

5a REUNIÓ DE LA SUBCOMISSIÓ PERMANENT DE TREBALL TÈCNIC EN EL MARC DE LA MOBILITAT (SPTTMM)

Data: 9-9-2021

Lloc: reunió telemàtica a través de la plataforma Zoom

Hora d'inici: 11.30 h i hora de finalització: 12.30 h

Assistents

	Nom i cognoms	Entitat/departament que representa	Càrrec
1	Sr. Marc Rossell Soler	Secretaria d'Estat d'Agricultura i Sostenibilitat	Secretari d'Estat
2	Sr. Carles Miquel Garcia	Oficina de l'Energia i del Canvi Climàtic	Director
3	Sra. Meritxell Cuyàs	Oficina de l'Energia i del Canvi Climàtic	Tècnica de l'OECC / secretària de la CNECC
4	Sra. Isabel Rogé	Comú d'Escaldes-Engordany	Cap de Medi Ambient
5	Sra. Vanessa Carrascosa	Comú d'Encamp	Directora del Departament d'Higiene, Medi Ambient i Agricultura
6	Sr. Oriol Travesset	Actua Tech	Representant
7	Sr. Julio Ventaja	Ski Andorra	Representant
8	Sra. Meritxell Saldes	Comú d'Andorra la Vella	Cap de l'Àrea de Medi Ambient
9	Sr. Joan Marc Guàrdia	Representant del Govern del Transport Escolar	Cap de la Unitat de Planificació Educativa i Centres Escolars
10	Carles Sansa	Cambra de Comerç, Indústria i Serveis d'Andorra (CCIS)	Membre del ple de la CCIS i president de l'AIA (Associació d'Importadors de Vehicles d'Andorra)
11	Sra. Mònica Dalmau	Associació de Transportistes de Mercaderies i Carburants d'Andorra	Representant
12	Sebastià Mijares	Plataforma AndRail	Representant
13	Jordi Deu	ADNA i APAPMA	Representant
14		Automòbil Club d'Andorra	
15	Jaume Castells	Comú de la Massana	Assessor dels cònsols
16	David Fraissinet	Automòbil Club d'Andorra (ACA)	Director general
17	Albert Gomà	Oficina de l'Energia i del Canvi Climàtic	

Han excusat la seva absència

Marta Calsina	Fòrum Nacional de la Joventut d'Andorra	Representant
Bartumeu Gabriel	Associació de Transports Públics de Viatgers d'Andorra (ATVA)	Representant



Patricia Bragança	ADN i Apapma	Representant
Jaume Bonell Argelich	Departament de Mobilitat del Govern	Director
Sergi Riba	Comú d'Ordino	Cap del Departament d'Agricultura, Medi Ambient i Sostenibilitat
-	Agrupació Ciclista Andorrana (ACA)	-
Josep Pujol	Departament d'Empresa, Comerç, Desenvolupament Industrial i Transport del Govern	Director
Nadal Gili	Comú de Canillo	Coordinador del Departament d'Obres i Serveis
Iago Andreu	Associació de Transports Públics de Viatgers d'Andorra (ATVA) Associació Nacional de Negociants, Importadors i Exportadors de Mercaderies Industrials (ANIM)	Representant
Agustí Guimerà	Comú d'Ordino	Cap del Departament de Comunicació i Sistemes d'Informació
Xavier Guàrdia	Comú de Sant Julià de Lòria	Sotscaop del Servei de Circulació

1. Ordre del dia

1. Benvinguda i aprovació de l'acta de la 4a reunió de l'SPTTMM
2. Presentació de la plataforma pel ferrocarril a Andorra i torn de preguntes
3. Presentació ENM
4. Torn obert de paraules

2. Desenvolupament

Punt 1. Benvinguda i aprovació de l'acta de la 4a reunió de l'SPTTMM

- El secretari d'Estat d'Agricultura, Medi Ambient i Sostenibilitat, Sr. Marc Rossell, dona la benvinguda als assistents a la cinquena reunió de l'SPTTMM i, a continuació, s'aprova l'acta de la quarta reunió de l'SPTTMM.
- El Sr. Marc Rossell exposa l'ordre del dia, destaca que l'objectiu és informar sobre l'Estratègia nacional de mobilitat a la CNECC i aprovar-la pel Govern posteriorment, el mes de setembre.

Punt 2. Presentació de la plataforma pel ferrocarril a Andorra i torn de preguntes

- El Sr. Marc Rossell agraeix l'assistència del Sr. Sebastià Mijares en representació d'AndRail per exposar els objectius d'aquesta plataforma. Afegeix que aquesta exposició pot ser útil per la SPTTMM en aquest procés d'aportacions per part dels membres de la Subcomissió.
- El Sr. Sebastià Mijares presenta què és AndRail, perquè defensen el ferrocarril com a mode de transport públic col·lectiu, quina seria la possible implementació d'aquest transport a Andorra i les principals conclusions o avantatges.
- El Sr. David Fraissinet agraeix la presentació per part del Sr. Sebastià Mijares i exposa que una de les dificultats en desenvolupar una infraestructura de transport de ferrocarril fins a Andorra pot ser la manca d'interès dels països veïns en desenvolupar-la, i una altre el temps necessari per a la seva execució, que pot arribar a ser de fins a 15 anys.
- El Sr. Sebastià Mijares respon que han tingut diverses reunions i intercanvis amb representants polítics dels països veïns i que aquests han mostrat interès en el desenvolupament d'aquesta infraestructura. En aquest sentit, exposa que la demanda de mercaderies és clau per desenvolupar el ferrocarril, atès que suposaria un



reducció de costos i beneficis compartits a explorar amb els països veïns. Amb relació al temps per a executar aquesta infraestructura, exposa que podria arribar a ser un projecte executat al 2030 i les obres s'inicien al 2025, des d'AndRail aquesta planificació temporal és veu viable.

