



## EL TGV

### Ramon Roger i Casamada

(Secretari General per a les Actuacions concertades, l'Urbanisme i l'Habitatge)

La permanència de notícies en la majoria dels mitjans de comunicació sobre tot el que envolta la construcció de la nova xarxa ferroviària d'alta velocitat i ample europeu a Catalunya constata l'interès ciutadà per rebre informació sobre el desenvolupament del tema, però també mostra la tensió amb què fan la seva tasca els diversos responsables polítics, situats en cada una de les administracions. No sorprèn massa aquesta qüestió als que, de forma directa i apassionada, participem des de l'inici d'aquest gran projecte, a totes i cadascuna de les seves vicissituds i debats, tempteigs i rectificacions que, finalment, van prenent una forma definitiva en l'espai mitjançant les decisions relatives als projectes de l'obra i al calendari.

L'opinió pública de ciutadans i col·lectius al projecte és sempre positiva. La contraposició de punts de vista, generalment amb molta profunditat social i política, que no amaguen la defensa de la identitat i el patrimoni dels individus o els col·lectius, es troben en bona posició per a fer-se escoltar i demostrar les seves preferències, tot i que un territori com el de Catalunya, per les característiques particulars de la seva geografia, no admet, com podria ser arreu, alternatives per a situar físicament les grans infraestructures, ja que les vies de pas estan molt condicionades d'una banda per la topografia i de l'altra per

la correlació irrevocable que hem de mantenir entre les infraestructures i el poblament, entre comunicació i activitat, verdadera i única motivació de l'esforç inversor dels recursos públics en obres tan costoses com necessàries per a mantenir, ara i en el futur, la capacitat de permanència en el grup de les societats avançades.

Aquest cúmul de circumstàncies deixa un marge pràcticament nul per a projectar lliurement i dificulta el retrobament de posicions consensuades amb antelació a la publicitat dels traçats que, hipotèticament, haurien d'eliminar la situació d'incertesa en la qual sempre sembla moure's l'acció dels responsables executius i dels governs implicats en la realització de les obres i la seva operativitat immediata. A hores d'ara, a Catalunya, hem tancat, d'una manera que sembla definitiva, el traçat de la nova infraestructura i, amb els acords presos, podem anunciar que s'han assolit la totalitat dels objectius que ens vàrem imposar a l'inici de l'estudi i amb la metodologia d'implantació d'aquesta línia de transport en comú.

Val a dir que, en primer lloc, l'estructura de la nova línia Madrid-Lleida-Barcelona-frontera assegura l'enllaç amb el corredor mediterrani. Aquesta qüestió, aparentment simple, va ser una de les batalles dialèctiques més difícil mantinguda amb anteriors responsables del Ministeri des de l'any 1991, i permet afrontar amb optimisme l'articulació dels lligams ferroviaris d'alt nivell del corredor de l'Ebre nord peninsular amb el sud de Catalunya i la Comunitat Valenciana.

En segon lloc, la nova infraestructura d'ample internacional i alta velocitat es configura com un autèntic motor de la renovació del ferrocarril a Catalunya, i potencia la reordenació de l'actual xarxa d'ample ibèric que es convertirà en complementària i de distribució al llarg del territori, a més de servir amb més eficàcia els entorns de les principals ciutats catalanes amb l'establiment o bé la millora de les circulacions de rodalia.



Euromed. R. Moreno

En tercer lloc, la nova xarxa serà una eina d'equilibri territorial, ja que està pensada per a donar servei als centres de població, producció i activitat econòmica més importants de tot el país, lluny, per tant, de la idea inicial del transport d'alta velocitat entre Madrid i Barcelona amb aquella ocurrència de "l'avió que vola baixet".

