ACLARIMENT

L'any 2004 la Generalitat va obrir un concurs per a projectar l'Eix ferroviari transversal de Catalunya.

El problema, però, era que no existia un projecte global on emmarcar-lo, ni el concurs demanava res al respecte. Pitjor, l'EFT ja estava predissenyat i en base a una simple proposta electoral que havia fet un dels Partits integrants de la coalició del Govern (l'anomenat "Tripartit").

Tal proposta ni tan sols passava per la ciutat de Girona, ni s'iniciava en un port de mar a efectes obligats de la necessària intermodalitat.

Això va motivar què un equip interdisciplinaris d'experts s'integrés en un equip per a presentar al Concurs un projecte que esmenés totes aquestes greus deficiències.

Tot i que cap enginyeria presentada -exceptuant l'equip esmentat- va elaborar ni tan sols una memòria, menys encara una memòria d'emmarcació en la globalitat, el concurs va ser adjudicat a una d'aquestes enginyeries que només havia aportat dades de mèrits de l'empresa. Pitjor, una altra que havia restat eliminada en la fase preliminar, integrades per persones que havien donat suport públic al principal partit del Govern en les eleccions prèvies, va ser integrada a l'adjudicatari, i junts van fer el projecte.

Per tot això, a la Memòria presentada per l'equip d'experts, s'adjunta a continuació

- còpia de la carta adreçada al Conseller responsable denunciant el cas,
- la justificació de GISA adduint una més que dubtosa puntuació, 80.86 front 80.48 (!5 mil·lèsimes!), i
- dues notes-reflexions sobre els comportaments de l'Administració pública, una publicada per El País (2005-06-16), l'altra una noticia de Web del 2005-06-07.

Com s'advertia en la darrera noticia, el projecte finalment presentat a la premsa el 2005-07-22 al Palau de Pedralbes pel President de la Generalitat adoptava finalment "criteris i solucions continguts en l'oferta rebutjada", cas del pas per Girona i no Figueres entre d'altres.

L'any 2006 es van adjudicar diversos projectes derivats per a "fer reserves de sòl".

L'any 2012, un nou Govern de la Generalitat va haver de cancel·lar el projecte.

L'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 (nord-sud) i tots els possibles eixos transversals.

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370 "Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

Imatges de la portada:
Imatge d'Olot tridimensionada per Geo Virtual.
Ferrocarril de Lleida a la Pobla de Segur (Imatge cedida pel Consell Comarcal de la Noguera).

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

CONSIDERACIONS PRÈVIES QUE ES TRASLLADEN A L'ÒRGAN DE CONTRACTACIÓ

L' Òrgan de Contractació del concurs veurà en aquesta proposta plantejaments i respostes que van més enllà de l'abast estricte que podria interpretar-se de les bases del concurs. Es deu, per una banda, a la manca d'un Pla Director d'Infrastructures Ferroviàries general (en endavant "PDIF") com a conseqüència de la decisió del Consell Executiu de la Generalitat de 29 de desembre de 2003 de deixar l'anterior Pla sense efecte i, per l'altra, a la preocupant conjuntura d'endeutament i dèficit fiscal i infrastructural que viu Catalunya.
Cal ser conscient que sense aquest horitzó general no és possible respondre a problemes parcials com el que planteja l'Eix ferroviari transversal. Com en tota estructura jurídica, un reglament o llei específica ha d'estar emmarcada necessàriament per una llei de rang superior. Per tant, entenem que qualsevol proposta concursant que no contemplés aquest fet i demostrés capacitat de pal·liar-ne els efectes, no mereixeria credibilitat.
Tot i acceptant les Bases d'aquest concurs, hi ha prou indicis, com es demostrarà a continuació, que l'absència d'un "PDIF" vigent reclama dels redactors de la proposta un major marc d'acció que l'indicat pel títol del concurs i els Plecs de Bases i Prescripcions tècniques. Per tant, en relació a l'Apartat 5.2.10 del Plec de Bases ("Qualsevol dades o informes que s'estimin d'interès per a una adequada apreciació de la proposta"), proposem: **Que els aspectes que aportem en relació a la capacitat que s'ha esmentat, o els que puguin aportar els altres concursants, siguin valorats com a transcendentals.**
És a dir, entenem que s'ha de valorar prioritàriament la capacitat i els coneixements acreditats pels concursants per pal·liar aquesta mancança.
Per la mateixa raó cal considerar desproporcionat que una simple decisió tàctica (la que fa referència a les baixes pròpies d'una subhasta decidida per cada concursant –Apartat 5.3.1 del Plec de Bases "Proposta econòmica de l'oferta, que serà d'una quantitat a tant alçat, ..."– en raó de la valoració de l'oferta econòmica segons el punt 1 de l'Annex número 6), suposi el 40 % de la valoració total de l'oferta i pugui condicionar una obra de milers de milions d'Euros feta amb la finalitat d'aportar, al llarg dels anys, uns impactes socio-econòmics de bilions d'Euros.
També demanem que, en cas que la valoració dels apartats 5.2.1 b) i 5.2.2 b no sigui conforme a dret, aquests no siguin tinguts en compte.
Volem fer, també, menció als fets següents que reforcen encara més la necessitat de valorar determinades capacitats de l'equip redactor de l'estudi.
Per una banda, el Plec de prescripcions tècniques indica que:

> "El nombre d'alternatives a considerar serà variable, segons els casos, devent preveure's que el seu nombre estarà en principi comprès entre sis i vuit."

I, per una altra:

> "Dita descripció estarà basada en la bibliografia consultada i en un recorregut de camp de cadascuna de les alternatives"

Ara bé, tractant-se d'un traçat de 250 km per l'Eix transversal més uns altres 200 pels ramals, cosa que fa un total de 450 km, remarquem que l'aplicació de les mencionades condicions suposaria haver de recórrer 2 700 km dins un territori de 10 000 km^2 (la tercera part de la superfície de Catalunya) en el cas de sis alternatives estudiades.
Semblaria pràcticament impossible reeixir en una feina semblant si l'equip redactor no disposés, d'entrada, de coneixements exhaustius sobre el territori.
En conseqüència, demanem que siguin especialment valorats els coneixements del territori que, des d'aquesta perspectiva professional, aporten els membres de l'equip.
Es també en base d'aquests coneixements que l'equip es considera capacitat per no definir alternatives que posteriorment es puguessin constatar com a mediambientalment no acceptables.
I atesa l'observància de la legalitat amb que voldria actuar aquest equip, concretament en relació a la Llei de Contractació de l'Administració Pública, no s'incorrerà en la pràctica d'aportar alternatives

fictícies per tal de justificar una opció predeterminada o predeterminable.
En relació a l'Annex 8 del Plec de Bases i el punt 6 de la seva Separata, que diu

> "... l'expressió "Projectes similars" es refereix només a **Estudis Previs de Corredors i de Caracterització d'Alternatives**"

Volem assenyalar que, com que a Catalunya des de la restitució de la Generalitat no s'ha fet cap línia fèrria estrictament nova (fet al qual cal afegir la decisió de revisar l'actual Pla Director d'Infrastructures ferroviàries i elaborar-ne un de nou), siguin considerats com a importants els coneixements emanats dels antecedents i de les anàlisis que seguiran.
Tot i no haver-se contemplat en el "Plec de Bases", la definició d'alternatives d'aquest Eix transversal requereix un estudi específic de demanda i mobilitat en funció dels nuclis urbans als que el traçat s'apropa i on podrà tenir estació i intercanviador de mercaderies. En relació a l'Apartat 5.2.10 del Plec de Bases ("Qualsevol dades o informes que s'estimin d'interès per a una adequada apreciació de la proposta"), considerem que aquesta perspectiva, ineludible, hauria de ser valorada en relació a aquesta decisiva importància.
Finalment, l'ofertant es presenta conformant un equip interdisciplinar d'experts en considerar que aquesta és l'única manera d'afrontar l'estudi amb garanties. Aquest funcionament dóna lloc a una direcció o coordinació operativa que no pot ser emmarcada per una simple autoria, més relacionada amb responsabilitats individuals d'una obra material o a una reserva de drets. Per tant, per respondre a la demanda de l'Annex 8 del Plec de Bases, s'adjunten els currículums, experiència prèvia, estudis i projectes de tots els membres de l'equip.

MOTIVACIÓ

L'actual situació de dèficit d'infraestructures i de deteriorament del territori que pateix Catalunya, que deriven d'una insuficient capacitat de finançament de la Generalitat des de la seva restauració l'any 1980 i d'una manca de complicitat secular del sector públic central a l'hora d'invertir al nostre país, conjuntament amb els reptes que plantegen problemes com l'energètic, un creixement urbanístic indiscriminat i el preocupant augment de la població i la immigració, ha portat a integrar a un conjunt d'experts indiscutibles en tots els àmbits necessaris per a realitzar aquest treball, amb el valor afegit de la seva demostrada preocupació i dedicació al territori des de fa anys.
La formació d'un equip interdisciplinar d'experts és una fórmula que al nostra entendre hauria d'ésser obligada en tot estudi d'àmbit territorial com aquest, més atenent a la seva transcendència per tractar-se del primer estudi oficial en molts anys sobre el ferrocarril a Catalunya.
L'equip, orientat a la planificació territorial, s'emmarca per la desitjable cooperació universitat – empresa, on:

- les empreses, constituïdes en UTE (Unió Temporal d'Empreses) són empreses d'experts en diferents disciplines necessàries (disseny de trajectes en medi natural, mobilitat, geotècnia i riscs naturals, representació visual), i
- les persones físiques són persones directament vinculades i/o responsables de Departaments universitaris (biogeografia, geologia, biologia, enginyeria), o experts liberals individuals (consultors, enginyers, arquitectes, economistes, disseny gràfic).

Com avenç d'altres punts forts, que emanen de la documentació presentada:

Existeix una especial vinculació de molts membres de l'equip amb la perspectiva de la planificació territorial i el ferrocarril.
Sis d'ells, per raons professionals relatives a les disciplines necessàries en aquest estudi, són experts coneixedors, "pam a pam", del territori.
Molt més enllà del material tècnic disponible o emprat, que correspon al nivell final i més baix de l'usuari, cinc membres son desenvolupadors d'aquest material o materials similars.
Un membre de l'equip desenvolupa i administra Bancs d'informació del Departament de Medi Ambient i Habitatge, dels que s'hauria d'obtenir informació per a suportar les anàlisis de l'estudi.

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

EQUIP INTERDISCIPLINARI

UTE (UNIÓ TEMPORAL D'EMPRESES, AMB LA FINALITAT DE REALITZACIÓ D'AQUEST ESTUDI).

Activitats Natura SL (ACNA SL).
Jaume BONAVENTURA i IVARS. Consultor de la Generalitat de Catalunya, Departament de Turisme. Estudis de planificació. Rutes turístiques. Gerent de la UTE.

GEOTERinternational SARL. Estudis de grans infrastructures territorials. Desenvolupament de programari relatiu a GIS (Geographical Information System) per a integració de dades territorials i visualització tri-dimensional de treballs territorials.
Ramón SECANELL. Geofísic. Project manager. Especialista en dinàmica de sòls i desenvolupament de programari d'integració i representació tri-dimensional.

Geo Virtual SL. Desenvolupament de programari per a visualització tri-dimensional de treballs territorials. Presentació tri-dimensional de treballs territorials.
Josep VENTURA. Desenvolupament de programari per a visualització tridimensional de treballs territorials. Presentació tridimensional de treballs territorials.

Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL). (Dir. O. THORSON)
Jordi PARÉS. Enginyer de Camins, Canals i Ports, especialitats de Transports i d'Ordenament Territorial i Urbanisme.
Ole THORSON. Doctor enginyer de Camins Canals i Ports. Professor Associat de la Universitat Politècnica de Catalunya. Expert en Mobilitat.

EXPERTS AUTÒNOMS

Joan CAMPS i LLUCIÀ Economista. Oliver Camps Auditors i Consultors. Consultor de l'Administració pública municipal.

Xavier FONT. Biòleg. Professor de l'Universitat de Barcelona, Biologia vegetal. Coordinador-director del Banc de Dades de la Biodiversitat de Catalunya (Universitat de Barcelona – Departament de Medi ambient de la Generalitat).

Lluís HOMDEDEU. Enginyer de camins canals i ports. Professor de l'Universitat de Lleida i de la Universitat Politècnica de Catalunya. Treballs relacionats amb la planificació d'infraestructures territorials.

Manel LARROSA. Arquitecte i Urbanista. Expert en infraestructura del transport col·lectiu, ferrocarril, i mobilitat.

Josep Enric LLEBOT. Professor de Física de la Matèria condensada de la UAB. Expert en canvi climàtic i les seves causes en el transport de persones i mercaderies. Coordinador de l'estudi "Informe sobre el Canvi Climàtic a Catalunya" .

Ramon-Lluís MOTA. Arquitecte i urbanista. Expert en reconversió i recuperació urbanística, arquitectura aquàtica i ferrocarril-esbarjo.

Josep NUET. Cartògraf. Disseny gràfic de treballs científics i territorials.

Josep Maria PANAREDA. Biogeògraf. Catedràtic de Geografia Física per la Universitat de Barcelona, UB. Especialista en la dinàmica del paisatge i la vegetació, cartografia i geografia històrica, en planejament i gestió territorial.

Francesc SÀBAT. Enginyer tècnic i doctor en Geologia per la Universitat de Barcelona UB. Professor de la Universitat de Barcelona. Direcció de tesis de doctorat i tesis de llicenciatura.

Pere SANTANAC. Catedràtic de Geodinàmica i Degà de la Facultat de Geologia, Universitat de Barcelona. Expert en tectònica. Direcció de tesis de doctorat i tesis de llicenciatura.

Ramon TREMOSA. Universitat de Barcelona UB Professor de Teoria econòmica. Expert en dèficit fiscal.

Sara UDINA. Arquitecta. Treballs de planejament urbanístic.

Carles UDINA. Director-coordinador de l'equip. Consultor de planificació i expert en treballs amb en equips interdisciplinaris.

ALGUNS ANTECEDENTS RELACIONATS AMB QUI PRESENTA AQUESTA PROPOSTA

PROPOSTA A LA GENERALITAT, DE 1979

Amb l'aparició de la Generalitat provisional, aprofitant unes "Jornades sobre problemes d'agricultura de muntanya a les zones del Pirineu català" (La Seu d'Urgell, 1 979, desembre) es presentava la ponència "Les comunicacions i els transports al Pirineu català, un problema d'infraestructura ..." (C. UDINA, membre d'aquest equip), posteriorment recollida en la publicació "Agricultura i Medi rural al Pirineu català" (Generalitat de Catalunya, 1 981).

En aquella proposta es plantejava la necessitat d'utilitzar les infraestructures com a mitjà d'ordenació i equilibri del territori. Atenent al creixement relativament estabilitzat i homogeni de la població d'aquells anys, una característica tendencial que tota planificació territorial hauria d'esforçar-se a incentivar i mantenir, proposava el trencament de l'incoherent model radial ferri existent, dotant del ferrocarril a tots els corredors naturals fluvials, en direcció "vertical" (nord-sud) i creantne uns altres de transversals, perpendiculars als anteriors (com l'Eix ferroviari transversal EP-TF-04370 que ara ens ocupa, promogut per l'actual Govern).

Aquesta xarxa de Catalunya s'emmarcava dins d'una proposta de xarxa estatal, donant a entendre que els plantejaments infraestructurals han d'emmarcar-se, sempre, en un context més global, tot interpretant històricament els paràmetres econòmics i les vocacions relacionals que han estructurat el territori.

Amb la lògica capitalitat exercida per Barcelona compensada per una xarxa relativament densa de ciutats mitjanes, Catalunya s'havia estructurat disseminadament com moltes altres regions europees capdavanteres (Bayer, Suïssa, Àustria, ..., fins i tot el conjunt d'Alemanya), amb una població significativa fins i tot en zones de muntanya. Històricament, moltes poblacions no necessàriament grans, repartides per tot el territori, han estat importants motors culturals, socials i econòmics.

La situació actual de desertització de la major part del territori, de desruralització, i de concentració en una única zona megaurbana, resulta d'un fort procés centripetador afavorit per l'absència de polítiques adequades d'infraestructures, tal com pretenia la proposta de 1979 o l'actual proposta de l' Eix ferroviari transversal. Veurem a "Desequilibri fiscal" la perspectiva econòmica d'aquesta mancança.

Avui, els nous moviments migratoris i la creixent exigència de serveis fàcilment accessibles, exagera encara més aquest procés centripetador, que cal aturar, i fins i tot invertir, si es vol evitar la total desestructuració del territori.

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

És per això que considerem que darrere de tota proposta de creació d'infraestructures importants, com és el cas d'aquest Eix ferroviari transversal, hi ha d'haver implícitament el plantejament previ sobre quin ha de ser el model acceptable de creixement urbanístic, demogràfic i econòmic de Catalunya, així com el model d'intervenció per a la correcció d'inèrcies negatives.

EL FERROCARRIL DE LA VALL FOSCA I DE BOÍ (LA POBLA DE SEGUR AL PONT DE SUERT)

Coincidint amb la constitució del nou Govern "progressista i d'esquerres", es va creure oportú tornar a publicar, 25 anys després, els detalls d'una part de la proposta de 1979, relativa a la Vall Fosca i Boí titulada: *"1) Vall del Flamisell (la Pobla – Cabdella). 2) Vall de la Noguera de Tor (Pont de Suert – Boí), amb una possible connexió entre ambdues per la capçalera del Manyanet"*
Es tracta d'un estudi que, des d'una perspectiva local, permet analitzar els problemes en què es troba l'alta muntanya catalana, el turisme de muntanya i l'esquí. Són l'especulació urbanística, el deteriorament del medi natural i del paisatge, la incorrecta explotació dels recursos turístics, ..., i el que és pitjor, la desertització que tot això ha comportat en els seus hàbitats; un treball que avui, dues dècades i mitja després, permet analitzar amb detall, i entendre, perquè la muntanya catalana ha evolucionat de manera tan diferent, en pitjor, respecte a la d'altres països europeus.
Cal recordar que aquests problemes van ser uns dels temes més tractats pels nous responsables polítics durant el mes de gener d'enguany, arran dels conflictes de subministrament elèctric i aglomeracions de les vacances de Nadal de 2003.

EL LLIBRE "EL FERROCARRIL. LA XARXA CATALANA"

El 1984, sota la direcció editorial d'un membre d'aquest equip (J. M. PANAREDA) i el disseny i tractament gràfic d'un altre (J. NUET), apareixia aquest llibre que analitzava la historia del ferrocarril a Catalunya, centrada en la seva xarxa territorial, incloent-hi el trist procés de tancament de línies patit en els darrers 70 anys. Amb una extensió limitada aporta un detallat coneixement de la xarxa actual, pel que hauria de constituir el punt de partida obligat per a qualsevol persona que pretengui intervenir en aquesta infraestructura.

EL CREMALLERA DE NÚRIA

A finals del 70' es volia tancar el Cremallera de Núria per manca d'usuaris, i fins i tot ja s'estava fent la carretera alternativa.
La realització, els anys 1980 i 81, d'un treball de planificació de la Vall de Ribes (C. UDINA, P. SANTANACH, X. FONT entre d'altres, membres d'aquest equip), va poder aturar, a la Fontalba, la construcció de la carretera. En lloc d'acabar-la, es va modernitzar el cremallera, com també l'estació d'esquí de Núria (que amb la de la Molina van ser capdavanteres en la innivació artificial a tot l'Estat, un dels pocs casos en que l'Administració pública s'avança a la privada).
Cal constatar com, amb criteris exclusius de "mobilitat"/demanda actual, avui no existiria el cremallera, enclotat pels talussos de la carretera. Si s'hagués acabat la carretera s'hauria destrossat Núria, voltat de vehicles, deixant de ser un Santuari religiós, paisatgístic, excursionista i fins i tot polític (per la redacció de l'Estatut de 1931).
En certa manera, Núria va iniciar una inflexió del ferrocarril a Catalunya, contribuint a que no es tanqués la línia Barcelona – Puigcerdà. Aquest precedent del Cremallera de Núria ha portat, darrerament, a recuperar el cremallera de Montserrat.