- El Sr. Sebastià Mijares afegeix que el projecte és clau per a la descarbonització del transport, i que a més a més el cost és menor que la inversió econòmica necessària per a la renovació de tot el parc mòbil per vehicles sense emissions directes. Exposa que cal pensar també que el cost que pot suposar la substitució dels vehicles dels particular per d'altres sense emissions directes pot fer reduir el nombre de visitants al país en el futur, i per tant pèrdues econòmiques importants pel país.
- El Sr. Jordi Deu felicita al representant d'AndRail per l'exposició i fa èmfasi en la reducció de costos de transport de mercaderies que pot suposar el ferrocarril, arribant a xifres del 50% de reducció. Considera que és un factor clau per al comerç andorrà perquè no tenim competitivitat de costos en alguns productes atès el cost del transport per carretera. El ferrocarril permetria ser més competitiu. Afegeix que la SPTMM depèn de la CNECC i l'eficiència energètica del tren és clau per aconseguir els objectius de reducció d'emissions fixats per l'EENCC, atès que significa dividir per quatre les emissions del transport per carretera i fins a vint cops respecte el transport aeri.
- El Sr. Jordi Deu demana si AndRail pot compartir la presentació d'AndRail.
- El Sr. Sebastià Mijares respon que enviarà la presentació (s'adjunta a aquesta acta).
- El Sr. Marc Rossell agraeix de nou la presència i el temps del Sr. Sebastià Mijares.

Punt 3. Presentació ENM

- El Sr. Marc Rossell introdueix el següent punt de l'ordre del dia i recorda que estem en la darrera fase per rebre noves aportacions amb relació a l'Estratègia nacional de mobilitat.
- La Sra. Meritxell Cuyàs presenta els punts clau de l'ENM. Aquests punts han estat resumits al decàleg que durant la reunió es comparteix i que es penjarà a l'espai web restringit per a la consulta i revisió dels membres de la SPTMM. Els punts són els següents:
 1. Què és l'estratègia
 2. Quins objectius té?
 3. Com s'elabora?
 4. Quina és la situació actual?
 5. Què recull?
 6. Com assolirem una mobilitat sostenible?
 7. Com s'implementa?
 8. El compromís internacional
- La Sra. Meritxell Cuyàs exposa els punts anteriorment esmentats i exposa amb major detall els punts de *com assolirem una mobilitat sostenible*, on es recullen les accions per a cada programa i activitat de l'estratègia i on s'han anat recollint les aportacions dels membres de la SPTMM; i el punt de *com s'implementa*, on es fa referència al eines d'implementació i els diferents actors que les hauran de desenvolupar. El format i estructura del decàleg s'acabaran d'editar, però el contingut serà el que avui es presenta per acabar de recollir les aportacions dels membres de la subcomissió. La memòria de l'estratègia també serà compartida a l'espai web restringit on es pot llegir el relat i una descripció més àmplia d'aquests punts.
- El Sr. Jordi Deu destaca que l'ENM ha de posar èmfasi en la racionalització dels desplaçaments, justament relacionat amb la presentació d'avui d'AndRail, així com amb la regulació del teletreball, cal dotar de normativa que reguli aquests aspectes.
- El Sr. Marc Rossell afegeix que l'estratègia ha inclòs diferents eines d'implementació, com els plans directores sectorials i els plans de mobilitat del personal.
- La Sra. Meritxell Cuyàs afegeix que en referència al teletreball, per exemple, l'estratègia preveu que cal regular normativament la flexibilitat horària, promoure els horaris continuats o amb pauses de dinar de proximitat, així com l'opció del teletreball per aquells llocs de feina que sigui una alternativa viable. Aquesta acció ha d'estar integrada als plans de mobilitat del personal de les administracions públiques, i ha d'avaluar-se la seva incorporació als plans de mobilitat del personal d'empreses del sector privat.
- La Sra. Mònica Dalmau felicita el treball realitzat per a l'elaboració de l'ENM, que tot i ser un marc general és una bona base i és vital aquesta feina transversal entre ministeris, comuns i altres actors. Quan es vagi més al



detall de cada acció serà el moment en el que el debat i discussions seran més significatius. Demana que hi hagi un seguiment d'aquesta estratègia i que es continuï compartint aquesta informació.

- El Sr. Marc Rossell respon que serà a les diferents eines d'implementació, com els plans directors, on es detallaran aquestes accions, i que la SPTTMM té l'encàrrec de la CNECC de fer el seguiment d'aquesta nova estratègia.
- El Sr. Jordi Deu exposa que potser mancaria introduir en l'impuls dels VBE la promoció del vehicle elèctric compartit. Per exemple Renault preveu que al 2030 el 30% de la facturació provindrà dels vehicles compartits i es reduiran un 90% els vehicles que circulen.
- La Sra. Meritxell Cuyàs respon que es revisarà la memòria de l'estratègia perquè quan es parla de compartir cotxe es contempli concretament els vehicles sense emissions.

Punt 4. Torn obert de paraula

- El Sr. Marc Rossell exposa que la voluntat és convocar la CNECC el proper 21 de setembre i elevar al Govern l'aprovació de l'ENM el dia mundial sense cotxes, el 22 de setembre, sempre i quan els membres de la Subcomissió ho considerin adequat per poder acabar de fer les aportacions que considerin avui.
- Es debat de manera general i s'acorda que els membres de la SPTMM disposaran fins el proper 16 de setembre per poder fer noves aportacions sobre l'ENM avui presentada, amb la voluntat que es convoqui la CNECC a i es pugui procedir a elevar el document de l'estratègia al Govern per a la seva aprovació el 22 de setembre.
- El Sr. Marc Rossell clou la reunió i agraeix la participació activa dels membres de la subcomissió.

3. Acords adoptats

- Es penjarà a l'espai web restringit de l'SPTTMM el decàleg i la memòria actualitzada de l'ENM, així com la presentació d'AndRail.
- Es convocarà a la CNECC per informar sobre l'ENM el dia 21 de setembre i poder elevar posteriorment per aprovació, si escau, el document a Govern.

4. Observacions

Les actes i presentacions de les reunions de l'SPTTMM es poden consultar a l'espai web del Govern:
<https://www.mediambient.ad/organs-i-estrategia>.



