

Els experts aposten pel tren



El tren és el futur. Això és el que pensen un grup d'experts de disciplines diverses que han proposat a les administracions de l'Euram (Illes Balears, Catalunya i País Valencià) que facin una planificació política clara per potenciar el ferrocarril en un termini de trenta anys. Les raons d'aquesta iniciativa són econòmiques, d'estalvi energètic, de disminució de la contaminació i, fins i tot, de vertebració del territori, alhora que intenta evitar l'ocupació desordenada del país amb molta població concentrada a tocar de la costa.

La proposta d'un grup de disset experts, format per empresaris liberals i universitaris, entre els quals hi ha economistes, arquitectes, cartògrafs, geògrafs, físics, enginyers de ponts i camins, o fins biòlegs, planteja la construcció d'una malla que con-

necti les poblacions i ciutats principals del territori de parla catalana amb vies de ferrocarril.

La proposta no només potencia els projectes sinó que en justifica l'ús social, l'estalvi d'energia, la rendibilitat econòmica i la protecció del medi. Es

planteja crear a les Illes Balears 520 quilòmetres nous de vies de ferrocarril, 1.300 a Catalunya, 120 a la Catalunya Nord i 900 al País Valencià, en total uns 2.840 quilòmetres de vies en un període aproximat de 25 anys. Els autors del projecte argumenten que no es pot pla-

nificar cada tros de país independentment, sinó que "calen polítiques globals i consensuades a llarg termini per evitar que els problemes que pateix el territori es facin insostenibles en pocs anys".

La creació d'aquest grup d'entesos la va propiciar la convocatòria pública de l'estudi de viabilitat per a la construcció de l'eix transversal ferroviari de Catalunya, que ha d'unir Lleida amb Girona. Els experts van crear una Unió Temporal d'Empreses (UTE) entre les companyies (ACNA, SL; Geoterinter-nacional SARL; Geo Virtual, SL, i Intra, SL) i van optar a fer l'assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i caracterització de l'obra, encarregat per a l'empresa pública GISA, que pertany al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. L'estudi, que va ser desestimat per l'administració catalana, porta per títol "Eix Ferroviari Transversal de Catalunya, emmarcat per un nou pla global de ferrocarrils que integri la xarxa ferroviària actual, tots els corredors fluvials naturals verticals i tots els possibles eixos transversals".

En el cas de l'eix ferroviari transversal, els entesos expliquen que requereix un acord nacional i no només un acord de Govern, perquè "és una obra plantejada amb vista a vint anys, amb quatre legislatures completes entremig que demana molt de consens polític i garanties de realització, emmarcada per una proposta global de ferrocarril, ara in-existent".

El consultor en planificació, Carles Udina, explica que és un "error prioritzar la mobilitat i no la xarxa adient". Al territori, continua, "el que li fa mal és cada tall, obrir noves infraestructures, no posar-hi una, dues o tres vies en un mateix punt per on ja passa un servei". Udina proposa com un dels aspectes més urgents arribar a un acord amb l'estat sobre la gestió de les instal·lacions i vies ferroviàries.

Episodis recents com el cas de l'ensorrament d'un túnel de maniobres de la prolongació de la línia 5 del metro al seu pas pel barri barceloní del Carmel responen, a parer d'aquests experts, a "una planificació caòtica del transport públic".

Els professors Francesc Sàbat i Pere Santanach, de la Facultat de Geologia de la Universitat de Barcelona, raonen

que "la inversió que representa l'estudi del terreny és un estalvi per triar la millor alternativa de traçat". Segons aquests dos experts, "el cost i l'eficièn-

prescindible doblar l'eix costaner amb un altre de nou per a les comarques de l'interior, de manera que es descongestionï el primer. Aquests dos eixos s'in-

Infraestructures plantejades a llarg termini, com ara l'eix ferroviari transversal, requereixen un ampli consens i no únicament un acord de govern

cia de les infraestructures està molt lligat a la qualitat del terreny sobre el qual s'assenta; els estalvis en estudis i projectes només condueixen a nyaps que incrementen els riscos i els costos".

Els experts proposen per a Catalunya un total de set eixos que recorrerien el país transversalment, a més dels cinc trams ferroviaris fluvials que van de nord a sud. Algunes d'aquestes infraestructures ja existeixen, i d'altres, simplement caldria fer-hi alguna millora. La resta s'haurien de construir de nou. Per al País Valencià, consideren im-

terconnectarien amb traçats transversals ja existents i altres de nous.

