

X. Valoració econòmica i finançament

1. Introducció

Aquest capítol presenta els pressupostos totals de les actuacions considerades en els distints plans que componen el PDSTIB (Pla de transport regular de viatgers per carretera, Pla de transport ferroviari, Pla d'intermodalitat), així com una proposta de finançament entre 2005 i 2012, període raonable per a la implantació completa del Pla director.

2. Pla de transport regular de viatgers per carretera (PTRVC)

2.1. Programes d'actuacions del PTRVC

El PTRVC es compon de cinc programes d'actuacions:

- Reordenació dels serveis de transport col·lectiu
- Sistema tarifari integrat (Pla d'intermodalitat)
- Modernització del material mòbil
- Informació als usuaris
- Implantació d'un SAEI (sistema d'ajuda a l'explotació i informació)

•Programa de reordenació de serveis

Consisteix en la implantació efectiva de les actuacions en matèria de reordenació de serveis detallades en l'annex 1 del PTRVC.

Cal destacar que algunes de les actuacions ja estan actualment implantades i en ple funcionament (com ara, per exemple, la majoria de serveis bus+tren). En aquests casos, cal fer un seguiment exhaustiu del servei per poder millorar-lo i ajustar-lo al màxim a les necessitats dels usuaris del transport col·lectiu.

El PTRVC proposa un futur escenari de configuració del sistema de transport regular basat en la reducció del nombre total de concessions, per racionalitzar i simplificar el mapa concessionari i afavorir la coordinació íntegra del conjunt de la xarxa de serveis de transport col·lectiu. D'aquesta manera, els serveis més deficitaris (serveis rurals o d'interior) s'integraran en una mateixa concessió amb altres serveis rendibles econòmicament (serveis turístics), amb l'objectiu que els primers puguin incrementar sensiblement i dignificar el seu volum d'oferta, ja que els seus dèficits podran ser

compensats, en major o menor mesura, pels superàvits dels serveis de balanç econòmic positiu. Aquesta futura configuració del mapa concessionari no requerirà tants d'esforços financers per a l'Administració, que ara es veu obligada a sostenir econòmicament totes les concessions que presenten un balanç econòmic negatiu.

A llarg termini, la situació ideal seria que les actuacions promogudes pel programa de reordenació de serveis es poguessin autofinançar, garantint sempre, això sí, uns nivells d'oferta alts a les zones rurals i d'interior, i no només a les zones costaneres de vocació turística.

A curt i mitjà termini, però, amb l'actual configuració del mapa concessionari, hi ha actuacions que no poden ser assumides a risc i ventura per part de les empreses operadores, la qual cosa obliga l'Administració a cobrir el dèficit generat per poder mantenir l'equilibri econòmic dels serveis. Per aquest motiu, el PTRVC, a través del programa de reordenació de serveis, preveu una reserva econòmica anual destinada a aquest efecte.

Els quadres econòmics del final d'aquest apartat 2 recullen les xifres anuals (entre 2005 i 2012) destinades al programa de reordenació de serveis a cadascuna de les illes. Es tracta de subvencions per a l'explotació, que parteixen d'una avaluació inicial de costos i de la posterior deducció per ingressos de bitlletatge (recaptació). S'ha suposat que els efectes positius provocats per les millores en l'oferta de servei es poden començar a notar a partir de 2007, i això es traduirà en un increment del nombre d'usuaris, el qual portarà associada una disminució de la subvenció aportada per l'Administració (s'ha hipotetitzat un increment de demanda del 2,5% interanual a partir de 2007 i, consegüentment, un decrement interanual de la subvenció també d'un 2,5%).

Òbviament, l'illa que necessita una aportació econòmica més gran és Mallorca. En canvi, les Pitiüses requereixen menors subvencions per a l'explotació, ja que actualment l'oferta de serveis de transport col·lectiu es troba en una situació més bona que a Menorca.

•Compensacions pel sistema tarifari integrat

La implantació tecnològica del sistema tarifari integrat no s'inscriu dins el PTRVC, sinó dins el Pla d'intermodalitat, ja que la integració tarifària abasta tot el conjunt de modes de transport col·lectiu, i no només els autobusos que presten els serveis de transport regular de viatgers per carretera. Ara bé, sí que corresponen al PTRVC les compensacions econòmiques a les empreses d'autobusos per les pèrdues de recaptació causades per la implantació de títols multiviatge integrats amb descomptes respecte del bitllet senzill. Aquestes compensacions són les que figuren en els quadres econòmics del final d'aquest apartat 2.