LA CONNEXIÓ EL PAPIOL - MOLLET

Arran de la posada en marxa, a l'Hospital del Mar de Barcelona, d'una tècnica avançada d'estudi del Flux sanguini cerebral (rCBF) amb Xenon-133 radiactiu (C. UDINA), es va poder detectar un greu episodi de contaminació radiactiva, reflectit en un informe tècnic del 1979-09-23 que va

requerir la intervenció de la delegació estatal del Govern Civil. Tres setmanes després va ser confirmat per un altre informe de l' Institut de Tècniques Energètiques de la Universitat Politècnica de Catalunya "UPC", refrendat pel Departamento de Seguridad*, de la Junta de Energia Nuclear ("JEN" en endavant). La detecció apuntava al tràfic il·legal de plutoni, un material fisible, dins l'estament militar espanyol.
Una de les diverses conseqüències d'aquest fet, la que aquí fa al cas, va ser la negociació efectuada el 1980 per C. UDINA, en representació de l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya i el President de la JEN, amb la finalitat de desviar el tren nuclear procedent de la Central nuclear de Vandellòs –l'anomenat "tren de la mort"– fora del municipi de Barcelona, evitant que el travessés pel carrer d'Aragó.
Això va implicar l'habilitació d'una alternativa de pas per zones no tan densament poblades, tal com es feia a d'altres països pels requeriments de la seguretat nuclear, el que va donar pas a la construcció poc després de la connexió Papiol – Mollet. Això explica d'altra banda, el seu disseny exclusiu com a línia de mercaderies.
És l'única obra fèrria estrictament nova a Catalunya en mig segle (després vindria el tren d'alta velocitat).

EL FERROCARRIL COM VERTEBRADOR DE LLEIDA, EL MONTSEC I EL PIRINEU

Per voluntat de l'anterior President de la Generalitat, a través del Consell comarcal de la Noguera, el 1999 es va promoure la redacció d'una planificació de la Noguera i el Pallars Jussà centrada al voltant del ferrocarril Lleida – La Pobla i el Montsec (11 municipis, 1 106 km^2, el 3.5 % de Catalunya), amb finalitats de redistribució del territori i vertebració de l'eix Lleida – Noguera/ Montsec – Pirineus a suport del ferrocarril, i en menor mida, per a emmarcar la proposada construcció d'un observatori al Montsec, avui ja iniciada. Va ser adjudicat a ACNA SL (J. BONAVENTURA, C. UDINA).
En un moment en què es qüestionava la línia Lleida – la Pobla de Segur (es va arribar a decretar el seu tancament en un "Consejo de Ministros"), el treball es va estructurar al voltant d'aquesta línia fèrria, per a explotar els immensos recursos turístics no estacionals de la zona (aquàtics, terrestres i aeris) i per a donar arguments contraris al seu tancament (tal com s'havia fet vint anys abans amb el Cremallera de Núria per a reforçar la línia Barcelona – Puigcerdà).

EL DESEQUILIBRI DE LA BALANÇA FISCAL. EL FERROCARRIL

Poc abans de la fi de la legislatura socialista de 1995 es van facilitar les dades econòmiques sense les quals no es possible establir les balances fiscals. Això va permetre el primer estudi científicament homologable sobre balances fiscals publicat a l'Estat, fet per un equip on hi participava l'actual Conseller Castells. D'altra banda, Esquerra Republicana i altres veus fa més de 15 anys que reclamen l'atenció sobre aquest fet. La solució de la situació no és solament propòsit de l'actual Govern, és l'eix central del nou Estatut.
És important de destacar l'opacitat oficial del Govern central espanyol durant el període 1997-2004, referida a l'ocultació de les dades de despesa i inversió públiques dels diferents ministeris de l'Estat per comunitats autònomes (fet impensable en qualsevol país federal, on les balances fiscals hi són calculades i publicades anualment i que conculca directament fins i tot la llei aprovada pel Congrés espanyol al respecte). La beligerància de l'anterior Govern central va arribar, fins i tot, a la intoxicació de la informació exercida a través de determinades fundacions privades (FUNCAS, FBBVA) que calculaven les balances amb criteris parcials de territorialització del benefici, i no del més rigorós criteri del flux monetari. Amb tot, aquests estudis tenien la trista virtut d'acceptar, ni que fos relativitzant-lo, el dèficit fiscal crònic i creixent de Catalunya amb l'Estat espanyol. Aquests fets són greus, per tal com amaguen una realitat que, per altra banda, resta palesa quan es viatja a altres indrets de l'Estat, on en els darrers anys l'Estat espanyol hi ha abocat una quantitat ingent de recursos en comparació amb Catalunya.

* NOTA: Departamento que avui ha esdevingut el Consejo de Seguridad Nuclear "CSN".

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

Entre altres moltes veus individuals i col·lectives que malden, des de fa anys, per posar de manifest la gravetat del dèficit fiscal català, una, el "Col·lectiu per a la correcció del desequilibri" –un dels membres fundadors del qual, R. TREMOSA, forma part d'aquest equip–, ha resultat especialment determinant després d'iniciar l'any 2003 una fructífera campanya per sensibilitzar la societat amb dades objectives.
En conseqüència, en determinats nivells d'implicació social, la demanda de solució de la situació actual ha esdevingut un clam. Així, en ser incorporada aquesta informació tècnica i objectiva pels nous responsables econòmics de la Generalitat, la resolució del secular dèficit fiscal ha esdevingut una de les prioritats de l'actual Govern i constituirà l'eix del nou Estatut de Catalunya.
Una de les conseqüències més greus i visibles del dèficit fiscal català amb l'Estat es concreta i es manifesta en els dèficits de la xarxa ferroviària, que és un dels frens més importants al desenvolupament de l'economia catalana.
Paral·lelament, un altre membre d'aquest equip (M. LARROSA) ha avaluat aquest dèficit comparant-lo amb la realitat d'altres zones europees, socioeconòmicament capdavanteres, avaluació que han recollit diversos mitjans de comunicació (per exemple La Vanguardia 2003-12-03). Resumidament, Catalunya té un dèficit d'entre 1000 a 2000 Km. de ferrocarril segons la regió amb la que es compari, ja que la nostra dotació se situa a la meitat de les principals regions europees. N'hi ha prou doncs a partir de la referència dels 1 000 km.
Només fent referència a la proporció d'autopistes de peatge i autovies sense peatge entre Catalunya i a la resta de l'Estat, ens caldrien uns 600 km d'autovies sense peatge per a equilibrar la balança de la dotació pública realitzada fins avui amb la mitjana de les regions espanyoles. En la mesura que la nostra dotació de xarxa bàsica vial de carreteres (autopistes i autovies) és ja prou elevada, hi ha l'opció d'invertir el seu cost totalment o parcialment, en altres infraestructures, com ferrocarrils, que segons els estudis anteriors és el sector més deficitari de la xarxa vial. És a dir, només l'objectiu d'assolir un balanç zero respecte de l'actuació del Ministeri de Foment en els darrers anys, permetria, si així es cregués convenient, construir aquests 1 000 km de ferrocarril en lloc dels 600 km d'autopistes.

Sense haver d'esperar els suposats, però llunyans, efectes pal·liadors d'un nou Estatut, la justa, urgent i lògica reclamació catalana d'assolir un balanç zero respecte de l'actuació del Ministeri de Foment en els darrers anys podria suposar tant la financiació de la construcció dels 600 km d'autopistes abans esmentats com dels 1 000 km de ferrocarril equivalents. Amb tot, les possibilitats no s'esgoten aquí: com posarà de manifest l'estudi que aquest equip proposa, hi ha unes altres possibilitats de financiació.

El que sembla agosarat o econòmicament inviable des d'una perspectiva temporal a curt termini, es pot convertir en factible a causa del retorn immediat tan eficient de les infraestructures fèrries ben dissenyades i, si més no, l'existència d'un Pla general impedirien que fases parcials comprometessin un horitzó a llarg termini.
Haver entès, o no, interaccions del sistema territorial com les que aquí s'exposen, és el que genera, any rera any, les grans diferències que avui trobem entre Catalunya i països de dimensions i característiques pròximes com Suïssa i Àustria.

(R. T. i M. L.)

LA INCIDÈNCIA DEL TRANSPORT PER CARRETERA EN EL CANVI CLIMÀTIC

El canvi climàtic i la seva causa deguda al transport per carretera és altra raó de la necessitat de potenciar el transport públic ferroviari. Un altre membre d'aquest equip (J. L. LLEBOT) ha treballat en models climàtics de baixa resolució i la seva formulació termodinàmica, analitzant l'estructura termodinàmica del sistema climàtic. Actualment és el coordinador de l'estudi "Informe sobre el Canvi Climàtic a Catalunya".

(J. L.)

ESTUDIO PREVIO DE CORREDORES Y ALTERNATIVAS DEL EIX TRANSVERSAL FERROVIARIO DE CATALUNYA.

Pese a no haberse contemplado en el "Plec de Bases", la definición de alternativas de este eje transversal requiere un estudio específico de demanda y movilidad en función de los núcleos urbanos a los que el trazado se acerca y donde podrá tener estación e intercambiador de mercancías.

Los estudios del tráfico de mercancías relacionados con el Eix transversal en el momento de su inauguración, especialmente el de camiones (realizado por INTRA, una de les empresas integrantes de la UTE, bajo la dirección de O. THORSON miembro del equipo de trabajo) sirve como una base para valorar puntos de especial atracción para el transporte de mercancías. El conocimiento de estos flujos añadiendo datos actualizados del Eix, permiten valorar el potencial de atracción de la nueva infraestructura férrea bajo diferentes hipótesis de estimulación del uso del ferrocarril y posibles aplicaciones de tasas para internalizar las externalidades del transporte por carretera.

El conocimiento de las diferentes encuestas generales de viajes al trabajo en Catalunya (intermunicipal – EMO'96 y EMO'01) permite conocer el uso actual ferroviario de pasajeros en los corredores que actualmente están bien servidos por FFCC. El conocimiento de la demanda de viajes totales intermunicipales en el Eix permite estimar – mediante la aplicación de un modelo matemático en función de la infraestructura existente y unas hipótesis de incremento de viajes en función de puesta en marcha de nuevas infraestructuras.

Especialmente la disponibilidad de la EMO del 2001 permite valorar claramente el efecto que ha tenido la puesta en marcha del Eix transversal en el número de viajes entre las poblaciones servidas por el mencionado Eix. Este estudio permite acercarse más a la posibilidad de un aumento de la movilidad y así ayudar en una valoración de rentabilidad futura de las diferentes alternativas básicas sirviendo diferentes poblaciones. La modelización de la movilidad no será tan preciso como para estudiar variaciones menores en el trazado que no llega a afectar inclusión o exclusión de poblaciones significativas.

En estos momentos, y dentro de un trabajo Europeo con participación de DPTOP y PtP, la empresa INTRA esta poniendo a punto un grafo para la modelización de la red ferroviaria – especialmente en relación con el tráfico transpirináico. Este grafo y modelo de simulación con los datos correspondientes a todas las Provincias Españolas y países Europeos, sirva de base para el estudio pedido en el pliego de condiciones del Eix transversal ferroviario.

En los diferentes trabajos realizados sobre la red de carreteras de Catalunya (especialmente la red Comarcal) se dispone de un Grafo completo de la red viaria Catalana con las velocidades reales de los últimos años. Este instrumento también permite valorar la atractividad relativa del Eix férrea en competición con el Eix viario.

(O. T.)

(C. U., 2004-07-05)

LA SITUACIÓ ACTUAL

LA VOLUNTAT POLÍTICA. EL CONSELL EXECUTIU DE 29 DE DESEMBRE DEL 2003.

La modernització de la xarxa fèrria i la construcció de noves línies, ha estat un compromís electoral explícit dels tres partits del Govern, reiterat fins avui. Més concretament del Consell Executiu de 29 de desembre del 2003 va decidir "revisar l'actual Pla d'Estructures ferroviàries i elaborar-ne un de nou" i promoure l'encàrrec de l'estudi d'aquest tren transversal que ha generat aquest concurs EP-TF-04370 "Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370 "Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

Aquesta voluntat política inequívoca (el "què") cal expressar-la en concrecions útils i que es corresponguin a aquesta voluntat (el "com"). D'una altra manera pot succeir com en l'Eix Vic – Olot, que tanta tensió política està creant els darrers mesos, on s'ha confós l'Eix en ell mateix (el "què") amb el traçat més adient (per on, el "com"), que s'ha anat demostrant que no és exactament per Bracons.

Els problemes que ha de resoldre necessàriament aquest estudi EP-TF-04370

Si l'anterior i inequívoca voluntat política es vol expressar en concrecions útils, des del nostre punt de vista l'estudi ha de resoldre les conseqüències derivades de tres problemes cabdals d'ordre anterior i/o paral·lel al contingut del concurs.

Així, amb independència que les qüestions que se citaran s'hagin intuït o no abans de la convocatòria del concurs, entenem que l'estudi ha d'incloure obligadament la descripció de l'àmbit general de desenvolupament de l'eix transversal ferroviari, descrivint les implicacions entre els components del marc físic territorial, l'economia, les inèrcies comportamentals i les conseqüències de l'obra que es proposa. Aquesta labor ha d'incloure la fase de detecció de problemes i l'aportació de solucions per pal·liar-ne el resultat

El PRIMER PROBLEMA detectat el suposa la pèrdua de vigència factual del Pla Director d'Infraestructures Ferroviàries 2003-2025 publicat per l'anterior Govern de la Generalitat de Catalunya just al final del seu mandat (2003, setembre). En efecte, el Consell executiu de 29 de desembre del 2003 va acordar "revisar l'actual Pla d'Estructures ferroviàries i elaborar-ne un de nou". El pla, com més endavant es demostrarà, contenia nombrosos errors de plantejament, tants que, en conjunt, resultava inadmisible.

Ens referim, per tant, al fet que el concurs proposi l'estudi del traçat d'una part de la xarxa ferroviària catalana, el seu Eix transversal, sense que, de moment, no s'hagi determinat el conjunt d'aquest xarxa; és a dir, sense disposar d'un pla general de ferrocarrils de Catalunya. ¿Com es pot, sense córrer riscos greus, dissenyar la part d'un conjunt sense tenir-ne clara la seva totalitat?

Mantenim com a inqüestionable per metodològicament impecable el criteri que els plantejaments infraestructurals han d'emmarcar-se, sempre, en un context global. És obvi que no podem començar a construir, posem per cas, la cuina d'una casa sense disposar dels plànols del conjunt de l'obra. La insuficiència de què parlem és, doncs, conseqüència no de la finalitat del concurs, sinó de l'ordre cronològic amb què s'ha abordat la intervenció en la xarxa de ferrocarrils.

En resum, per una banda pensem que si no s'aborden correctament els problemes derivats d'aquesta mancança part de les solucions aportades per l'estudi poden esdevenir invàlides. Per altra banda, és obvi que no es poden canviar les bases del concurs –i la dotació econòmica que l'hauria d'acompanyar–, ni elaborar conjuntament, *de facto,* el mencionat Pla General de Ferrocarrils de Catalunya i el de l'eix transversal; no tindría credibilitat.

En conseqüència, caldrà dissenyar l'eix transversal evitant que en el futur pugui crear servituds a un pla ferroviari global avui dia inexistent. Qualsevol estudi que vulgui demostrar-se vàlid haurà de cobrir aquesta insuficiència amb un cúmul de coneixements previs d'ordre tècnic, metodològic i professional que solament poden ser aportats a índole individual. En aquest cas, les individualitats marcaran la diferència.

Els coneixements de l'equip interdisciplinari que recolza la present proposta, amb experts del territori, població, mobilitat, economia i ferrocarril, fa possible omplir aquest buit alhora que respon de la resolució del segon problema

El SEGON PROBLEMA fa referència a les constriccions que per a l'equip redactor de l'estudi pot representar la consignació del traçat de l'Eix transversal en els plànols facilitats per GISA i per la Generalitat de Catalunya –en els quals, per cert, s'observen diferències entre les diverses edicions de què es disposa.

Tot i la indiscutible necessitat d'un Eix transversal ferroviari, sobre el qual no hi ha objecció possible, lògicament –i essent coherents amb la descripció del primer problema– la manca d'un pla general de ferrocarrils de Catalunya fa inconvenient restringir les propostes de l'estudi als traçats senyalats. És a dir, les bases del present concurs no podrien estipular exactament, fil per randa, el traçat, ja que això entraria en contradicció amb l'absència ja esmentada d'un pla general.
En definitiva, l'equip que elabori l'estudi hauria de garantir la seva capacitat de proposar, amb consens, criteri i autoritat suficients, el millor dels traçats i alternatives possibles, fins i tot si això hagués de suposar determinades variacions sobre el traçat esbossat pels mapes esmentats. Un valor afegit que l'equip humà que recolza la present proposta garanteix a bastament a través de a seva experiència i coneixement.

Un tercer problema

Però hi ha encara un altre problema la solució del qual resta fora de l'abast de l'equip que hagi de redactar aquest estudi: el llarg termini d'execució i posta en marxa de l'obra proposat pel Govern de la Generalitat, resultat d'una conjuntura d'endeutament agreujada per la difícil resolució dels efectes del dèficit fiscal acumulat en els darrers 20 anys i per l'acceleració de determinats fenòmens desestructuradors.
Tot i així, l'equip redactor de la present proposta es capaç de donar els criteris necessaris, objectivament possibles per a afrontar la financiació del l'Eix ferroviari transversal. En aquesta mateixa proposta es trobaran indicis suficients de la manera d'abordar-ne la solució.

No es poden deixar per a d'aquí a 20 anys obres que fa 40 anys ja s'haurien d'haver resolt.

Sincerament, amb els terminis proposats no es podrà correspondre a la voluntat política expressada pel govern a què es referia el principi del capítol: una obra l'inici de la qual es planteja a 10 anys vista, dues legislatures i mitja, per funcionar d'aquí a vint anys, cinc legislatures, a més de no permetre la correcció de les inèrcies negatives actuals, corre el risc d'esdevenir, en part, obsoleta. Més aviat correspondria iniciar-la, ni que fos parcialment, dins la legislatura de l'actual Govern.
Entenem que, evidentment, l'obra s'ha plantejat a tan llarg termini per les dificultats de finançament actuals i la incertesa que planeja sobre el nou Estatut. La majoria d'experts en planificació territorial consideren que una infraestructura fèrria té un impacte socioeconòmic espectacular i que permet un retorn relativament ràpid de la inversió en termes financers, evidentment sempre i quan estigui ben dissenyada. Cal suposar que la desestructuració del territori català produïda en els darrers 25 anys es podria haver esmorteït dràsticament amb l'existència d'una xarxa ferroviària eficient i mínimament dimensionada.
No és exagerat pensar que en els propers 20 anys poden haver-hi canvis encara més grans que en els darrers 25 deguts a problemes avui ja constatats, com la sobresaturació de la xarxa viària de carreteres, la immigració (prop de sis-centes mil persones en 5 anys), l'encariment del petroli, el creixement urbanístic desmesurat i la caiguda del turisme per pèrdua de qualitat de l'oferta. Per això afirmem que, d'aquí a 20 anys la posta en marxa d'aquest Eix transversal pot resultar, en part, obsoleta!

En definitiva, tot i admetent les dificultats econòmiques actuals i el fet que resulti difícil imaginar noves vies de financiació, l'equip que recolza aquesta proposta afirma que la solució del dèficit en ferrocarrils és urgent i prioritària per a l'economia i la qualitat de vida dels catalans i que plantejaments sòlids i coherents permetrien iniciar l'obra ja en aquesta legislatura per recuperar, en el termini de 20 anys o poc més, el dramàtic dèficit actual xifrat en 1 000 km de ferrocarrils.

A continuació, i seguint l'ordre anterior de descripció dels problemes, no hi ha un altre camí possible, s'explicarà amb detall perquè cal revisar el vell "PDIF", fent una anàlisi que serveixi per establir quins haurien de ser els criteris de definició d'un pla general adient.

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

EL PLA DIRECTOR D'INFRASTRUCTURES FERROVIARIES 2003 – 2025 (EN ENDAVANT "PDIF"), DE LA GENERALITAT, 2003 SETEMBRE.

Aquest Pla, en endavant "PDIF", fou publicat per l'anterior Govern just al final del seu mandat (2003 setembre) i com s'ha dit, anul·lat per l'actual. És necessari analitzar algunes de les seves deficiències per a no incórrer en el futur en els mateixos errors o en similars.

El pla territorial general de Catalunya ("PTG")

El "PDIF" esmenta en els "Antecedents" (p. 8) el Pla Territorial General de Catalunya "PGT", el seu marc superior, del que trasllada diverses finalitats generals:

- "Lluitar contra els desequilibris, assegurant una bona accessibilitat a tots els territoris"
- "Reforçar i potenciar les interaccions entre les diferents parts del territori"
- "Aconseguir una connexió efectiva i eficaç amb les xarxes de la resta dels països europeus"
- "Procurar la seva integració paisatgística i ecològica"
- "Afavorir la competitivitat de les empreses, reduint costos i temps de transport"
- "Augmentar la qualitat de vida dels usuaris aconseguint fer més còmodes els seus desplaçaments i reduint-ne el temps"

No obstant això, el conjunt d'actuacions del "PDIF" es contradiu totalment amb aquestes finalitats, especialment amb els dos primers i més bàsics des del punt de vista de l'equilibri territorial. Si exceptuem la voluntat de mantenir les línies ja existents de Barcelona - Puigcerdà i Lleida – La Pobla, només faltaria!, la resta de concrecions apuntades en el pla reforcen el centripetisme cap a la conurbació barcelonina, en detriment del territori en el seu conjunt.
Es pot afirmar fins i tot, que el "PDIF" és desestructurador, desequilibrador i centripetador, perpetuant els errors de planificació dels darrers 68 anys. Per exemple, si sumen per comarques les inversions proposades en el "PDIF" (uns 7 000 Milions d'euros en l' "horitzó del 2005"), la tercera part de les 42 comarques catalanes estan ignorades, recordant que en el cas de l'AVE només s'han de considerar les comarques del Segrià, Tarragonès, Barcelonès i Gironès, on hi ha previstes les estacions.