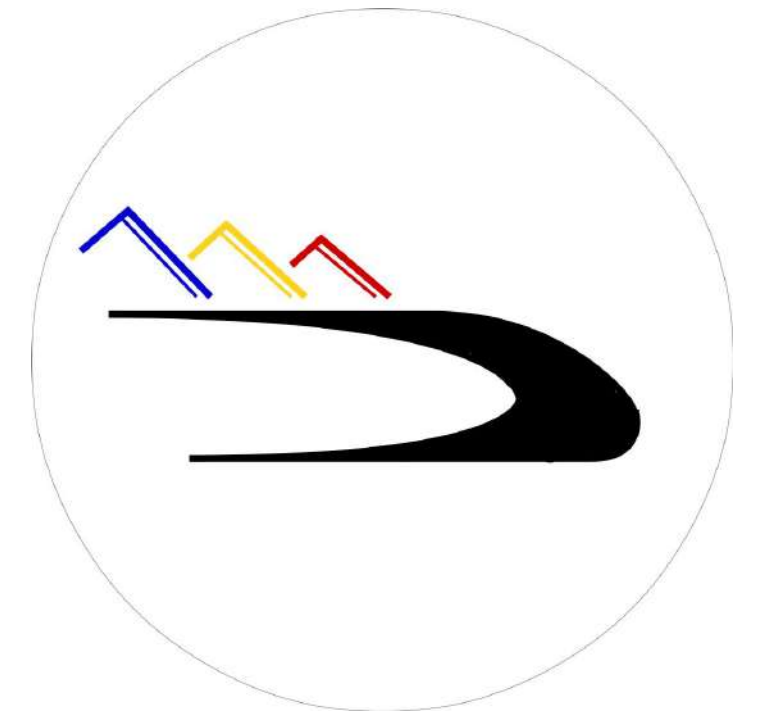
PENDENT APROVACIÓ DEFINITIVA



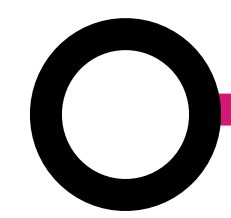


El ferrocarril: camí sostenible

El tren és clau per a la mobilitat sostenible a Andorra



Per a què se'ns ha convidat?



Introducció a AndRail

Per què ferrocarril?

Implementació a Andorra



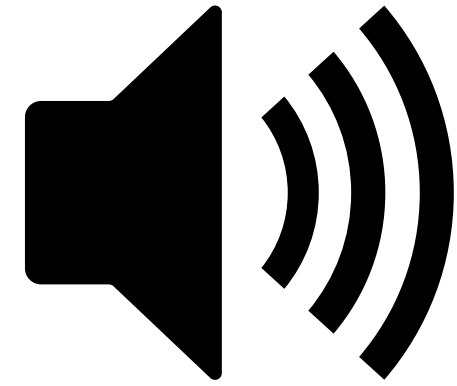
Conclusions

Introducció a AndRail

Qui som i què fem

Introducció a AndRail

La nostra feina

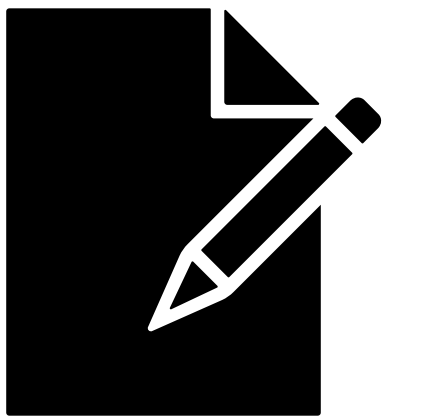


Comunicació i difusió

Expliquem què implica el ferrocarril, per què és la millor solució de mobilitat per Andorra, i els beneficis que ens pot aportar. Fem difusió dels avenços en aquest àmbit. Treballem per que sigui un projecte il·lusionant, de consens, i de país.

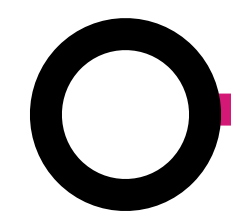
Centralització del debat i els projectes

Treballem per a emparar i donar un marc per al debat del ferrocarril a Andorra, i refinar i consensuar els projectes d'enllaç ferroviari. Fem del ferrocarril un projecte d'ampli abast i amb moltes perspectives i sensibilitats, per no deixar ningú enrere i fer-ne un objectiu robust.



Interlocutor institucional

Involucrem a aquells que avui no hi participen o treballen per separat en el desenvolupament del ferrocarril. Fem arribar aquest projecte a totes les institucions necessàries, servint de referència en aquest àmbit per a evitar incoherències o incompatibilitats.



Introducció a AndRail

Per què ferrocarril?

Implementació a Andorra



Conclusions

Per què ferrocarril?