S'ha estimat que la recaptació total de les empreses operadores baixarà un 10% per l'efecte dels descomptes dels títols multiviatge. Lògicament, aquest percentatge és el que haurà de ser assumit per les administracions.

Igual que en el cas del programa de reordenació de serveis, s'ha considerat que les subvencions per a l'explotació es podran reduir a partir de 2007, gràcies al major volum de recaptació esperat a partir dels hipotètics increments de demanda (2,5% interanual des de 2007).

S'ha suposat que el sistema tarifari integrat, a causa de la complexitat que té implantar-lo, no estarà en ple funcionament fins al gener de 2006.

•Programa de modernització del material mòbil

Una taxa de renovació anual de devers 25 vehicles durant el període de vigència del Pla (8 anys) permetria situar l'edat mitjana de la flota d'autobusos interurbans de les Illes Balears per sota de 7 anys. Això significa una inversió anual d'uns 4 o 5 milions d'euros, que el PTRVC proposa subvencionar en una fracció de devers 1 milió d'euros/any.

El PTRVC proposa que el percentatge d'ajut sobre el cost d'adquisició del nou vehicle no sigui el mateix per a la totalitat de les empreses operadores, sinó que sigui un percentatge variable que oscil·li entre un 20% i un 30%, fixat en funció del nombre de vehicles que componen la flota d'autobusos de les empreses (ajudes més elevades per a les empreses amb menor flota).

•Informació als usuaris

Hi ha tota una sèrie d'actuacions en matèria d'informació als usuaris que exigeixen una inversió econòmica constant durant tots els anys de vigència del PTRVC:

- Campanyes promocionals, informatives i de foment del transport col·lectiu.
- Informació a través del telèfon TIB i de la pàgina web.
- Edició de guies i horaris de butxaca.
- Informació gràfica a les parades (plànols i quadres d'horaris).
- Informació a bord dels autobusos (missatges auditius i/o gràfics).

•Informació als usuaris: etapa avançada (implantació SAEI)

La implantació de sistemes d'ajuda a l'explotació i informació (SAEI) suposarà un salt qualitatiu important en relació amb, d'una banda, la informació que rep l'usuari sobre

el funcionament dels serveis i, d'altra banda, les condicions de treball de l'equip humà que està directament implicat en la gestió de la xarxa de transport regular de viatgers per carretera.

El cost d'implantació d'un SAEI es pot valorar en la xifra mitjana aproximada de 9.000 euros per vehicle (inclou la xarxa / el sistema de comunicacions, els equips centralitzats, els equips a bord dels autobusos, els equips en marquesines i el programari necessari per al funcionament del sistema).

2.2. Periodificació de les inversions

La periodificació del PTRVC en vuit anys, del 2005 al 2012, permet escalonar i prioritzar les inversions en uns horitzons temporals raonables:

- Les actuacions en matèria de reordenació de serveis, modernització del material mòbil i informació per als usuaris obliguen a una despesa corrent sostinguda en el temps que cal iniciar des de la mateixa aprovació del PDSTIB.
- Les compensacions econòmiques a les empreses d'autobusos per les pèrdues de recaptació ocasionades per la implantació del sistema tarifari integrat s'hauran de fer efectives a partir del mateix moment de la posada en marxa de la integració tarifària (gener 2006).
- El programa per implantar el nou sistema tarifari, amb totes les inversions tecnològiques que comporta, se situa en el període 2005-2008 (vegeu el Pla d'intermodalitat). Per aquest motiu, les inversions en SAEI es deixen per al període 2009-2012, tot i que algunes actuacions poden iniciar-se amb anterioritat.

Els quadres econòmics de les pàgines següents mostren els pressuposts totals dels programes d'actuacions, la proposta de finançament i la periodificació de les inversions del PTRVC per anualitats.

VALORACIÓ ECONÒMICA PTRVC (euros constants 2004) - MALLORCA

Programes d'actuacions	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL	
Reordenació de serveis ¹	3.500.000	3.500.000	3.412.500	3.327.188	3.244.008	3.162.908	3.083.835	3.006.739	26.237.177	62%
Compensacions sistema tarifari integrat ²	1.200.000	1.200.000	1.170.000	1.140.750	1.112.231	1.084.425	1.057.315	1.030.882	7.795.604	18%
Modernització del material mòbil ³	594.000	594.000	594.000	594.000	594.000	594.000	594.000	594.000	4.752.000	11%
Informació als usuaris ⁴	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	2.400.000	6%
Informació als usuaris: etapa avançada 5					348.750	348.750	348.750	348.750	1.395.000	3%
TOTAL	4.394.000	5.594.000	5.476.500	5.361.938	5.598.989	5.490.083	5.383.900	5.280.371	42.579.780	100%

1 Disminució anual de la subvenció en un 2,5% a partir de 2007 per increment de viatgers.

2 Import a compensar: 10% de la recaptació total actual, estimada en 12.000.000 euros/any. Disminució anual de la compensació en un 2,5% a partir de 2007 per increment de viatgers. Implantació prevista del sistema tarifari integrat: gener 2006.