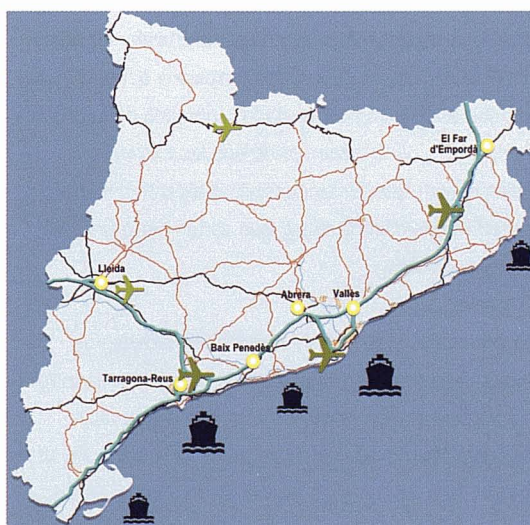
Quart, l'aposta per la intermodalitat entre el transport ferroviari d'ample UIC i els ports de Barcelona i Tarragona obre perspectives immillorables a la competitivitat d'aquestes instal·lacions en relació amb la resta de ports del nord d'Europa.

Finalment, i com a cinquè objectiu, el fet que la nova xarxa relligui en el futur els tres principals aeroports de Catalunya, els de Barcelona, Girona i Reus, és una garantia de futur, no tan sols per la capacitat d'acollida del transport aeri que allunya el perill de la saturació de les infraestructures aeroportuàries, més enllà dels 80 milions de passatgers a l'any, sinó pel fet de l'aproximació del servei aeroportuari a l'usuari.

No obstant això, o la feina no està acabada o podem oblidar els que han qüestionat la necessitat d'invertir en noves línies de transport ferroviari, i acceptar d'entrada la perennitat d'una xarxa que no s'ha millorat en capacitat ni disseny des de ja fa un segle. Una xarxa que està avui plenament integrada en els teixits urbans que, en el millor dels casos, podria ser objecte de desdoblament de vies amb costos incalculables de soterraments. Una infraestructura concebuda per a una tipologia de trens a vapor i vagons de fusta en la qual els ferrocarrils actuals no són capaços de superar en temps de recorregut tal i com, dissortadament, ha quedat demostrat per la via dels fets i el patiment dels ciutadans. De la mateixa manera, un vehicle a motor actual no pot fer un recorregut competitiu en temps per una carretera traçada un segle enrere, encara que el traçat disposi d'un bon manteniment.

Malgrat tot, i no pel que ha succeït a Catalunya, del que els darrers deu anys ha estat en la pràctica, únicament es beneficiaria d'una millora en els serveis de rodalies al voltant de Barcelona, la sensibilització col·lectiva per equiparar una xarxa de transport en comú, eficient, competitiva i segura, a la xarxa que permet avui la utilització massiva de l'automòbil, s'estén com a expressió d'un dret al qual s'accedeix amb la majoria d'edat de l'Estat de benestar i com a tribut a la gestió democràtica de les institucions.

Catalunya disposarà, en molt poc temps, d'una configuració d'altres prestacions que travessarà el país i que s'estructurarà com a l'eix vertebrador del nou sistema de comunicacions integrat. Com en els anys setanta, quan la nova xarxa d'autopistes de peatge transformava els horitzons d'un país encogit i ofegat per la manca d'inversions en infraestructures, la nova xarxa bàsica del ferrocarril UIC d'alta velocitat planeja en l'horitzó com el pas decisiu en la transformació d'un territori que, ara per ara, ha estat de manera exclusiva vinculat a la mobilitat per carretera. S'obre amb això la porta cap a Europa, lluny, per tant, dels errors de la planificació dels anys vuitanta que declarava innecessària tota millora ferroviària al nord de Barcelona.



Integració de plataformes logístiques. DPTOP



Però amb l'operativitat del nou sistema, la percepció més significativa que rebrem serà la banalització del concepte de viatge, la real i absoluta facilitat de trasllat per motius professionals, acadèmics, lúdics o de qualsevol altra naturalesa en pocs minuts, arreu de Catalunya i, en poques hores, a la xarxa de ciutats de la Unió Europea. Aquest sistema trencarà situacions històriques i vergonyants de llunyania, incomoditat o discriminació en les relacions a ambdós costats dels Pirineus, i permetrà la plena participació en el futur d'una unió política i econòmica que ens és propera en tots els sentits.