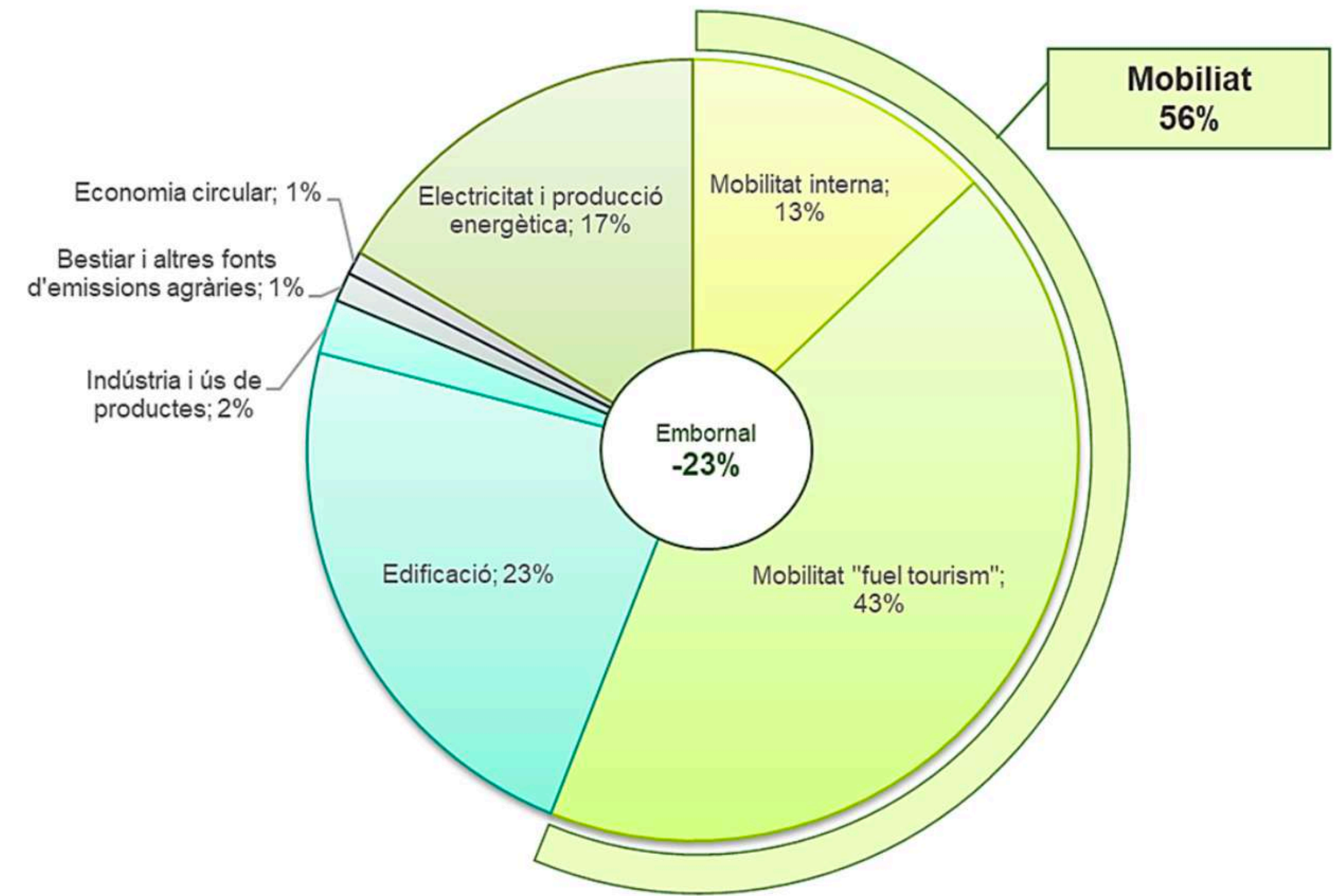
Resposta als problemes de mobilitat d'Andorra

Per què ferrocarril?