Sobre la metodologia d'anàlisi emprada pel "PDIF". Perspectiva de baix a dalt o de dalt a baix.

El Pla de ferrocarrils de la Generalitat "PDIF" posa de relleu el "quan", els horitzons del 2005, 2010, 2025. El "què" apareix més implícitament, com a resultat final d'un seguit d'actuacions en el temps, gairebé aïllades, que en el seu conjunt no conformen cap globalitat, només un munt d'actuacions desendreçades. En cap cas està explicitat el "què" (les solucions, el contingut de les actuacions) com a conseqüència del "perquè" (de la finalitat amb què s'actua).
És una exposició analítica (enumeració de les parts) d'on es pot deduir (síntesi) el conjunt.
Caldria actuar a l'inrevés, amb una estratègia de "síntesi". ¿Quina és la causa que motiva la infrastructura (el "perquè")?, ¿quins són els criteris (el "com")?, ¿quina és la solució (el "què")?, i al final de tot, ¿quins són els seus detalls parcials i el "quan"? Llavors, els detalls i el "quan" apareixen fàcilment i com a conseqüència lògica, es poden considerar també en funció de les canviants conjuntures socials i econòmiques tot adaptant-se a elles. En cas d'aparició de qualsevol nova conjuntura, aquesta estructura lògica permet a la planificació adaptar-se i/o ser reconstruïda parcialment, des de dalt, de manera que els imprevistos esdevenen, finalment, elements enriquidors i/o enfortidors.
Ben al contrari, amb una estratègia "analítica", qualsevol imprevist origina un problema difícilment resoluble.

*La perspectiva de la "mobilitat" * deguda a la demanda actual.*

El ferrocarril no es pot analitzar des d'una perspectiva exclusiva de la "mobilitat" si per això s'entén l'anàlisi de la demanda actual sense tenir en compte la demanda potencial. Des d'una perspectiva de demanda actual, mai s'haurien pogut estructurar territoris com els Estats Units ni la Unió soviètica, les dues grans potències del darrer segle.

1) És clar que els indis de l' "oest americà" no tenien cap interès a visitar la costa atlàntica, per la qual cosa, els criteris de "mobilitat" existent mai haurien justificat el ferrocarril transcontinental. Però precisament, aquest ferrocarril es va fomentar la "mobilitat" permetent arribar al Pacífic, i des d'aquí novament per mar estendre's per tota la costa oest. El ferrocarril va ser l' "element inercial positiu" conformador d'un territori i de la seva mobilitat, un territori que, no ho oblidem, ha esdevingut la primera potència mundial.

2) El mateix va passar amb la Sibèria. ¿Quina necessitat de "mobilitat" tenien els mongols o els esquimals fa 150 anys? Òbviament, cap. El ferrocarril va ser l' "element inercial positiu" conformador del territori, d'una altra potència mundial.

3) Un exemple més, és el cremallera de Núria ja comentat.

És per això sabut, des de fa anys, que el ferrocarril és un servei paradigmàtic, capaç de generar la seva pròpia demanda, els seus propis clients, i més ben dit, capaç d'estructurar el territori i/o un Estat.

Aquest fenomen, perfectament conegut al llarg de 150 anys, és ignorat pel "PDIF". Parlar d' "Actuacions sotmeses a la realització d'estudis previs de factibilitat" (part 8.4, pàgina 94) és, doncs, una contradicció, amb les urgents necessitats de reestructuració territorial!

En el mateix apartat 8.4 el "PDIF" parla d'un ferrocarril de la Seu d'Urgell a Andorra per afavorir la intermodalitat de l'aeroport de la Seu d'Urgell. És sabut que l'aeroport no té avui un ús regular, la seva explotació encara no és competència de la Generalitat (si bé el nou Gobierno del Estado ha manifestat la voluntat de treballar coordinadament en aquest àmbit amb les corresponents Comunitats autònomes), i sobretot no existeix cap ferrocarril que arribi a la Seu d'Urgell. Però el que sorprèn més és que a cap lloc parli d'integrar la Seu, i aquest nou ferrocarril, dins una xarxa per a arribar-hi. Sense aquesta integració la proposta del "PDIF" és com començar la casa per la teulada.

No cal, però, llegir tot el "PDIF"sencer, perquè la lectura de la seva part 5.2. "La mobilitat a Catalunya" (pp. 21 a 25) fa entendre que no cal continuar. El gràfic final de la p. 25 indica que la mobilitat obligada (laboral, estudis, ...) intercomarcal es resumeix a sis recorreguts en estel, tots des de la conurbació Barcelona-Vallès:

al Tarragonès (Tarragona i Reus),
al Segrià (Lleida),
a l'Anoia (Igualada),
al Bages (Manresa),
a l'Osona (Vic),
al Gironès (Girona) i també el Baix Empordà (la Bisbal d'Empordà),

és a dir, precisament l'estructura estelada-centralitzada en que ha esdevingut la xarxa ferroviària catalana! i que cal canviar per a generar noves "mobilitats". Avui, ¿a qui se li acut desplaçar-se entre Vic i Girona, si per això és obligat fer el triple de la distància que hi ha entre elles? ¿Com es pot entendre que per anar de Girona a Vic en tren calgui baixar, no ja a Granollers on les dues

* NOTA: "Moviment" o el seu derivat "Mobilitat" (terminació "-itat", que és la manera de procedir associada) és un terme molt genèric. Moltes coses es mouen, un cos qualsevol, una part d'un cos respecte la resta, i per molts llocs diferents. Per això hi ha molts conceptes més específics, com "Trànsit", "Navegació", "Desplaçament", "Kinestèsia", etc. El diccionari incorpora des de fa molt temps, i amb un ús generalitzat, el terme "Trànsit", definit com "moviment de persones i/o mercaderies per vies públiques". És un concepte molt més específic que "Mobilitat" i per tant més acurat. Tot el trànsit es mou, però a l'inrevés, moltes coses es mouen sense transitar. Parlar de "Mobilitat" en lloc de "Trànsit" és un modisme actual, no hi ha cap problema si se sobreentén la llicència lingüística.

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

línies gairebé es toquen, sinó que fins a Barcelona (Sants!)? No ha d'estranyar, doncs, que avui calguin dues hores i mitja per a comunicar dues ciutats separades per només 48 km!!
Una cosa semblant passa entre Vic i Manresa, separades només 40 km: cal més de dues hores! (per anar fins a la Torre del Baró, perquè a Montcada-bifurcació no paren els trens de Manresa) per viatjar entre elles.
Front a l'òbvia necessitat de noves línies no radials que modifiquin aquesta situació de restricció, la conclusió del "PDIF" és:

> "Els corredors per sota dels 4.000 viatges per dia en 2 sentits, que no apareixen grafiats, difícilment podrien resultar adients per a rendibilitzar socialment una inversió ferroviària."

Segons això, no s'hauria de fer cap Eix ferroviari transversal perquè fins que no es faci la línia mai es generarà un trànsit que la justifiqui. És allò del peix que es mossega la cua.

Finalitats del "PDIF"

Les finalitats del "PDIF" estan expressades en temps desitjats entre determinats indrets (pàgines 33 a 35). No hi ha cap referència al factor territorialitat com les que veurem tot seguit, o cap enumeració de mancances de trànsit com les que veurem, etc.
Així, diu que des de Barcelona caldria anar a Girona en 30', a Tarragona en 35', a Lleida en 60', a València en 1 h 15' i a Madrid en 2 h 30' (que no és una altra cosa que les previsions prou conegudes de l'AVE, que com s'ha sabut, tampoc seran assolides).
Unes altres finalitats són:

- El recorregut entre Girona i Lleida es faria en 114 minuts (sense passar per Barcelona, òbviament amb l'AVE);
- El recorregut entre Barcelona i Vic es faria en 55' (actualment, els "directes" triguen 60', gairebé el mateix);
- El recorregut entre Barcelona i Manresa o a Igualada es faria en 50' (actualment els "directes" triguen 60' fins a Manresa, gairebé el mateix);
- El recorregut entre Vic i Manresa es faria en 65' (hi ha 40 km de distància entre elles, per exemple per carretera, el que suposaria una velocitat mitjana equivalent de 37 km/ hora!!);
- El recorregut entre Manresa i Igualada es faria en 60' (hi ha 30 km de distància entre elles, per exemple per carretera, el que suposaria una velocitat mitjana equivalent de 30 km/ hora!!).

La "Mobilitat" només ha de condicionar l'explotació (les freqüències i les connexions), mai la xarxa.

Així com un autobús el podem fer circular per la majoria de les vies públiques, el tren només ho pot fer pels rails de la xarxa. La xarxa de ferrocarrils s'ha de fer amb criteris de territorialitat, no només amb criteris de "mobilitat" (i menys encara amb criteris de mobilitat restringits a l'actualitat).
La mobilitat ha de condicionar només amb aspectes de l'explotació com els horaris i freqüència dels trens, o ajudar a escollir les opcions de recorreguts directes front els indirectes que requereixen fer transbords.

L'Eix transversal i/o l'Eix pirinenc

Amb aquest context, el "PDIF" no contempla els eixos transversals. Menys encara un necessari Eix pirinenc, de la Mediterrània a la Val d'Aran. Encara pitjor, una darrera actualització (2003-11-05) diu que s'incorpora "l'àmbit territorial de les comarques de l'Alt Pirineu i Aran". ¿És què, potser, aquestes comarques s'havien oblidat inicialment pel "PDIF" essent, com són, part integrant de Catalunya?

Els terminis

Potser la major crítica que es pot fer al PDIF és que en prop de 20 anys només planteja un maquillatge de la xarxa actual (l'AVE és una altra qüestió, estatal i superposada), oblidant-se dels greus dèficits ja comentats (veure "El desequilibri de la balança fiscal. El ferrocarril").

Si en 20 anys no s'ha millorat dràsticament la xarxa ferroviària catalana, el futur de la nostra nació serà del tot incert.

(C. U., 2004-07-05)

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

ASSISTÈNCIA TÈCNICA PER A L'ESTUDI PREVI DE CORREDORS I DE CARACTERITZACIÓ D'ALTERNATIVES DE L'EIX FERROVIARI TRANSVERSAL DE CATALUNYA. EP-TF-04370

CARACTERÍSTIQUES D'UN EIX FERROVIARI TRANSVERSAL

La nota de premsa (2004-05-19) del Departament de Política Territorial i Obres Públiques sobre la convocatòria d'aquest concurs parla d'enllaçar poblacions com Lleida, Cervera, Igualada, Manresa, Vic i Olot amb un Eix transversal, a la vegada que establint connexions amb alguns dels traçats fluvials "verticals". La finalitat política és clara en aquest enunciat i en les moltes manifestacions de responsables polítics que en els darrers mesos han recollit els mitjans de comunicació.
Entenem doncs que com criteris bàsics, l' Eix ferroviari transversal de Catalunya:

- cal que tradueixi a la realitat la voluntat política del nou Govern, que és qui l'ha generat;
- cal que s'emmarqui en una xarxa global de ferrocarrils, de tota Catalunya, per a garantir que no pugui ser una fase parcial comprometedora d'una finalitat global;
- cal que sigui coherent amb les recomanacions del marc més superior, el "PGT";
- cal que sigui solidari, és a dir, no excloent, o en paraules del "PTG" "Reforçar i potenciar les interaccions entre les diferents parts del territori", el que implica tenir en compte impactes socioeconòmics i anàlisis de mobilitat comparats, per exemple en relació a províncies com Lleida i Tarragona, o ciutats com Girona.
- cal que sigui territorial, és a dir, no local, el que implica considerar totes les possibilitats, com per exemple les "intermodalitats" del tipus port – ferrocarril – aeroport, o els recursos turístics;
- cal que sigui eficient, o dit d'altra manera, que sigui prioritari respecte d'altres necessitats infraestructurals;
- cal que sigui polivalent (el que implica l'eficiència anterior), el que el rendibilitza encara molt més;
- cal evitar repetir defectes procedimentals, tan habituals en el passat, que tants problemes han generat al territori en general i a l'actual Govern en particular;

que tot seguit es tractaran més extensament.

L'Eix s'il·lustra amb un esquema que cal entendre com a orientatiu, no com la definició del traçat exacte a gran escala, perquè aquesta definició és precisament la finalitat de l'estudi. Així, d'Olot a Vic, es pot entendre que una opció pot ser el seu pas per Ripoll, una capital comarcal, atès que, si miréssim amb lupa, el traçat és un traçat imaginari que arrenca de Sant Quirze de Besora i arriba a Olot per sota el Puigsacalm (1 515 m).
Les condicions dels "Plecs" del concurs EP-TF-04370 no transcriuen les anteriors finalitats, que en conseqüència cal pressuposar d'aquesta nota de premsa i de les manifestacions esmentades. Només s'aporta un exhaustiu plànol de Catalunya delimitant "una banda amb una ampla variable entre 10 i 30 km". En aquest plànol, augmentant el "zoom", l'eix central de la banda coincideix bàsicament amb l'anterior llevat en un punt, doncs des d'Olot no es dirigeix a Sant Quirze de Besora sinó que es dirigeix a Torelló, exactament pel traçat de Bracons de la carretera actualment en construcció, allunyant-se de Ripoll respecte l'anterior esquema.

ELS EIXOS FLUVIALS "VERTICALS".

L'evidència de quins són els eixos fluvials amb que ha d'interaccionar l'Eix ferroviari transversal fa convenient enumerar-los, i així conèixer totes les possibilitats d'interconnexió que pot tenir.

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

Eix Besos – Ter

Esmentem en primer lloc, l'únic eix que avui és recorregut per un ferrocarril pels rius Besòs, Congost , Gurri, i Ter, entre Barcelona i Ribes del Freser, i que es prolonga fins a Núria amb el cremallera homònim. La continuació de Ribes a Alp sota la Collada de Toses correspon estrictament a una part de l'Eix pirinenc.
Durant els 80' va estar a prop de tancar-se, fet que es va evitar, en bona mesura, per la modernització del cremallera de Núria (veure "El Cremallera de Núria").

Eix del Llobregat

El segon Eix a esmentar, el del "Llobregat – Cerdanya (Segre)" s'inicia prop de la Mediterrània amb dues línies fèrries pels marges del riu fins a Martorell (una de RENFE i l'altra dels FGC). Cal advertir que cap de les dos línies arriba a l'aeroport, faltant només 4 km en un cas i 8 km en l'altre.
Des de Martorell segueix una sola fins a Manresa (dels FGC). Una altra incongruència a corregir és que a Martorell, les dos línies, de RENFE i dels FGC no tenen transbord tot i creuar-se.
Des de Manresa, hi va haver tren fins a Guardiola i la Pobla de Lillet, però es va anar tancant progressivament, de nord a sud, els anys 1963, 1972, i 1973.
La seva prolongació natural, però, és per la vall de Bastareny travessant el Cadí amb un túnel de 9 km entre les cotes 940 i 1140 m fins a Bor, i d'aquí a Puigcerdà i França.
Aquest eix és el que enllaçaria naturalment a Barcelona amb l'Ariege. L'eix del Besos – Congost – Ter, s'ha d'entendre que conclou a Ripoll o Ribes, i la prolongació a Toses i la Cerdanya és estrictament una part del transversal pirinenc.

Eix Tordera - Selva – Brugent - Tec

A llevant d'aquests dos eixos anteriors, hi ha el definit per la Tordera, des de la seva desembocadura prop de Blanes, fins a Fogars de Tordera (servit per la RENFE entre Blanes i Maçanet – Massanes), que es prolonga naturalment per la Selva (riera de Santa Coloma de Farners) i el riu Brugent (Anglès i Amer) fins a Olot. Aquest tram del Brugent fou servit fins al 1969 pel "Carrilet".
Al nord d'Olot, pot prolongar-se per l'Alt Ter (Sant Pau de Segúries, Camprodon) i el Tec (Prats de Molló i Ceret) a la Catalunya nord.

Eix del Francolí Segre i Andorra

El llarg i trencat curs del Segre conforma parcialment tres eixos,

- el que hem anomenat del Llobregat – Cerdanya,
- aquest, que anomenarem del Francolí – Segre – la Seu – Andorra, i
- el que anomenarem Ebre – Segre – Noguera Pallaresa.

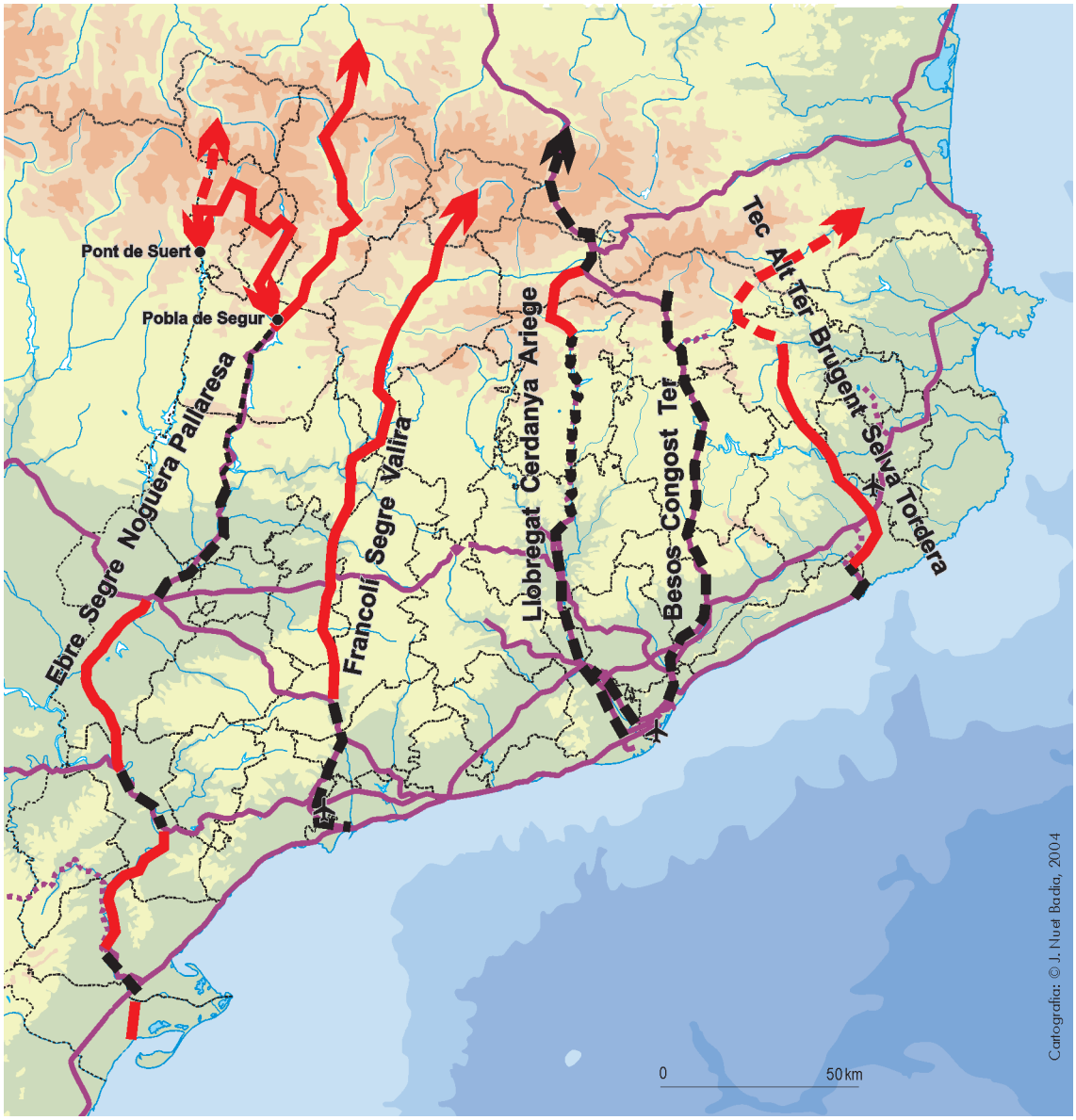
Entremig dels tres trams "verticals", el Segre té dos trams "horitzontals", el del Cadí (de Bellver a la Seu) i de Ponts a Sant Llorenç de Montgai.
Així que aquest Eix fluvial combina amb el Francolí (Tarragona – Reus – Montblanc), el Pla d'Urgell (Tàrrega) i el Segre (Ponts – la Seu d'Urgell) fins Andorra.