En un altre ordre, els experts argumenten que la zona Euram en el seu conjunt es troba a la meitat, o menys, de les dotacions de xarxa ferroviària respecte als països europeus. En canvi, segons l'arquitecte Manuel Larrosa, hi ha una dotació d'autovies i autopistes tant al País Valencià com a Catalunya "molt per sobre del llindar mitjà europeu".

Planificar abans d'esbocinar el país. Els entesos posen exemples con-

Els camps nazis

60 anys després

maig de 2005

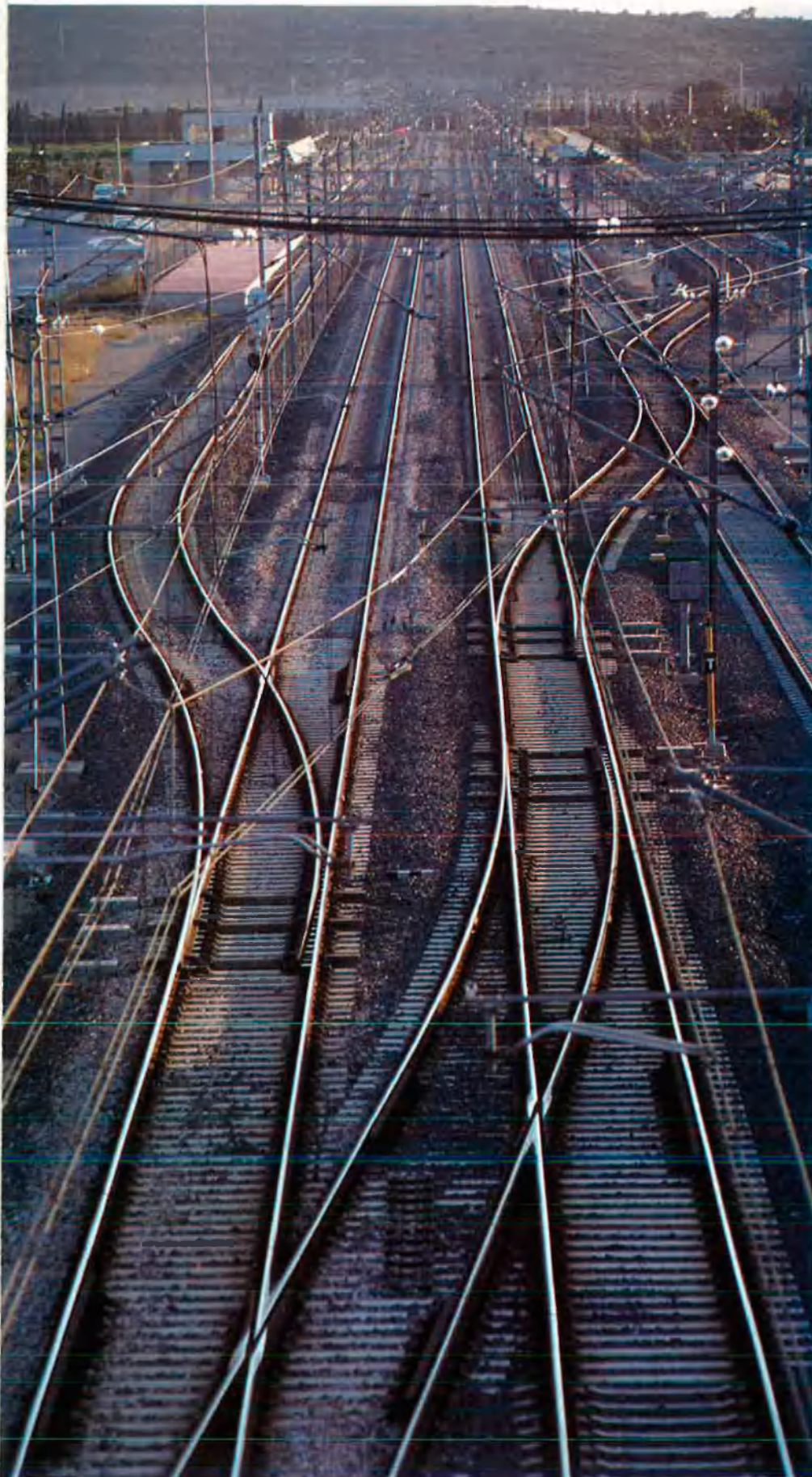
Ara fa seixanta anys, el món descobria esgarrifat la realitat dels camps de concentració i d'extermini nazis. Milers de republicans catalans i espanyols hi van perdre la vida. Els que van sobreviure a l'experiència, van trobar-se que no podien tornar a l'Espanya de Franco. El testimoni dels deportats, més enllà del sofriment, ens recorda que Mauthausen forma part, també, de la nostra història.

