

En trajectes entre ciutats, els trens de velocitat alta, com l'Euromed, són un clar competidor del cotxe quant a durada del trajecte i cost per a l'usuari. Però, segons un estudi fet a Alemanya, el cotxe provoca, a causa de la contaminació de l'aire, unes despeses socials setze vegades superiors a les del tren.



ARXIU

Vies contra ciment

En una societat i amb uns dirigents polítics tan llençats cap al ciment i al transport per carretera, quin paper hi pot fer el tren? Els avantatges del transport ferroviari des del punt de vista econòmic, social i ambiental són evidents.

150 ANYS

El tren presenta molts avantatges respecte a altres mitjans de transport, tant en distàncies curtes com en mitjanes. El cotxe no resisteix comparacions amb el tren en aspectes com el consum energètic. I fins i tot en certs tra-

jectes llargs el tren pot ser preferible a l'avió. En un trajecte interurbà, un tren consumeix, per passatger, la sisena part d'energia que un cotxe amb un ocupant i la tercera part que un avió.

En el cas de l'avió, és obvi que el possible avantatge del tren depèn de la distància a recórrer. En molts casos, la suma del temps de trasllat

a—o des de—l'aeroport—en marxar i en arribar—més els temps d'espera, el tren pot ser preferible. Sobretot tenint en compte que les estacions de les grans ciutats se solen trobar en llocs molt cèntrics.

Però el tren venç clarament si el comparem amb el cotxe. El consum energètic és menor i, per tant, també ho és la contaminació produïda. I no solament l'atmosfèrica, sinó també l'acústica.

També hi ha el factor de la seguretat: hi ha molts menys accidents de tren que de cotxe. Naturalment, en ocasions un accident ferroviari provoca un nombre de víctimes molt superior que un de circulació. Però sumant el nombre de víctimes—tant de mortals com de ferits—que hi ha cada setmana a les carreteres, la diferència és molt favorable al ferrocarril. El risc de mort, prenent les dades dels Estats Units, és divuit vegades més gran per al cotxe que per al tren. A Europa la diferència encara és més favorable al tren: 29 vegades més risc en cotxe a Alemanya i als Països Baixos i 80 vegades més a l'estat francès.

D'altra banda, el tren pot transportar moltes més persones per unitat de temps que no pas el cotxe i fer-ho amb una menor ocupació d'espai. Per transportar en una hora el mateix nombre de persones que dues vies de tren, caldrien 16 carrils de carretera. El 1989, el grup Transport and Environmental Studies de Londres va fer una comparació molt gràfica. El govern britànic va iniciar un programa de traçat de carreteres per al qual en calien 2.557 quilòmetres—inclouent-hi els enllaços. El grup va calcular que l'àrea total utilitzada equivalia a una autopista de 267 carrils de Londres a Edimburg—650 quilòmetres—amb un gran aparcament a cada extrem. Una xarxa ferroviària mai no ocuparia tant d'espai i tindria molta més capacitat.

Quant al transport de mercaderies, el consum energètic també és molt menor amb el ferrocarril que no pas amb camions. Malgrat això, el trànsit de camions per Europa no deixa d'augmentar. En primer lloc, cal destacar que el preu de la

gasolina i del gasoil és massa baix comparat amb els problemes ambientals i sanitaris que creen. Però al marge d'això, el transport en camió és preferit pels industrials perquè permet fer qualsevol trajecte portant la càrrega de porta a porta. Enviar mercaderies en tren obliga a fer un trajecte més o menys llarg fins a l'estació de partida i de l'estació d'arribada a la destinació final. Sense comptar que pot caldre algun transbordament.

D'altra banda, l'extensió i millora de les xarxes d'autopistes i la desaparició de les fronteres dintre la Unió Europea han acabat d'afavorir els camions. És cert, però, que les autoritats de Brussel·les estan preocupades, perquè aquest trànsit creixent de camions pot provocar un gran augment de les despeses energètiques i de la producció de diòxid de carboni.

Hi ha països especialment afectats per aquest trànsit, com ara Suïssa o Àustria. Els països de pas pateixen els problemes de contaminació o d'embús circulatori sense que la major part de les mercaderies siguin per al seu consum. Per això, aquests són els més interessats a promoure una xarxa que combini carretera i ferrocarril.

Finalment, el ferrocarril comporta un benefici social. Hi ha molta gent que no pot conduir –sigui per edat, condicions físiques o mitjans econòmics– o bé que no ho faria si tingués alternatives. Una xarxa de ferrocarril facilita la mobilitat a totes aquestes persones.

Malgrat tots aquests avantatges,

contínuament sabem de nous plans de carreteres o se'ns destaca la necessitat de certes autopistes, variants o enllaços. Però és rar que es ressalti la necessitat de crear nous trajectes de tren de rodalia o de mitjana distància. Un exemple: les rondes de Barcelona han generat molta literatura, però s'ha parlat molt poc d'unes hipotètiques "rondes ferroviàries" que facilitessin el trànsit per la ciutat o la connexió entre dues poblacions properes però desconnectades.

Hi deu haver raons per a aquesta elecció, que sembla, però, poc encertada. No es tracta de no fer carreteres i autopistes, però tampoc de pensar –i fer pensar– que aquestes vies són imprescindibles i que no hi sol haver alternatives. Probablement molta gent canviaria d'opinió sobre el cotxe si conegués millor els costos indirectes que li representa. Es podria pensar que a base de peatges i gasolina són el conductor i els passatgers els qui en paguen la major part. Però tenint en compte el cost de cada quilòmetre d'autopista o carretera i les infraestructures que l'acompanyen, la major part la paga la societat en conjunt.

Així, un estudi fet a Alemanya mostra que quant a contaminació de l'aire el cotxe provoca unes despeses setze vegades més grans que no el tren. I el cost dels accidents és vora deu vegades més gran. Caldria afegir-hi també l'espai ocupat, el temps perdut per embussos i els residus.



I potser l'argument final, que també agradaria als pro-automòbil, és que el tren reduiria els embussos de la circulació per carretera. Amb una xarxa de ferrocarrils que xuclés bona part dels passatgers i mercaderies, per als quals ara no hi ha alternatives –o no són prou atractives–, el trànsit disminuiria, la qual cosa es traduiria en menors pèrdues de temps i combustible. És difícil fer disminuir el protagonisme del cotxe o del camió en la nostra societat en benefici del tren. Però és convenient preguntar-se si prestar tan poca atenció al tren no pot provocar que, un dia o altre, el nostre sistema socioeconòmic pateixi un descarrilament d'importància.

Xavier Duran

El tren és un mitjà de transport molt més respectuós amb el medi ambient que l'automòbil. Consumeix menys energia i, per tant, provoca menys pol·lució atmosfèrica, però també la contaminació acústica i paisatgística és menor.

Ara
fer senderisme
t'omple els
cinc sentits



Ara
LLEIDA
Camins de llibertat

Informa't al telèfon: 902 10 11 10

Rep la informació a casa i participa al sorteig d'articles de parament, omplint aquest cupó:

Nome: _____

Domicili: _____

Ciutat: _____ D. P.: _____

Enviar a:
PATRONAT DE TURISME DE LA DIPUTACIÓ DE LLEIDA
Rambla Ferran, 18 3er. - 25007 Lleida
www.lleidatur.es