3 Renovació de 15 autobusos/any. Cost/unitari autobus: 180.000 euros. Part subvencionada per la DGOPT: 22% (mitjana per autobús).

4 Campanyes promocionals, telèfon TIB, internet, edició d'horaris i guies, informació a les parades, informació a bord dels autobusos (missatges auditiu i/o gràfics).

5 Implantació d'un Sistema d'Ajuda a l'Explotació i Informació (SAEI): per internet (informació de la xarxa en temps real), SMS (informació per telèfon mòbil), pantalles informatives a les parades. Inversió mitjana per autobús: 9.000 euros (Total flota: 155 vehicles)

VALORACIÓ ECONÒMICA PTRVC (euros constants 2004) - TOTAL ILLES BALEARS

Programes d'actuacions	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL	
Reordenació de serveis	4.400.000	4.400.000	4.290.000	4.182.750	4.078.181	3.976.227	3.876.821	3.779.901	32.983.515	56%
Compensacions sistema tarifari integrat	0	1.770.000	1.725.750	1.682.606	1.640.541	1.599.528	1.559.539	1.520.551	11.498.515	20%
Modernització del material mòbil	990.000	990.000	990.000	990.000	990.000	990.000	990.000	990.000	7.920.000	13%
Informació als usuaris	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	4.000.000	7%
Informació als usuaris: etapa avançada					573.750	573.750	573.750	573.750	2.295.000	4%
					Inversions en implantació del sistema tarifari integrat (vegeu Pla d'Intermodalitat)					
TOTAL	5.890.000	7.660.000	7.505.750	7.355.356	7.782.472	7.639.504	7.500.110	7.364.201	58.697.395	100%

VALORACIÓ ECONÒMICA PTRVC PLURIANUAL 2005-2012 (euros constants 2004)

PROGRAMES D'ACTUACIÓ	Mallorca	Menorca	Eivissa i Formentera	TOTAL
Reordenació de serveis	26.237.177	3.748.168	2.998.535	32.983.880
Compensacions sistema tarifari integrat	7.795.604	974.450	2.728.461	11.498.515
Modernització del material mòbil	4.752.000	1.108.800	2.059.200	7.920.000
Informació als usuaris	2.400.000	800.000	800.000	4.000.000
Informació als usuaris: etapa avançada	1.395.000	315.000	585.000	2.295.000
TOTAL	42.579.780	6.946.419	9.171.196	58.697.395

3. Pla de transport ferroviari

3.1. Inversions en curs

Com a primera mesura de contingència, el nou Govern de les Illes Balears va aprovar un pla urgent d'inversions per millorar la qualitat i la seguretat del servei ferroviari. Les actuacions emmarcades en aquest pla urgent d'inversions són les següents (importos amb l'IVA exclòs):

Millores en la seguretat

- Supressió de passos a nivell i millores tecnològiques: 6.176.000 euros
- Desdoblament de la secció Inca-enllaç: 9.918.000 euros
- Millora de les infraestructures de Son Rul·lan: 17.160.000 euros (platja de vies i tallers)

Millores en l'atenció al viatger

- Venda automàtica de bitllets, informació al viatger i megafonia: 2.940.000 euros

Millores en el servei

- Adquisició de noves unitats de tren (10 automotors): 23.250.000 euros

3.2. Valoració econòmica de les actuacions

En el període 2005-2012, el Pla de transport ferroviari preveu tot un conjunt d'inversions que es poden subdividir en quatre grups:

- Supressió de passos a nivell
- Actuacions ferroviàries
- Altres actuacions
- Material mòbil i instal·lacions
- Soterrament de la línia a Inca i Manacor

3.2.1. Supressió de passos a nivell

Durant els pròxims anys es pretén assolir la supressió de gairebé tots els passos a nivell, construint passos a diferent nivell per solucionar les comunicacions de vehicles i persones entre ambdues bandes de la via.