L'Avenc. Consell de Cent, 278, 1r 2a
08007 Barcelona - Telèfon 93 488 34 82
lavenc@lavenc.com / www.lavenc.com



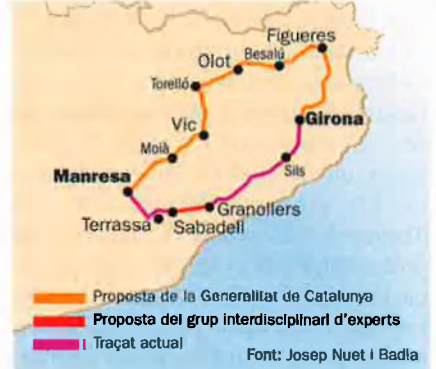
I al juny...

La Diputació del General



Exemples de la planificació de la xarxa ferroviària en el territori

Alternativa a l'Eix Transversal Ferroviari Lleida-Girona



Connexió Gandia-Dénia



crets de la necessitat de pensar les infraestructures amb un canvi d'orientació estratègica. Així, per exemple, com alternativa a l'eix transversal ferroviari dissenyat per l'executiu català aposten per la unió de diferents línies ja existents per connectar Girona amb Lleida. El primer que es proposa és un simple transbord de passatgers de 400 metres entre les línies de Renfe de Girona i Vic, a la ciutat de Granollers. Aquesta interconnexió escurçaria fins a 98 quilòmetres la connexió entre Girona i Vic. L'enllaç entre les dues ciutats es faria en 1 hora i 38 minuts, respecte als 162 quilòmetres actuals i les 2 hores i 30 minuts que calen avui, passant forçosament per l'estació barcelonina de Sants.

Des de Granollers, per arribar a Lleida, els experts proposen contruir només 37 quilòmetres de ferrocarril, amb un traçat que millora molts dels actuals problemes de mobilitat al denominat quart cinturó de Barcelona. D'aquesta manera, es proposa en l'estudi que amb només 16 quilòmetres de

L'Aeroport de Barcelona, amb uns 8 quilòmetres d'obra nova des de la línia de Renfe de Cornellà i 4 més des de línia d'Igualada dels FGC a Sant Boi de Llobregat. Segons els experts, amb aquests 39 quilòmetres de línia nova es resol·drien gairebé les mateixes connexions que amb els 120 quilòmetres de l'eix transversal proposat pel Govern i, a més, amb altres connexions més bàsiques, com la del quart cinturó.

Un segon exemple de la irracionalitat de la xarxa, segons els experts, és al País Valencià. La connexió entre Gandia i Dénia, poblacions separades per només 30 quilòmetres, s'ha de fer donant el tomb per Novelda i Alacant, fet que suposa recórrer uns 260 quilòmetres en dues companyies diferents i tres transbords.

Aquests són alguns dels exemples que posen el grup d'experts com a resultat

d'una mala planificació de les infraestructures.

Hi ha diners, però cal definir com es gasten. Els experts han fet diferents càlculs que inclouen la construcció de més vies de tren, però també el fre econòmic o l'estalvi en el nombre de morts que comportaria alleugerir l'ús del vehicle privat i apostar pel ferrocarril. L'estudi avança que l'apos-



Un estalvi en mortalitat viària

Un altre argument a favor de l'aposta del tren és l'estalvi del nombre de morts a la carretera a causa dels accidents de cotxe. Si analitzem les dades de mobilitat de Catalunya, la xarxa proposada de ferrocarril (1.400 quilòmetres actuals, més 1.300 que se'n proposen de nous) permetria reduir en més d'un 25% el trànsit per carretera i disminuir un 30% les morts en accidents. Això significa que cada any se salvarien 150 vides, segons els càlculs d'aquest grup d'experts. Els autors de la iniciativa proposen una reflexió peculiar per transformar la reducció de vides humanes en diners, malgrat que remarquen que la vida no té un valor real, és inquantificable. Asseguren que qualsevol persona re-

nunciaria a un quilòmetre d'autopista per recuperar la vida de qualsevol persona propera que se'ls hagi mort víctima d'accident. Es calcula que la construcció d'un quilòmetre d'autopista o de ferrocarril val aproximadament uns 10 milions d'euros, així doncs, "una vida compensa tant 1 quilòmetre d'autopista de menys com 1 quilòmetre de ferrocarril de més". Si es divideixen els 1.300 quilòmetres de vies que s'han de construir entre les 150 vides anuals salvades, això significaria que només a Catalunya, en una mica més de vuit anys, ja s'haurien justificat els més de 1.000 quilòmetres de via que es proposen. A més, s'estalviaria un nombre important de vides humanes i patiment.