Seràn en definitiva canvis per a equiparar, si més no, les possibilitats d'intercanvi que avui ja tenen els nostres conciutadans centreeuropeus. Serà també una bona eina per a apropar-nos a grans centres d'activitat econòmica al si de les comunitats veïnes de la Mediterrània i de l'Ebre. Més enllà d'aquests aspectes, la reflexió no s'atura al voltant de la voluntat dels governants i de les estructures de poder per afinar i consolidar el sentit econòmic i no tan sols polític que cal donar a les infraestructures. Un concepte que, almenys a casa nostra, ens arriba com a música celestial en la mesura que bona part de la xarxa de transport l'hem obtinguda en forma de concessió administrativa a l'activitat empresarial i remunerada pel diner, però de la qual n'hem d'extreure la necessària capacitat per a articular els plans de millora i explotació de la xarxa ferroviària actual d'ample ibèric, que esdevé complementària i tributària de la primera, de l'ample UIC, de la manera amb què les carreteres complementen i resolen l'accessibilitat als trams menors dels recorreguts d'ampli abast, que es fan per a la xarxa bàsica d'autopistes.

Tornarem a reviure els debats referits a la defensa de prioritats i a la resolució de conflictes associats a la millora de les infraestructures, arrelades com cap d'altre als poblaments i barris que, en el transcurs dels anys, envolten i conviuen amb les antigues traces del ferrocarril històric. Aquest capítol de la història de la modernització del nostre transport en comú l'hem d'encetar des d'ara. En el

programa de sòl i habitatge de 5.300 hectàrees que impulsa del departament de PTO, hem situat eixamples residencials almenys en dinou estacions de ferrocarril, com a reflex de la voluntat inqüestionable d'orientar en el futur la transformació urbana associada al transport en comú. Per descomptat Lleida, però també Figueres i totes les altres parades de la nova xarxa d'alta velocitat tenen garantida, pel cap baix, la correspondència amb la xarxa de RENFE. És, doncs, el moment de la concertació amb els ajuntaments, per articular de forma plena i contundent el nou urbanisme orientat a reforçar una identitat renovada de la xarxa de ciutats de Catalunya, en plena connectivitat amb els territoris veïns.

Un mitjà per a activar, una base per a comunicar, una estructura per a competir, dins i a fora del nostre territori, per a assolir millores en la tasca de l'equilibri de rendes, oportunitats de treball i equipaments a Catalunya, entre nosaltres i els nostres veïns propers en la distància o en les complicitats.



Plataforma de la nova línia d'altres prestacions. R. Moreno



— construcció nova línia ample internacional  
— línies ferroviàries (RENFE i FGC)

**Línies de llarg recorregut**

Tram	Nova línia	Línia actual	Estalvi de temps
Madrid-Barcelona	2h 20 min.	6h 30 min.	4h 10 min.
Sevilla-Barcelona	4h 20 min.	10 h 48 min	6h 28 min
Londres-Barcelona	7h 30 min.	19h 50 min.	12h 20 min.
París-Barcelona	4h 30 min.	12 h	7h 30 min.
Milà-Barcelona	8h 20 min.	12h 55 min.	4h 35 min.

**Serveis regionals a gran velocitat**

	Nova línia	Línia actual	Estalvi de temps
Barcelona-Girona	29 min.	1h 7 min.	38 min.
Barcelona-Tarragona	40 min.	1h	20 min.
Barcelona-Lleida	80 min.	2h 5 min.	80 min.
Tarragona-Lleida	38 min.	1h 33 min.	55 min.
Tarragona-Girona	84 min.	2h 6 min.	42 min.
Girona-Lleida	124 min.	3h 12 min.	1h 8 min.
Barcelona-Figueres	58 min.	1h 37 min.	39 min.