

Railfòbia

"Hi ha societats que estimen el ferrocarril i altres que no. I la catalana pertany més aviat al segon grup"



ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-PUNSOLA-44)

Periodista

12/06/2017 - 15:29

Es pot afirmar que hi ha països on agrada més el vi i n'hi ha altres on guanya la cervesa; indrets on domina el futbol i altres on el rugbi és el rei. De la mateixa manera, hi ha societats que estimen el ferrocarril i altres que no. I la catalana pertany més aviat al segon grup. Només fa falta veure l'esplendor i vida de les grans estacions urbanes d'Anglaterra, França o Alemanya, o la pulcritud de qualsevol petit baixador suís, per adonar-se que estem molt lluny de la complicitat i admiració que la població d'aquests països mostra amb la seva xarxa ferroviària.

Han passat uns quants anys de la publicació del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026; i del Pacte nacional per a les infraestructures; i del Pla de transports de viatgers de Catalunya 2008-2012. Sense oblidar el Pla director d'infraestructures 2001-2010 de la Regió Metropolitana i el seu successor per al període 2011-2020. Tots aquests documents anunciaven rellevants inversions ferroviàries. Però deixant de banda l'alta velocitat, i algunes actuacions esparses, la situació actual és que les grans intervencions dibuixades repetidament en els plans no s'han portat a terme.



La línia de Vic i Ripoll i la del Maresme a partir d'Arenys continuen sent de via única. Les rodalies de Barcelona no han superat els seus problemes crònics i els incidents són recurrents. S'han identificat més de 125 punts en la xarxa de rodalies o regionals on els combois, o bé han de circular a una velocitat menor de la prevista, o bé s'han d'aturar, fora de les estacions. El tren encara no arriba a la

terminal 1 de l'aeroport. Per no parlar de la línia orbital metropolitana o de l'eix transversal ferroviari, que semblen morts i enterrats, o del corredor mediterrani, que alguns volen traçar a centenars de quilòmetres de la costa.

"La major part de la societat és indiferent a la importància estratègica del ferrocarril. Quina altra capital europea toleraria una situació com la de La Sagrera?"

El contrast entre promeses i realitats és esfereïdor i més tenint en compte que el ferrocarril és una peça clau de la mobilitat sostenible quan es gestiona correctament, com ha demostrat FGC.

Però aquesta excepció no ens ha de fer perdre de

vista la norma: la major part de la societat és indiferent a la importància estratègica del ferrocarril. Quina altra capital europea toleraria una situació com la de La Sagrera?. Aquesta estació, que inicialment havia d'entrar en funcionament el 2004, ho farà amb molta sort 25 anys després. Mentrestant, aquest despropòsit, davant el qual les nostres autoritats es mostren tèbies, segueix causant distorsions a l'esquema ferroviari de la capital, separant barris, i impeding l'execució del que ha de ser el parc urbà més gran de la ciutat. El perjudici és ambiental, econòmic i social.

No recordo comicis electorals on aquestes qüestions hagin passat a primer pla. El ferrocarril fa algun titular a partir de situacions puntuals normalment negatives, com retards o atropellaments. Naturalment, aquests fets són noticiables, però es troba a faltar una obertura de focus que posi en relleu la importància sistèmica d'aquest mitjà de transport.

Una situació local il·lustra perfectament la indiferència que suscita el tren. Premià de Mar està ampliant el seu port esportiu, que complementarà l'activitat marítima amb una gran oferta comercial. Des de l'inici de l'obra s'han tingut en compte els accessos per a vianants des del poble i en automòbil. Amb l'objectiu que els cotxes hi puguin arribar directament es farà una nova rotonda a la N-II. Es dona la circumstància que en el mateix indret on hi ha el port es va construir el 1964 un baixador que mai ha entrat en servei tot i que aquests darrers anys ha estat objecte de diverses promeses en aquest sentit. La qüestió és que es tracta d'una zona força habitada on hi ha un gran institut de secundària, el Mercat de la Flor de Catalunya, i ara s'hi afegirà un gran punt d'atracció -el nou port- que es podria servir fàcilment amb tren amb una inversió relativament modesta. Tot i així, aquest baixador no entrarà en funcionament. Més encara: està caient literalment a trossos i probablement estigui en ruïnes quan s'inauguri el port, el 2018.



Es pot arribar a entendre que no es vulgui portar el ferrocarril a un nou pol d'activitat en el cas que s'hagi de construir una línia expressament, però que el ferrocarril ja hi arribi i això no s'aprofita és de difícil comprensió. A Espanya hi ha un exemple antitètic al del port de Premià de Mar, concretament a Madrid. El 2002 Renfe va construir, no una estació, sinó una línia sencera de 15 km per anar només al Parc temàtic Warner acabat d'inaugurar. Una dècada després, la línia, que havia costat 85 milions d'euros, es va haver de tancar i desmantellar.

"No és només qüestió de tenir un estat al darrera -que també- sinó que la societat compregui la importància estratègica d'aquest mode de transport"

Actualment les dues àrees metropolitanes més grans d'Europa, que són Londres i París, estan immerses en ambiciosos programes d'inversió de metro i rodalies. La capital britànica ha completat el London Overground, un ferrocarril urbà que, aprofitant antics traçats de vies i afegint-hi de nous, ha aconseguit traçar una línia circular no

soterrada de 167 km. L'altre gran desenvolupament és el Crossrail, de 118 km, que travessarà la capital i els comtats perifèrics. La capital francesa té en construcció en l'horitzó 2030 el Grand Paris Express per dotar tota l'àrea urbana d'un servei ferroviari equivalent al que avui serveix el centre. En total es crearan 4 línies de metro i 200 km de noves vies.

No és només qüestió de tenir un estat al darrera -que també- sinó que la societat compregui la importància estratègica d'aquest mode de transport, aplaudeixi les grans inversions per millorar-lo, i coroni aquesta decisió fent-ne un ús massiu que reforci encara més el seu prestigi en un cercle virtuós. I tot això és el que realment obre la porta a fer polítiques de limitació dels vehicles privats contaminants.

Categories: [Mobilitat](/categories/mobilitat) (/categories/mobilitat)

Etiquetes: [ferrocarril](/etiquetes/ferrocarril) (/etiquetes/ferrocarril)

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A/www.sostenible.cat/opinio/railfobia>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/railfobia>)

Relacionats

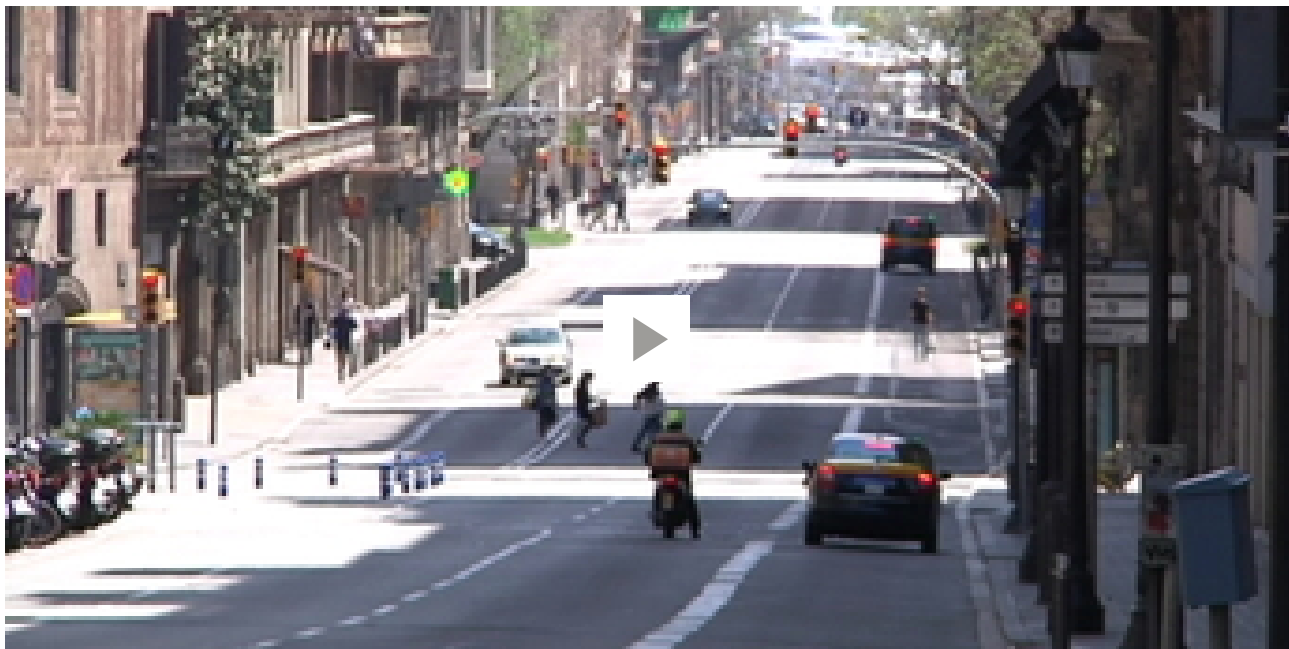
Opinió

40 minuts que ho valen tot (/opinio/40-minuts-que-ho-valen-tot)

Quin sentiment té que, per escurçar 40 minuts el viatge entre Alacant i Barcelona, els temps de viatge entre poblacions properes hagin d'augmentar? Una societat ha de procurar que les seves decisions no erosionin la distribució justa de les oportunitats i dels recursos, en definitiva allò hem convingut en anomenar equitat.

Notícia

Barcelona donarà més espai als vianants: Gran Via i Diagonal perdran part dels carrils laterals (/noticia/barcelona-donara-mes-espai-als-vianants-gran-via-i-diagonal-perdran-part-dels-carrils)



L'Ajuntament de Barcelona ha presentat un pla per adaptar l'espai públic a la nova mobilitat que s'establirà a la ciutat un cop s'aixequin progressivament les mesures de confinament, adoptades per evitar la propagació del coronavirus

Notícia

Reobertura de l'e-Bicibox a l'àmbit metropolità (/noticia/reobertura-de-le-bicibox-a-lambit-metropolita)

Es reobre el servei amb noves mesures de seguretat

(/noticia/reobertura-de-le-bicibox-a-lambit-metropolita) Des del dimecres 15 d'abril, l'AMB ha tornat a posar en marxa el servei e-Bicibox, la bicicleta elèctrica pública i compartida de la metròpolis de Barcelona. Aquest servei metropolità va quedar suspès el 17 de març. Ara, l'AMB el torna a obrir amb l'objectiu de facilitar els desplaçaments en bicicleta a les persones que han de sortir de casa necessàriament per motius autoritzats, com ara anar a treballar.

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>