L'objectiu bàsic d'aquesta actuació és augmentar la seguretat, tant per als usuaris del tren com per a altres vianants que utilitzen el pas. Al mateix temps, però, es podran aconseguir unes velocitats comercials mitjanes de circulació més altes. Es preveuen un total de 38 actuacions en supressió de passos a nivell: 29 a la línia Palma-Inca, 1 a la línia Inca-sa Pobla i 8 a la línia Inca-Manacor.

3.2.2. Actuacions ferroviàries

Les actuacions ferroviàries que està previst que es duran a terme en el període 2005-2012 són les següents:

- Soterrament de l'estació central intermodal de Palma: Soterrament de les vies del ferrocarril entre la plaça d'Espanya i la via de cintura, i creació d'una estació subterrània de ferrocarrils i autobusos (estació intermodal). A més, es recuperarà urbanísticament l'espai en superfície alliberat per les vies.
- Nova línia plaça d'Espanya-Polígon Son Castelló-UIB-Parc BIT: La línia, de doble via electrificada, circularà pel corredor soterrat entre la plaça d'Espanya i la via de cintura, transcorrent per l'interior del Polígon de Son Castelló fins a la Universitat de les Illes Balears, i es prolongarà també fins al Parc BIT.
- Nova línia Manacor-Cala Rajada: Creació de la línia ferroviària Manacor-Sant Llorenç-Son Carrió-Cala Millor-Son Servera-Artà-Capdepera-Cala Rajada, amb doble via electrificada.
- Nova línia sa Pobla-Alcúdia: Construcció d'una via simple electrificada amb un 30% de duplicació de via per millorar l'explotació comercial.
- Nova línia Palma-Santanyí: Creació de la línia Palma- Aeroport-Llucmajor-Campos-ses Salines-Santanyí, amb doble via electrificada.
- Nova línia Manacor-Santanyí: Creació de la línia Manacor-Felanitx-Cas Concos-

Santanyí, amb doble via electrificada.

- Millores en la línia Inca-enllaç: Les obres consistiran a duplicar la via i a electrificar-la.
- Millores en la línia enllaç-Manacor: Les obres consistiran a duplicar la via i a electrificar-la.
- Millores en la línia enllaç-sa Pobla: Les obres consistiran a duplicar la via i a electrificar-la.

3.2.3. Altres actuacions

Altres actuacions que està previst que es duran a terme en el període 2005-2012 són les següents:

- Línia Santa Ponça- Palma- s'Arenal: Creació de la línia Santa Ponça- Son Ferrer- Palmanova- Illetes- Palma- es Molinar- Can Pastilla- Platja de Palma- s'Arenal de Lluçmajor, amb possible ramal fins a l'aeroport.
- Línia Anell Avingudes de Palma, que transcorrerà per les Avingudes de Palma i arribarà fins a l'Estació intermodal, amb possibilitat de connexió amb la línia Santa Ponça- Palma- s'Arenal.
- Línia Alcúdia- Port d'Alcúdia, que connectarà amb el ferrocarril sa Pobla- Alcúdia.
- Línia Port d'Alcúdia- Can Picafort, que connectarà amb el ferrocarril sa Pobla- Alcúdia- Can Picafort.
- Línia Alcúdia- Pollença, que connectarà amb el ferrocarril sa Pobla-Alcúdia i amb Pollença.

3.2.4. Material mòbil i instal·lacions

Es preveu l'adquisició de 30 unitats de tracció elèctrica (de 5 cotxes cada unitat) per a l'explotació de les línies de ferrocarril, que exigiran la construcció d'uns nous tallers. Les instal·lacions de Son Rul·lan, pensades inicialment per donar servei al corredor Palma-Inca, ja han arribat al límit de la seva capacitat operativa. Així, serà necessària una ampliació i millora de les instal·lacions existents per donar solució a les necessitats que es plantejaran a partir de l'increment del material mòbil i de la plantilla. Malgrat les reformes que es puguin fer a les instal·lacions de Son Rul·lan per millorar-ne l'operativitat, la construcció d'uns tallers és una inversió estratègica indispensable si es vol mantenir la flota que es necessita per establir freqüències de servei vertaderament competitives en els nous corredors. La necessitat d'aquestes instal·lacions es posarà de manifest en el moment en què siguin operatius aquests nous corredors i es vagin incorporant noves unitats mòbils al servei.

