



UNA XARXA INTEGRADA D'INFRASTRUCTURES I SERVEIS PER A VERTEBRAR LA CATALUNYA DEL SEGLE XXI

UN PLA D'INFRASTRUCTURES CORRECTAMENT DISSENYAT (GLOBAL I A LLARG TERMINI)

Cal un **pla d'infraestructures**, però a més a més **correctament dissenyat, derivat del model territorial desitjat**, dels **serveis necessaris** a la població existent i del **model de mobilitat**.

No es pot dir "Més val un mal pla que cap pla". Hi ha la mateixa feina de fer un mal pla (com l'actualment proposat "PITC") que un de bo, però la diferència dels efectes, en un o un altre cas, afecten la supervivència del nostre país.

POLIVALÈNCIA D'INFRASTRUCTURES (TRANSPORT, ENERGIA, HIDRAULIQUES, INFORMACIÓ-COMUNICACIÓ, SEGURETAT, SALUT, SANEJAMENT, ...).

Cal planificar

- **globalment**, tenint en compte l'Europa que ens emmarca (veure "La vertebració de Catalunya (i València) dins l'Europa del futur")
- a **llarg termini**, i
- **polivalentment** totes les infraestructures, d'energia, d'aigua, de mobilitat, de comunicació-informació, de seguretat, de sanitat, de sanejament, ... i fins i tot de producció d'energia.

El criteri de la **polivalència** amb altres infraestructures consisteix en aprofitar els talls que suposa la via per a altres infraestructures, amb **solucions polivalents** per a les diferents necessitats del territori:

- **subministrament energètic** (conducció de **gas**, xarxa **elèctrica** soterrada en substitució de l'antiestètica i medio-ambientalment problemàtica xarxa aèria, ...),
- conduccions d'**aigua**,
- senyals de comunicació-informació (**telefonía, audiovisual**, ...),
- **serveis de seguretat**,
- **producció d'electricitat** (veure "**L'exemple de la Gran Via de Barcelona**").

Cal afegir útils **centres de serveis** a totes les estacions/ baixadors (**policia, bombers, protecció civil, correus, assistència sanitària, escoles bressol, farmàcia, oficina de turisme, hotel, lloguer bicicletes**, ...).

Els **nodes** de la xarxa (les capitals i subcapitals de comarca) serien centres de serveis de primer ordre (**hospitals, facultats universitàries, biblioteques, instal·lacions esportives globals**, ...).

Certament, un altre país, més "europeu".



Font: Josep Nuet i Badia

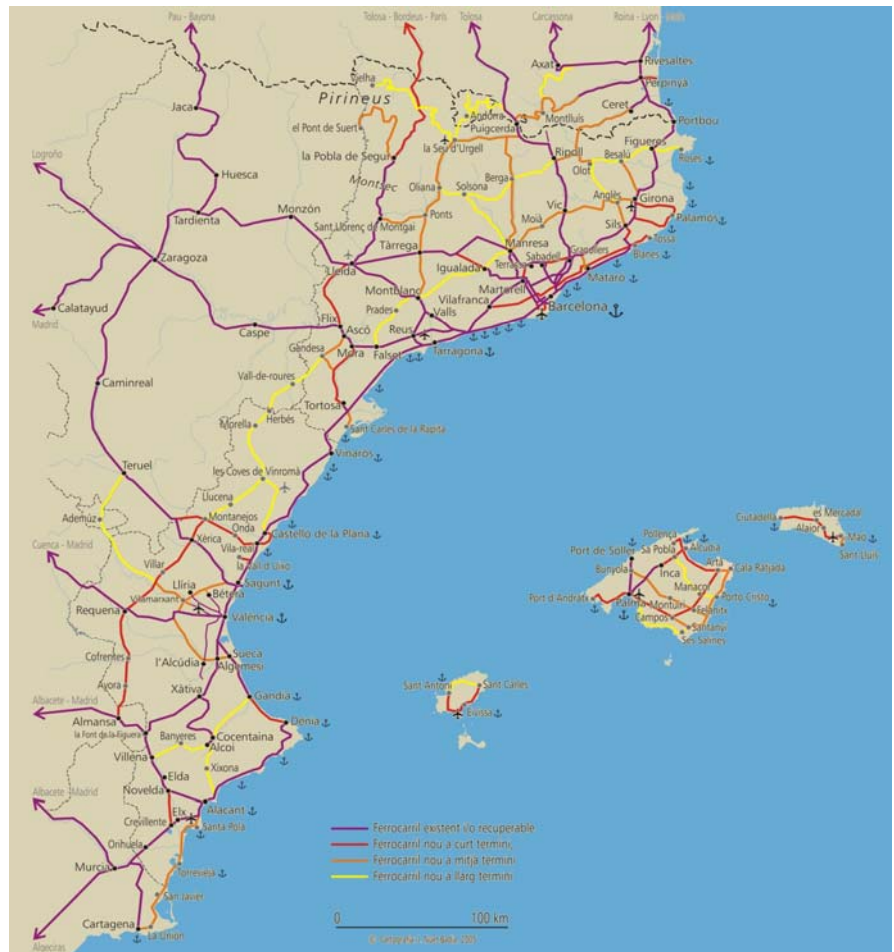
LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE PERSONES I MERCADERIES. CRITERIS

