

El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya: opcions irreconciliables?

Albert Punsola (/autor/albert-punsola-44)

05/08/2006

La manca d'infraestructures de transport a Catalunya és un tema constant en el debat públic. Dos anys després de l'accés al poder del govern tripartit, la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha presentat el projecte de [Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya \(PITC\)](http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/pitc.jsp) (<http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/pitc.jsp>). El Pla defineix la xarxa d'infraestructures ferroviàries i viàries per a Catalunya amb l'horitzó de l'any 2026. Si s'executa en la seva totalitat, Catalunya comptarà amb més de 1.000 km de noves vies fèrries -800 de les quals d'alta velocitat- i veurà millorats els 576 km existents. Si bé el 68% de les inversions són pel ferrocarril, la carretera rebrà un fort impuls amb 1.500 km de noves autovies. **Infraestructures i futur del país** El món empresarial reclama des de fa temps un nou impuls a les infraestructures. Salvador Guillermo, director del servei d'estudis econòmics i fiscals de [Foment del Treball](http://www.foment.com/cat/index.h3p) (<http://www.foment.com/cat/index.h3p>) recorda el motiu: 'perquè Catalunya tiri endavant, cal eliminar el dèficit que tenim'. I fa una bona valoració del PITC: 'contempla un bon nombre d'actuacions indispensables per donar resposta als problemes de mobilitat que tenim en el dia d'avui, així com un avenç parcial dels problemes de mobilitat que tindrem de cara al futur'. Des de Foment es reconeix que han mancat inversions de l'estat i se celebra la unitat del ventall polític català en reclamar més en aquest sentit. Tot i així, Salvador Guillermo apunta que 'en aquells projectes en els quals no hi ha problemes de finançament, apareix un problema de conflictivitat del disseny i pas d'aquestes obres'. Des del seu punt de vista, és necessari debatre i redissenyar el que calgui però defensa que després es dugui a terme 'una execució sense aturades'. La idea que quedarem relegats en el marc de l'economia global sense unes infraestructures adequades conviu amb una altra també molt estesa: som en un país que ha vist maltractat el seu territori durant dècades i al govern li toca harmonitzar les dues visions. Després que s'hagi tancat el període d'al·legacions al PITC el passat 20 d'abril, es constata que un nombre significatiu d'entitats i organitzacions han manifestat, en diferent mesura força recel envers el Pla. Hi ha discrepàncies en aspectes puntuals però sobretot en aspectes essencials. Vist el sentit de la majoria d'al·legacions, cal plantejar-se fins quin punt s'estan defensant models, no diferents, sinó irreconciliables sobre la gestió de la mobilitat a Catalunya? **Una onada de desacord** El mes de febrer, poc temps després de la presentació del PITC una trentena d'entitats van demanar-ne la retirada. Les seves consideracions es van reunir en [aquest document](http://gepec.cat/ftp/Present%20crit%20060223.pdf) (<http://gepec.cat/ftp/Present%20crit%20060223.pdf>). Per la seva banda. Ecologistes en Acció ha editat un altre document amb crítiques molt detallades que es troba a [aquí](http://pangea.org/ecologistesenaccio-cat/temes/ordterr/pitc/pitc.htm) (<http://pangea.org/ecologistesenaccio-cat/temes/ordterr/pitc/pitc.htm>). Una altra opinió significativa és la manifestada per la [Associació per la Promoció del Transport Públic](http://www.laptp.org/) (<http://www.laptp.org/>). En el darrer número de la seva revista Mobilitat Sostenible, l'editorial destaca que: 'hem acordat presentar-hi al·legacions i una esmena a la totalitat' Les al·legacions de la PTP es poden llegir en [aquest document](http://www.documentsptp.org/activitats/20060418-allegacions_pitc.pdf) (http://www.documentsptp.org/activitats/20060418-allegacions_pitc.pdf). El secretari per a la Mobilitat del [Departament de Política Territorial i Obres Públiques](http://www.gencat.cat/ptop/) (<http://www.gencat.cat/ptop/>), Manel Nadal, en fa una lectura positiva: 'ningú podrà negar l'èxit del procés participatiu i espero que després de les modificacions que s'introduiran, el consens s'agegarà. Durant aquesta fase de revisió farem un nou procés de diàleg amb les institucions territorials, les organitzacions econòmiques i sindicals, els moviments ecologistes, amb els grups i organitzacions de defensa del territori i del paisatge'.