3.2.5. Soterrament de la línia a Inca i Manacor

En la mateixa línia que el soterrament del corredor ferroviari a Palma entre la plaça d'Espanya i la via de cintura, el PDSTIB també aposta per soterrar la línia de tren en el seu pas pels nuclis urbans d'Inca i Manacor. Els beneficis d'aquestes actuacions són molt clars: la possibilitat d'aprofitament de la superfície exterior, la permeabilització de la comunicació entre els barris situats a banda i banda del corredor, la millora de les condicions de seguretat, etc.

El soterrament del ferrocarril al seu pas pel nucli urbà d'Inca tindrà una longitud de 2,1 km. Es preveu la construcció d'una estació subterrània a l'entorn de l'estació actual, a uns 12 metres de profunditat, sent aquesta solució compatible amb el pas inferior de l'Avinguda Germanies.

La línia ferroviària que unirà Manacor i Cala Rajada presentarà una longitud total d'uns 45 km, dels quals aproximadament 2 km seran subterrànies en el seu pas per la ciutat de Manacor. En aquest tram soterrat es projecta la implantació de via única electrificada, excepte a les dues estacions subterrànies, on es disposarà de via doble.

3.3. Resum de les actuacions

La taula següent resumeix els imports de totes les actuacions previstes:

RESUM D'INVERSIONS

ACTUACIÓ

INVERSIÓ

ACTUACIONS FERROVIÀRIES

SOTERRAMENT PALMA. ESTACIÓ INTERMODAL	94.439.878 euros
METRO PALMA-UIB	135.592.264 euros
MANACOR-CALA RAJADA I SOTERRAMENT DE LA LÍNIA A MANACOR	119.872.800 euros
SA POBLA-ALCÚDIA	32.392.358 euros
PALMA-SANTANYÍ	149.175.040 euros
MANACOR-SANTANYÍ	93.234.400 euros
ESTACIÓ D'ENLLAÇ-MANACOR.....	65.859.600 euros
ESTACIÓ D'ENLLAÇ-SA POBLA	26.343.840 euros
INCA-ESTACIÓ D'ENLLAÇ	10.976.600 euros
TOTAL	727.886.780 euros

ALTRES ACTUACIONS

SANTA PONÇA-PALMA-S'ARENAL	317.502.698 euros
ANELL AVINGUDES.....	64.183.308 euros
PORT D'ALCÚDIA-ALCÚDIA	85.345.641 euros
PORT D'ALCÚDIA-CAN PICAFORT	74.279.781 euros
ALCÚDIA-POLLENÇA	112.844.755 euros
TOTAL	654.156.184 euros

ACTUACIÓ	INVERSIÓ
SUPRESSIÓ DE PASSOS A NIVEL	
LÍNIA PALMA-INCA.....	21.684.866 euros
LÍNIA INCA-SA POBLA.....	145.852 euros
LÍNIA INCA-MANACOR	8.884.601 euros
TOTAL	30.715.319 euros
MATERIAL MÒBIL I INSTAL·LACIONS	
TALLERS ENLLAÇ	27.013.856 euros
UNITATS TRACCIÓ ELÈCTRICA	72.000.000 euros
TOTAL.....	99.013.856 euros
SOTERRAMENT DE LA LÍNIA A INCA	
TOTAL	42.241.379 euros
TOTAL INVERSIÓ.....	1.554.013.518 euros
IVA 16%	248.642.163 euros
TOTAL INVERSIÓ (IVA INCLÒS)	1.802.655.681 euros

3.4. Finançament i periodificació de les inversions

Com s'observa en la taula anterior, les inversions totals del Pla de transport ferroviari ascendeixen a la quantitat de 1.802.655.681 euros, que, distribuïts entre els 8 anys de vigència del PDSTIB (2005-2012), es tradueixen en un import anual de 225.331.960 euros, xifra difícilment assumible pels pressupostos de l'Administració de la comunitat autònoma de les Illes Balears.

Per aquest motiu, cal reclamar la col·laboració i el suport financer de l'Administració de l'Estat, tal com preveu l'article 10 de la Llei 30/1998, de 29 de juliol, del règim especial de les Illes Balears (REB): "El Govern de l'Estat col·laborarà amb el Govern de les Illes Balears en la potenciació del transport ferroviari a les Illes Balears". En aquest sentit, sembla clar que el ritme d'execució de les actuacions ferroviàries a les Illes Balears dependrà, inevitablement, de les aportacions econòmiques del Govern de l'Estat.

4. Pla d'intermodalitat

4.1. Programes d'actuacions del Pla d'intermodalitat

El Pla d'intermodalitat es compon de tres programes d'actuacions:

—Programa d'infraestructures intermodals

- Transport en bicicleta (Xarxa cicloturística interurbana)
- Sistema tarifari integrat

• Programa d'infraestructures intermodals

Consisteix a dur a terme les actuacions detallades en l'annex 1 del Pla d'intermodalitat.