Eix de l'Ebre – Lleida – Noguera Pallaresa

El darrer eix fluvial possible cap a l'oest de Catalunya combina l'Ebre, el Segre en la seva part central i la Noguera Pallaresa (Sant Carles de la Ràpita – Flix – Lleida – Balaguer – la Pobla de Segur – Sort – Vall d'Àneu – França).
Des de Lleida es podria pensar en un altre eix situat més a l'oest, desdoblant l'anterior per la Noguera Ribagorçana en lloc de la Noguera Pallaresa. Però no es justificable per les barreres dels embassaments i la conseqüent inexistència d'hàbitats. Només al final apareix el Pont de Suert, a l'entrada de la Val d'Aran.
Podria pensar-se en un desdoblament més limitat, des de la Pobla de Segur fins al Pont de Suert. Però una anàlisi més aprofundida fa veure que seria univalent, perquè donaria servei només a les dues capitals comarcals i quatre o cinc pobles més. Per això en els 70' es va plantejar el ferrocarril de la vall Fosca – Boí, que, a més d'unir les dues capitals comarcals

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).



Els eixos fluvials.

esmentades, serviria per a connectar una cinquantena d'hàbitats disseminats perles dues comarques i aprofitar els impressionants recursos turístics de bona part del Pirineus occidentals, inclòs el Parc nacional (veure "El ferrocarril de la Vall Fosca i de Boí"). Òbviament, aquest ferrocarril és naturalment prolongable a la Val d'Aran en la seva variant de Vilaller, tal com s'ha suggerit en aquesta proposta ja comentada.

ANÀLISI PER A LA DEFINICIÓ DE L'EIX FERROVIARI TRANSVERSAL

La necessitat de la perspectiva de la "mobilitat". Exemple del ferrocarril de la Vall Fosca i de Boí.

S'ha exposat la inconveniència del "PDIF" al tenir com a únic criteri les "mobilitats" actuals i no les potencials o altres criteris com els territorials. En l'extrem oposat, en les condicions d'aquest estudi EP-TF-04370 de l'Eix ferroviari transversal manquen referències al trànsit. Atesa la finalitat d'aquest estudi, el trànsit hauria de ser una de les perspectives obligades d'estudi i anàlisi, el que ha

Els eixos transversals.

aconsellat integrar en l'equip interdisciplinar a experts de la més llarga tradició i solvència en aquest camp.
Com a mostra d'aquesta perspectiva, s'entén que el ja comentat ferrocarril entre la Pobla i el Pont, hagi de passar prioritàriament per la Vall Fosca i la de Boí, per a generar i servir l'enorme "mobilitat" turística potencial i repoblar els hàbitats abandonats. L'explotació d'un ferrocarril directe entre la Pobla i el Pont seria difícilment sostenible i no aportaria gairebé res al desenvolupament de les comarques del Pallars Jussà i l'Alta Ribagorça. Tot al contrari de l'opció per la Vall Fosca i Boí, perquè, tot i que requeriria una inversió de més del doble, multiplicaria la demanda d'usuaris entre cinc i deu vegades.

"Transversal"

Vistos els Eixos "verticals" veiem quins poden considerar-se eixos transversals. La "transversalitat" no s'ha d'entendre relacionada solament amb el fet que la línia de referència d'una proposta travessi la "Serralada transversal" (Puigsacalm, Guilleries, ...), denominació introduïda pel geògraf Ll. SOLÈ SABARÍS, d'ús no generalitzat, que d'altra banda no tindria prou justificació. El concepte de "transversalitat" resulta sobre tot com a rèplica de la radialitat de la xarxa ferroviària catalana.

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

L'Eix transversal "zero".

Ja s'ha vist com de Girona a Vic cal passar per Sants. Cal doncs un recorreguts més directe, "transversal", perpendicular als radi.
La morfologia catalana defineix unes depressions on s' ha assentat el poblament i per on discorren les vies de comunicació més naturals. Així és norma inequívoca parlar d' eixos "litoral" (arran de mar) i "prelitoral" (entre les serralades litoral i pre-litoral), si bé aquest darrer poc definit en les comarques de Tarragona per la seva complexitat morfològica. En l'altre extrem, al nord, es poden definir el "pirinenc" i el "pre-pirinenc". Entre mig tindríem l' "interior" corresponent a l'extensa plana interior.
Per a evitar exclusions implícites convé doncs parlar d' "Eixos ferroviaris transversals" i no d' "Eix" en singular, llevat que s'especifiqui de quins d'ells es tracta.
Amb l' estructura radial de la xarxa ferroviària actual, centrada a Barcelona, com més allunyat de Barcelona se situï l'eix transversal més quilòmetres caldran per a intersectar-lo (és allò del "dos pi erre"). A això cal afegir el fet que com més lluny sigui el transversal menys problemes es resolen. Pot parlar-se, doncs, des de la perspectiva d'una relació matemàtica quadràtica que a doble distància, quatre vegades menys d'interès i/o d'eficiència. Es veu tot seguit amb exemples com els "transversals zero", "transversal setze" i "Figueres o Girona".

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

El Transversal "zero"

Existeix un eix transversal (estrictament una part d'ell) que té longitud zero tot i estar relativament lluny de Barcelona, a 28 km.
Aquest "transversal" és un simple transbordament situat al nord de Granollers, on les línies de Girona i Vic s'apropen a només 400 metres!!. Aquesta petita distància és la que cal recórrer en més d'un transbord de la xarxa del "Metro"de Barcelona.
En la línia Barcelona – Vic aquest punt està situat al nord de Granollers, al Corró d'Avall, 500 metres abans de l'estació de Les Franqueses. Suposem, doncs, que aquesta estació se situaria en aquest punt, i davant de l'anterior, en la línia de Girona, hi hagués un baixador que li anomenarem Granollers N. S'ha indicat amb un quadre vermell.
En una primera aproximació, prescindint dels serveis (obra civil com baixadors, connexions, ...) valorarem l'Eix només segons els quilòmetres necessaris. Segons això el cost d'aquesta part d'Eix transversal és zero. D'aquí l'adjectiu amb què l'anomenem.
Només amb això, sense cap necessitat de millora de la xarxa, de Girona a Vic hi hauria 98 km que es realitzarien en 1 h 30' amb els trens actualment en servei (d'acord amb els horaris vigents). Avui se sap que per a anar de Girona a Vic cal fer transbord a Barcelona Sants i s'hi triga 2 hores i mitja. Dels 162 km que actualment cal fer entre les dues poblacions passant per Sants (en línia recta n'hi ha 48!), n'hem resolt 64 amb un cost zero.
Com a mostra més de la qüestionabilitat del "PDIF" tenim propostes d'obres de molts milions d'Euros que són d'interès molt qüestionable (l'indicador d'eficiència tendiria a zero), front aquesta millora de transbord, immediata i de cost "zero" d'euros (l'indicador d'eficiència tendiria a infinit). Però el "PDIF" la demora fins l'any 2 010 i li destina 30.1 Milions d'euros (B-12, pàgina 62) sense explicar en què es gasten.

¿Per què Figueres i no Girona?

No es pretén plantejar un antagonisme entre les dues ciutats, ni tan sols argumentar el major rang jeràrquic de Girona (100 000 habitants amb l'entorn, davant d'uns 40 000 habitants de Figueres), sinó que explicar les raons del perquè Girona sigui de pas obligat d'un eix transversal, i que aquesta opció no va en detriment de Figueres (veure més endavant "Hi guanya Girona, però sense perdre-hi Figueres").
Però, si es fes a l'inrevés, l'opció de Figueres aniria en clar detriment de Girona. No tindria justificació un Eix que no aprofités Girona, simplement perquè suposaria privar-lo, aproximadament, del 50 % de la demanda potencial. La "mobilitat" França – Lleida és actualment limitada, i sense grans expectatives de creixement.
Es reitera, de nou, la necessitat que aquest estudi hagués incorporat l'exigència de la realització d'anàlisis de "mobilitat", que confirmarien amb total exactitud aquestes afirmacions.

Girona – Vic

En l'actual Eix transversal per carretera (C-25), ja s'ha constatat l'error, entre d'altres, del seu traçat sinuós (veure "Anàlisi de l'Eix transversal per carretera"), perquè per recórrer els 46 km que separen Girona i Vic, cal fer-ne 63 km, un 60 % més!!.
L'error bàsic de l'Eix transversal per carretera no es haver-lo fet massa a prop de Barcelona sinó el continu vaivé d'allunyar-se i apropar-se que el fa "serpentejant" i no "transversal".
Amb el traçat ferroviari proposat a "Plànol de situació EP-TF-04370.pdf", l'Eix ferroviàri transversal encara exageraria més les baixes prestacions de l'Eix transversal per carretera: els 46 km entre Girona i Vic es transformarien aproximadament en 120 km!!, gairebé el triple (200 % de més). El temps, inclòs el transbord a Figueres, cal preveure'l amb les velocitats actuals en prop de dos hores!! És una prova de la disminució de l'eficiència com més lluny del centre es fa la transversal.
El transversal "zero" resol millor el problema de comunicar Girona amb Vic (98 km, en 1 h 30').
¿Val la pena fer un ferrocarril nou, de 80 km (entre Figueres i Vic), per trigar mitja hora més entre Girona i Vic?

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

El ferrocarril Girona-Vic.

L'eix transversal "16"

Un altre exemple de la major eficiència d'una transversal a una xarxa radial com més a prop està del seu centre, és una petit tram de ferrocarril de només 16 km, entre Granollers i Sabadell. S'iniciaria en la Transversal zero ja analitzada, en la línia Barcelona – Girona (Corró d'Avall), i a continuació:

es dirigiria a la línia Barcelona – Vic en la que s'integraria un quilòmetre després,
seguiria aquesta línia 1.5 km cap a Barcelona (a Canovelles),
es desviaria cap a Lliça de Munt, Lliça de Vall, Parets N, Palau de Plegamans, Polinyà, Sant Nicolau i Sabadell.

Amb només 16 km veurem com resoldríem bastant bé les comunicacions de Figueres i de Girona amb Vic Manresa i Lleida!!

El tram trans 0/16

Com el "Transversal 16" integra el "Transversal 0", escriurem "Trans0/ Trans16" per a comparar més endavant les millores que un o un altre comporten a recorreguts propis de l' Eix transversal,

El tram transversal 0/16.

tot i que aquestes dos millores corresponen a un transversal diferent, el Transversal prelitoral.

Girona – Manresa o Girona – Lleida

Per l'Eix EP-TF-04370, l'increment de més de 70 km de voltar per Figueres, incrementa tanmateix els desplaçaments de Girona a Manresa i a Lleida.
Amb aquest proposat eix transversal "Figueres – Olot – Vic – Manresa" EP-TF-04370, insistim, de Girona a Manresa caldria passar per Figueres i fer transbordar, fent un recorregut de 160 km!! (amb 120 km de nova construcció)
De Girona a Lleida per l'Eix EP-TF-04370 serien 264 km aproximadament, tan com voltant per Barcelona i Sant Vicens de Calders!! Pel Transversal 16 serien només 224 km (un 15 % més curt).
El tram Manresa – Lleida ja existeix, i és vàlid. És comú per a totes les opcions. Òbviament, el trajecte entre Manresa i Calaf requeriria algunes millores que evitarien diversos revolts, i la modernització del conjunt fins a Lleida.

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

Hi guanya Girona, però sense perdre-hi Figueres

Girona està al sud-sud-oest de Figueres. És clar, doncs, que, anant tots els eixos transversals de Catalunya del nord-est (Empordà) al sud-oest (Ebre), si l'Eix transversal passés per Girona, Figueres ja estaria pràcticament inclosa en la seva continuació, tenint en compte, a més a més, que el ferrocarril ja uneix ambdues ciutats.

Es constata, doncs, que per anar de Figueres a Vic hi hauria gairebé el mateix que anant-hi per l'Eix EP-TF-04370 (uns 80 km tots de nova via) que per Girona (uns 90 km, dels que només uns 50 km serien de nova via). Una actuació gairebé de la meitat de quilòmetres i cost. Les prestacions per a Girona serien molt millors i gairebé les mateixes que per a Figueres.

En canvi, si s'actua a l'inrevés, seguint al peu de la lletra el traçat EP-TF-04370, tot són inconvenients, perquè Girona quedaria despenjada de l'Eix transversal i de totes les seves ciutats principals, Olot, Vic, Manresa i Lleida. Això és fàcil d'entendre: de Girona, per a anar a qualsevol d'aquestes ciutats, primer caldria començar anant en direcció contraria, cap a Figures, i d'aquí, a part del necessari transbord, tornar en direcció gairebé contrària a la inicial cap a Olot, Vic, Manresa i Lleida.

Tot seguit, veurem amb detall un "Transversal" més eficient, directament des de Girona a Vic, que amb només 54 km de recorregut ja connectaria Girona (RENFE) amb Vic (per Figueres aquesta connexió requereix 80 km, 26 més). Abans d'exposar amb detall el seu recorregut anticipem quina enorme optimització representaria a les millores que aportaven els Transversals 0 i 16 i a les limitades prestacions de l'Eix EP-TF-04370:

	Trans. EP-TF-04370	Trans0/ Trans16	Trans. des de Girona	
	km	km	km	temps a 80 km/h
Girona – Vic	120	98	52	39 minuts
Girona – Manresa	160	120	96	1 h 12 minuts
Girona – Lleida	270	230	206	2 h 30 minuts

Una de les intencions marcades pel "PDIF" era anar de Girona a Lleida en 114 minuts utilitzant l'AVE. Com que sembla que aquest tren no assolirà la velocitat prevista, ja cal pensar que caldran més de dues hores de trajecte. Gairebé el mateix (2 h 30') que utilitzant l'Eix transversal interior amb els trens normals, semi-directes (80 km/ h), aspecte que considerarem tot seguit.

Insistim: seguint la línia actual, Figueres està a 40 km de Girona (mitja hora a 80 km/ h). Si sumem aquestes magnituds a les distàncies i temps exposats, els resultats són similars als que suposaria anar pel transversal EP-TF-04370. És a dir, Figueres no hi perdria gens, però Girona hi guanyaria molt:

	Tans. EP-TF-04370	Trans0/ Trans16
Figueres – Vic	80	94
Figueres – Manresa	125	135

Estalviar de 10 a 14 km (7 a 10 minuts a 80 km/ h) a una població de 40 000 habitants (Figueres), no justifica aïllar la conurbació de Girona (100 000 habitants) ni molt menys construir un ferrocarril univalent durant molts quilòmetres.

L'Eix ferroviari transversal interior (EFTI) cal començar-lo a un port de la Mediterrània i no a l'interior

Per les diferents possibilitats d'Eixos transversals a Catalunya que s'han vist (veure "Transversal"), per a no crear equívocs entre transversals, d'ara en endavant parlarem d' "Eix ferroviari transversal interior" al referir-nos al que és finalitat de l'estudi en aquest concurs EP-TF-04370. Abreujadament "EFTI".

El ferrocarril Girona-Manresa.

Una de les finalitats d'un Eix transversal és evitar la conurbació barcelonesa. Però no n'és l'única. Ni tampoc un eix transversal Figueres – Manresa – Lleida és l'únic que permet evitar la conurbació barcelonesa (veure per exemple "L' Eix transversal pre-pirinenc"). Si es tractés solament d'això, s'ha vist que són suficients 16 km nous entre Granollers i Sabadell, en lloc dels 120 km i escaig nous que separen Figueres i Manresa anant per Olot i Vic.
L'interès d'un eix transversal, a més a més d'evitar Barcelona al transitar de la frontera francesa amb Lleida, també té altres interessos territorials (polivalència). Una és la comunicació més ràpida i directa possible entre les dos capitals Lleida i Girona. Però la mobilitat actual, i fins i tot la potencial, entre les dos ciutats és limitada. Cal buscar més demanda concurrent.
Dins del "PDIF", s'ha comentat la proposta (part 8.4, p.94) aïllada d'un ferrocarril entre La Seu d'Urgell i Andorra, justificada amb la "intermodalitat" d'un aeroport, el de la Seu, que avui no està en ús. ¿No és més raonable considerar la "intermodalitat" dels dos ports marítims de Girona, Palamòs i Sant Feliu de Guíxols, perquè tots dos van gaudir en el seu dia de la lògica connexió ferroviària amb Girona?
Si tenim en compte tot el territori català, un eix transversal sempre ha de començar a la Mediter-

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

Girona guanya, Figueres no perd.

ània, i òbviament en un port important. És difícil justificar una altra opció. I si pot tornar a concloure en un altre port de la Mediterrània, molt millor, com veurem més endavant,.
El traçat que sembla més idoni és començant a Palamós (un port) seguir cap a La Bisbal (una capital de comarca) i, pel riu Daró, arribar fins a Quart i Girona Sud. Girona té una sola estació de ferrocarril, situada al nord, a l'extrem oposat de les importants zones industrials del sud. L'Eix transversal crearia una segona estació, Girona S, on transbordarien persones i mercaderies.

Girona amb tres estacions en lloc d'una, i un aeroport accessible

Continuant des de Girona Sud, s'aniria a buscar el riu Ter cap a l'extrem oest de Salt, que es convertiria en la tercera estació de ferrocarril de Girona, seguint aquest riu fins a Anglès. Aquest tram suposaria recuperar part de l'antic carrilet, tancat l'any 1969.
L'Eix transversal, passant pel sud de Girona, justifica una infrastructura pendent. És l'accés per ferrocarril a l'aeroport. Només cal un trencall en la línia Barcelona – Girona (RENFE), entre Fornells de la Selva i Riudellots de la Selva, prop del Polígon industrial de "Girona" (amb un possible baixador). Tindria 3.5 km.

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

Des del punt on conflueix amb aquesta línia de RENFE hi ha 5 km fins a l'estació de Girona Sud, en total 8.5 km de l'aeroport. En aquest punt d'intersecció de la línia de RENFE amb l'Eix transversal proposat es podria efectuar el transbord per a anar

- a l'est a la Costa Brava (Palafrugell, Palamós, Platja d'Aro, ...)
- a l'oest a Vic i als Pirineus del Ripollès, de la Cerdanya i d'Andorra (mitjançant l'estació de l'Hospitalet, a 12 km del Pas de la Casa).

Òbviament, pel mateix ferrocarril de RENFE es podria seguir a Girona N i l'Alt Empordà (Figueres, Llança, ...). Veurem que l'aeroport podria ser, fins i tot, útil a Lleida ("Lleida la ciutat mediterrània dels quatre ports i tres aeroports").
La integració de l'Aeroport a l'eix EP-TF-04370, no és possible. Al contrari, amb l'Eix transversal proposat el ferrocarril tornaria a arribar al cor de la Costa Brava i a més a més seria intermodal amb l'aeroport. Cal constatar que costa entendre que el recurs turístic més important de Catalunya no disposi de ferrocarril.

De Girona a Vic. El debat del Ter

Aigües amunt d'Anglès i la Cellera del Ter, se succeeixen els tres embassaments del Ter (el Pasteral, Susqueda i Sau), que d'altra banda han inundat els pocs assentaments humans que hi havia. És conegut el debat sobre si cal o no emprar aquesta via per a anar a Vic. Hi ha una solució concurrent, satisfactòria per al si i per al no.
Com que Osona està a 600 metres per sobre de la cota del Ter a Anglès, requereix un trajecte d'uns 20 km de pujada sostinguda (3 %). Això permet fer un traçat corbat que serveixi simultàniament (polivalència) a la Cellera de Ter (l'inici de l'embassament de Susqueda) i, canviant de vall, que serveixi a l'aïllat poble d'Osor, a Sant Hilari Sacalm (deixat de banda per l'eix transversal per carretera!), sense deixar de banda a Vilanova de Sau (accés de nou als embassaments). Seguiria cap a Folgueroles – Sant Julià, Calldetenes i Vic Sud, amb transbord amb el ferrocarril Barcelona – Puigcerdà, que també permetria una segona estació a aquesta ciutat.
Aquest traçat integraria recursos turístics potencials (Susqueda, Sau), viles actualment molt mal comunicades (Osor, Sant Hilari, Vilanova de Sau). Una oferta local diversificada i no estacional. Seria, inevitablement, un traçat tècnicament complex i car, però espectacular. Ja se sap que la morfologia catalana no és, sortosament, com la castellana o la manxega. Alguna servitud ha de tenir.