DOTACIÓ RESULTANT AMB LA PROPOSTA

	Població 2001 (milions persones)	Superfície (km ²)	km xarxa fèrria actual	Índex F* actual	Proposta pel 2030: total km	Índex F* per al 2030 (respecte població actual*)
Illes Balears	0,842	4.992	60	0,93	580	8,95
Catalunya	6,343	32.091	1.200+200	3,10	2.700	5,98
Catalunya Nord	-	-	240	-	360	-
País Valencià	4,163	23.255	750	2,41	1.650	5,30
TOTAL	11,348	60.338	2.450	2,96	5.290	6,39

* Índex "F" per a exponents 0,5 en població i superfície. Dotació catalana per a 1.200 km. F = 2,66. L'índex "F" es mesura partint de la dotació en quilòmetres de xarxa dividit pel producte de l'arrel quadrada de la població, en milions, per l'arrel quadrada de la superfície en quilòmetres quadrats. L'índex avalua molt bé la dotació de xarxa, tot i les diferències de superfície i/o població dels diferents àmbits territorials.

** Si, seguint el ritme actual d'immigració, arribem als 10 milions d'habitants l'any 2030, la dotació serà menor.

ta per a la reconversió cap al tren significaria una inversió a Catalunya de 20.000 milions d'euros, uns 800 milions d'euros any. En el cas de les Illes Balears el cost seria d'uns 7.000 milions d'euros, mentre que al País Valencià el cost seria d'uns 12.000 milions d'euros.

La reactivació econòmica és un dels índexs que es té en compte per fer front a la despesa que costaria fer una aposta decidida pel tren. L'economista i professor de teoria econòmica de la

Universitat de Barcelona Ramon Tremosa assegura que el ferrocarril és una alternativa molt necessària, fins i tot, en alguns casos, urgent: "Si no hi ha un tren específic per a mercaderies que connecti amb el Port de Barcelona d'aquí a deu anys, un dels quatre eixos bàsics de l'economia catalana, la indústria de l'automòbil, pot desaparèixer." Tremosa recorda que la mateixa autoritat portuària té calculat que en cinc anys la ronda litoral de la capital catalana quedarà col·lapsada permanent-

ment pels camions de gran tonatge que hi passen.

El professor d'economia explica que cal estudiar fórmules concretes i viables de finançament de les noves infraestructures que tinguin en compte capital públic i privat alhora. Tremosa assegura que "el capital públic i el capital privat són complementaris: el creixement del primer fa créixer el segon, i sense el primer, el segon no pot desplegar la seva capacitat de generar creixement econòmic".

EL TEMPS

setmanari d'informació general

Butlleta de subscripció

Primer cognom _____	Segon cognom _____	Nom _____
Adreça _____	Població _____	Codi postal _____
Telèfon particular _____	Telèfon feina _____	El pagament de la subscripció el faré de la següent manera:
Doc. d'identitat _____	Correu electrònic _____	<input type="checkbox"/> Tarjeta de crèdit <input type="checkbox"/> Visa <input type="checkbox"/> Mastercard <input type="checkbox"/> _____
Edat _____	Professió _____	Núm. [][][][] [][][][] [][][][] [][][][]
Se subscriu al setmanari EL TEMPS per un període d'un any, prorogable si no hi ha ordre en contra, i un import de 125,16 euros (estat espanyol, Andorra i Catalunya Nord)		Titular _____
Resta d'Europa: 225,38 € Amèrica: 465,78 €		Data de caducitat _____
		<input type="checkbox"/> Xec bancari adjunt a nom d'Edicions del País Valencià
		<input type="checkbox"/> Gir postal núm. _____
		<input type="checkbox"/> Domiciliació bancària (ompliu dades de sota)

Dades de facturació

Nom _____	NIF / CIF _____
Adreça _____	Població _____ Codi postal _____

Domiciliació bancària

Distingits senyors: Caixa/banc _____	Agència _____
Adreça _____	Població _____ Codi postal _____

