

[ENTREVISTA] Jordi Julià: 'El ferrocarril introdueix disciplina en el territori'

10/05/2005



ALBERT
PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-

PUNSOLA-44)

Periodista

 **Jordi Julià Sort va néixer a Terrassa el 1959. És enginyer de camins, canals i ports per la Universitat Politècnica de Catalunya. Va començar la seva carrera professional a la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya i després al servei de vialitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Des de 1990 va ser cap d'infraestructures de Rodalies Renfe a Barcelona i, de 1994 a 2004, director de projectes de transport i mobilitat a l'agència metropolitana Barcelona Regional. De gener del 2004 fins a abril del 2005 ha estat director general de Ports i Transports de la Generalitat. Actualment és director general tècnic de l'ens públic, de recent creació: Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (Ifercat). En aquesta conversa Julià aporta el seu rellevant punt de vista sobre els canvis que viu, i que viurà, el ferrocarril a Catalunya. Igualment, explica quins són els factors subjacents en aquest procés que, després de dècades d'estancament, adquireix en el moment actual un caràcter històric.**

Després de veure's condemnat durant dècades a ser el transport del passat, comencem el segle XXI i el tren és ara el transport del futur. Quins factors han intervingut en aquest canvi de perspectiva?

Efectivament, al segle XX el ferrocarril convencional va viure una important crisi però, en canvi, el metro es va desenvolupar durant el mateix

segle. Pràcticament totes les xarxes del ferrocarril metropolità del món s'han format en els darrers cent anys i això no és poca cosa. Però sí, és cert, que tant l'automòbil com l'aviació van fer entrar en decliu el ferrocarril convencional. Aquest decliu s'atura quan els corredors de transport terrestre -autopistes i carreteres- es congestionen a les grans ciutats i aleshores és quan el tren de rodalies torna amb força. A una altra escala, però amb un fort paral·lelisme, el transport de mercaderies per carretera està anant cap a una congestió similar, i això farà que el tren torni a tenir molt protagonisme en aquest tipus de transport.

És curiós que no ha esmentat el factor ambiental -els avantatges del tren en aquest sentit- com a determinant en aquest canvi. Suposo que una cosa és que pugui haver jugat un paper i una altra de diferent que hagi estat determinant... Exactament! Jo no crec que en aquests moments estem prenent decisions importants en gairebé cap àmbit per motius importants de tipus ambiental com les emissions contaminants o el canvi climàtic. D'una banda, estan presents en els discursos però, de l'altra, el que mou realment la societat és un factor com la congestió. No dic que el factor de les emissions no es tingui en compte però, en qualsevol cas, va darrera. Des que un tema es comença a

parlar i a ser acceptat fins que es converteix en motor de canvi social hi ha un tot un procés, que encara no hem culminat.

En el retorn del tren hi té un paper central l'Alta Velocitat (més de 250 km/h). Hi ha però arguments en contra d'aquest tipus de ferrocarril com, per exemple, un que assenyala que hagués estat més rendible condicionar la major part de línies per velocitats més altes (a l'entorn dels 200 km/h) Crec que les dues línies d'actuació no són excloents i bàsicament en molts països i fins a cert punt, es fan les dues alhora. Ara bé, en principi, els viatgers de mig i llarg recorregut prefereixen línies noves on es puguin desenvolupar velocitats molt competitives. Pel que fa a les línies preexistents o convencionals de vegades és difícil adaptar-les a velocitats molt altes i, en canvi, molt més fàcil que puguin acollir velocitats a l'entorn dels 120 km/h que són òptimes pel transport de mercaderies. En resum, com a model general, es podria dir que les línies convencionals són ideals pels sistemes de rodalies de les ciutats i per les mercaderies i que cal crear una xarxa nova per les línies per l'Alta Velocitat. A aquest model, però caldria fer-li tota mena d'excepcions i matisos ja que tot dependrà de l'orografia. No és el mateix si el territori és pla o si té molts pendents. En aquest sentit hi ha un debat obert que ha de fer cada país i no es pot adoptar un model general per a tothom.