El model de mobilitat derivat del model territorial i de serveis porta a la necessitat d'un model de **xarxa en malla**, versus el model radial que ha propiciat la inconvenient concentració de la població en l'àrea metropolitana.

La xarxa d'infraestructures de la mobilitat ha de respectar els criteris de la "capil·laritat" i la "permeabilitat". Veure "Els criteris de la mobilitat. Autobusos. Carrils "VAO" i/o "bus". Intermodalitats, categories i connexions internacionals"

No es pot fer **cap més tall al territori** per noves infraestructures si no s'ha definit el model global de totes les infraestructures necessàries aplicant tots els criteris anteriors (la polivalència, la permeabilitat, la capil·laritat...)

Integració – continuïtat, des de l'alta velocitat, els regionals, les rodalies, el ferrocarril metropolità, fins els autobusos locals i la xarxa bàsica de carreteres.



El complement de les infraestructures lleugeres: les línies regulars i/o ocasionals d'**autobusos**.

La **promoció del transport públic** només pot basar-se en les seves millors prestacions front el transport privat, no només en bones intencions i campanyes publicitàries.

EL FERROCARRIL

Catalunya està en via morta. Les infraestructures necessàries per a un bon desenvolupament econòmic i social del país acumulen retards o simplement s'han quedat en projecte. I aquesta anàlisi, que podria semblar alarmant o exagerada, **la comparteixen pràcticament tots els sectors de la societat catalana**, des de sindicats i patronal a les administracions locals i de la Generalitat, passant per partits polítics o entitats cíviques i culturals.

Especialment en matèria ferroviària, el consens és màxim: el tren s'ha convertit en el "**germà pobre**" de l'obra civil a Catalunya. Malgrat que els diferents governs espanyols s'han omplert la boca de les excel·lències del tren, el cert és que a Catalunya el més calent és a l'aiguera. L'única gran obra projectada pel govern del PP, que tot just s'està executant, el TGV Madrid-Barcelona, no arribarà abans de finals del 2008, quatre anys més tard del que s'havia previst i 16 anys després de la construcció del TGV Madrid-Sevilla.

A més a més, el TGV o AVE **no** és la necessitat ferroviària prioritària. Abans, hi ha el **transport de mercaderies per ferrocarril** o els **ferrocarrils de rodalies**, que **afecten a molta més activitat econòmica i població**. Exemples punyents son el reiterat retard de la modernitzacions de la **línia de Puigcerdà**, o l'**escanyament de la indústria de l'automòbil i de l'activitat portuària** per manca d'una potent sortida ferroviària pel Baix Llobregat.

A llarg termini, **el ferrocarril és la única sortida generalitzada possible als futurs escenaris de població, energètics i de contaminació.**

Amb els números a les mans, una política de prioritzar carreteres i autopistes només es pot defensar des d'un escenari en el que l'estat del benestar es restringeixi a una petita part de la societat, o dels estats. Per exemple, ¿pot el territori de Catalunya assimilar un parc de **7 000 000 de vehicles** per a l'any 2025?* És el que pot succeir si es manté el fenomen immigratori i el desitjable augment de la renda per càpita, sense una alternativa de ferrocarril. O pot ser, ¿impedirem que els immigrants tinguin vehicle un cop surtin de l'estat de precarietat inicial?

* Cal preguntar-se a la vegada si el territori podrà admetre una població d'uns 10 milions d'habitants.

Sense pretendre entrar en detalls, una exemple suficientment aproximat de quina hauria de ser la solució pel futur, la descriu i justifica l'article especial de la revista "**El Temps**" "**Via lliure. Articular el país a través del tren**" (número 1091, 2005-05-10).