Nom i adreça del titular del compte _____

Els preguem que, fins a nova ordre, els rebuts que presentarà Edicions del País Valencià, SA, per l'import de la SUBSCRIPCIÓ ANUAL

a pagar en 1 rebut anual 2 rebuts semestral siguen pagats a càrrec:

Núm. compte [][][][] [][][][] [][][][] [][][][][][][][][][] _____ de _____ de 200_

Signatura _____ **EL TEMPS** Avinguda del Baró de Càrcer, 37, porta 1, entresol • Tel 963 535 100 • CIF A-46186821 • 46001 VALÈNCIA



Més ferrocarril per protegir la salut i el medi ambient

Els costos ecològics de l'ús desbotat del vehicle privat, i en conseqüència del petroli, també han estat estudiats pels experts. Asseguren que el canvi climàtic produït per l'emissió de diòxid de carboni amb grans quantitats a l'atmosfera justifica amb escreix l'aposta pel tren. Són el que es denomina "deseconomies", costos indirectes o invisibles del transport.

El coordinador de l'informe sobre el canvi climàtic a Catalunya, Josep Enric Llebot, és un dels experts que alerten que cal actuar decididament intentant disminuir la contribució a l'escalfament global. Per a Llebot, els responsables de la planificació de les infraestructures han de comptar amb el fet que el clima està en procés de canvi i que cal actuar "no pas per aturar-lo, cosa que és impossible, sinó per aconseguir que sigui al mínim possible".

Només a Europa els costos indirectes del transport representen anualment uns 650.000 milions d'euros, prop del 7,3% del Producte Interior Brut (PIB). En el cas de l'estat espanyol, la factura ascendeix a 58.000 milions d'euros anuals, uns

10.000 milions a Catalunya, 6.000 milions al País Valencià i 1.300 a les Illes Balears.

Del total de la factura de costos indirectes causats pel transport per carretera, els efectes avaluable del futur canvi cli-



Un dels arguments principals per contribuir al finançament de la proposta seria la reducció del dèficit fiscal de l'estat amb els territoris de l'Euram (Catalunya, País Valencià i Illes), el principal motor econòmic del propi estat. Segons els estudis fets pels economistes Jordi Pons i Ramon Tremosa, quantificant el PIB català en uns 140.000 milions d'euros, i arrodonint el dèficit fiscal només de Catalunya al 7%, ens dona una suma d'uns 10.000 milions d'euros l'any, és a dir, la meitat del cost dels 1.300 quilòmetres de línia fèrria a Catalunya. En el cas del País Valencià, el dèficit anual és menor, de l'ordre del 2,5%, uns 2.000 mi-

lions d'euros l'any, una sisena part del cost de la xarxa proposada.

El tren genera més reequilibri territorial. Els experts de l'informe a favor del ferrocarril asseguren que aquest també és un element important per al reequilibri del territori. Segons afirmen, els autobusos són una infraestructura lleugera i econòmica, però "no fixa nova població i no influeix en àrees d'activitat", el tren, en canvi, sentencien que sí que ho fa.

Els disset entesos consideren un error tenir una visió romàntica del tren i demanen una perspectiva tecnològica, econòmica, de seguretat i de modernitat.

El consultor d'Estudis de Planificació, Jaume Bonaventura, es planteja si Catalunya es pot permetre un parc de vehicles que l'any 2025 oscil·larà entre els 7 i els 8 milions de cotxes. Bonaventura afirma que "hi ha l'obstinació d'alguns grups conservacionistes que sembla que volen perpetuar dos territoris, un d'apilats i insalubre, i un altre de verge però humanament desertitzat".

Els experts aconsellen que cal actualitzar els plans territorials generals, definir els plans directores de mobilitat i, en el cas català, vincular-los al nou projecte d'organització territorial en vegueries.

El doctor enginyer de Camins, Canals i Ports, Ole Thorson, explica que en el cas de l'Euram "el major dèficit es troba en les mobilitats locals o distàncies curtes, enfront de la relativa facilitat que avui ja es té per anar a qualsevol punt del món". Per a Thorson, "durant

Tan sols 30 km separen Gandia i Dénia, però caldria fer una volta de 260 km per anar d'una ciutat a l'altra amb tren

màtic hi contribueixen prop del 30%; els de la contaminació atmosfèrica en un 27%; les despeses sanitàries i laborals derivades dels accidents de trànsit a la carretera signifiquen el 24%; els efectes del soroll es calculen de prop del 7%; els costos del deteriorament paisatgístic són avaluable en un 3%; els dels aqüífers per l'ocupació del territori equivalen al 7%, i els de la segregació que produeixen les infraestructures es calculen en un 2%.