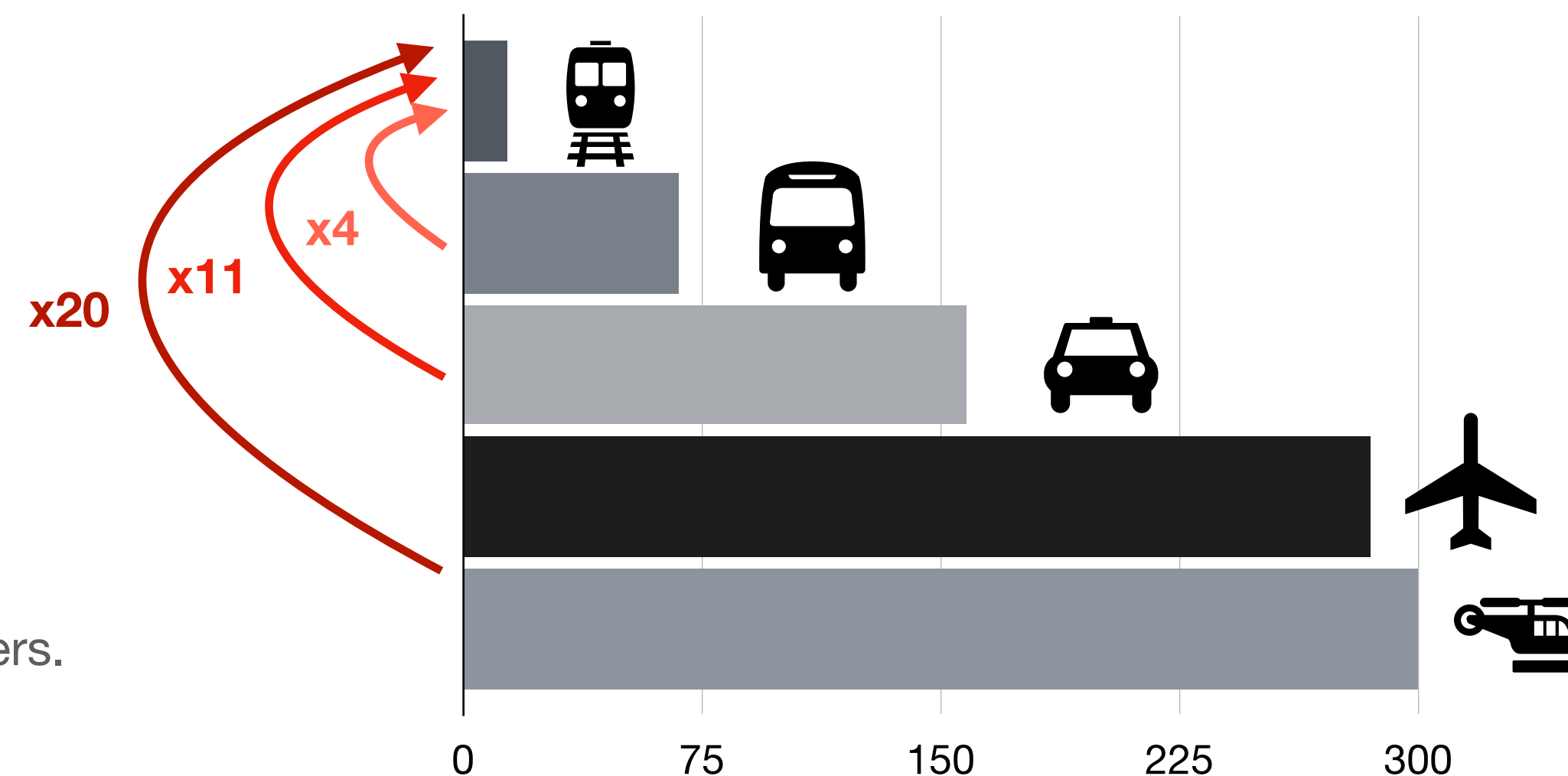
Emissions

- Un 56% de les emissions d'Andorra són de la mobilitat, la major part de la mobilitat exterior (llarga distància).
- El ferrocarril és el mitjà de transport col·lectiu menys contaminant.
- La implementació d'una línia de **tren reduiria**, com a mínim, un **5%-9% les emissions de CO₂ totals d'Andorra**.

Assumint una quota de mercat de fins al 6%-12% dels visitants estrangers.



Emissions de GEH a Andorra l'any 2017.

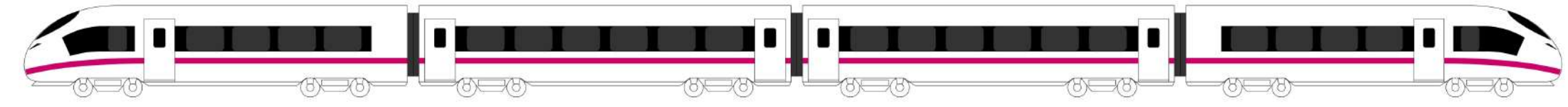


European Environmental Agency report 2014

Per què ferrocarril?

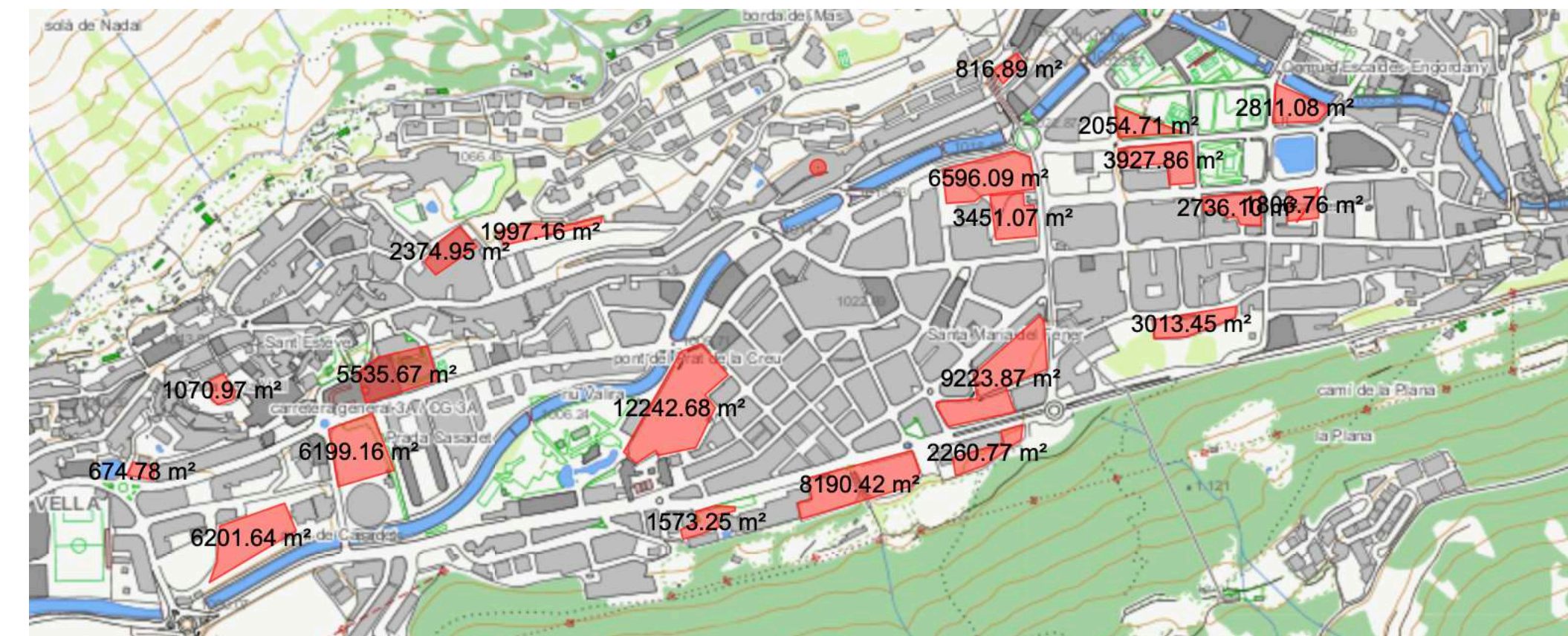
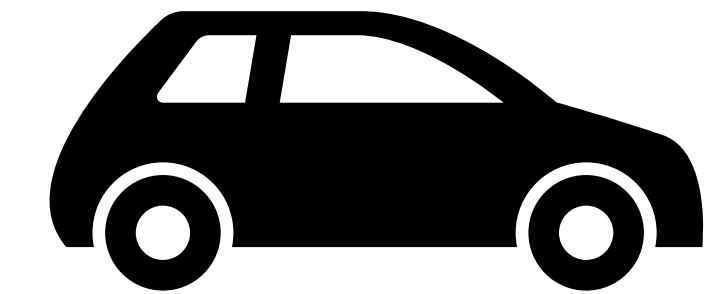
Eficiència

- El tren és el mitjà més **eficient energèticament**, i necessita **4-5 vegades menys energia** per passatger i km que el vehicle particular elèctric.
- És **eficient en l'ús de l'espai**, ja que necessita una infraestructura menys extensiva per a transportar el mateix nombre de passatgers.
- Un **77%** del consum energètic del transport és de la mobilitat exterior. El tren **reduiria com a mínim un 4%-9% el consum energètic del transport**.