L'Alta Velocitat s'associa, com ha dit fa un moment, a distàncies més aviat llargues, però, des que es va començar a parlar de la seva implantació a Catalunya, es proposa establir línies de TAV entre les capitals catalanes. No són aquestes distàncies contradictòries amb el sentit d'aquest tren que comentava? És veritat que en principi el TAV va sorgir per a distàncies del tipus París-Lyon, d'uns 500 km, però aquí també hi ha hagut una evolució del pensament i de les circumstàncies. El TAV està pensat per competir amb altres mitjans i, si bé en primera instància, semblava competitiu amb l'avió a les distàncies llargues, el sorgiment i l'èxit de les companyies aèries de baix cost ha canviat la situació. Ara es tornen a valorar les distàncies mitjanes i fins i tot més curtes perquè aquí sí que el TAV pot guanyar el cotxe. Les limitacions de velocitat de l'automòbil i la seva seguretat ens limiten a una hora entre Barcelona i Girona, quan el TAV pot cobrir aquesta distància en la meitat de temps. Aquesta diferència és molt significativa per algú que hagi de fer aquest viatge diàriament i en els dos sentits. Aquest canvi també ha portat a veure la línia Madrid-Barcelona no només com la unió d'aquestes dues capitals sinó també com una oportunitat per relligar Calatayud i Saragossa, Lleida i Saragossa o Lleida amb Barcelona. Hi ha hagut una evolució en la manera de veure aquesta línia des que es va concebre.

Del TAV s'ha criticat el seu elevat consum energètic i l'impacte sobre el territori ja que necessita minimitzar els pendents i les corbes i això demana infraestructures dures. El TAV en un territori accidentat necessita viaductes i túnels. I, si es vol tenir el TAV, s'ha de tendir a buscar el traçat més recte possible.

La sensibilitat cap a totes les infraestructures és molt elevada avui en dia però també hi ha contradiccions. Es demana el soterrament del tren arreu però actualment, a l'àrea metropolitana, s'estan aixecant habitatges al costat de vies, que no tenen perspectiva de soterrar-se, i aquests pisos aviat es posaran a la venda. No hi ha massa incoherència aquí? Serà possible que els nous inquilins d'aquests pisos arribin a queixar-se del tren? Cada cop som més rics, generalment parlant, i volem més qualitat de vida. Abans entràvem en un restaurant ple de fum i ningú li donava cap importància, ara pràcticament ningú ho tolera. No es toleren tampoc les molèsties i els sorolls però, evidentment, tenim contradiccions. La única solució passa per fer inversions i anar arreglant progressivament algunes situacions on les molèsties siguin objectives. Però, paral·lelament, seguim fent coses malament com les que ha citat de la construcció, és clar. Un cop acabats aquests habitatges no m'estranyaria que es demanés el soterrament però aleshores la pregunta és: Qui ho ha de pagar? Es un tema que no està resolt.

Quin és el criteri per soterrar en un lloc i en un altre no? Jo diria que tots els soterraments que s'han dut a terme fins ara a Catalunya eren necessaris. Els que ens dediquem al transport potser ens agradaria més que els recursos es dirigissin cap a altres millores en les línies però hem de mirar més enllà del nostre enfocament particular i situar-nos en el context; el transport és solament una part de la societat, una societat que avui en dia demana inversions amb aquesta finalitat. A Barcelona tenim 80 km de metro i 20 km de tren soterrat: Per què si ho està aquí no ho ha d'estar al Maresme? Aquesta és

una altra qüestió: Per què uns han de tenir més dret que altres? Una via de solució, la que impulsa el Ministeri, és que aquell que hi estigui interessat -normalment els Ajuntaments- n'assumeixi una part del cost. A partir d'aquí, si un Ajuntament decideix fer aquesta inversió, tindrem la prova que la demanda social era realment important.

El tren que passa per la costa del Maresme és atacat com a barrera divisòria en el territori però, curiosament, pocs dels qui el qüestionen critiquen l'autopista per les mateixes raons. Per què?

Bé en principi perquè la costa, si ho podem dir així, és un bé escàs. No és el mateix Sitges que Canet de Mar hi ha una diferència entre tenir la infraestructura arran de mar i tenir-la a l'interior. L'exemple de la ciutat de Barcelona és paradigmàtic. Després, hi ha un altre factor; en el seu traçat actual, el tren del Maresme no pot donar servei al mateix nombre de persones que si passés per l'interior, on les estacions podrien recollir més passatge. El Maresme necessita un metro que, des del punt de vista del viatger, seria un desplaçament menys bonic però, des del punt de vista de la mobilitat, molt més eficient.