El Moianés

A més a més d'ineficient (pels revolts que fa), l'Eix transversal és insolidari per haver deixat de banda a Moià, una possible capital de comarca. El recorregut de 20 km des de Vic a Santa Maria d'Oló, no dóna servei a cap hàbitat. A l'inrevés, ha fragmentat una rica zona natural. L'Eix ferroviari hauria de corregir l'error, dirigint-se a Sentfores, Santa Eulàlia de Riuprimer, i Moià, descendint entre Calders i Artés cap a Navarcles, Sant Fruitós de Bages i Manresa.

¿S'han d'excloure Banyoles i Ripoll?

Abans de tractar l'exclusió d'Olot del transversal proposat, cal preguntar-se en coherència, ¿per què el traçat EP-TF-04370 sembla que vulgui excloure tan Banyoles com Ripoll, essent dos capitals de comarca com ho és Olot?
És clar que Banyoles està just al límit del corredor marcat, i que seria poc eficient fer serpentejar l'Eix per donar-li accés (n'hi ha prou amb els errors de l'Eix transversal per carretera).
Però no és tan clar que s'hagi d'excloure Ripoll. Ja s'ha dit que aquest plànol EP-TF-04370 desvia l'Eix cap a Bracons i Torelló, allunyant-lo de Ripoll.
El que és evident és que un sol eix no pot resoldre tots els problemes.

Olot i el Transversal pirinenc

De tots els arguments anteriors, que conclouen la necessitat que l'Eix ferroviari transversal passi per Girona, resulta "perjudicada" Olot al restar al marge del possible Eix transversal que s'està exposant.

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

El ferrocarril transversal interior.

En primer lloc cal veure que l' Eix EP-TF-04370, que passaria per Olot, no és òptim ni des de la perspectiva aïllada d'Olot, perquè li crea una bidireccionalitat de 180º, cap a l'est o cap a l'oest, que limitaria un desenvolupament ferroviari posterior.

La direcció Olot - Torelló del l'Eix EP-TF-04370 és cap al sud-oest, el que allunya Olot dels Pirineus, que estan cap al nord. A la vegada, aquesta direcció invalida una direcció cap al sud (a Girona, seguint l'antic carrilet) perquè seria quasi coincident (només 60º de separació). Al contrari, si es dirigís a l'oest-nord-oest cap a l'Alt Ter, Sant Joan de les Abadesses i Ripoll, no penalitzaria les comunicacions als Pirineus ni comprometria en el futur el necessari disseny triangular en 120º que es veurà.

En un futur més llunyà també seria possible un cop en l'Alt Ter, dirigir-se a Camprodon i la vall del Tec a la Catalunya nord (és a dir, la conclusió de l' Eix fluvial Tordera – Selva – Brugent).

Olot requereix un esquema de comunicacions tridireccional, amb tres eixos en 120º de separació aproximadament:

un cap a Figueres, a l'oest,
un altre cap al Ripollès, al nord-nord-oest, i
un cap al sud (l'antic carrilet a Girona).

Amb això, des d'Olot ja es pot anar a tot arreu, i amb prestacions iguals.
Cal dir també que aquesta direcció nord-nord-oest, combinada amb la de Figueres a l'est, no és altre cosa que l'inici del Transversal pirinenc. L'Eix EP-TF-04370 superposa en aquesta part, el transversal amb el transversal pirinenc (o com a mínim el pre-pirenenc).
La direcció d'Olot cap al sud, pel Brugent, és obvia i natural. Permetria anar a Girona, que no està previst en el transversal EP-TF-04370, però també a la Selva i en un futur a la Costa Brava (tant a Blanes com a Palamós) i, directament, a Barcelona (veure "Barcelona").
Com de Ripoll a Sant Joan de les Abadesses (10 km) existeix ferrocarril, tot i que sense servei des de l'any 1980, només manquen 20 km per a arribar a Olot. En contrast, d'Olot a Vic cal fer uns 28 km fins a Torelló o 42 si s'arriba segregadament fins a Vic perquè no convingués integrar els dos eixos.
De la major eficiència d'un eix per Girona que per Figueres i de tot això anterior es conclou que amb gairebé els mateixos quilòmetres de línia nova, es podria afrontar alhora el transversal per Girona i el transversal pirinenc, que integraria a Olot des de l'inici, mantenint l'expectativa futura de recuperar l'antic carrilet cap al sud (veure "Exemple de fase parcial. Olot")*.

El nus de Manresa

L'estació de Manresa seria un estratègic nus ferroviari de la Catalunya interior, cruïlla de l'Eix transversal i del fluvial del Llobregat que en un futur portaria a la Cerdanya i l'Ariege. A més a més, des d'una perspectiva intercomarcal (Solsona) veurem que, en el futur, l'Eix del Llobregat a més a més de recuperar-se s'hauria de duplicar pel Cardener (fins a Súria ja existeix des del 1924) per a arribar a Solsona i d'aquí a Oliana i l'Eix fluvial del Segre.
Els eixos fluvials del Llobregat i aquesta variant intracomarcal cap el Segre són les úniques mancances a la "radialitat" de Barcelona. Afavorir la "transversalitat" no exclou que, per la realitat actual, també s'hagin de resoldre els importantíssims fluxos radials (veure "Barcelona").
Manresa hauria de disposar de sortides en les quatre direccions, nord, est, sud i oest que marquen els dos eixos, més una quinta al nord-oest, cap a Solsona i la Seu d'Urgell.

Calaf o Igualada

El corredor dibuixat al "Plànol de situació EP-TF-04370.pdf" convida a la possibilitat de duplicar la línia ja existent Manresa – Calaf – Sant Guim de Freixenet – Lleida amb una nova alternativa Manresa – Igualada – Sant Guim de Freixenet – Lleida. A continuació es veuran, separadament, els trams d'Igualada a Sant Guim i el de Manresa a Igualada.
Deixant de banda que algun dia s'haurà de refer la línia Martorell – Igualada (rectificació del traçat, i modificació de l'amplada de la via), l'únic justificable és prolongar-la d'Igualada fins a Sant Guim de Freixenet (on circula l'actual ferrocarril Barcelona – Manresa Lleida). Seria el trajecte Barcelona – Lleida més natural, més que els dos actuals (per Tarragona i per Manresa). És a dir, seguiria la tradicional N-II (avui A-2).
Aquesta prolongació Igualada – Sant Guim està grafiada en el plànol – esquema de la nota de premsa (2004-05-19) del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Però això ja no és una qüestió "transversal" sinó que "radial" de Barcelona (tot i que interconnectades entre elles), i hauria de ser tractat des d'aquesta altra perspectiva.
La nota de premsa també marca el traç d'un ferrocarril Manresa – Igualada. Com que des de Manresa ja existeix un ferrocarril fins a Lleida (caldria fer-hi només algunes petites correccions del traçat a la sortida de Manresa i a Calaf i una modernització integral). Entre aquesta realitat i que Lleida té un pes inqüestionable en el territori, des de Manresa és del tot justificat prosseguir l'Eix transversal amb aquests 110 km ja existents, fins a Lleida.

(*) Entre els dies 22 a 26 d'abril d'enguany, abans doncs d'aquesta convocatòria de concurs, fou adreçat als Consellers de Política Territorial i Obres Públiques, al de Medi Ambient i a l'Alcalde d'Olot un informe (C. UDINA) que plantejava aquesta necessària vertebració tridireccional així com la possibilitat d'iniciar-la d'immediat com a ferrocarril comarcal, mitjançant l'estalvi que podria obtenir-se de millorar una altra infrastructura contigua per carretera (l' Eix Vic – Olot).

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

Olot i el ferrocarril transversal pirinenc.

Però hi hauria altres opcions, com, seguint el mateix criteri territorial-comarcal utilitzat entre Vic i Manresa per l'Eix transversal, seguir cap a Igualada, Montblanc (Conca de Barberà) i l'Ebre. És obvi que la seva prioritat és, en el moment actual molt menor, però indica que aquest trajecte Manresa – Igualada s'ha d'entendre com l'inici d'aquesta opció alternativa futura d'Eix transversal interior.

Amb les carències infrastructurals actuals (inclòs el retard de l'AVE i/o la impossibilitat de rescatar els peatges de les autopistes), i les carències econòmiques de la mateixa Generalitat constatades dia a dia, no seria justificable ni solidari duplicar una línia ja existent (els 40 km de Manresa a Sant Guim de Freixenet), allunyant-la com a molt 25 km (els que hi ha entre Calaf i Igualada).

Molt abans que connectar Igualada amb Manresa, el que urgeix a l'Anoia és, d'immediat, modernitzar l'obsolet i no competitiu ferrocarril de via estreta que arriba de Martorell, que és tractat breument a "Reconversions econòmiques". Després, cal plantejar la seva prolongació d'Igualada a Sant Guim de Freixenet per a enllaçar amb Lleida.

Si es disposés d'aquesta prolongació Igualada – Sant Guim tindríem la possibilitat de comunicar doblement Igualada amb Manresa, per Martorell (48 km) o per Sant Guim (54 km), tot i que

doblant els 24 km que hi ha en línia recta entre elles. Amb les greus mancances fèrries actuals no es justificarien aquests altres 24 km de ferrocarril només per la "mobilitat" demandada per les dues capitals perquè la restant demanda ja es resoldria per Sant Guim de Freixenet des de Manresa o Martorell.
Però tot això, insistim, és una altra qüestió, i mostra un cop més la necessitat de disposar d'un marc global per a poder tractar coherentment qualsevol obra parcial com aquest eix transversal. També mostra la necessitat d'incorporar criteris de demanda actual i potencial ("mobilitat") en aquest estudi d'alternatives.

¿Per què finalitza a Lleida ciutat deixant de banda la meitat nord de la seva província, i la de Tarragona?

La proposta de traçat del "Plànol de situació EP-TF-04370.pdf" és encara més clarament univalent en el seu extrem sud-oest (Lleida) que en el nord-est (Figueres).
Les dues parts de Catalunya excloses per aquest proposat "Eix Transversal Ferroviari" són precisament les que, per la seva morfologia muntanyosa, més necessiten d'infrastructures ferroviàries que compensin aquest "handicap" i l'actual desertització que ha portat el greu dèficit d'infrastructures. Són la Val d'Aran (i aquí no tant per compensar el despoblament com per solucionar els problemes de trànsit i harmonitzar el creixement), l'Alta Ribagorça, els dos Pallars (Sobirà i Jussà), l'Alt Urgell, el Solsonès, i a Tarragona la Terra Alta, comarques que exceptuant el Pallars Jussà, no disposen de cap ferrocarril.

La prolongació fins al segon port de la Mediterrània

Només per raons de solidaritat territorial, el ferrocarril transversal no pot concloure a Lleida, perquè suposa fer obra nova només a Girona i a Barcelona, però ni un nou quilòmetre a Lleida o a Tarragona. Però aquesta no és l'única raó per anar més enllà, com es veurà aviat.
Si hem fet arribar l'Eix ferroviari transversal interior fins a Lleida, des de la perspectiva del litoral mediterrani, que és la base del disseny de Catalunya, l'Eix fluvial de l'Ebre – Segre – ... fins a Lleida, pot ser considerat com el final (o l'inici) de l' eix transversal, fins i tot rèplica simètrica del tram Palamós – Girona – Vic (i també del Llançà – Figueres – Olot – Vic que marca el "Plànol de situació EP-TF-04370.pdf"). Es pot veure fàcilment en el plànol de l' Eix transversal incorporat una mica més amunt.
Aquesta segona part de l'Eix ferroviari transversal interior, des de la sortida oest de Lleida hauria de voltar lleugerament per Alcarràs, Seròs i Maials (Vall Major) fins a Flix, enllaçant amb el ferrocarril de RENFE Tarragona – Zaragoza.
Des d'aquí la proposta més fàcil és seguir l'Ebre fins a Tortosa, però seria un traçat més pre-litoral, que ja està relativament ben comunicat per carretera (és obvi que més a llarg termini s'hauria de fer un ferrocarril, que com veurem està mig fet). En lloc d'això caldria mantenir la característica "interior" de la resta de l'Eix, el que possibilitaria restituir un deute infrastructural històric amb la Terra Alta (Gandesa).
És a dir, el ferrocarril, des d'Ascó (6 km aigües avall de Flix), s'hauria de separar de l'Ebre i en lloc de dirigir-se directament a la Mediterrània, mantenir-se per l' "interior" fins a Gandesa, Bot i gairebé Horta de Sant Joan (tindria estació compartida anant al Prat de Comte), per a dirigir-se finalment a Roquetes, Tortosa, Amposta (aquest darrer tram de ferrocarril ja existent) i Sant Carles de la Ràpita, l'altre port on volíem arribar (cal recordar el que s'ha dit sobre la "intermodalitat").
Cal recordar l'històric ferrocarril de Tortosa a La Puebla de Hijar (Baix Aragó), de 130 km!!, important protagonista de la Batalla de l'Ebre, que va arribar a funcionar entre 1942 i 1973, però que mai va arribar a Sant Carles de la Ràpita tot i estar feta l'explanació. El transversal podria afavorir la seva recuperació, i més tractant-se d'una obra intercomunitària (Aragó – Catalunya).
Zaragoza tindria una nova via d'accés a la Mediterrània (les altres dues són València i Tarragona – Barcelona) i, com es veurà a "Lleida la ciutat mediterrània dels quatre ports", Zaragoza tindria un accés directe a la Costa Brava (Palamós).
Encara més. Aquesta històrica línia Tortosa – La Puebla de Hijar amb que interconnectaria l'Eix

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

Lleida i les connexions ferroviàries.

transversal, recorre l'Ebre fins a prop de Benifallet. Per això, si es recuperés el seu servei, només restarien 24 km per tancar tot l'Ebre en ferrocarril, des d'Amposta fins a Flix, Riba-roja i Zaragoza. En contrast amb restringir l'Eix ferroviari transversal interior només fins a Lleida, la prolongació fins a Sant Carles de la Ràpita compliria el criteri de solidaritat territorial amb bona part del Segrià, la Ribera d'Ebre, la Terra Alta, el Baix Ebre i el Montsià, 5 comarques!!.

Però, a més de les raons solidàries, encara n'hi ha d'altres de políticament més contundents – perquè són d'ordre econòmic -, que aconsellen concloure l' Eix ferroviari transversal interior de Catalunya ("EFTI") a Sant Carles de la Ràpita.

Tenim 164 km (amb 134 km nous i 30 km ja existents). Si afegim els 250 km de Palamós a Lleida (140 nous i 110 ja existents, de Manresa a Lleida) tenim el total de 415 km.

LLEIDA LA CIUTAT MEDITERRÀNIA DELS QUATRE PORTS I ELS TRES AEROPORTS

És difícil determinar qui obtindria més avantatges d'aquest eix transversal, per les moltes que se n'obtindrien i pels molts beneficiats. Lleida n'és un exemple. Si s'ha arribat a dir que Madrid és la

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

capital del peix fresc, tanmateix Lleida podria ser-ho de la Mediterrània. Tindria accés directe a quatre ports de la Mediterrània: Palamós, Barcelona, Tarragona i Sant Carles repartits per tot el litoral català.
Palamós pot no ser important comercialment, però si turísticament (Costa Brava).
La línia Lleida – Amposta amb què es completa l'Eix és de vital importància estratègica. Donaria un accés directe de tot el País Valencià a Lleida i als seus extraordinaris recursos turístics del Montsec i dels Pirineus (a través del ferrocarril Lleida – la Pobla i la seva possible prolongació al Pont de Suert pel Parc nacional i la vall de Boí).
Lleida té sortida fèrria al nord-oest, al nord, al l'est, ..., però està aïllada cap al sud. Aquesta mancança seria convenientment resolta al completar l'Eix transversal.
Pel que fa a l'aeroport, Lleida depèn del de Barcelona (Reus té una petita incidència). L'Eix ferroviari transversal interior des de Girona li obriria una segona possibilitat, l'aeroport Girona – Costa Brava, base de companyies de baix cost i "tour operators".

Finançament

Aquesta part inicialment no prevista de l'Eix transversal seria precisament la que més alternatives de finançament podria obtenir, evitant fer promeses que pel seu allunyament en el temps i el que comporten els canvis de Govern són sempre de realització no garantida. S'acaba de veure la seva incidència de l' Eix ferroviàri transversal interior ("EFTI") a l'Aragó i al País Valencià, pel que, tot i estar íntegrament a Catalunya, pot plantejar-se com una obra d'interès estatal, per la seva incidència en dues altres comunitats autònomes veïnes, una opció que, a més, reforça el marc natural dels Països Catalans i d'Aragó, que esdevindrà en un futur proper d'enorme importància estratègica per a Catalunya.
Per exemple, permet una estratègica via d'accés directa València – Lleida – Toulouse a través dels Pirineus i Catalunya, que justificaria la finalització de l'Eix fluvial de la Noguera Pallaresa amb recursos estatals.
És a dir, aquesta necessària completació de l'Eix, des de Lleida fins a Sant Carles, ni tan sols s'ha de considerar pedra de canvi del ja reconegut dèficit fiscal, ni cal buscar-li fórmules de finançament amb l'estalvi del futur, per molt viable que sigui aquesta darrera. Aquestes dos fórmules de recursos es podrien aplicar a la resta oriental de l' Eix, alliberant la financiació d'aquesta part occidental.

LES FASES PARCIALS

Pel que s'ha vist de la poca eficiència d'un Eix ferroviari transversal interior iniciat a Figueres (EP-TF-04370), caldria disposar de l'Eix sencer per a justificar una mínima demanda. Caldrien doncs tots els 125 km que hi ha de Figueres a Manresa. No hi ha fases parcials, caldria tota la inversió de cop.
El cas de l'Eix Girona (estrictament Palamós) – Lleida – Sant Carles de la Ràpita és ben diferent. Cada tram parcial té entitat per si sol.

- El Palamós – Girona de 42 km, més amb l'enllaç "intermodal" de l'Aeroport de Girona – Costa Brava, té múltiples interessos concurrents, turístics, de mercaderies fèrries o marítimes, ...
- El Girona – Vic, per la seva limitada longitud (54 km) i integració de demandes (que comporta una alta eficiència), també té justificació per si sol.
- El Vic – Manresa (45 km) és, a més a més, nucli obligat del conjunt de l' Eix.
- El de Lleida – Sant Carles (164 km, amb 30 ja existents i 134 km nous) s'acaba de veure el seu interès des de la seva perspectiva d'àrea regional tri-autonòmica.

L' Eix per Girona, tot i partir de la Mediterrània, fins a Manresa només és 15 km més llarg (140 km) que l'opció de l'Eix des de Figueres (125 km, sense arribar a la Mediterrània). Si a aquest darrer se li exigís un port, fins a Roses, caldria afegir-hi 20 km més (total serien 145 km), amb el que, a igualtat de condicions, l'Eix per Girona fins i tot és més curt (4 km menys).
Per a tenir el total de l'Eix ferroviari transversal interior de Catalunya, en tots dos casos cal afegir els 164 km, dels quals 134 km són nous, de Lleida a Sant Carles.

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

Resum longitud

Tenim doncs 140 +164 =305 km (dels que 275 nous i 30 km ja existeixen). A això cal afegir els 110 km de Manresa a Lleida on només cal petites millores del traçat. Resulta un Eix ferroviari transversal interior (EFTI) de 415 km.

Exemple de fase parcial: Olot

Per a entendre millor la inadeqüació que per a Olot representa el tractament de l'Eix des de Figueres EP-TF-04370, suposem que s'inicia la construcció amb el tram Girona a Manresa (96 km), deixant per a una segona fase l'arribada a Palamós (tal com tampoc es preveu arribar a Roses amb l'altre). Amb això ja es podrien actualitzar gran part de les potencialitats del ferrocarril.
Pel contrari, l'Eix des de Figueres (EP-TF-04370) requereix tota la seva longitud, 125 km, uns 30 km més que l'anterior opció, aportant moltes menys prestacions. Aquest eix és d'inferiors prestacions en tot, llevat Olot.
Com que ens sobren 29 km de la diferència, es podria construir el ferrocarril de Sant Joan de les Abadesses a Olot, uns 20 km, recuperant alhora el servei del tram Ripoll a Sant Joan. D'aquesta manera fins i tot Olot tindria gairebé resolt el seu aïllament ja que des de Ripoll es podria anar a Vic i a Barcelona en tren (amb la servitud de 15 minuts més de trajecte respecte l'Eix des de Figueres).
I Olot també tindria sortida cap als Pirineus des de Ripoll però en direcció contrària (i en aquest cas en 15 o 20 minuts menys que havent de baixar fins a Vic pel Eix EP-TF-04370). Una cosa va per l'altra.
Com que encara ens resten 9 km per gastar, des d'Olot encara podríem allargar-nos 9 km més cap a Figueres, arribant més enllà de Castellfollit de la Roca, fins a Montagut.
Si abans hem pogut dir que "Hi guanya Girona, però sense perdre-hi Figueres" ara també es pot dir que fins i tot ni Olot hi perd!! Tothom hi guanya, i molt.
Però cal veure, a més a més, les perspectives obertes: amb 32 km més, des de Montagut es podria arribar a Figueres, el que vol dir que es disposaria a la vegada de 113 km del ferrocarril transversal pirinenc!! (Figueres – Olot – Ripoll – Ribes del Freser – Alp – Puigcerdà).
En resum, gairebé dos eixos de ferrocarril pel preu d'un!! És una mostra de les possibilitats de fraccionament i d'eficiència que permet l'Eix per Girona versus el de Figueres.

