

El Pla d'infraestructures de transport de Catalunya, a debat

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

15/07/2006

La seu Col·legi d'Arquitectes de Catalunya a Barcelona (COAC) (<http://www.coac.net>) ha acollit un acte sobre el futur Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) (<http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/pitc.jsp>) document que, en aquests moments, ha finalitzat el termini d'exposició pública i serà aprovat pel govern de la Generalitat, previsiblement a finals de juliol. L'acte ha servit per contrastar la posició de satisfacció del Govern sobre el document, expressada del secretari de Mobilitat Manel Nadal, amb altres posicionaments crítiques que assenyalen alguns defectes importants en el PITC. Han estat les veus les de l'ADENC (<http://adenc.cat>), representat per Manel Larrosa i les de l'Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP) (<http://www.laptp.org>)- que han fet conèixer al secretari de mobilitat els principals punts de desacord. Aquestes dues organitzacions han estat les promotores de l'acte. **Defensa del PITC** Manel Nadal ha fet una intervenció de defensa del document i ha ressaltat de manera especial que el PITC, després de quatre mesos d'informació pública: 'és el fruit d'un procés molt participatiu molt elevat'. En total han estat més de 440 al·legacions i cal tenir en compte que n'hi ha d'individuals i de col·lectives. Nadal també ha destacat que aquestes al·legacions provenen d'un ampli espectre social que inclou grups polítics, sindicats, empresaris així com associacions i entitats de tota mena. El secretari de Mobilitat ha fet èmfasi en la importància de l'aprovació de l'estatut i de la seva entrada en vigor per al futur del PITC. Ha declarat en aquest sentit que 'significarà donar garantia financera per al pla de cara als propers anys'. Un segon aspecte de l'estatut que afecta a aquest àmbit és la potestat que tindrà la Generalitat de, en primer instància, gestionar i planificar rodalies, i més endavant, obtenir la titularitat d'aquest servei. Nadal ha anunciat que 'quan arribi la liberalització en el ferrocarril cap al 2010 aspirem a crear una companyia que porti el segell de la Generalitat'. Un dels elements que Nadal ha volgut subratllar sobre el PITC és que aquest pla té uns objectius que estan vinculats a uns indicadors de seguiment en múltiples nivells com la qualitat del servei, l'accessibilitat del transport i la sostenibilitat. Però, malgrat el to informatiu de la seva exposició, Nadal no ha eludit la polèmica i ha dit clarament a un auditori, més aviat crític amb el PITC, que 'la mobilitat creix ens agradi o no i aquesta és la realitat'. Partint d'aquesta base, ha assenyalat que la intenció del govern és limitar la tendència de creixement del vehicle privat i incrementar la quota del transport públic en el conjunt de la mobilitat, amb una aposta pel ferrocarril. Segons Nadal, 'd'un total de 44 mil milions d'euros, 31.000 milions aniran seran pel tren'. Tot seguit ha repassat les noves incorporacions al PITC, un cop considerades les al·legacions. Entre elles, la integració horària de totes les xarxes de transport, la incorporació de carrils busos en algunes noves carreteres així com dels intercanviadors modals, els aparcaments dissuasoris -park and ride- En aquesta mateixa llista, destaquen els estudis per a implantar trens-tramvia al camp de Tarragona, Girona-Costa Brava, Lleida i al voltant de Manresa. Nadal ha acabat la seva primera intervenció tot referint-se al quart cinturó i a altres vies que provoquen una important divisió entre partidaris i opositors. Sobre el primer ha dit que el govern es planteja una primera fase amb el tram Abrera Terrassa i que la 2a fase -és a dir el cinturó complet- serà sotmès a un procés d'avaluació ambiental. Sobre l'anomenat 'vial de cornisa', entre el Baix Llobregat i el Vallès, ha indicat que 'caldrà pensar en un traçat que eviti Collserola'. Pel que fa a la B-500, l'autovia que ha d'unir Badalona amb Mollet, es farà igualment un estudi ambiental abans de prendre una decisió. Finalment s'ha referit a un dels temes més delicats, el túnel d'horta. En principi ha dit un no clar a aquesta infraestructura, però al mateix temps ha remarcat que el corredor ferroviari del Vallès està saturat i que 'caldrà una nova connexió ferroviària amb el