Es planteja treure el tren de la costa realment? Vaig fer un estudi que ho plantejava. Costa una fortuna, és veritat, però si es mira amb una perspectiva de 20 ó 30 anys tot és pot fer. Des dels anys 20 fins al 2000, hem fet 80 km de metro a Barcelona i ara, en 10 anys, en farem 50; amb el temps tot és possible.

Mentre volem fer invisible el tren, el tramvia ha demostrat -digui el que digui una minoria- que les infraestructures ben fetes, no tan sols no molesten, sinó que fins i tot poden millorar el paisatge urbà. Als anys 80 quan visitàvem els nous tramvies que es començaven a implantar a diverses ciutats europees no podíem ni imaginar que l'any 2005 tindríem 40 quilòmetres de línies en funcionament a Barcelona i voltants. L'èxit no ha estat solament implantar aquestes línies sinó cuidar els traçats al detall i tenir en compte l'entorn.

De fet hi ha dues xarxes -la del Besòs i la del Baix Llobregat- la pregunta és: s'uniran finalment per la Diagonal? Això s'ha de fer però encara no és el moment. No és per la distància del traçat, que és de 4 ó 5 km, sinó pel lloc. Travessar el tram central de la Diagonal amb tramvia implica una reforma urbanística i del trànsit a gran escala; no és tan senzill com en la resta de traçats que s'han fet fins ara. És molt delicat i, si ho fem i ens surt malament, hem de ser conscients que provocarem una reacció contrària a aquest mitjà de transport. Una operació així no es pot afrontar des de la ideologia o el voluntarisme. L'infern és ple de bones intencions; grans teories fantàstiques que, per aplicar-se malament o de manera precipitada, han causat més mal que el que volien arreglar. La meua opinió, per tornar a l'inici de la qüestió, és que cal esperar a fer el tramvia pel centre de la Diagonal; esperar a que la idea maduri a la societat però no forçar-la abans de temps.

Quina és la idea de fons que hi ha darrera el projecte d'eix transversal ferroviari? La idea primera és que si hem creat un eix de la Catalunya interior que és l'eix transversal per carretera -que serà una autopista- és lògic que en aquest retorn del ferrocarril hi hagi una línia que faci aquest recorregut. Si agafem el mapa, veurem que els traçats de carretera i els ferroviaris solen anar bastant junts. Però hi ha més idees. Si volem que el futur les mercaderies a Europa tinguin presència hem de oferir corredors. El de la costa cada vegada serà més utilitzat per línies de viatgers, per tant el raonament és derivar les mercaderies cap a l'interior. Això no vol dir que el ferrocarril transversal serà només per mercaderies; evidentment serà mixt i el que estarem fent és donar més espai a les mercaderies i, alhora, relligarem ciutats que no estaven comunicades per ferrocarril entre si.

Quins efectes tindrà en el territori? Un primer efecte serà el reequilibri del país; d'alguna manera pot ajudar a descongestionar la regió metropolitana. Ara per exemple, les ciutats de la Catalunya Interior estan poc poblades en relació a les metropolitanes. Ciutats com Igualada poden guanyar molts habitants i amb això guanyar en serveis i dinamitzar la seva economia. Catalunya està creixent molt i els experts ens diuen que podem arribar en uns anys a 8 milions d'habitants. Aquests habitants, en lloc de saturar la regió metropolitana, podrien distribuir-se en el territori que marcava l'eix ferroviari. En aquest sentit, cal dir que el tren és una infraestructura que introdueix disciplina en el territori perquè, com només es pot aturar en uns punts molt concrets, força un creixement compactat de les ciutats. Per tant, aquesta nova línia pot servir per tenir uns models urbans més correctes que en altres indrets i, en definitiva, un territori més sostenible.

Un altra línia de ferrocarril pel futur és el tren orbital que ha d'unir les set ciutats de la segona corona metropolitana - de Mataró a Vilanova-. En quin punt es troba ara mateix aquesta idea? Hi ha un estudi de l'Autoritat del Transport Metropolità i un lobby d'aquestes ciutats per impulsar aquesta línia. L'estudi no ho veu viable, amb xifres, però això no significa res perquè això passa moltes vegades i després la realitat ho acaba desmentint. El tren orbital ara mateix no està tan definit com l'eix ferroviari transversal però cal tenir en compte que està vinculat al Pla Territorial Metropolità i avançarà en aquest context. La meua opinió és que anirà endavant. No ha de ser un traçat completament nou sinó que s'han d'aprofitar trams que ja tenim fets com, per exemple, el de Mollet-Papiol, que ha d'obrir més intercanviadors amb els Ferrocarrils de la Generalitat. I aquests intercanviadors, amb una inversió relativament petita, ho podríem tenir aviat.