ELS ALTRES TRANSVERSALS

El transversal prelitoral

El seu nucli central, de la Selva a l'Anoia, ja existeix perquè la realitat morfològica ha condicionat l'adscripció de les vies del ferrocarril a aquesta depressió, tot i les concepcions de radialitat associades a les històriques tendències polítiques centralistes.
Amb el criteri d'intermodalitat hauria d'iniciar-se a un Port, el de Sant Feliu de Guíxols. Son 20 km de terrenys totalment francs. No és res nou perquè fins l'any 1969 (any nefast per a les infrastructures fèrries de Catalunya) va funcionar el ferrocarril des de Girona. Entès com prolongació des de Caldes de Malavella recuperaria doble demanda, des de Girona, com històricament, i des de Barcelona.
La prolongació fins a Palamós (només 12 km!!, a 1 km de la línia de mar, per Platja d'Aro i Calonge) és trivial i òbvia perquè amb l'Eix transversal des de Palamós intercomunicaria per ferrocarril el nucli central de la Costa Brava, des de Girona o Barcelona.
¿Què hi manca?" Doncs els ja comentats "Transversals 0 +16" (Granollers a Sabadell, 16 km) i altre tram cabal, de Terrassa a Martorell (només 11 km!!). Així, amb només 27 km, que podríem anomenar "Transversal 27" es tanquem 90 km entre Caldes de Malavella i Martorell.
Amb només 27 km ja s'evita la circul.lació de França a Lleida per Barcelona, que per l' Eix transversal EP-TF-04370 requeria 125 km de nou ferrocarril. A la vegada, també es dona sortida per ferrocarril a bona part de les necessitats que requereixen l'anomenat "Quart cinturó", que només s'ha previst a suport d'autopista.
Progressivament, els transversal "zero", "16" i "27" són de necessitat immediata pel seu mínim

El ferrocarril transversal prelitoral.

cost en relació als problemes que resolen (eficiència gairebé "infinita"). Afecta, directament a més d'1 000 000 de persones i indirectament a altres 2 000 000 de persones (especialment Barcelona, que es veuria totalment alliberada de la mobilitat passant). Total 3 000 000 de persones, la meitat de la població de Catalunya.

Des de Martorell la prolongació natural inicial és pel Penedès (Vilafranca), per la línia de ferrocarril ja existent, que porta a El Venrell i Tarragona. Ja s'ha dit que Tarragona perdia la característica morfologia pre-litoral de Girona i Barcelona.

Per això hi ha altres prolongacions possibles:

- A Igualada reconvertint l'actual ferrocarril de via estreta i prolongant-lo com s'ha dit fins a Sant Guim de Freixenet. S'ha dit que estrictament és una optimització de la línia Barcelona – Lleida.
- També a Igualada, però seguint cap a la Conca de Barbarà (Montblanc), Priorat (Falset, connexió amb la línia Tarragona a Zaragoza) i l'Ebre (Mora d'Ebre a la Ribera d'Ebre), només justificable a llarg termini i amb criteris de territorialitat, és a dir, d'interconnectar totes les capitals de comarca.

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

El ferrocarril transversal pirinenc.

El "Transversal pirinenc"

Si els altres transversal els definien depressions, aquest està definit per la serralada pirinenca, en el ben entès que la segueix a una certa distància per les seves valls.

Ja s'ha comentat el tram de Roses – Figueres – Olot – Ripoll – Ribes – Alp, que es pot entendre tan com "pirinenc" com "prepirinenc".

La prolongació pirinenca estricta seria pel Segre (Bellver, la Seu d'Urgell). Des de la Seu, punt de transbord amb l'Eix fluvial Tarragona – Tàrrega – Ponts – Seu – Andorra. Des de la Seu cal que guanyi alçada pel pas obligat per la Vall de Santa Magdalena (Romadriu 1350 m) per a recòrrer a continuació, ni que sigui parcialment, les grans valls del Pallars Sobirà: la Vall Ferrera (Araós), la Vall de Cardós (Ribera de Cardós) fins a Escaló.

En aquest punt intersectaria amb l'Eix fluvial de la Noguera Pallaresa provinent de Lleida Tremp i la Pobla, que seguiria pel fons de la vall (Esterri i Alòs de Gil) cap a França. Pel contrari, el transpirinenc començaria a guanyar alçada (València d'Àneu, Sorpe i Arreu) per a que després d'un túnel sota la Bonaigua (9 km, cotes 1280 – 1530) assolís la cota 1500 m de la Vall de Ruda, punt més alt del ferrocarril. D'aquí descendria, recorrent gairebé tots els pobles de l'Alt Aran, fins a Vielha i França (Montréjaux).

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

El "Transversal Prepirinenc"

Si repassem els criteris de territorialitat que s'exposen més endavant, amb tot el que s'ha expressat ja s'ha aconseguiria una finalitat territorial bàsica: dotar de ferrocarril a totes les capitals de comarca i a algunes sub-capitals.
Però això tal com ja s'ha expresat a Olot, també cal donar com a menys un accés tri-direccional a cada comarca (no necessàriament des de la mateixa capital) per a que estigui ben comunicada. Ser cul de sac seria molt limitador (el Pont de Suert, limitant amb l'Aragó és l'única una excepció), i la bidireccionalitat limita necessàriament alguna altre direcció.
Berga requereixen doncs una interconnexió, lògica d'altre banda per que només amb la connexió Ripoll – Berga (35 km) i la Berga – Solsona (35 km), total 70 km, amb tota la resta ja exposada es conforma un Eix transversal de 240 km (Roses – Figueres – Lleida) més justificable fins i to que el transversal EP-TF-04370, amb el que a més a més, coincideix al començament, fins a Olot. Precisament, el "prepirinenc", a Olot, permet la tri-direccionalitat, que no està ben resolta pel transversal EP-TF-04370 com ja s'ha explicat.
¿Perquè es pot afirmar que és més justificable que aquest transversal? Perquè dins un pla global pressuposa abans, la construcció del transversal per Girona i fins a Lleida. La seva funció és en conseqüència intercomarcal. Però a la vegada, si una de les finalitats de l'Eix transversal era desviar lluny del Barcelonès el trànsit internacional que no afecta a Barcelona ni al Vallés, aquest els el transversal més adient. Fins i tot més solidaria perquè compensa més l'aïllament de tots els Pirineus i gran part de Lleida.
Des de Lleida, la prolongació fins a Sant Carles de la Ràpita és comuna a tots dos.
Fins a Ripoll coincideix amb el "Transversal pirinenc" com ja s'ha dit, però ara salta a la vista que aquest tram és més "prepirinenc" que "pirinenc". Això passa perquè la divisòria creada pel tracta del Pirineus no té res a veure amb la realitat nacional com tot sap. Com a "Pirinenc" s'hauria de considerar més aviat el tram Puigcerdà – Perpinyà, o com a molt el Sant Pau de Segúries – Camprodon – Tec, que com ja s'ha dit també coincideix amb l' Eix fluvial Tordera – Selva – Olot – Camprodon – Tec.

LES INTERACCIONS

Definits els Eixos fluvials "verticals" i els transversals horitzontals, resulten òbviament tots els punts d'interacció. Si afegim la xarxa radial de ferrocarrils existents resulta una aproximació vàlida al que hauria d'ésser el Pla Director d'Infrastructures Ferroviàries de Catalunya.

EL QUART CINTURÒ. EL CINTURÓ FERROVIARI "BAIX LLOBREGAT – VALLÉS – MATARÓ".

Per raó de prioritats bàsiques cal fer esment al "Quart cinturó".

El Quart Cinturó (o El Transversal 39)

Des de Sabadell, o pitjor des de Terrassa, per anar a l'Aeroport en ferrocarril cal passar per Plaça Catalunya i Sants. La connexió Terrassa a Martorell ja vista, començaria a resoldre aquest embut. El cinturó industrial de Barcelona no té cap via integral de transport fèrria. Només existeix parcialment i discontínuament:

- el tram del Llobregat fins a Martorell, amb la RENFE i amb els Ferrocarrils catalans, però inconnexament entre ells;
- el tram Terrassa – Sabadell;
- el tram de Granollers, també amb dos línies (la de Girona i la de Vic – Puigcerdà), en aquest cas les dos de RENFE, que també són gairebé inconnexes. S'ha de constatar que la connexió pel nord entre les dos, a Les Franqueses (Corró d'Avall), s'ha anat deixant morir amb els anys, amb la indiferència de totes les Administracions públiques. Així, actualment, per anar de Girona a Vic cal baixar gairebé fins a Barcelona, altre mostra de "centralisme" territorial i dels inconvenients que comporta.

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

El ferrocarril transversal prepirinenc.

No estranya doncs que s'hagi fet insuficient el segon i el tercer cinturó d'autopistes, i es plantegi un quart.

La solució, però, pot estar per una altre banda. Consistiria en un cinturó ferri del Prat del Llobregat a Mataró, que integri tots els trams anteriorment esmentats. Això requereix construir els trams:

- Sant Boi del Llobregat (Ferrocarrils catalans) – Sant Boi E (Can Jover) – enllaç amb la línia a l'Aeroport del El Prat del Llobregat (4 km);
- Aeroport – el Prat del Llobregat – Cornellà (8 km);
- Martorell - Terrassa (11 km), amb un nus comú a Martorell per a connectar e integrar les línies de RENFE i dels Ferrocarrils catalans;
- Sabadell – Polinyà – Palau de Plegamans – Parets N – Lliça de Vall – Granollers W (16 km);
- la connexió de només 1 000 metres de Les Franqueses, entre les dos línies de RENFE de Vic i de Girona, però en direcció horitzontal, seguint el cinturó Prat – Mataró;
- Cardedeu – Dosrius – Argentona – Mataró (14 km), que estratègicament són menys urgents que la resta i inicialment no els comptarem.

És a dir, a més a més del cinturó (el "**què**"), cal fer-ho de la manera correcta (el "**com**"), recorrent i donant servei al màxim d'hàbitats i zones industrials.

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370 "Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

El cinturó ferroviari Baix Llobregat-Vallès-Mataró.

Actualment existeixen:

19 km dels Ferrocarrils catalans pel marge dret del Llobregat (Martorell – Sant Boi),
20 km de RENFE pel marge esquerre (Cornellà – Martorell);
9 km entre Terrassa i Sabadell (RENFE);
3 km a Granollers est (RENFE Barcelona – Vic); i
6 km entre Granollers i Cardedeu (RENFE Barcelona – Girona).

En total són 57 km existents. Si comptem els 39 km que des de l'Aeroport permetrien arribar i travessar Granollers, només amb un increment del 60 % s'assolirien gairebé totes les finalitats del cinturó, multiplicant per dos o per tres (200 o 300 %) l'usabilitat dels actuals trams inconnexes. Si afegim el poder tancar la circumval.lació arribant a Mataró (14 km, total 50 km nous), tot el conjunt de línia nova necessària no suposa ni doblar els 57 km actuals.

Aquesta integració justificaria encara més que l'AVE arribés al mateix Aeroport del Prat. Des d'aquest, arribant amb l'avió o amb l'AVE, es donaria accés directa als hàbitats dels dos marges del Llobregat (400 000 habitants), i al Vallés occidental (Terrassa, Sabadell, ..., 400 000 habitants), prop d'un milió d'habitants en total, que actualment tenen una comunicació molt precària.

Finalment cal afegir l'incongruent traçat del Prat del Llobregat a l'Aeroport, fent una innecessària

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370 "Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

volta que incrementa 3 km la distància recorreguda. El traçat actual, voltant cap a l'oest, s'aprofitaria per a la connexió amb Sant Boi, però cap al Prat del Llobregat caldria un nou traçat directa (2.5 km), que a més a més donaria la continuïtat Sant Boi –Aeroport – Prat de Llobregat. D'aquesta manera, no serien dos prolongacions de diferent ample de via, la dels FFCC i la de RENFE, sinó que una de sola (de 1.6 o 1.4 metres segons sembli) des de Cornellà per l'Aeroport fins a Sant Boi, on seria obligat el transbord.

PRIORITATS

Si ens atenem a l'indicador bàsic d'eficiència socioeconòmica "problemes resolts /obra necessària", l'obra avui prioritària en tot el territori català són els només 39 km de nova línia amb els que:

- es tancaria la part més estratègica de l'eix pre-litoral (Girona – Granollers – Sabadell – Terrassa – Martorell – Igualada, interconnectant totes les línies radials dels ferrocarrils catalans)*, i
- a la vegada que completaria el 70 % del "quart cinturó" ferroviari (Aeroport del Part – Llobregat – Martorell – Terrassa – Sabadell – Granollers (ambdos línies coincideixen parcialment).

I com això, molts d'altres detalls similarment eficients, que en el seu conjunt, és fàcil entendre, confirmen objectivament la prioritat d'aquesta obra front qualsevol altre, molt més encara que l'Eix proposat.

Front un eix ferri nou com el proposat de més de 120 km, és a dir, quatre vegades més llarg i en conseqüència quatre vegades més costós, és indefensable ajornar només 39 km, que resoldrien tants problemes i tan greus.

Cal reiterar que el "Quart cinturó" afecta, directament o indirectament, a 3 000 000 de persones (veure "El Quart cinturó" i "L'Eix pre-litoral"). ¿Perquè no començar amb aquesta obra, si a més a més evitaria el conflictiu "quart cinturó" d'autopista?

A "Absència de criteris relatius a l'impacte" s'explica detalladament com, a la pràctica, els d'impactes positius, els socio-econòmics, no són avaluables si se segueix les condicions tècniques imposades a aquest concurs.

Cal deixar clar que això no vol dir que aquesta prioritat impliqui res en contra de l'Eix Ferroviari Transversal, simplement que mentre es construeix, primer caldria fer, com a mínim els 39 km esmentats

ALGUNS CRITERIS

CRITERI BÀSIC DE LA PLANIFICACIÓ, O CRITERI "ZERO"

L'essència de la planificació, lo més intrínsec, és justament assolir una finalitat a llarg termini, però de manera concurrent amb unes progressives finalitats parcials a curt i mig termini, evitant que qualsevol fase parcial pugui comprometre fases posteriors. La concurrència i la no servitut són les característiques bàsiques de la planificació. Això suposa un exercici intel.lectual col.lectiu, que ha de promoure l'Administració pública.

Per a entendre la importància d'això, una reflexió: és habitual dir que hi ha països rics i altres no tant. Espanya, i Catalunya, per simple autojustificació i manca d'autoresponsabilització, sempre s'han menys tingut dins la classe dels pobres. Res més equivocat. Com un estranger ironitzava "molt ric ha de ser aquests país per a que, tal com malmeteu els diners, encara no s'hagi arruïnat".

El que és cert és que els països rics ho són perquè gestionen bé els seus recursos bàsics, o els recursos que importen per a reexportar-los amb un importants afegit de plusvàlues.

* NOTA: Veure per exemple la demanda del Consell comarcal del Vallés oriental (La Vanguardia 2004-06-06).

CRITERI DE TERRITORIALITAT COMARCAL

Catalunya es vertebra territorialment en 41 comarques, que agrupades segons les 4 províncies administratives tradicionals donen:

- 12 dins la província de Lleida,
- 11 dins la de Barcelona,
- 10 dins la de Tarragona i
- 8 dins la de Girona.

Caldria afegir-ne una altre, en procés de definició (el Moianès, a la província de Barcelona), que en qualsevol cas, sigui com avui un "país" (=unitat fisiogràfica o de relleu o paisatgística), o sigui en el futur formalment una "comarca", caldria tenir-la en compte. Total, doncs, tenim 42 comarques.

D'aquestes 42, si ens referim a la seva capital, i/o en alguns casos de comarques grans a sub-capitals, 7 capitals de comarca mai han gaudit de ferrocarril (el 17 % del total):

Santa Coloma de Farners (La Selva, Girona).
Moià (Moianès, Barcelona).
Solsona (Solsonès, Lleida).
Seu d'Urgell i la sub-capital Oliana (Alt Urgell, Lleida).
Sort i la sub-capital Esterri d'Àneu (Palalrs Sobirà, Lleida).
El Pont de Suert i la sub-capital Vilaller (Alta Ribagorça, Lleida).
Vielha i la sub-capital Les (Val d'Aran, Lleida).

Cinc capitals de comarques (el 12 %) van disposar de ferrocarril en temps passat, però posteriorment es va tancar el servei i més endavant desapareixent la infrastructura:

La Bisbal d'Empordà, i les sub-capitals Palamós i Sant Feliu de Guíxols (Baix Empordà, Girona).
Banyoles (Pla de l'Estany, Girona).
Olot (Garrotxa, Girona).
Berga (Berguedà, Barcelona).
Gandesa (Terra Alta, Tarragona).

Unes altres 4 capitals de comarca (el 10 %), tenen ferrocarril, si bé en ús precari i/o deficiències:

Puigcerdà (capital de la Cerdanya, Girona), línia lenta i amb contínues interrupcions.
Igualada (Anoia, Barcelona), línia de via estreta.
Falset (Priorat, Tarragona), a 2.5 km de l'estació del ferrocarril.
Mora d'Ebre (Ribera d'Ebre, Tarragona) a 2.5 km de l'estació del ferrocarril.

La resta, 26 capitals de comarca tenen ferrocarril, si bé en poc més de la meitat, 14 comarques (només un terç, el 33 %), el ferrocarril té una implantació significativa (Alt Empordà, Gironès, Vallès oriental i occidental, Maresme, Barcelonès, Baix Llobregat, Bages, Garraf, Alt Penedès, Baix Penedès, Tarragonès, Alt Camp, i Baix Camp.

Altres sub-capitals sense ferrocarril són Camprodón (Ripollès), Bellver de Cerdanya (Cerdanya), Cardona (Solsonès), Artesa de Segre - Ponts (Noguera), i Guissona (Segarra).

Si recordem que "Territori" és "una part qualsevol de la superfície terrestre modificada i estructurada per l'home, i gestionada per alguna jurisdicció i/o administració", qualsevol pla que no contempli l'arribada del ferrocarril a totes les capitals de comarca, que són els elements territorials bàsics de Catalunya, cal considerar-lo poc seriós, fins i tot vergonyós. És el cas del "PDIF".

RECONVERSIONS ECONÒMIQUES I FERROCARRIL

Per posar un exemple ben actual, tenim la crisi del sector tèxtil de l'economia a l'Anoia, que a la vegada inclou el fenomen de la "deslocalització" (canvi de lloc de l'empresa, cercant mà d'obra més barata).

Cal deixar constància que tot i els seus pocs recursos del carbó, treien energia de rierols, Catalunya va ser durant el XIX el tercer productor tèxtil del món, només darrera els USA i el Regne unit.

La solució avançada pel Ministre d'Economia Senyor MONTILLA no és desencertada (2004-05-31): "reconvertir". Però no és gens fàcil amb l'actual situació infrastructural. El sector tèxtil es va

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

implantar fa molt més de cent anys, quan les infrastructures de transport eren les mateixes a l'Anoia que a la resta del territori català: el ferrocarril va arribar a Martorell l'any 1852!, i a Igualada el 1892.
Però avui, dins d'un gran desequilibri territorial i infrastructural, l'Anoia pateix un sobredèficit infrastructural:

- la xarxa de carreteres és gairebé la mateixa que fa 150 anys;
- fins i tot a data d'avui encara no s'ha conclòs el desdoblament de la N-II, tot i que, sortosament ja manca molt poc;
- la xarxa fèrria és exactament la mateixa que fa més de 100 anys!!, una situació insultant a la modernitat i el progrés.

Aquesta situació, llevat que s'esmeni, farà especialment difícil qualsevol procés de reconversió, i seguirà provocant el procés de desertització, i de concentració cap a zones urbanes.
No hi ha més sortida que les millores infrastructurals, com

- la remodelació i modernització del ferrocarril Martorell – Igualada,
- la construcció dels trams pendents per a completar del ferrocarril "pre-litoral" (Mediterrània – Girona – Granollers – Sabadell – Terrassa – Martorell – Igualada – Montblanc – Flix), i
- la connexió amb l'Aeroport del Prats. Veure "El quart cinturó".