Cal destacar que les obres d'algunes de les actuacions proposades ja s'han acabat, com ara, per exemple, les estacions de ferrocarril, si bé determinats aspectes encara no s'han assolit de manera adequada. És el cas de l'adaptació d'algunes estacions als requeriments de la intermodalitat, o el fet de posar a disposició dels usuaris una informació integral sobre el sistema de transports, amb una imatge de marca unificada que reforci la percepció de “xarxa única” del transport col·lectiu de les Illes.

Dins el programa d'infraestructures intermodals es poden distingir, bàsicament, set tipus d'actuacions concretes:

- Construcció d'una nova estació d'autobusos.
- Adaptació de les estacions existents com a punts d'intercanvi modal:
 - Actuacions d'obra civil per facilitar els transbordaments (bus-bus, bus-tren, cotxe-bus, cotxe-tren).
 - Senyalització vertical i horitzontal, dins i fora de l'estació.
 - Instal·lació d'aparcaments per a bicicletes: aparcabicicletes i consignes (també es pot incloure l'adquisició de mecanismes de subjecció exterior de bicicletes per a autobusos).
 - Panells i altra senyalística per a la informació als usuaris.
- Construcció d'una terminal refugi d'autobusos: marquesina més gran que les estàndards per a les aglomeracions puntuals de viatgers (aeroports i terminals marítimes).
- Construcció d'un punt d'atenció al viatger, amb taquilles, banys i sala d'espera (terminals marítimes).
- Adequació de parades preferents.
- Adequació de parades en zona urbana.
- Adequació de parades a peu de carretera.

• Xarxa cicloturística

El Govern de les Illes Balears, a través de la Conselleria de Turisme, ha engegat un projecte de xarxa cicloturística interurbana a les Illes, del qual ja s'ha redactat la primera fase,

que abasta un total de 17 municipis de la zona centre-oest de l'illa de Mallorca: Campos, Porreres, Lluçmajor, Montuïri, Algaida, Palma, Santa Eugènia, Santa Maria, Sencelles, Costitx, Consell, Binissalem, Lloseta, Inca, Campanet, Selva i Mancor de la Vall. Progressivament, s'aniran redactant les fases restants, fins a completar les futures xarxes cicloturístiques de Mallorca, Menorca, Eivissa i Formentera.

Aquesta primera fase preveu una xarxa per a bicicletes d'una longitud total de 236 km, distribuïts en 40 camins que uneixen distintes poblacions, o bé enllacen transversalment dos camins.

A l'hora de desenvolupar els distintes projectes de la xarxa, cal tenir en compte que hi haurà trams on és necessari renovar el ferm i estudiar un correcte drenatge del camí. Això no obstant, hi ha trams que tenen el ferm en bon estat, i solament s'hi ha de col·locar la senyalització de cicloturisme.

•Sistema tarifari integrat

El PDSTIB propugna l'establiment d'un nou sistema tarifari integrat entre les xarxes d'autobús regular, ferrocarril i altres modes de transport per aconseguir una xarxa cohesionada de serveis públics de transport col·lectiu de viatgers a les Illes Balears.

Per implantar aquest nou sistema tarifari, cal donar resposta a diverses qüestions: definició de zones o corones tarifàries, modalitats tarifàries futures, penetració previsible dels títols de transport integrats, mecanismes de compensació entre operadors del nou sistema, impacte econòmic del nou sistema i avaluació de les necessitats de recursos públics, i mitjans tecnològics necessaris per implantar el sistema integrat.

Pel que fa a les inversions tecnològiques necessàries per a la posada en funcionament efectiva del nou sistema tarifari, aquestes es poden avaluar en una xifra mitjana aproximada de 6.000 euros per vehicle (inclou els sistemes de venda i validació de títols de transport, i les aplicacions estadístiques requerides).

4.2. Periodificació de les inversions

Les inversions totals del programa d'infraestructures intermodals no es reparteixen uniformement durant els vuit anys de vigència del Pla (2005-2012), ja que s'estima oportú escometre la construcció i el finançament de les noves estacions d'autobusos (Ciutadella, Eivissa, Santa Eulària i Sant Antoni) durant els primers anys, entre 2006 i 2009. Igualment succeeix amb el sistema tarifari integrat (hipòtesi de finançament en quatre anys: 2005-2008).

