penetración subterránea en Parla (2 km)	
1995		Entra en servicio el ramal entre Cerdanyola y Cerdanyola Universitat, construido en 1982 (3 km)
1996	Pasillo Verde (3 km), el 3º túnel ferroviario de Madrid. Comunica las terminales de Atocha y Príncipe Pío.	
2001	Cantoblanco Universidad – Alcobendas (6 km)	
2002	Tres Cantos – Colmenar Viejo (12 km): duplicación de vía y electrificación	
	Pinto – S. Martín de la Vega (15,2 km), ejecutada por la Comunidad de Madrid	
2004	Fuenlabrada – Humanes de Madrid (6,2 km): duplicación de vía y electrificación	
2005		Entra en servicio el tramo de línea entre Cerdanyola Universitat y el Papiol, construido en 1982 (14 km)
		Destrucción de la 3ª vía entre El Prat y Barcelona Sants, y de la 4ª vía entre Can Tunis y Barcelona Sants (-7 km)
2008	“2º Tubo de la Risa” entre Atocha y Chamartín (8,2 km), el 4º túnel de Cercanías de Madrid que permitió una reconfiguración global del servicio.	

Tabla 3 LISTADO DE INFRAESTRUCTURAS PREVISTAS POR EL PLAN DE CERCANÍAS BARCELONA 2008-2015.

Actuación	Tramo	Longitud	Coste
Nuevas líneas	Castelldefels – Cornellà		900 M€
	By-pass del Turó de Montcada	2,5 km	185 M€
	Nuevo acceso al Aeropuerto (T1 y T2)	5,9 km	255 M€
Duplicaciones de vía	Montcada Bifurcació – Vic	58,8 km	650 M€
	Arenys de Mar – Maçanet Massanes	22 km	550 M€
Cuaruplicaciones	No existen		
Modernización líneas			510 M€
Modernización estaciones			350 M€
Intercambiadores			500 M€
Nuevas estaciones			50 M€
Park & Ride			50 M€
TOTAL			4.000 M€

Tabla 4 LISTADO DE INFRAESTRUCTURAS PREVISTAS POR EL PLAN DE CERCANÍAS MADRID 2008-2015.

Actuación	Tramo	Longitud	Coste
Nuevas líneas	Nuevo pasante ferroviario Este-Oeste bajo el centro de Madrid	28,5 km 33,8 km	1.200 M€ 1.350 M€
	Acceso al Aeropuerto de Barajas	9 km	225 M€
	Parla – Torrejón de Velasco	5,4 km	150 M€
	Alcobendas – Algete / S. Martín de G.	25,1 km	430 M€
	Variante Pinar – Majadahonda	7,8 km	260 M€
	Variante Torrejón de Ardoz (CAM)	6,8 km	488 M€
	Acceso al int. de Moncloa (CAM)	~ 1,5 km	130 M€
	Móstoles – Navalcarnero (CAM)	15 km	363 M€
Adaptación a Cercanías	Humanes – Illescas	13,1 km	160 M€
	Colmenar Viejo – Soto del Real	17,1 km	165 M€
Duplicaciones de vía	Villalba – Collado Mediano	~ 11 km	200 M€
Cuadruplicaciones	Las Rozas – Villalba	22 km	
	S. Cristóbal de los Ángeles – Pinto	15,2 km	160 M€
	Pinto – Aranjuez	28,7 km	260 M€
Modernización líneas			780 M€
Intercambiadores			650 M€
Nuevas estaciones			
TOTAL			5.621 M€

 Obras que financiará la Comunidad de Madrid.