Retrospectiva comportamental als segles XIX i XX

El naixement de fenòmens com la industrialització en el XIX, o el renaixement polític català a primers del XX, també són conseqüència d'un escenari social i polític caracteritzat:

- pel possibilisme,
- per la planificació a llarg termini, i
- pel respecte reconeixement i integració de molts experts individuals, avui coneguts precisament perquè van poder aportar els seus coneixements en benefici de la societat ("intel.ligència col.lectiva").

Avui, la compromesa situació de Catalunya és conseqüència de l'absència d'aquestes característiques. Es deu a la desertització intel.lectual creada traumàticament pel franquisme i del servilisme al poder polític que, llavors i avui, existeix com conseqüència d'aquella desertització. És doncs urgent modificar, acció a acció, aquesta situació actual.
Avui estem gaudint d'unes infrastructures construïdes fa més de 100 anys, que encara són plenament vàlides, i que ho seran 100 anys més, o més. Són les que van permetre industrialitzar Catalunya els segles XIX i XX. Caldria no oblidar la nostra història anterior per a prendre dels errors i no repetir-los un cop més.
Front això estem construint-ne de noves que es constaten inadequades només estrenar-les (Eix transversal per carretera, l'AVE Madrid – Lleida, ...) o fins i tot abans d'acabar-les. És una dinàmica ruïnosa. Ens estem jugant el futur de Catalunya per tot el segle XXI, en un moment que el futur ja no es decideix des de fora ("des de Madrid"). Cal afegir l'actual conjuntura econòmica i energètica, d'una precarietat que obliga a actuar amb la màxima eficiència. Seria, doncs, imperdonable equivocar-se.

EL FERROCARRIL I ELS SERVEIS TERRITORIALS

La relació del territori i el ferrocarril també seria una de les finalitats d'estudi d'aquesta proposta tenint en ment una visió a gran escala de Catalunya i les seves necessitats, però a més a més, creiem oportú parlar de la relació més propera entre el ferrocarril i els ciutadants: en referim concretament a les instal·lacions del ferrocarril, les estacions i la seva nova concepció com a espais no només de pas, sinó com a centres dinamitzadors i aglutinadors d'activitats. La intenció principal d'aquesta exposició és evitar que es desaprofiti el poder dinamitzador i aglutinador d'una estació.
Per aquest motiu cal un replantejament i una nova visió del desplaçament col·lectiu, i en aquesta reflexió, l'experiència japonesa és un exemple a tenir en compte. El poble japonès pràcticament no té passat històric en mobilitat "sobre rodes" de manera que han desenvolupat un tipus de

transport dissenyat des d'un principi per a la societat, i no per a l'individu. Allí l'aspecte que els distingeix d'altres països, a part del grau de tecnologia del seu ferrocarril, és que en les estacions de ferrocarril s'hi combinen un gran nombre de diferents funcions. La concentració de persones és el senzill i atraient reclam per a empreses, comerços i equipaments.
En el nostre context això significa que l'estació de tren no ha de ser només un punt en el traçat on el tren s'atura, sinó que ha d'esdevenir una nova porta d'entrada a la ciutat, i com a tal, cal dignificar el seu entorn i dotar-lo de les funcions que puguin aprofitar i treure partit de l'acumulació de ciutadans que hi conflueixen. Indiscutiblement un bon plantejament dels espais d'aturada del ferrocarril seria un factor cabdal per a potenciar el transport públic.
En l'actualitat es dissenyen les estacions només des de l'arquitectura del propi edifici, quan s'hauríen de començar a definir des del planejament i el disseny urbà. D'aquesta manera la reserva de sòl requerida i la concentració de diferents funcions i equipaments seria una realitat i no només una idea sobre el paper.
La majoria dels medis de transport d'una població hauríen de poder confluir amb facilitat a les proximitats de les estacions.
És important dotar l'àmbit de l'estació de ferrocarril amb funcions complementàries que donin un servei variat i eficient als ciutadans. Cal però fer un estudi profund de l'usuari i les seves necessitats en cada zona concreta. En això són cabals els estudis de la mobilitat/ demanda potencial, que poden aportar els corresponents experts d'aquest equip interdisciplinari.
Una sèrie d'equipaments compatibles amb l'estació de ferrocarril en el marc d'una població teòrica són per exemple, els edificis de protecció civil o les instal·lacions dels Bombers, que podríen beneficiar-se del referent geogràfic que representa una estació i aportaríen seguretat i vigilància. Sucursals de la xarxa postal serien de gran utilitat per als viatgers.
La seva presència d'Oficines de Turisme, un servei que encara no ha reeixit com a tal al nostre país, esdevindria una manera de traduir la idea de l'estació com a porta de la ciutat mostrant al viatger totes les possibilitats de que disposa la regió i facilitant el seu primer contacte amb la població. Des les estacions podrien tenir sortida els itineraris turístics. Com exemple de serveis implantats amb èxit a l'estranger esta el lloguer de bicicletes combinat amb el tren.
Indiscutiblement tot tipus de comerç s'adiu amb aquest seguit d'equipaments, així com els establiments tipus hotel, pensió o alberg. Les guarderies són també un tipus d'oferta molt adequada per ubicar a les proximitats de les estacions en poblacions on són freqüents els desplaçaments per motius laborals.
Situar als voltants de l'estació un centre d'atenció primària (C.A.P.) i una farmàcia pot ser molt rentable si les característiques de la ciutat en concret té al seu voltant altres poblacions que, tot i estar connectades pel ferrocarril, la seva densitat de població no els permet disposar d'un centre d'aquestes característiques.

(S. U.)

(C. U., 2004-07-05)

DOGC, 2004-05-19. GISA (Gestió d'Infrastructures de la Generalitat de Catalunya). Licitació EP-TF-04370
"Assistència tècnica per a l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'eix ferroviari de Catalunya".

UTE:Activitats Natura SL (ACNA SL); GEOTERinternational SARL; Geo Virtual SL; Ingenieria del Tráfico SL (Intra SL).

ANNEX: UNA PRIMERA APROXIMACIÓ A L'EIX FERROVIARI TRANSVERSAL

Estacions i Baixadors **del Ferrocarril**	**Altitud** (m)	**Distància** (km)	**D. total** (km)	**Pendent** (%)
Palamós W (prolongació amb la línia Palamós – Sant Feliu de Guixols – Caldes de Malavella RENFE)	5			
Sant Joan de Palamós	10	2.0		
Palafrugell	70	7.0	9.0	
Torrent - Pals	65	4.0	13.0	
La Bisbal d'Empordà	50	7.0	20.0	
Sant Sadurní de l'Heura – Sant Miquel de Cruïlles	100	4.0	24.0	
Túnel de Santa Àgata del Coll	175 – 210	(2.7)		1.3
Quart	100	14.5	38.5	
Girona Sud – Palau-sacosta – la Farigola (enllaç RENFE Barcelona – France i Aeroport de Girona – Costa Brava)	90	3.5	42.0	
Salt	90	2.0	44.0	
Bescanó	95	4.0	48.0	
Bonmatí	140	7.0	55.0	
Anglès (enllaç Barcelona – Blanes i futura prolongació a Sils i Olot)	155	3.0	58.0	
la Cellera del Ter	200	2.0	60.0	
Túnel del Coll de Canet		(0.7)		
Túnels del Serrat del Formigó		(1.0)		
Túnel del Serrat de Vielles		(1.2)		
Túnel del Coll de Nafré	420 - 480	(2.0)		2.9
Osor – Embassament de Susqueda – Mare de Deu del Part (nou accés a Osor per la GI-542 a can Bosc, túnel de carretera sota el coll de Nafré [800 m, 470 a 420 m] i accés nou a Susqueda)	480	10.0	70.0	2.9
Sant Hilari Sacalm	720	8.0	78.0	3.0
Túnel de Collsabena	720 - 610	(5.0)		-2.2
Viaducte de Malafogassa		(0.5)		
Vilanova de Sau	580	6.0	84.0	
Túnel de Collsameda	580 - 610	(2.8)		
Folgueroles – Sant Julià de Vilatorta - Tavèrnoles	560	5.5	89.5	
Calldetenes	500	3.0	92.5	
Vic S – Serra-de-senferm (enllaç RENFE Barcelona – Puigcerdà)	485	3.0	95.5	
Sentfores	520	2.0	97.5	
Santa Eulàlia de Riuprimer	560	3.5	101.0	
Túnel de Puig Rodó	740-770	(4.5)		
Túnel de Moià	740-740	(1.0)		
Moià	740	14.0	115.0	
Túnel de Moretona	660-645	(0.7)		
Calders	490	9.5	124.5	
Túnel Navarcles-Pólvora	260-267	(0.5)		
Navarcles	265	7.5	132.0	
Túnel de Navarcles	260-255	(0.4)		
Túnel de Sant Fruitós	255-275	(0.9)		
Sant Fruitós de Bages	275	3.1	135.1	
Túnel de Manresa	270-225	(1.9)		
Manresa	225	5.4	140.5	

Estacions i Baixadors **del Ferrocarril**	**Altitud** (m)	**Distància** (km)	**D. total** (km)	**Pendent** (%)
Manresa			140.5	
De Manresa a Lleida s'aprofita l'actual línia fèrria, en la que cal fer dos rectificacions a la sortida de Manresa i a Calaf, que reduirien la distància a 110 km				
Lleida	155	110.0	250.5	
Desviament Lleida-Osca	180			
Túnel de la Mariola	180	(0.3)		
Lleida Oest-Albatàrrec	160	6.3	256.8	
Torre de Galceran-Sudanell	138	3.5	260.3	
Alcarràs	120	2.3	262.6	
Soses-Torres de Segre	115	4.2	266.8	
Aitona	95	5.5	272.3	
Seròs	90	5.0	277.3	
Viaducte Segre-Seròs		(0.2)		
Túnel de Bovalar	105-120	(0.5)		
Maials	355	14.0	291.3	
Túnels varis de Maials		(6.8)		
Flix	55	29.0	320.3	
De Flix a Ascó coincidiria amb la línia actual Tarragona a Zaragoza				
Ascó	51	6.8	327.1	
Túnels varis d'Ascó		(8.8)		
Corbera d'Ebre	300	20.2	347.3	
Túnel de Corbera	307-320	(0.5)		
Gandesa	360	4.5	351.8	
Túnel de Gandesa	355-360	(1.2)		
Túnels varis de Gandesa-Bot		(0.8)		
Bot	285	7.5	359.3	
Túnel de la Vall de Ràser	280-300	(0.8)		
Túnel de la Muntanya de Sta. Bàrbara	320-360	(1.2)		
Horta de St. Joan - Prat del Compte	360	7.7	367.0	
Túnel Montsagre de Paüls	320-360	(4.0)		
Túnel de Paüls	340-340	(0.7)		
Paüls	335	5.7	372.7	
Túnel d'Alfara Carles	340-305	(2.8)		
Alfara de Carles	290	4.7	377.4	
Túnel del Coll del Lladre	290-245	(1.5)		
Viaducte de la Conca	245-235	(0.3)		
Túnel del Penyaflor	235-217	(0.6)		
Els Reguers	110	7.0	384.4	
Roquetes-Observatori de l'Ebre	15	5.2	389.6	
Tortosa	30	2.7	392.3	
De Roquetes fins aprop d'Amposta s'aprofitaria el traçat actual				
Desviament línia Tortosa-Camarles a Amposta	15			
Amposta	7.2	9.7	402.0	
D'Amposta a Sant Carles s'aprofitaria parcialment l'explanació ja feta els anys 40'.				
Túnels varis Amposta - Sant Carles		(0.8)		
Sant Carles de la Ràpita	1	12.5	414.5	

Carles UDINA i COBO
Sant Josep, 67; 08340 Vilassar de Mar (Maresme; Barcelona; Catalunya)
☎ 34+937 595 035 (+Fax); 34+660 298 994 (mòbil);
Correu electrònic: c.udina@sistematerritorial.es;

Generalitat de Catalunya
Departament Politica Territorial
i Obres Publiques
Av. de Josep Tarradellas, 2 (BCN)
Numero: 0001E - 2004-07-27
Data: 29/07/2004 Hora: 14:28:24
Registre d'entrada

Honorable Senyor Conseller de Política Territorial i Obres Públiques
En **Joaquim NADAL i FARRERAS**
Josep Tarradellas, 2-6; 08029 Barcelona. ☎ 34+934 958 000

El diumenge 24 a la tarda em vaig bloquejar a l' adonar-me que estava fent un informe per tal que els meus advocats estudiessin impugnar o querellar-se amb la Generalitat, com organisme per comte del qual GISA ha convocat el concurs EP-TF-04370 publicat al DOGC 2004-05-19. Sincerament, no em veig capaç de denunciar a la Generalitat davant un organisme estatal històricament tan vinculat a l'opressió de les nostres institucions.

Si Vostès, que es van comprometre explícitament, no són capaços d'acabar amb la corrupció heretada de l'anterior Govern, no seré jo, ni un recurs, que ho aconsegueixin. El problema va més enllà d'aquest concurs.

Per això diumenge vaig decidir adreçar-li a Vostè aquest informe-esborrany i no als meus advocats. Per a estalviar-li el temps de llegir-lo, qualsevol advocat competent i imparcial li dirà en dos segons, si no és una vergonya que un organisme de la Generalitat pugui convocar amb aquestes condicions, presumptament no conformes a dret, un concurs per a iniciar l'Eix ferroviari transversal, la primera infrastructura ferroviària important que es projecta a Catalunya en 100 anys.

La proposta que vam fer, que li adjunto per a que pugui llegir els punts que comentaré, comença advertint d'aquestes possibles deficiències legals, però sobretot, i el que és pitjor, de les deficiències funcionals de l'Eix. "Consideracions prèvies que es traslladen a l'Òrgan de contractació", pàgina 3.

Per això aquest concurs o s'hauria d'haver declarat desert i convocar-ne un altre conforme a dret i d'acord a les finalitats que persegueix aquest Eix, o només s'hauria d'haver adjudicat a una oferta que hagués advertit d'aquestes deficiències legals i funcionals i les hagués sabut esmenar. És el que vam fer nosaltres. Vostè sabrà si l'adjudicatari ha advertit totes aquestes circumstàncies i ha trobat la manera d'esmenar-les, o no.

Mai havia vist un concurs per a fer quelcom, on no es demanés el que es farà, ni tan sols el com, és a dir, amb quins criteris o quina metodologia. S'imagina adjudicar un edifici sense saber quin edifici li faran o si més no com li faran? Només s'entén si la finalitat és justificar una política de fets consumats, continuació de la mateixa que hem patit els darrers 20 anys, no una política de fer una obra d'interès públic contrastat.

Està en les seves mans continuar perpetuant aquestes dinàmiques heretades de l'anterior Govern, o no. Dinàmiques que, d'altra banda i com sap prou bé, no paren de crear problemes al seu Govern.

La primera gestió del Govern de la Generalitat, que tothom ha pogut finalment valorar positivament, ha estat la visita del President al President de l'Estat el dia 21 de juliol. La coordinació de la Generalitat i la RENFE ha estat un dels seus cinc punts cabals. En el "Transversal zero" (pàgina 22 i dibuix de la pàgina 21 anterior) veurà quina és la primera actuació, urgent, que cal fer en la línia de lo aconseguit pel President aquell dia, i com això sol resol una part significativa de les finalitats que persegueix l'Eix ferroviari transversal, gairebé sense inversió i sense haver d'esperar 20 anys!! Com a molt 20 setmanes!! Podria ser la primera inauguració exclusiva d'aquest nou Govern. Com pot veure, sense que ni ens hagin adjudicat el concurs, ni que calgui esperar els 6 mesos per a redactar-lo. Només és un primer exemple d'entre molts altres, i molt importants, que trobarà. Remarco el "Finançament" (pàgina 34 i dibuix de la 33 anterior), "L'Eix transversal 16" (pàgina 23 i dibuix de la 24 posterior), "El quart cinturó" (pàgines 38 a 40), "Reconversions econòmiques i ferrocarril" pàgines 42 i 43, ...

GISA
GESTIÓ D'INFRAESTRUCTURES, S. A.
EMPRESA PÚBLICA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

GEOVIRTUAL, S.L.
Josep Ventura Roca.
Director de Projectes
Rambla Catalunya, 35
08007 Barcelona

GISA Sortida
023387
29/07/2004 11:19

Distingit Sr. Ventura,

Fem referència a l'escrit subscrit per GEOVIRTUAL, sol·licitant còpia de l'acta d'adjudicació i de l'informe tècnic que motivà l'adjudicació del següent concurs: "Assistència tècnica per a la redacció de l'estudi previ de corredors i de caracterització d'alternatives de l'Eix Transversal Ferroviari de Catalunya. Clau: EP-TF-04370".

Malgrat que entenem que la sol·licitud hauria d'ésser adreçada a GISA per part de tots els components de la UTE, doncs és aquesta qui va presentar-se al concurs, li fem avinent que el Reial Decret Legislatiu 2/2000, de 16 de juny, que aprova el Text Refós de la Llei de Contractes de les Administracions Públiques, en allò que li és aplicable a GISA, no estableix el tràmit de donar vista de l'acta en el procediment de contractació administrativa, raó per la qual li comuniquem que GISA no està obligada a remetre'ls l'acta completa i l'informe tècnic que sol·liciten.

Nogensmenys li comuniquem que l'oferta guanyadora del concurs ha obtingut una puntuació total de 80,86 punts, d'acord amb els criteris de valoració establerts en el Plec de Bases, i la presentada per vostès una puntuació de 80,48 punts.

Atentament,

Ramon Serra i Masip
President del Consell d'Administració

Barcelona, a 29 de juliol de 2004

Registre Mercantil de Barcelona. Tom 20.283. Secció General. Foli 86. Full núm. 4336. Inscripció 1a. C.I.F.-A-59-377135

IQNet ISO 14001 MA-0074/01 ENAC
PAPER ECOLÒG

Campanya del govern valencià de promoció de la llengua

Ester Pinter
VALÈNCIA

En valencià naturalment és el lema de la campanya impulsada per la Generalitat Valenciana per promoure la llengua pròpia i que d'aquí al 31 de juliol s'escoltarà en espots publicitaris a la televisió i en 172 sales de cine de tot el País Valencià, així com en falques radiofòniques. A més, la música creada per a aquesta campanya, en la qual s'han invertit 120.000 euros, es distribuirà com a melodia de telèfons mòbils.

El conseller de Relacions Institucionals, Esteban González Pons, i el de Cultura i Educació, Alejandro Font de Mora, van presentar ahir la iniciativa en un acte al qual també van assistir la presidenta de l'Acadèmia Valenciana de la Llengua, Ascensió Figueres, i el vicerector de la Universitat de València, Rafael Gil. Segons González Pons, "la naturalitat i l'alegria constitueixen el missatge que volem transmetre des del govern respecte a l'ús del valencià". El conseller va afegir que aquesta campanya és "com nosaltres, desenfadada, alegre, divertida, apegalosa, quasi addictiva" i un indici que el govern valencià "es pren molt seriosament la nostra principal senya d'identitat, que és la llengua".

Per la seva part, Font de Mora va expressar que la pretensió del seu govern sempre havia estat la d'evitar les situacions de crispació i d'imposició, "perquè estem convençuts que en la societat valenciana poden conviure naturalment les dos llengües declarades oficials", va dir.

BCN DISTRIBUCIONES, S.A.

AMPLIACIÓ DE L'OBJECTE SOCIAL

De conformitat amb el que estableix l'article 150 de la Llei de Societats Anònimes, es fa públic que, amb data 3 de juny del 2005, la Junta General de la societat ha acordat ampliar l'objecte social de la companyia per incloure-hi l'activitat d'importació, exportació i fabricació, tant a l'engròs com al detall, de tota mena d'antenes, aparells i accessoris per a televisió, ràdio, telefonia, vídeo i tota mena d'articles relacionats amb l'electrònica i, per tant, modificar l'article 2n dels Estatuts Socials, que a partir d'ara tindrà el següent tenor literal:

"Article 4t. Objecte: La societat té per objecte:

a) La compra, venda, importació i exportació de productes de telecomunicacions.

b) La importació, exportació i fabricació, tant a l'engròs com al detall, de tota mena d'antenes, aparells i accessoris per a televisió, ràdio, telefonia, vídeo i tota mena d'articles relacionats amb l'electrònica."