Els quadres econòmics de les pàgines següents mostren els pressupostos totals dels programes d'actuacions, la proposta de finançament i la periodificació de les inversions per anualitats del Pla d'intermodalitat.

VALORACIÓ ECONÒMICA PLA D'INTERMODALITAT (euros constants 2004) - MALLORCA

Programes d'actuacions	Un.	Cost/un.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL	
Infraestructures intermodals ¹	12	90.000	552.500	552.500	552.500	552.500	552.500	552.500	552.500	552.500	4.420.000	33%
Adaptació estacions a punts intercanvi modal ²			135.000	135.000	135.000	135.000	135.000	135.000	135.000	135.000	1.080.000	8%
Terminal refugi d'autobusos ³	4	60.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	240.000	2%
Punt d'atenció al viatger ⁴	2	150.000	37.500	37.500	37.500	37.500	37.500	37.500	37.500	37.500	300.000	2%
Adequació de parades ⁵			350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	2.800.000	21%
Transport en bicicleta			1.399.000	1.399.000	1.162.500	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	7.960.500	60%
Xarxa cicloviària			800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	6.400.000	48%
Altres actuacions ⁶			599.000	599.000	362.500						1.560.500	12%
Sistema tarifari integrat ⁷			232.500	232.500	232.500	232.500	Inversions en implantació d'un sistema d'ajuda a l'exploració i informació (SAEI) (vegeu PTRVC)				930.000	7%
TOTAL			2.184.000	2.184.000	1.947.500	1.585.000	1.352.500	1.352.500	1.352.500	1.352.500	13.310.500	100%

¹ No s'inclou l'estació intermodal de Palma (vegeu el Pla de transport ferroviari).

² S'estima un cost unitari per actuació (fixes B1-3 a B1-14).

³ Terminals refugi que s'han de construir: aeroport de Son Sant Joan i terminals marítimes d'Alcúdia, Cala Rajada i Porto Cristo.

⁴ Punts d'atenció al viatger que s'han de construir: terminals marítimes de Cala Rajada i Porto Cristo.

⁵ Adequació de parades, tant en zona urbana com a peu de carretera, i adquisició de nous pals i marquesines.

⁶ Palma-Accés UIB: 473.000 € (2005-2006); Passeig Calvià: 874.500 € (2005-2007); integració urbana soterrament Plaça d'Espanya-Via de cintura: 213.000 € (2005-2007).

⁷ Sistema de venda i validació de títols de transport i aplicatiu estadístic. Inversió mitjana per vehicle: 6.000 € (total flota: 155 vehicles).

VALORACIÓ ECONÒMICA PLA D'INTERMODALITAT (euros constants 2004) - MENORCA

Programes d'actuacions	Un.	Cost/un.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL	
			Infraestructures intermodals			142.500	255.000	255.000	255.000	255.000	142.500	142.500
<i>Construcció estació d'autobusos</i> ¹	1	450.000		112.500	112.500	112.500	112.500				450.000	13%
<i>Terminal refugi d'autobusos</i> ²	3	60.000	22.500	22.500	22.500	22.500	22.500	22.500	22.500	22.500	180.000	5%
<i>Adequació de parades</i> ³			120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	960.000	28%
Transport en bicicleta (xarxa cicloturística)			200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	1.600.000	4,7 %
Sistema tarifari integrat ⁴			52.500	52.500	52.500	52.500	Inversions en Implantació i explotació i Informació (SAE) (Vegeu PTRVC)				210.000	6%
TOTAL			395.000	507.500	507.500	507.500	455.000	342.500	342.500	342.500	3.400.000	100%

¹ Estació de Ciutadella.

² Terminals refugi que s'han de construir: aeroport de Menorca i terminals marítimes de Maó i Ciutadella.

³ Adequació de parades, tant en zona urbana com a peu de carretera, i adquisició de nous pals i marquesines.

⁴ Sistema de venda i validació de títols de transport i aplicatiu estadístic. Inversió mitjana per vehicle: 6.000 € (total flota: 35 vehicles).