L'arquitecte Manel Larrosa, ex regidor d'urbanisme a l'Ajuntament de Sabadell i estudiós del territori i les infraestructures demana que es faci cas a les veus crítiques per l'aportació d'arguments que es fan: 'Si se'ns diu que se'ns vols escoltar per la força del que puguem aportar, llavors la resposta no pot ser de protocol, purament formal: ha de ser una demostració d'acostament a dades i propostes que es basen, sovint, en estudis més documentats que el propi PITC'. **El debat entre contenir i reduir** El govern vol incidir sobre la corba de creixement de la demanda de mobilitat fent-la més plana del que seria si no es prenguessin mesures. Manel Nadal subratlla que 'els escenaris del PITC són de contenció, no de reducció de la mobilitat. Un element que ha de permetre moderar l'increment de la mobilitat és el ferrocarril. Manel Nadal diu que el PITC 'aposta per afavorir un intercanvi modal en la que s'aconsegueixi que una part important del creixement del transport de mercaderies i de persones es realitzi amb ferrocarril, ja que sense PITC tot el creixement de la mobilitat aniria al transport per carretera'. Però aquesta opció implica invertir també en carreteres. En canvi el model defensat per **DEPANA** (<http://www.depana.org>) passa per reduir la xarxa viària programada. En el mateix sentit, una de les al·legacions de l'ADENC indica que 'El PITC continua proposant el creixement de les infraestructures com a solució quan aquest creixement és, de fet, l'origen del problema'. Salvador Guillermo, de Foment del Treball, creu que el debat sobre la reducció de la mobilitat en termes absoluts no és possible econòmicament: 'la perspectiva futura és d'augment de la mobilitat, sobretot a l'àmbit de la logística interior, que difícilment una part d'aquesta podrà fer-se per ferrocarril'. El govern proposa contenir el creixement relatiu de la mobilitat fent que el transport públic creixi el doble que el privat. L'ideal seria que fins al 2026, la mobilitat en vehicle privat no augmentés per damunt del 60% mentre que la que es du a terme en transport públic hauria de superar el 120%. L'organització DEPANA pensa que parlar d'ambdues xarxes -les ferroviàries i les de carretera- en un sol document és desencertat. Des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Manuel Nadal sosté que 'la planificació conjunta de les infraestructures del transport terrestre respon a una visió global de la mobilitat, la consideració de les infraestructures com una xarxa en les que hi ha una nodes que són els punts d'intercanvi, i d'intermodalitat' Tots aquests elements ens parlen de l'estructuració del territori. I aquí entrem en un nou marc de discrepància. Es pot dissenyar un pla d'infraestructures de transport sense encara tenir definida la planificació territorial? **Territori i planificació** El PITC, d'acord amb els estudis previs del nou Pla Territorial General de Catalunya, preveu uns 7,9 milions d'habitants per a Catalunya l'any 2026, dels quals 3,1 viurien fora de la Regió Metropolitana, que perdria pes demogràfic en relació a la resta de Catalunya -passant del 69% el 2001 a 61% en aquell any. Nadal apunta que amb aquesta redistribució de la població junt amb l'estímul de creixements compactes al voltant de les principals ciutats i continus urbans es tendirà a 'més equilibri entre llocs de treball i població ocupada, equipaments, serveis, etc, de manera que s'aconsegueixi la reducció o almenys la moderació en el creixement de la mobilitat obligada i dels viatges intermunicipals'. L'eix transversal ferroviari ha de ser un dels principals elements vertebradors d'aquest nou esquema territorial. Els grans eixos de comunicació tenen un impacte definitiu i de llarga durada sobre el territori no només en relació als ecosistemes que travessen sinó en la configuració de les relacions econòmiques i socials. Per aquest motiu una de les crítiques que es fa al PITC és el d'haver-se redactat abans que estiguin aprovats els diversos plans territorials parcials que componen el Pla Territorial de Catalunya- Alguns d'ells que coincideixen amb àrees crucials per a la mobilitat, com el de l'àmbit metropolità, les comarques gironines o el camp de Tarragona es troben encara en fase d'elaboració. Per a Manel Larrosa, el gir copernicà en les polítiques de mobilitat passa per gestionar l'oferta enlloc de fer-ho en la demanda. En la seva opinió: 'difícilment podem avançar en la gestió de l'oferta si no integrem la planificació d'infraestructures en la planificació territorial'. Ho concreta tot assenyalant que 'el PITC no ha d'aspirar a ser el veritable Pla Territorial General de Catalunya. Cal mantenir la jerarquia, i esperar que els instruments de planejament permetin avançar cap a sistemes urbans complexos, polivalents i eficients'.