=

5 x

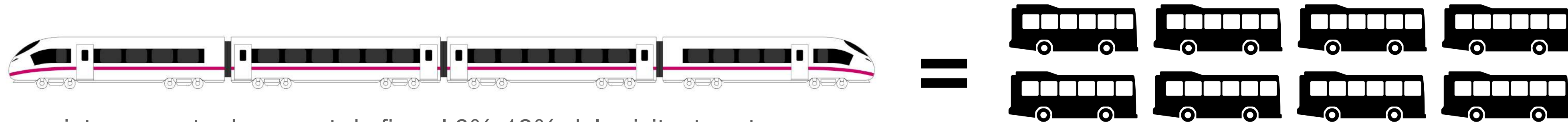


Més de 85.000 m² de terreny urbà dedicats només a aparcaments a Andorra la Vella i Escaldes Engordany.

Per què ferrocarril?

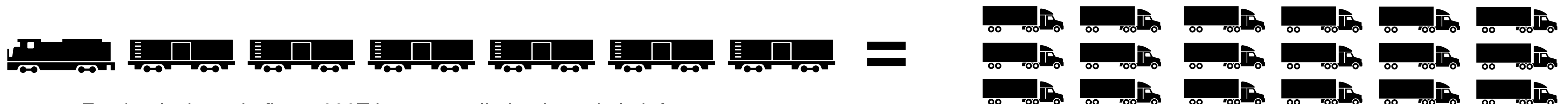
Cost

- **Reemplaçar tots els cotxes** de combustible d'Andorra (uns 80.000) per cotxes elèctrics **costarà uns 2.800M€**. Implementar el ferrocarril a Andorra costaria entre 250M€ i 700M€.
- El tren pot reduir en un **40%** el preu de bitllet de passatgers.



Assumint una quota de mercat de fins al 6%-12% dels visitants estrangers.

- El tren pot reduir fins a un **50%** el cost d'importació de mercaderies (a Espanya l'estalvi és del 90%, CNMV) .



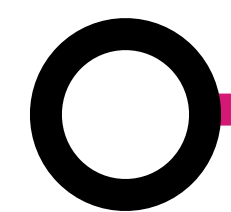
En circulacions de fins a 600T brutes per limitacions de la infraestructura.

Per què ferrocarril?

I molt més!

- ✓ És sostenible
- ✓ És eficient
- ✓ Dóna **alternativa** a un volum important de trànsit
- ✓ És econòmic
- ✓ És viable
- ✓ És segur
- ✓ És còmode i accessible

I més encara!



Introducció a AndRail

Per què ferrocarril?

Implementació a Andorra



Conclusions

Implementació a Andorra

Variants i condicions particulars per l'arribada del tren al país



El tren és sostenible!

El tren és el mitjà de transport col·lectiu més eficient i sostenible. En tren s'emeten 10 vegades menys CO₂ que en cotxe, i 20 menys que en avió o helicòpter.



Sabies què... el transport emet el 54% del CO₂ d'Andorra?

No t'oblidis de les mercaderies!

Sabies que el tren pot reduir un 50% el cost d'importació de mercaderies a Andorra?

Quines opcions tenim pel tren?

Actualment existeixen **tres variants principals** per a l'arribada del ferrocarril a Andorra: el **ramal a la Cerdanya**, el **túnel a l'Ariège**, i la **línia del Segre**. Qui no fa via, és per què no vol!



Confort i accessibilitat

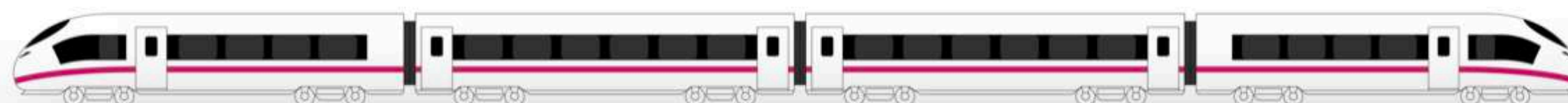
Viatja tranquil·lament en el mitjà de transport més còmode pels passatgers. Mascotes, persones amb mobilitat reduïda, bicicletes... El tren és més accessible per tothom.

Ningú guanya al tren en capacitat!

Un tren pot reemplaçar fins a 300 cotxes en un sol viatge, o 60 camions de tres eixos!

Els trens no fan cua!

Fes del trànsit cosa del passat! Puja al tren amb nosaltres!