Barberà del Vallès, 3 de juny del 2005
El Secretari del Consell d'Administració

PORTA OBERTA

El repte territorial i els comportaments polítics

Bracons, l'eix ferroviari transversal, el Carmel i Bescanó, entre d'altres

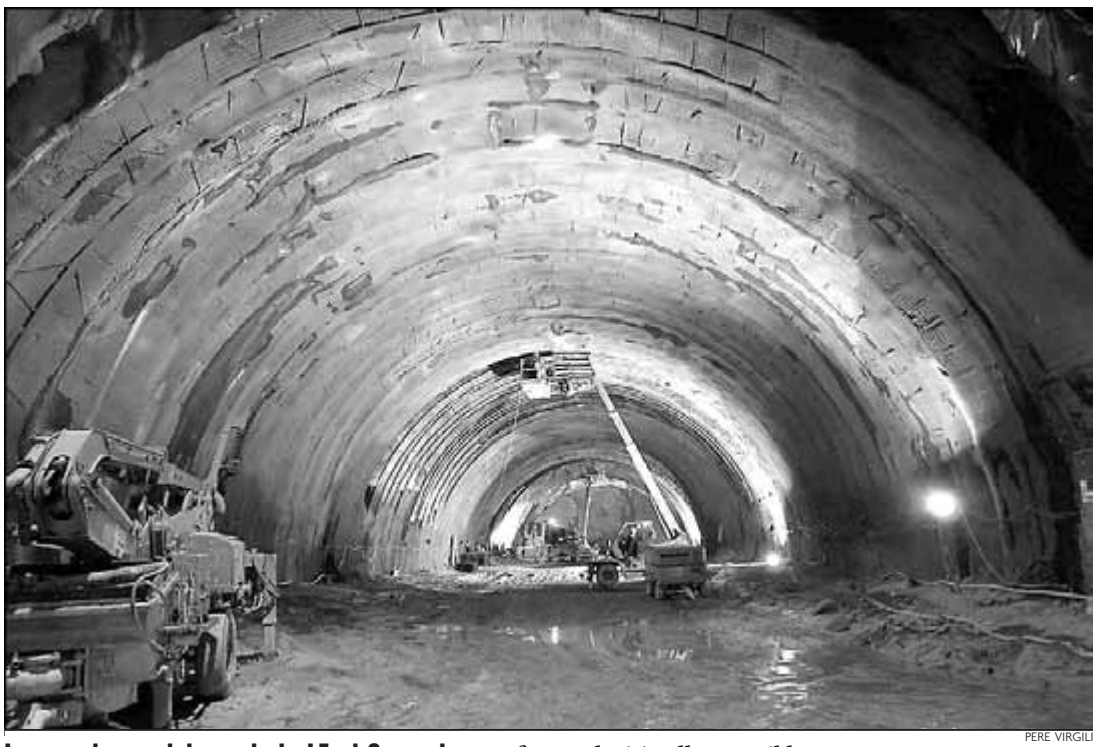
Carles Udina

Dues coses cal retreure a la comissió parlamentària que ha analitzat l'enfonsament del Carmel i l'obra pública a Catalunya. Una és la limitació imposada a l'abast de les irregularitats i les alteracions processals anteriors, i l'altra, la incapacitat de proposar clarament els procediments a seguir en el futur procés de planificació del territori. Si entre tots no sabem redreçar aquesta situació, les conseqüències polítiques, econòmiques i socials derivades del descrèdit de la política s'arrossegaran durant anys en forma d'absentisme electoral i, cosa que és pitjor, de desvinculació i disgregació socials. En tenim prou indicis, ja, de per on poden anar les coses.

Llevat que s'accepti que tothom pot interpretar les paraules com millor li convingui, sense convenis lingüístics ni diccionaris, el concepte *corrupció* al·ludeix explícitament a l'acció d'alterar la substància d'un procediment o al fet de desviar algú o alguna cosa de la rectitud. Per tant, corrupció no es refereix solament al fet de cobrar comissions, com se'ns ha volgut fer creure: també es refereix a alterar la correcció dels processos de planificació. La confusió abocada sobre el terme ha estat tal que sembla que en l'accident del Carmel s'hagi corromput fins i tot el llenguatge!

Potser no podíem exigir que la comissió parlamentària sabés resoldre la càrrega emocional negativa –tabú– del terme en qüestió (¿és un efecte de tenir la cua de palla?), però, en canvi, sí que podíem exigir-li que, salvant les barreres terminològiques, sabés estendre l'abast de la seva comesa a les gravíssimes i constatables mancances en els procediments interns de la Generalitat. I ho diem perquè la comissió en tenia documents, de tot això!

Fa poc més d'un any, el febrer del 2004, el govern obria un període de reflexió sobre una qüestió de gran impacte social i mediàtic, l'eix Vic-Olot per Bracons. Dies després, el 20 de febrer, va ser presentada formalment a la Generalitat una proposta alternativa que desplaçava l'eix cinc quilòmetres al sud, evitant la vall del riu Fornés, Joanetes, la vall d'en Bas i el pas del Fluvià, amb les seves zones inundables. La proposta disminuïa dràsticament els impactes territorials, comportava uns costos constructius molt més baixos i hauria permès altres realitzacions necessàries, com la millora de les carreteres de Manlleu i Roda de Ter. Aquesta alternativa anava per Cabrera, Collsacabra, Uria i Marboleny i procedia d'un petit equip amb prou coneixement metodològic i territorial, però sense connexions polítiques ni empresarials.



PERE VIRGILI

La cua de maniobres de la L5 al Carmel *es va fer en el pitjor lloc possible*

Costos no previstos

El 16 de març el govern va decidir continuar l'eix Vic-Olot per Bracons amb petits retocs secundaris, ignorant l'anterior proposta. Tal com aquesta advertia, tot seguit van haver de començar a afegir-s'hi costos no previstos a l'obra. L'abril passat es va aturar provisionalment la decisió sobre l'acabament de l'eix a la Garrotxa perquè no es troba cap solució satisfactòria... Finalment s'està plantejant, precisament, apropar l'enllaç de l'eix al punt que preveia l'alternativa de Cabrera-Marboleny!

Un fet amb arrels paral·leles es va produir en ocasió del concurs de l'emblemàtic eix ferroviari transversal. La proposta d'un ampli equip interdisciplinari fou desestimada en unes circumstàncies que no fan al cas, però resulta que, ara, el departament de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP) està revisant el seu trajecte inicial i es planteja l'adopció de criteris i solucions continguts en l'oferta rebutjada.

Així, és possible que l'eix ferroviari es desviï cap a Girona, opció defensada per l'equip que va perdre el concurs, amb el detall gens insignificant que l'esquema ferroviari que proposava resolia millor les comunicacions fèrries d'Olot, però també les de Girona, les del seu aeroport i la seva connexió amb la Mediterrània (Palamós) per permetre les necessàries intermodalitats.

L'escàndol

Mesos més tard, l'escàndol del Carmel i la manera com es va enfocar al Parlament sacsejava la credibilitat dels polítics, en general, i dels tècnics del PTOP i de GISA en particular. En el cas del Carmel, la cua de maniobres es va fer en el pitjor lloc possible... Recordem, també, que en l'acabament de l'eix Vic-Olot per Bracons, l'agost del 2003, GISA va estudiar més de deu alternatives, cap de les quals ha resultat convenient. La més raonable no estava estudiada: la de Marboleny evitant el Fluvià.

De tot plegat cal deduir-ne que a Catalunya hi ha massa mancances i disfuncions en la planificació de les infraestructures, que és com dir en l'ordenament mateix del país. El cas del Carmel constata que la nostra manera de treballar no falla en un punt, falla tota ella sencera, que el territori cal percebre'l com un sistema global –amb tots els seus elements i interaccions–, i que ja no n'hi ha prou amb els departaments tècnics habituals de la Generalitat per crear o avaluar els grans projectes territorials, sinó que cal, en cada cas concret, la creació d'equips específics d'experts ben conduïts que apliquin les preceptives metodologies de treball europees.

Aquest govern –com l'anterior– entén els projectes com a simples instruments immediats i finalistes, elaborats a partir d'apriorismes, però sense la justificació del context. Dit altrament, sense planificació ni visió estructural. Cal fugir de la improvisació, planificant, que és el que atorga autoritat i permet el control i la participació. Cal un canvi de comportaments, perquè la causa darrera de tots els problemes que avui pateix el territori s'originen en les dinàmiques no interdisciplinàries, no integradores, sense planificació a llarg termini, sense solucions polivalents, sense transparència i sense participació.

▪ Jaume Bonaventura, Joan Camps, Xavier Font, Manel Larrosa, Josep Enric Llebot, Josep Nuet, Josep Maria Panareda, Francesc Sàbat, Pere Santanac, Ramon Secanell, Ole Thorson, Ramon Tremosa, Carles Udina (coordinació, c.udina@terra.es), Sara Udina i Josep Ventura

bit
Bit forma, des de 1967, els
MILLORS PROFESSIONALS i USUARIS
Programació, ofimàtica, internet, xarxes, multimèdia...
Cursos a mida per a empreses
FORMACIÓN INFORMÁTICA
Cursos, dates temaris, horaris...
www.bit.es
bit@bit.es · Av. Diagonal, 618 2n · tel.93 209 29 66 · Pl. Tetuan, 2 · tel.93 265 40 40

El repte territorial i el crèdit de la política

Bracons, l'eix ferroviari transversal, el Carmel i Bescanó, entre altres

Dues coses cal retreure a la comissió parlamentària que ha analitzat l'enfonsament del Carmel i l'obra pública a Catalunya. Una és la limitació imposada a l'abast de les irregularetats i les alteracions procesals anteriors, i l'altre la incapacitat de proposar clarament els procediments a seguir en el futur procés de planificació del territori. Si entre tots no sabem redreçar aquesta situació, les conseqüències polítiques, econòmiques i socials derivades del descrèdit de la política s'arrossegaran durant anys en forma d'absentisme electoral i, el que és pitjor, de desvinculació i disgregació socials. En tenim prou indicis, ja, de per on poden anar les coses.

Llevat que s'accepti que tothom pot interpretar les paraules com millor li convingui, sense convenis lingüístics ni diccionaris, el concepte corrupció al·ludeix explícitament a l'acció d'alterar la substància d'un procediment o al fet de desviar algú o alguna cosa de la rectitud. Per tant, corrupció no es refereix solament al fet de cobrar comissions, com se'ns ha volgut fer creure, també es refereix a alterar la correcció dels processos de planificació. La confusió abocada sobre el terme ha estat tal, que sembla que en l'accident del Carmel s'hagi corromput fins i tot el llenguatge!

Potser no podíem exigir que la comissió parlamentària hagués sabut resoldre la càrrega emocional negativa –tabú– del terme en qüestió (és un efecte de tenir la cua de palla?), però, en canvi, si que podíem exigir-li que, salvant les barreres terminològiques, hagués sabut estendre l'abast de la seva comesa a aquestes gravíssimes i constatables mancances en els procediments interns de la Generalitat, per exemple. I ho diem perquè la comissió en tenia documents, de tot això!

Fa poc més d'un any, el febrer del 2004, el Govern obria un període de reflexió sobre una qüestió de gran impacte social i mediàtic, l'Eix Vic – Olot per Bracons. Dies després, el 20 de febrer, va ser presentada formalment a la Generalitat una proposta alternativa que desplaçava l'Eix 5 Km al sud, evitant la vall del riu Fornés, Joanetes, la vall d'en Bas i el pas del Fluvià, amb les seves zones inundables. La proposta disminuïa dràsticament els impactes territorials, comportava uns costos constructius molt més baixos i hauria permès altres realitzacions necessàries, com la millora de les carreteres de Manlleu i Roda de Ter. Aquesta alternativa anava per Cabrera, Collsacabra, Uria i Marboleny i procedia d'un petit equip amb prou coneixement metodològic i territorial, però sense connexions polítiques ni empresarials.

El 16 de març el Govern va decidir continuar l'Eix Vic – Olot per Bracons amb petits retocs secundaris, ignorant l'anterior proposta. Tal com aquesta advertia, tot seguit van haver de començar a afegir-se costos no previstos a l'obra. El mes d'abril passat es va aturar provisionalment la decisió sobre l'acabament de l'Eix a la Garrotxa perquè no es troba cap solució satisfactòria... Finalment s'està plantejant, precisament, apropar l'enllaç de l'Eix al punt que preveia l'alternativa de Cabrera – Marboleny!

Un fet amb arrels paral·leles es va produir en ocasió del concurs de l'Eix Ferroviari Transversal. La proposta d'un ampli equip interdisciplinari fou desestimada en unes circumstàncies que no fan al cas, però resulta que, ara, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques està revisant el seu trajecte inicial, plantejant-se l'adopció de criteris i solucions continguts en l'oferta rebutjada.

Així, és possible que l'Eix ferroviari es desviï cap a Girona, opció defensada per l'equip que va perdre el concurs, amb el detall gens insignificant que l'esquema ferroviari que proposava resolia millor les comunicacions fèrries d'Olot, però també les de Girona, les del seu aeroport i la seva connexió amb la Mediterrània (Palamós) per permetre les intermodalitats corresponents i necessàries.

Mesos més tard, l'escàndol del Carmel i la manera com es va enfocar al Parlament sacsejava la credibilitat dels polítics, en general, i dels tècnics del Departament de Política Territorial i Obres Públiques i de GISA en particular. En el cas del Carmel, la cua de maniobres es va fer en el pitjor lloc possible... Recordem, també, que en l'acabament de l'Eix Vic – Olot per Bracons, l'agost del 2003 GISA va estudiar més de deu alternatives, cap de les quals ha resultat convenient. La més raonable no estava estudiada: la de Marboleny evitant el Fluvià.

I ara apareix un nou problema de dimensions més que locals: la línia elèctrica de Bescanó. Sense entrar a parlar de la idoneïtat de la línia, és obvi que es tracta d'una qüestió altament complexa que, a més a més de la infraestructura en ella mateixa, implica el TGV (una infraestructura fèrria de mobilitat) i importants efectes econòmics, industrials i paisatgístics, tots ells amb implicacions turístiques. La sortida del Govern a la crisi ha consistit a cridar a la ciutadania perquè doni idees que, després, els seus tècnics analitzaran.

Ens alegrem que s'obrin les portes a la participació, tot i que la nostra experiència ens fa ser escèptics, però afirmem que, plantejada d'aquesta manera, és un procediment capiculat –invertit– i perillós, que pretén traspassar una responsabilitat inadequada a la ciutadania fent-li assumir un paper tècnic que no pot resoldre satisfactòriament i abocant-la de nou, si surt malament, a la desmoralització.

El coneixement se situa en un altre nivell que la democràcia, i no en depèn gens, ni tampoc de la jerarquia del poder! És allò del "E pur, se muove". La complexitat territorial descarta l'ordre de les fases que emana de la consulta governamental i obliga a situar la participació en un lloc posterior al procés d'estudi pels experts. L'aportació dels coneixements i el disseny inicial dels projectes han de ser fets per equips interdisciplinars d'experts que hagin demostrat la seva competència, específics per a cada cas i totalment independents de les opcions polítiques i dels seus interessos. Hi poden intervenir, òbviament, diversos equips, precisament per garantir l'estudi de totes les opcions possibles, i els plantejaments han de ser globals, tenint en compte la complexitat del territori, i de llarg termini, per sostenibilitat.

Cal estudiar totes les alternatives possibles perquè puguin ser avaluades pels polítics –especialment en referència als costos– i per la ciutadania, que, degudament informada, té el dret d'optar per la que consideri convenient. A partir d'aquí s'obre una segona fase de treball més minuciosa sobre la solució escollida en la qual pot tornar a intervenir-hi la ciutadanania, ara sí, aportant coneixements específics i de detall que facin òptims els projectes finals. Així, fins i tot si el temps demostra que no es va encertar del tot, no es crea frustració.

Aquests procediments no solament són bons sinó que, a més, disposen de molta experiència al darrere. Es fan servir a tots els països desenvolupats i amb democràcia participativa des de fa molts anys. Diversos protocols descriuen aquestes metodologies que, en bona part, s'ha concretat en directives de la Unió Europea de compliment obligat a tots els estats. És a dir, no ens cal inventar res de nou, solament aprendre'n i aplicar les lleis!

En resum: de tot plegat cal deduir que a Catalunya hi ha un grau molt elevat de mancances i de disfuncions en la planificació de les infrastructures –que és el mateix que dir en l'ordenament mateix del país. El veritable problema que posa de relleu el cas del Carmel és que la nostra manera de treballar no falla en un punt, falla tot ell sencer, i torna a posar de manifest que, en planificació territorial, ja no és possible prescindir de la interdisciplinarietat ni de l'enfocament global de la realitat entesa com a sistema, que ja no n'hi ha prou amb els departaments tècnics de la Generalitat per crear o avaluar els grans projectes territorials i que cal, en cada cas concret, la creació d'equips específics d'experts ben conduïts que apliquin les metodologies de treball europees.

En canvi, el polític prefereix sovint solucions simples, línies úniques rectes i gruixudes –ben fàcils d'entendre– en comptes d'alternatives més difoses petites i elaborades. Bescanó vol ser una gran canonada, quan la connexió elèctrica amb França es podria fer per més llocs i a menor potència en cada enllaç, però amb el mateix valor conjunt.

Altre fet preocupant, similarment al que ja va succeir amb Bracons, és la incoherència i manca de seriositat. De passar de l'alarma inicial creada per imposar aquesta línia per Bescanó –inevitable i que posaria en perill el futur del territori si no es feia–, es dóna pas a aquesta consulta ciutadana, i tot de cop, es fa aparèixer una altra solució –la de Vic al coll d'Ares– que, agradi o no, estudiada o no, esdevé màgicament la solució que ens cal. Doncs tampoc ho és.

Bescanó és un afer complex, paradigmàticament interdisciplinar i intersectorial, que cal tractar en un marc global de planificació d'infraestructures. La solució correcta pot ser una mica més difícil d'entendre, però és molt més beneficiosa pel territori, que és el que interessa.

La línia de Vic a França, ja oberta però no utilitzada és altre mostra de nyap que, fortuïtament, ara ens podria servir per a evitar el nyap de Bescanó. Això si, juntament amb altres infraestructures i connexions amb França, com per la Cerdanya, la qual, de pas, resoldria el problema d'aquesta comarca. També ens n'hem oblidat del escàndol de l'apagada pel pont de la Puríssima del 1996?

Arran d'aquesta sonada apagada –un problema real, idèntic al que planteja Bescanó–, per a evitar que es repetís, el 1977 la Diputació de Barcelona va encarregar un estudi sobre el soterrament de la línia de subministrament a aquesta comarca a través del Coll de Pal (Parc Natural). Ignorant-lo, FECSA, va optar finalment per la pitjor solució: fer altre línia paral·lela a pocs metres de l'existent.

¿No es podria també aprofitar la connexió elèctrica andorrana? ¿No es pot també plantejar l'Eix ferroviari Tortosa – Lleida, integrar-lo amb la línia recentment traspassada Lleida – la Pobla, i prolongar-la una mica més, sota Salau, fins a enllaçar amb les línies ja existents de Tolosa – Clermond i Paris o Bordeaux? ¿No és aquesta la millor connexió amb França, aspiració d'avui i de sempre, dels Valencians? ¿No podríem anar plegats amb ells alguna vegada i no sempre a bufetades? ¿No podria ser, alhora, una altre via ferroviària i energètica ?. I ja van cinc, tot aprofitant els túnels i la mateixa via fèrria amb els seus trams soterrats. ¿I els túnels de Viella?, i van sis ¿I el soterarment sota el mateix AVE, incorporant el cost addicional al seu propi pressupost?, i van set.

Una xarxa distribuïda és, per definició, més eficient i segura que solucions gegantines, úniques i impactants. És clar que la connexió energètica amb França ens cal, però això només és el "què". Una altre cosa diferent és el "com", una diferència que encara no ha entès l'administració. Ni tampoc molts dels nostres empresaris, a diferencia dels seus besavis, aquells que van saber "com" estructurar la Catalunya moderna, la del segle XX.

Tots els concursos públics han de preveure la possibilitat de recurs, fins i tot a la mateixa convocatòria del concurs, per si conté deficiències o irregularitats. No ha estat ni sembla que serà el cas dels concursos de GISA, ni tampoc el d'aquest "concurs" de Bescanó. ¿Com podrem recórrer aquesta darrera consulta? ¿Com podrem aportar, entre tots, govern, experts i resta de la ciutadania el coneixement, la creativitat i la voluntat per al darrer dels nostres grans projectes, la definició del futur de Catalunya? El joc és obert...

4 de juny de 2005

Jaume BONAVENTURA; Joan CAMPS; Xavier FONT; Manel LARROSA; Josep Enric LLEBOT; Josep NUET; Josep Maria PANAREDA; Francesc SÀBAT; Pere SANTANAC; Ramon SECANELL; Ole THORSON; Ramon TREMOSA; Carles UDINA (coordinació, c.udina@terra.es); Sara UDINA; Josep VENTURA.

NOTA: Com imatge, es pot adjuntar un esquema similar a aquest: