

Planificació d'infraestructures i territori. El repte de dissenyar l'Arc Mediterrani

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

30/11/2005

Sota el títol genèric de Planificació d'infraestructures i territori. L'Arc Mediterrani, el [Consorti Universitat Internacional Menéndez Pelayo](http://www.cuimpb.es/) (<http://www.cuimpb.es/>) de Barcelona, amb el suport de la [Diputació de Barcelona](http://www.diba.cat/) (<http://www.diba.cat/>) desenvolupa al CCCB tres jornades de reflexió i debat sobre la relació entre les infraestructures, els fluxos econòmics i el territori. Les jornades estan configurades per les aportacions d'experts que, des de diverses perspectives del coneixement, han posat de relleu com els factors polítics, logístics, energètics i la planificació del territori - en les seves diferents escales: local, nacional, estatal i supraestatal- influeixen en la determinació de les infraestructures. Com a element vertebrador d'aquestes discussions apareix l'arc mediterrani, un eix fonamental a nivell continental, molt més gran que l'Euroregió -a la qual inclou- ja que abraça tot el sud d'Espanya, per un costat, fins a gran part d'Itàlia per l'altre.

En les sessions d'aquest dimarts dia 29 ha tingut especial protagonisme el ferrocarril encara que no de manera exclusiva. Durant el matí i entre altres intervencions, Jordi Julià, director general tècnic de Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (IFERCAT) ha presentat els aspectes més rellevants del Pla Director d'Infraestructures Ferroviàries de Catalunya. Al vespre la jornada ha acabat amb el debat 'Dinàmiques territorials i desenvolupament econòmic: infraestructures-suport o infraestructures-motor?' en el qual el tren ha tornat a tenir una presència notable.

Un pla en l'horitzó 2026 Jordi Julià ha posat èmfasi, d'entrada, en la dificultat que el marc competencial suposa per al ferrocarril a Catalunya amb diverses administracions i xarxes que fan diversos plans simultàniament i ha dit que 'es parla sobre el tren des de diferents àmbits i amb solapaments'. Ha destacat també que el Pla ferroviari contempla la projecció demogràfica d'una Catalunya amb 8 milions d'habitants en l'horitzó del 2026 i com a conseqüència 'amb una mobilitat obligada creixent a la qual cal donar resposta'.

De tota manera el Pla no es planteja com una simple posada al mercat de nous serveis de transport sinó que, en opinió de Julià, 'pretén canviar tendències'. Es referia amb això a la possibilitat d'incidir en la tendència creixent d'usar el transport privat però tampoc d'una manera radical. Julià, en una línia pragmàtica i molt realista, ha assenyalat que l'objectiu del Pla és que 'el ferrocarril pugi una mica i la carretera no pugi tant'.

L'eix transversal ferroviari, per reequilibrar el país L'impuls d'aquest eix és una prova més que el Pla vol canviar també la forma habitual de mobilitat del país centrada tradicionalment en la Regió Metropolitana de Barcelona. El nou ferrocarril, que unirà Girona amb Lleida per Vic, Manresa i Igualada, travessarà una àrea que avui no arriba al milió d'habitants però que, en les previsions per d'aquí a 20 anys, s'acostarà a un milió i mig. Julià veu en aquest tren 'l'oportunitat de descongestionar la Regió Metropolitana i de potenciar ciutats mitjanes o petites tot reequilibrant el país'.

El nou eix obrirà la porta a intervencions en la línia d'implantar, a escala local, trens-tramvia per arribar a nuclis més petits que d'aquesta manera podran accedir a la línia principal amb facilitat i sense haver de dependre de l'automòbil. Igualment, aquest nou eix podrà ser usat per les mercaderies i d'aquesta manera es podrà incrementar el trànsit en la xarxa de rodalies, una necessitat que es fa evident cada dia que passa. Sobre les rodalies Julià ha dit que caldrà estendre-les més enllà dels seus límits actuals per fer-les arribar a capitals com Girona o Tarragona.

Quin model per a Europa? La nova xarxa catalana estarà formada per l'actual més les línies d'alta

velocitat, el nou eix transversal ferroviari, el tren orbital de la regió metropolitana de Barcelona; a banda de totes les ampliacions de metro i rodalies previstes en el Pla Director d'Infraestructures, actualment en fase d'execució. Aquest esquema presenta una Catalunya en xarxa que d'aquesta manera també s'inserirà millor amb la resta del continent ja que la xarxa d'alta velocitat i la de la nova línia transversal seran d'ample europeu.

Julià ha parlat dels reptes que té el ferrocarril a Europa. D'una banda pel que fa a les dificultats derivades de la fragmentació en territoris i companyies nacionals i, de l'altra, per l'objectiu que s'ha marcat la Unió Europea a fi de transportar molts passatgers i moltes mercaderies alhora. Sense dir que això sigui impossible, Julià ha afirmat que 'es molt difícil fer les dues coses alhora', en referència als dos grans models internacionals: Japó, on predominen els passatgers, i els EUA, on ho fan les mercaderies. Ha citat Suïssa com un cas molt particular on hi ha un equilibri entre passatgers i mercaderies però degut -segons ha explicat- a una política activa de peatges i taxes al transport per carretera que afavoreix l'ús del ferrocarril. Justament Suïssa no pertany a la UE.

Coincidències en el diagnòstic La taula rodona 'Dinàmiques territorials i desenvolupament econòmic: infraestructures-suport o infraestructures-motor?' com sol succeir sovint ha estat més una successió d'intervencions que un autèntic debat. Tot i així s'han plantejat qüestions de gran interès i s'han arribat a unes conclusions molt crítiques sobre el sentit de la planificació a Espanya.

La intenció era que els participants responguessin a la pregunta plantejada en l'enunciat de la taula, que també es podria formular així: les infraestructures es fan prèviament al desenvolupament i als canvis en el territori i per tant són agent causal? o, a la inversa, es fan després de que aquestes dinàmiques ja s'hagin iniciat i per tant hi van al darrera?

Els participants han estat d'acord en la resposta i en aquest sentit tots han constatat que les infraestructures van al darrera de les dinàmiques territorials i econòmiques. Els ponents en formular aquest plantejament no parlaven en general sinó molt concretament de l'eix mediterrani. També han coincidit en el fet que aquest no es un fenomen actual sinó històric al qual no s'ha posat remei.

Aquesta coincidència s'ha produït per part de persones procedents de diferents àmbits. Així, Joan Amorós Secretari general de FERRMED - lobby empresarial que aposta perquè l'eix mediterrani espanyol i la seva prolongació cap al nord d'Europa sigui reconegut per les institucions comunitàries- ha dit que 'és incompreensible que aquest eix no estigui com a prioritat a l'agenda de la UE'. La base de la seva argumentació era a escala continental, ja que aquest eix uneix el nord d'Àfrica amb el nord d'Europa i l'Atlàntic amb el Mediterrani. A escala espanyola -ha dit Amorós- 'és un eix que concentra el 50% de la població i de la indústria i el 60% de les exportacions', i en aquest sentit, ha subratllat que 'es una vergonya que la línia València-Barcelona tingui en alguns trams una sola via'.

Per la seva part, Josep Vicent Boira, professor del [Departament de Geografia de la Universitat de València](http://centros.uv.es/web/departamentos/D195/) (http://centros.uv.es/web/departamentos/D195/), ha subratllat que l'eix mediterrani és "innegable tant en la història econòmica com en el moment actual" per afirmar tot seguit que 'aquest eix no ha estat atès'. Boira ha dit també que 'hem fet tard per dissenyar les infraestructures com a element de suport'.

En aquestes dues intervencions el tren ha tingut un paper central i en aquest mode de transport s'han centrat gran part dels exemples. El següent ponent, el professor del departament de Política Econòmica de la [Universitat de Barcelona](http://www.ub.edu/web/ub/ca/) (http://www.ub.edu/web/ub/ca/) Xavier Fageda ha parlat exclusivament del transport aeri i ha posat de relleu la certa confusió existent a l'hora de planificar les noves instal·lacions aeroportuàries. Amb algunes d'elles ha estat taxatiu tot destacant la inviabilitat dels aeroports previstos a Castelló de la Plana i Lleida; fet que l'ha portat a reclamar 'més planificació integrada' i a denunciar que 's'atén al benefici a curt termini i no al que s'aporta a llarg termini al territori'.

Aquesta darrera denúncia ha estat represa pel darrer ponent Andreu Ullied, director de [Mcrit S.L.](http://www.mcrit.com/) (http://www.mcrit.com/) qui ha assenyalat la intrusió excessiva d'elements polítics en la planificació d'infraestructures, elements -ha dit- 'que tenen poc a veure amb les necessitats reals del territori'. Ha coincidit amb la resta de ponents en el fet que anem darrera la realitat pel que fa al disseny i execució de les infraestructures. Tot així, si bé ha apuntat que feien falta moltíssimes més inversions, ha dit que s'haurien de destinar no a ampliar i fer moltes infraestructures noves sinó a 'reconvertir les que ja tenim', demanda que ha justificat per la mala qualitat de carreteres com l'eix de Vic o traçats ferroviaris com el

del Maresme.

En resum, aquesta sessió per reflexionar al voltant de les infraestructures de l'Arc Llatí ha posat de relleu que aquestes no són eines neutres, sinó que, com ha dit un dels ponents, 'estan carregades d'ideologia'.

Adjunt

Mida



Foto: Albert Punsola

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

50.31

KB

Share 0

Tuit



(<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/noticia/planificacio-dinfraestructures-i-territori-el-repte-de-dissenyar-larc-mediterrani-0>)



(<https://www.sostenible.cat/print/noticia/planificacio-dinfraestructures-i-territori-el-repte-de-dissenyar-larc-mediterrani-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>)



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



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



([rss.xml](#))