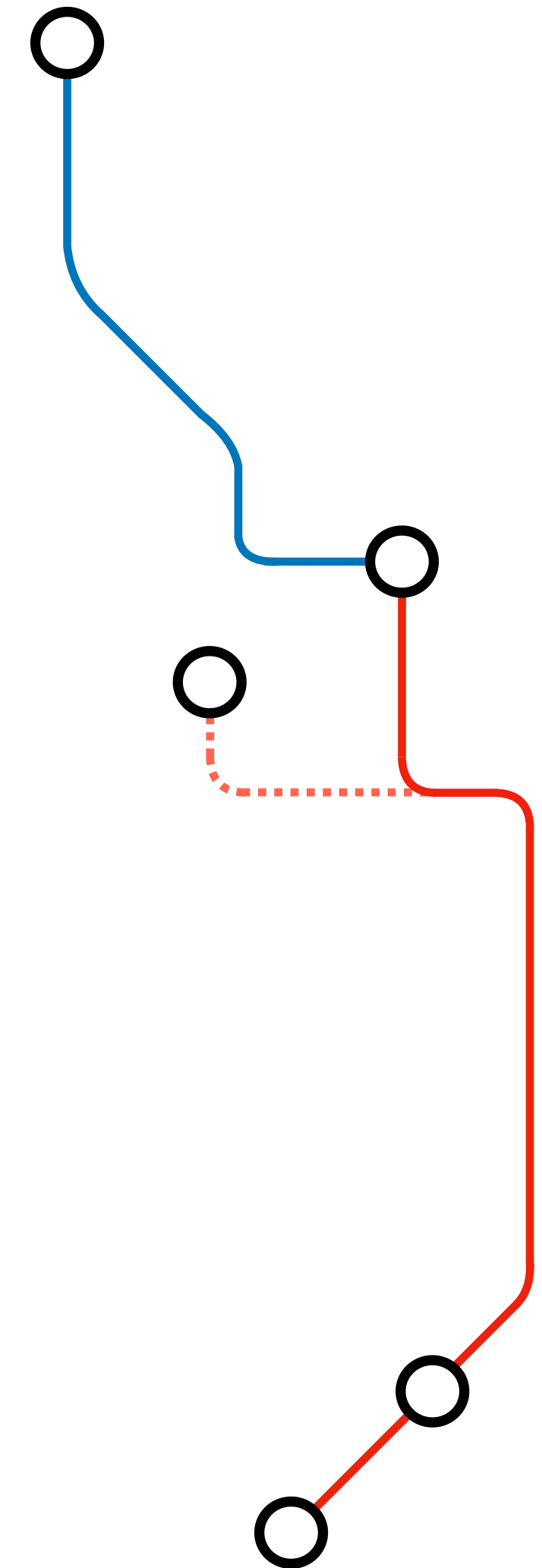
Implementació a Andorra

Avantatges Variant I

- Més assequible.
- Servei al territori.
- Connexió sòlida amb Barcelona i Tarragona centre ciutat.

Inconvenients Variant I

- Trams complexos al Pont de Bar, Martinet, i frontera hispanoandorrana.
- Temps de viatge ajustats als dels autobusos actuals (3h AND-BCN i 3h 30m AND-TOL).
- Afectació en superfície i ús del sòl.
- Via única i elevada utilització en els trams finals.



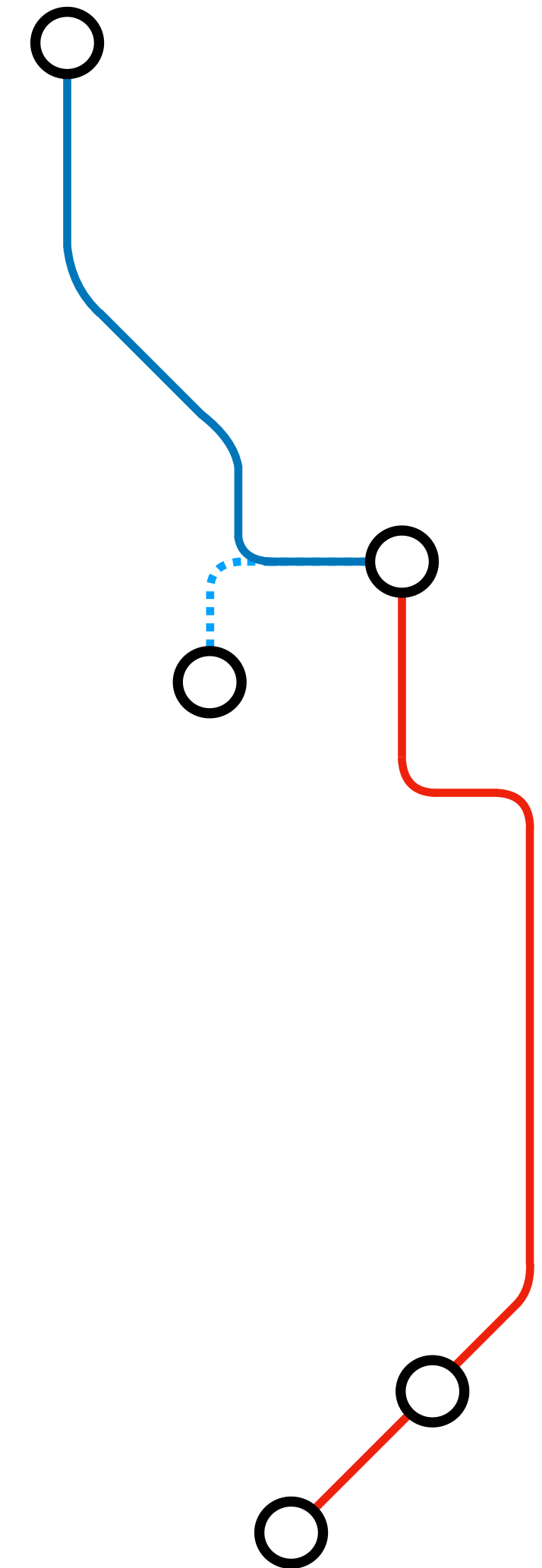
Implementació a Andorra

Avantatges Variant II

- Més curta i totalment en territori nacional.
- Estació al centre del país.
- Connexió més ràpida amb Tolosa i igualment ràpida amb Barcelona que la variant I.
- Accés a la xarxa d'alta velocitat francesa.

Inconvenients Variant II

- Control d'explosió del pressupost.
- Tècnicament més complex.
- Emplaçament de les estacions a Andorra.
- Via única.