Des de l'administració aquesta circumstància no es veu com un problema sempre i quan el PITC respongui als mateixos criteris amb els què es redacti el Pla Territorial de Catalunya. Manel Nadal està convençut que és així i explica que 'l'elaboració del PITC en paral·lel al procés de redacció del Planejament Territorial General de Catalunya, dels Planejaments Territorial Parcial, del Plans Directors Urbanístics, de les Directrius Nacionals de Mobilitat i del Planejament sectorial respon a una decisió

conscient i totalment voluntària per evitar la paràlisi del país'. **Dificultats en l'horitzó** Un dels factors clau perquè el PITC, tal com està concebut, arribi a bon port és la capacitat d'integrar les sensibilitats més crítiques manifestades en les al·legacions. En aquests moments aquestes estan sent objecte d'estudi per part de l'Administració. Clar que es poden introduir variacions en el text original però es fa difícil pensar que el govern canviarà la seva opció, per exemple, de cara millorar i ampliar la xarxa viària bàsica. Aquest és un punt de fricció on la síntesi és, com a mínim, complicada. El govern defensa que amb la millora de la xarxa baixarà la congestió i això comportarà una reducció de les emissions; els sectors crítics assenyalen que més i millors carreteres seran un estímul pel transport privat -avui responsable del 60% de les emissions. L'altre factor determinant és l'escenari polític. Paral·lelament a la revisió de les al·legacions, en aquests moments s'està realitzant l'Avaluació Estratègica Ambiental. Durant el mes de juny, el document resultant serà enviat a tràmit d'informe preceptiu al Consell de Mobilitat, al Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible, a la Comissió Catalana de Seguretat Viària, a la Comissió de Govern Local i al Comitè Econòmic i Social. 'El PITC es podria aprovar durant el mes de juliol o a començaments de la tardor', assenyala Manel Nadal. Però la qüestió és: quin serà el resultat del referèndum? El text estatutari contempla avenços significatius en la capacitat de gestionar la mobilitat des de Catalunya especialment en el seu element més sostenible, el ferrocarril. Davant d'un eventual canvi de govern les incerteses es disparen sobre el mateix eix ferroviari transversal, un dels elements-estrella del PITC. Manel Nadal diu ignorar 'si la posició de CiU és la de l'ex conseller Pere Macias, ferm defensor d'aquest eix ferroviari o l'ex conseller Felip Puig, que n'és contrari'. Tot i que, com a coalició, no creu que 'CiU estigui en contra d'una obra que produirà una aportació cabdal al reequilibri territorial'. Per si de cas la voluntat de l'actual govern és aprovar una reserva de sòl del traçat de l'Eix Transversal Ferroviari, així com del Tren Orbital. Sobre el futur del Pla en general, des de Foment del treball, es veu amb confiança i amb algun matís. Salvador Guillermo creu que el PITC tirarà endavant, amb modificacions i assegura que 'l'obstacle més important és que la inestabilitat política augmenti de forma destacada'. Aquesta és una perspectiva realista. Més informació, [aquí](http://www10.gencat.net/ptop/binaris/pitc_051205_tcm32-29637.ppt) (http://www10.gencat.net/ptop/binaris/pitc_051205_tcm32-29637.ppt).

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/reportatge/el-pla-dinfraestructures-del-transport-de-catalunya-opcions-irreconciliables-0>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/reportatge/el-pla-dinfraestructures-del-transport-de-catalunya-opcions-irreconciliables-0>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

(<http://www.diba.cat>)

Arxiu (/arxiu)

Continguts per categoria (/tagclouds/chunk/3)

Continguts per etiqueta (/tagclouds/chunk/1)

Continguts per municipi (/tagclouds/chunk/2)

Avís legal (<http://www.diba.cat/avislegal>)

Contacte (/formulari/contacte)

RSS (<https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=>)



(<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>)



(<http://www.twitter.com/xarxasost>)



(<http://youtube.com/xarxasost>)



([rss.xml](#))