Cada 1.000 quilòmetres per tona de mercaderia o persona transportada es calcula que els costos invisibles del vehicle privat són de 80 euros. Els de l'autobús puguen fins als 39 euros, mentre que els del ferrocarril elèctric són d'uns 20 euros, fins a quatre vegades menys que el cotxe.

Els experts també proposen un mètode per avaluar les congestions de trànsit i els costos que ens podríem estalviar amb el tren. Repten cada treballador a sumar el nombre d'hores setmanals que passen en una congestió i multiplicar-les pel cost per hora que els paga l'empresa. A més, asseguren que tampoc no es compten les repercussions que tenen les cues quant a la salut, amb malalties com l'estrès, per posar-ne un exemple.

anys s'ha treballat per millorar la comunicació de l'àrea més densa, Barcelona, però s'ha descuidat la part més dèbil del territori, i que comporta haver de dotar d'un servei d'autobús amb molts recorreguts interurbans

En un altre ordre, els entesos també asseguren que la xarxa ferroviària també serveix per a les mercaderies, i que per fer-ho possible cal treballar per proporcionar més accés al tren i menys facilitat per al transport de mercaderies a les carreteres.

Amb la proposta que plantegen el grup d'experts, més del 90% de la població de les Illes, el País Valencià i Catalunya disposaria de ferrocarril prop de casa. Es planteja que totes les capitals de comarca, sotscapitals i viles més importants del país tinguin una estació de ferrocarril.

Carles Pont

Torre de guaita



Ramon Tremosa

Finançament: ara i aquí, segons Cambó

Ara que estem pendents d'acordar un nou model de finançament, és bo recordar com es va fer la darrera negociació amb l'estat, per saber què en podem esperar. A l'Estatut de Sau els partits d'esquerra i amb dependència a Madrid eren clarament majoritaris: l'ordre en vots aleshores l'encapçalava el PSC, seguit del PSUC, la UCD i després CiU (amb tot just un 16% de vots) i ERC (que no va poder concórrer a les primeres eleccions democràtiques, a diferència del PCE). Aquest recordatori és important, perquè les penúries que hem arrossegat aquests vint-i-cinc anys deriven d'aquesta negociació. És el PSC, que amb el PSOE va desenvolupar l'estat autonòmic entre 1982 i 1993 amb majoria absoluta i que ha estat el primer partit català en totes les eleccions al Congrés, el principal responsable de la situació actual; ara el PSC té una ocasió d'or per redimir-se, tot i que els seus diputats a Madrid mai no han trencat un plat. I de CiU també cal recordar que no tots els seus dirigents van ser l'any 1979 favorables a un sistema de concert econòmic, que els bascos van aconseguir gràcies a la força i a la determinació del seu nacionalisme democràtic.

El concert econòmic respon a una necessària asimetria: les autonomies són molt diferents en dimensió i estructura productiva, i és del tot ineficient voler mantenir una estricta simetria en el sistema de finançament. Entre altres raons perquè, igual com persones de pes diferent compren talles diferents d'un mateix vestit, el concert només és eficient per a les regions amb un nivell de renda elevat, mentre que és un mal sistema per a les regions pobres, ja que pressuposa que un territori s'espavila amb els propis recursos que genera. Irlanda del Nord, per exemple, va rebre el concert econòmic del Regne Unit l'any 1921 i el va retornar l'any 1922 perquè no li sortia a compte. I si el País Basc el va aconseguir preservar després de les guerres carlines era perquè es tractava d'un país agrari, sense que els espanyols poguessin imaginar que passarien a ser un territori ric en poc temps, ja que no van preveure que Euskadi s'industrialitzaria com ho va fer entre 1880 i 1895.

Quan sento a dir que trigarem quinze anys a igualar-nos als resultats del concert penso que potser llavors ja no ens interessarà, si continua la pèrdua de dinamisme de l'economia catalana que palesen indicadors macroeconòmics diversos en els darrers anys, coincidint amb màxims de dèficit fiscal amb l'estat. Per això ara no podem cedir ni esperar, i perquè, com escrivia el primer Francesc Cambó, hi ha dues maneres de caminar cap al desastre: una és demanant l'impossible, com seria ara demanar tot el concert econòmic, i l'altra és ajornant el que ja és inajornable: no millorar substancialment, a partir del gener de l'any vinent, el nostre finançament.