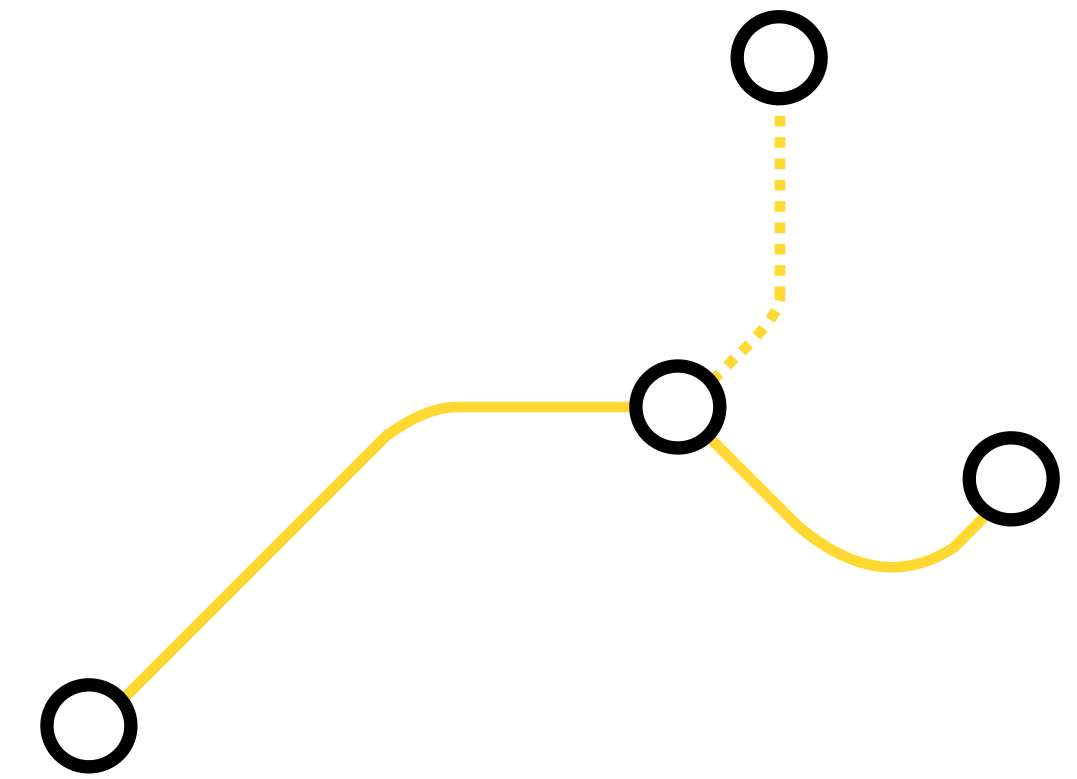
Implementació a Andorra

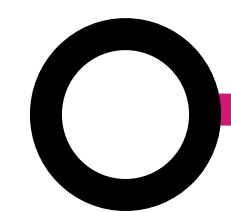
Avantatges Variant III

- Temps de viatge molt competitiu.
- Integrat amb xarxa alta velocitat.
- Poques restriccions en nombre de circulacions.
- Destinacions llarga distància a Espanya (Madrid, Andalusia, València...).

Inconvenients Variant III

- Cost molt elevat (>840M€).
- Pantans de Rialp i Oliana, Congosts d'Organyà i frontera hispanoandorrana: esculls geogràfics importants.
- Connexió amb Tolosa sumant Variant II i travessant el país. Tècnicament complex.





Introducció a AndRail

Per què ferrocarril?

Implementació a Andorra



Conclusions

Conclusions

En què queda tot plegat?

Conclusió

Tot avantatges

- ✓ És **sostenible**
- ✓ És **eficient**
- ✓ Dóna **alternativa** a un volum important de trànsit
- ✓ És **econòmic**
- ✓ És **viàble**
- ✓ És **segur**
- ✓ És **còmode i accessible**

I més encara!

Ser petit no és excusa!

Sabies que **tots** els altres estats petits d'Europa tenen línies de ferrocarril?



Andorra



Luxemburg



Liechtenstein

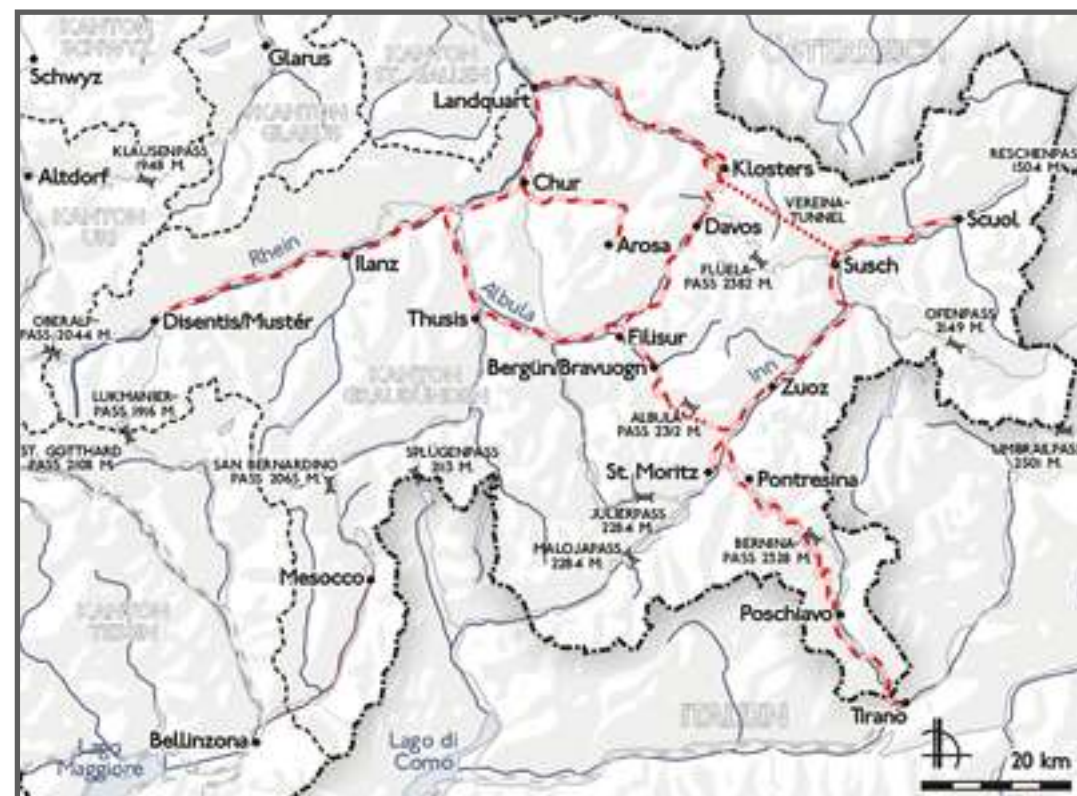


Mònaco

Ciutat del Vaticà

Les muntanyes, tampoc!

Cantó dels Grisons, Suïssa





Gràcies!

El ferrocarril: camí sostenible

El tren és clau per a la mobilitat sostenible a Andorra