VALORACIÓ ECONÒMICA PLA D'INTERMODALITAT (euros constants 2004) - EIVISSA I FORMENTERA

Programes d'actuacions	Un.	Cost/un.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL	
			Infraestructures intermodals			307.500	907.500	907.500	907.500	907.500	307.500	307.500
Construcció estació d'autobusos ¹	1	1.500.000		600.000	600.000	600.000	600.000	600.000			2.400.000	35%
	2	450.000										
Terminal refugi d'autobusos ²	4	60.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	240.000	4%
Punt d'atenció al viatger ³			37.500	37.500	37.500	37.500	37.500	37.500	37.500	37.500	300.000	4%
Adequació de parades ⁴	2	150.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	240.000	1.920.000	28%
Transport en bicicleta (xarxa cicloturística)			200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	1.600.000	23%
Sistema tarifari integrat ⁵			97.500	97.500	97.500	97.500	97.500	Inversions en implantació d'un sistema d'ajuda a l'exploració i informació (SAEI) (vegeu PTRVC)	200.000	200.000	390.000	6%
TOTAL			605.000	1.205.000	1.205.000	1.205.000	1.107.500	507.500	507.500	507.500	6.850.000	100%

¹ Estacions d'Eivissa (1.500.000 €), Sant Antoni i Santa Eulària (450.000 €). Les estacions d'Eivissa i Sant Antoni ja s'han licitat per imports superiors als indicats.

² Terminals refugi que s'han de construir: aeroport d'Eivissa i terminals marítimes d'Eivissa (2) i la Savina.

³ Punts d'atenció al viatger que s'han de construir: terminals marítimes d'Eivissa.

⁴ Adequació de parades, tant en zona urbana com a peu de carretera, i adquisició de nous pals i marquesines.

⁵ Sistema de venda i validació de títols de transport i aplicatiu estadístic. Inversió mitjana per vehicle: 6.000 € (total flota: 65 vehicles).

VALORACIÓ ECONÒMICA PLA D'INTERMODALITAT (euros constants 2004) - TOTAL ILLES BALEARS

Programes d'actuacions	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
	Infraestructures intermodals	1.002.500	1.715.000	1.715.000	1.715.000	1.715.000	1.002.500	1.002.500	1.002.500
<i>Construcció estació d'autobusos</i>		712.500	712.500	712.500	712.500				2.850.000
<i>Adaptació estacions a punts intercanvi modal</i>	135.000	135.000	135.000	135.000	135.000	135.000	135.000	135.000	1.080.000
<i>Terminal refugi d'autobusos</i>	82.500	82.500	82.500	82.500	82.500	82.500	82.500	82.500	660.000
<i>Punt d'atenció al viatger</i>	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	600.000
<i>Adequació de parades</i>	710.000	710.000	710.000	710.000	710.000	710.000	710.000	710.000	5.680.000
Transport en bicicleta	1.799.000	1.799.000	1.562.500	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	11.160.500
Sistema tarifari integrat	382.500	382.500	382.500	382.500	Inversions en implantació d'un sistema d'ajuda a l'exploració i informació (SAEI) (vegeu PTRVC)				1.530.000
TOTAL	3.184.000	3.896.500	3.660.000	3.297.500	2.915.000	2.202.500	2.202.500	2.202.500	23.560.500

VALORACIÓ ECONÒMICA PLA D'INTERMODALITAT PLURIANUAL 2005-2012 (euros constants 2004)

Programes d'actuacions	MALLORCA	MENORCA	EIVISSA I FORMENTERA	TOTAL
Infraestructures intermodals	4.420.000	1.590.000	4.860.000	10.870.000
Transport en bicicleta	7.960.500	1.600.000	1.600.000	11.160.500
Sistema tarifari integrat	930.000	210.000	390.000	1.530.000
TOTAL	13.310.500	3.400.000	6.850.000	23.560.500

5. Inversions totals del PDSTIB

El PDSTIB preveu una inversió total, entre 2005 i 2012, de poc més de 82 milions d'euros per al desenvolupament del Pla de transport regular de viatgers per carretera (PTRVC) i el Pla d'intermodalitat.

INVERSIONS TOTALS DEL PDSTIB

MALLORCA

PTRVC	42.579.780 euros
PLA D'INTERMODALITAT	13.310.500 euros
TOTAL	55.890.280 euros

MENORCA

PTRVC.....	6.946.419 euros
PLA D'INTERMODALITAT	3.400.000 euros
TOTAL.....	10.346.419 euros

EIVISSA I FORMENTERA

PTRVC.....	9.171.196 euros
PLA D'INTERMODALITAT	6.850.000 euros
TOTAL	16.021.196 euros

TOTAL INVERSIÓ82.257.895 euros

A l'illa de Mallorca, a més, es duran a terme les actuacions previstes en el Pla de transport ferroviari, tot i que, a causa del seu gran cost econòmic, el seu ritme d'execució dependrà, inevitablement, de les aportacions econòmiques del Govern de l'Estat.