Per què no s'ha aprofitat fins ara aquest traçat del Vallès, que a més, ja estava fet? Perquè són inversions de l'estat i hi ha hagut tot un procés. En l'època de Felipe González es van potenciar molt les rodalies; després els governs del PP s'han dedicat al transport de llarga distància de manera preferent: autovies, el TAV. És un gran error. L'estat ha de tornar a implicar-se en el transport metropolità. En primer lloc perquè és la seva competència i, si no s'hi vol dedicar, que la traspassi. Un exemple, la renovació de l'estació de Martorell que ja està pressupostada en 1 milió d'euros, doncs se n'han 'oblidat'. Aquesta és la situació en què estem.

El tren orbital substituirà el quart cinturó? No, no té res a veure una cosa amb l'altra. Que fem trens no vol dir que no haguem de fer carreteres, si fan falta. I qualsevol estructuració de la xarxa viària del Vallès passa per fer el quart cinturó; de la mateixa manera que no era possible estructurar la xarxa viària de Barcelona sense les rondes. Si es vol tenir un Vallès ordenat i fer que a les carreteres petites i als carrers dels pobles no hi passin camions, cal desviar tot aquest trànsit pesat a un eix únic. És un tema difícil però s'ha de resoldre amb un pacte global que impliqui fer una autopista molt ben feta, que connecti tot els nuclis del territori, i que suposi arreglar tota la xarxa viària secundària per poder recuperar el seu ús de trànsit local amb millores urbanístiques. Però, tornant al principi, vull subratllar que el sistema ferroviari i el viari no s'exclouen, són complementaris.

Han de ser rendibles les línies de tren per funcionar? El tema de la rendibilitat és complex. Hem de sumar només el que paga la gent o les externalitats?

També les externalitats. Aleshores per poder sumar bé has de donar valor monetari a les externalitats; s'ha d'acordar un valor al CO2 i al soroll, per exemple. Quan es donen aquests valors econòmics es fa aplicant uns coeficients que poden variar a mida, per tant, no deixa de ser una mica arbitrari tot plegat. El que vull dir amb tot això és que la rendibilitat no és tan decisiva perquè només són números, el que és rellevant són els valors. Ens podem posar més fàcilment d'acord dient que el fet de deixar d'emetre CO2 durant molts anys és un valor en si mateix més enllà de qualsevol xifra concreta. I aquí connectem amb la decisió política en la qual han de tenir més importància els valors que els números.

La línia de La Pobla de Segur es tirarà endavant a partir dels valors o dels números? Si fem l'anàlisi cost -benefici no hi ha cap dubte que costarà molt més recuperar i posar en marxa tota la infraestructura de la línia que els diners que la gent pagarà, però segurament, com a societat, volem tenir el tren.

Està parlant del tren com a patrimoni. Sí però hi ha alguna cosa més. Oi que no discutim que els carrers de qualsevol municipi han d'estar ben urbanitzats? Si apliquéssim anàlisis de cost-benefici a tot el que decidim fer potser tindríem sorpreses com que alguns carrers es quedarien sense urbanisme de qualitat. Senzillament, aquestes anàlisis han d'estar subordinades a altres consideracions.

Fins a quin punt un nou govern amb una concepció diferent del ferrocarril pot -si arriba al poder- desfer una política que s'hagi portat fins aquell moment? En primer lloc, les grans obres parteixen de consensos però, encara que no fos així, hi ha la inèrcia de l'obra en execució que genera unes expectatives socials i econòmiques que ningú pot aturar. A mi el que em sorprèn d'aquest país és l'aposta que han fet pel ferrocarril els darrers governs, independentment del seu color polític. Ja sabem que uns han fet més èmfasi en un tipus de tren, específicament, i els altres han tingut una visió de conjunt del sistema però, finalment, el ferrocarril va!.

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/entrevista/entrevista-jordi-julia-el-ferrocarril-introdueix-disciplina-en-el-territori-1>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/entrevista/entrevista-jordi-julia-el-ferrocarril-introdueix-disciplina-en-el-territori-1>)

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 \(/arxiu\)](/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)

[Avis 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>



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



<http://youtube.com/xarxasost>



<rss.xml>