Vallès'. **Visions crítiques** Manel Larrosa ha advertit abans d'iniciar la seva exposició que parlaria del PITC previ a les al·legacions, que és el que coneixia en profunditat. Ha acusat aquest pla de 'no fer-nos convergir amb Europa' Larrosa es referia amb aquesta frase a la insistència que, tot i l'aposta pel tren, fa el PITC per desenvolupar més xarxa viària en la qual -ha dit- 'ja tenim un bon nivell'. Respecte a les afirmacions de Nadal del creixement de la mobilitat, Larrosa ha qüestionat aquestes tendències de creixement. Ha indicat que 'ara els nostres creixements són més ràpids que a la resta d'Europa però això no vol dir que siguin així en el futur' Larrosa ha argumentat que alguns països europeus han aconseguit desllindar el creixement del PIB del de la mobilitat i que hi ha països que, amb un baix creixement de la mobilitat, mantenen una bona situació econòmica. Segons Larrosa cal atendre el que ha qualificat de 'llicons europees' com per exemple una quota de ferrocarril molt més elevada; una bona xarxa bàsica de carreteres complementada amb una molt bona xarxa secundària. Ha dit del PITC que és 'el veritable pla territorial general de Catalunya' i l'ha titllat de 'sobredimensionat' així com de 'poc transparent' i 'poc documentat' tot afegint que 'podria i hauria de ser millor' Podeu llegir les al·legacions de l'ADENC al PITC [aquí](http://www.adenc.org/estudis_documents/C41%20060420%20alegacio%20ADENC.pdf) (http://www.adenc.org/estudis_documents/C41%20060420%20alegacio%20ADENC.pdf). Per la seva banda, Pau Noy ha començat la seva intervenció seguint el fil de l'anterior ponent i ha dit del PITC que 'era un document poc afortunat' En relació a la transparència en la redacció, ha indicat que 'els seus autors l'haurien de signar'. Noy ha fet una intervenció en què ha reflexionat a l'entorn del model de mobilitat actual sobre el què ha dit que 'clarament no funciona' i això és degut -ha detallat- a que és un model car, contaminant, que genera accidents i que no resol els problemes de congestió. Ha proposat un conjunt de regles d'or per gestionar millor la situació de la mobilitat, una espècie de decàleg, presidit pel sentit comú, que es basa més en l'aplicació del coneixement que no pas en enormes inversions. Pau Noy ha destacat que el veritable tema que cal abordar és el del transport però no des del punt de vista de fer més infraestructures contínuament. Segons els estudis de la PTP amb un seguit de mesures i intervencions en tots els modes de transport, la mobilitat podria millorar molt sense la necessitat de grans inversions i de nova construcció, com a plantejament general. Com a exemples, l'increment de les freqüències de pas dels transports o la remodelació de les xarxes de bus per captar més passatgers. Podeu consultar el conjunt de les propostes de la PTP per millorar el PITC [aquí](http://www.mobilitatsostenible.org/mobsost/mss37.pdf) (<http://www.mobilitatsostenible.org/mobsost/mss37.pdf>). Pau Noy ha parlat, com Larrosa, de sobredimensionament, i ha pronosticat que 'Catalunya no serà la plataforma logística del Sud d'Europa sinó una important destinació turística'. L'acte ha acabat amb un debat en què les discrepàncies plantejades per separat s'han posat en contrast en el diàleg. Nadal ha volgut recollir l'afirmació de Pau Noy sobre la logística, dient que 'és un sector en creixement i estratègic per al futur del país'. Sobre les afirmacions de Larrosa a l'entorn de l'impuls a la xarxa viària, Nadal s'ha posicionat clarament tot dient que 'aquest govern no es convertirà en l'enemic del vehicle privat' tot defensant la coexistència d'una xarxa viària potent amb la nova xarxa ferroviària. Com a idea per a futur debats, Larrosa ha proposat que, a l'igual que existeix una autoritat per al transport públic, faria falta una autoritat sobre el transport privat que en regulés les disfuncions que genera. Algunes intervencions del públic han estat crítiques amb el PITC i altres han demanat informació sobre els efectes en diferents àmbits locals del desplegament d'aquest document.

Adjunt

Mida



Un moment del debat, al COAC. Foto: A.P.

39.15

(<https://www.sostenible.cat/sites/sostenible.cat/files/public/migraciudades/img/debatpictadencptpp.jpg>)

KB

Share 0

Tuit



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



(<https://www.sostenible.cat/print/noticia/el-pla-dinfraestructures-de-transport-de-catalunya-a-debat-0>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[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 \(/arxiu\)](/arxiu)

[Continguts per categoria \(/tagclouds/chunk/3\)](/tagclouds/chunk/3)

[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/tagclouds/chunk/1)

[Continguts per municipi \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)

[Avís legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)

[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)

[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)



[https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888\)](https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888)



[http://www.twitter.com/xarxasost\)](http://www.twitter.com/xarxasost)



[http://youtube.com/xarxasost\)](http://youtube.com/xarxasost)



[\(rss.xml\)](#)