

Encerts i mancances

Els transports a Catalunya en les darreres dècades

Dr. Albert Serratosa, Enginyer de Camins

1.- Un intent de justificació

Tractar en un breu article una valoració dels fets com encerts o mancances impedeix les necessàries matisacions. Són dos conceptes clarament polisèmics que aconsellen una delimitació prèvia dels diferents significats. En el món universitari, en el camp polític o en els mitjans de comunicació són freqüents reduccions simplistes, i fins i tot frívoles, de la complexitat de l'univers i de la societat humana.

Per aquest motiu, abans d'entrar en una particular classificació, i fugint del perill de dogmatismes, ha cregut convenient fer unes consideracions de tipus general per justificar expressions o, en tot cas, per rebaixar el to. Quedi clar que l'objectiu es recordar, amb un cert ordre, idees prou conegudes que molt sovint s'obliden totalment o parcialment sense arribar a constituir un pensament coherent. El lector no interessat en les justificacions pot prescindir dels apartats, 2 i 3 i anar directament a l'enumeració d'encerts i mancances.

2.- L'espai-temps

La mobilitat i els transports suposen moure's a l'espai, activitat impossible sense "moure's" en el temps. Pot semblar ingenu recordar un principi tal elemental. L'experiència quotidiana, no obstant, ensenya com d'excepcional és tenir consciència de formar part d'un univers on espai i temps són cares d'una mateixa dimensió.

2.1.- Unitats temporals en l'endegament del territori. Els insectes viuen menys de 50 hores i no tindria sentit mesurar la seva edat per anys. Com tampoc em tindria fer-ho amb les mosques que no viuen més de 75 dies. La història humana es mesura per segles i l'evolució de l'univers per milers de milions d'anys, sense oblidar les eres geològiques que es compten per milions d'anys. Els progressos de l'astronomia han consolidat la mesura humana de l'any solar. Té sentit utilitzar la mateixa mesura en el camp de l'endegament del territori? Evidentment un any es massa curt i un segle massa llarg. Cal, doncs un acord per definir (en un congrés?) una unitat temporal adient, entre aquests dos extrems, per mesurar els canvis territorials. Provisionalment utilitzarem la dècada.

L'Eixample Cerdà de Barcelona, per exemple, s'està completant 15 dècades després de la seva formulació. El Túnel de Vallvidrera s'acabà de perforar (una galeria) dues dècades després de la primera proposta (al 1960) Les Rondes (Litoral i de Dalt) es posaren en servei en el mateix termini. No és el mateix, en les previsions, parlar d'una o 2 dècades que de 10 o 20 anys,

2.2. Espais significatius a Catalunya....i Europa. Les infraestructures com indica el seu nom, són el suport de les estructures, però el sòl és el substrat comú de les infraestructures. Per a l'endegament del territori (ordenació i organització) cal definir àmbits per distingir visions globals i actuacions locals. Només a efectes operatius, es pot parlar de divisions que no són tals, sinó simples visions del territori, identificables al través dels mapes físics (orogràfic, hidrologia, geologia....) i de les fotos nocturnes des de satèl·lits.

Quins són, des del punt de vista operatiu, els espais (els àmbits) significatius a dintre i a fora de Catalunya i en el ben entès que són inseparables? El més universal (amb petites variants) i el més antic és el municipi que demana el màxim respecte, encara que avui no pot resoldre per si sol tots els problemes. Què vol dir àmbits significatius? Són aquells que poden donar solucions a la major part dels seus problemes interns. A Catalunya, aquests serien les comarques (o agrupació de comarques) que en alguns casos són àrees metropolitanes..

A partir de certs límits de densitat territorial apareix la regió urbana (Catalunya ja s'hi apropa). En el món ja es poden identificar galàxies urbanes (Est d'USA, Europa-centre Nord, el Japó i, de forma incipient Oest d'USA, Índia, Xina Oriental) De fet s'ha passat de municipis de centenars d'habitants a galàxies de centenars de milions. La revolució és evident i l'evolució continua.

3.- Idees i fets: de la planificació a l'actuació

Res més il·lustratiu que repassar la història (les històries) de la ciència per captar la importància dels components essencials de la gran evolució del món a partir del moment de l'aparició del ser humà: les idees i els fets. Conceptualment son dues maners d'actuar. A l'hora de la veritat són indestriables. Darrera de cada acció hi ha sempre un pensament explícit o implícit, conscient o inconscient. No és comparable el món virtual amb el món real. Son magnituds heterogènies. En tot cas s'han de comparar les idees "autònomes" amb les "enganxades" (i no explicitades) als fets.

Per altra banda l'ordenació dels transports és inseparable de l'endegament del territori, un llarg i complex procés, en cada part del qual es barregen idees i fets. Les unes i les altres poden generar encerts o mancances. Simplificant molt les diferent escales la seqüència és:

Informació de base

Planificació

Programació

Gestió

Seguiment

L'ordre dels factors en aquest cas, pot alterar el resultat i, per altra part, un error a la planificació és molt més greu (fins i tot irreparable) que a la programació.

Encerts

Qualsevol actuació (una autopista, una línia de ferrocarril, un parc, un habitatge aïllat o un barri residencial) ordena o desordena el territori. Per dictaminar la idoneïtat (o el fracàs) és imprescindible en tots els casos una valoració simultània a l'espai (a tots els àmbits) i en el temps (del curt al llarg termini) A la pràctica aquesta exigència no es pot satisfer al peu de la lletra. Entre molts altres motius, perquè no es disposa de previsions en tots els àmbits i ni tan sols s'han definit amb valor universal el curt o el llarg termini. Aquestes grans limitacions són reals. No obstant, no poden ser l'excusa per prescindir dels esforços necessaris per operar sempre amb hipòtesis sobre marcs espacials i temporals més o menys explícits.

No és possible parlar d'encerts si no es considera simultàniament la visió global i la local (del microscopi al telescopi) i la prospectiva a curt (4 anys, per exemple) i a llarg termini (25 anys o més). D'altra banda, pot ser molt perniciosos elevar a la categoria d'encerts actuacions puntuals, formalment reeixides, que no contribueixen a la coherència global o, fins i tot, atempten contra aquesta. Son exemples arquetípics freqüents el plans parcials (urbanístics o territorials) al marge o clarament en contraposició amb els plans generals que, només es poden alterar mitjançant modificacions (puntuals) o revisions (globals).

4.1.- Entorn de Barcelona

Baixant del cel, des d'on es pot contemplar una Terra de prop de set mil milions d'habitants, fins al nostre territori, on trobem quasi bé set milions d'habitants, encara és possible trobar actuacions reeixides.

Una bona informació de base completa, fiable i al dia és un instrument imprescindible. Comparar la situació dels anys 50 del segle passat a casa nostra i a molts països no està fora de lloc. Ni és xovinisme qualificar de grans encerts la creació de l'Institut Cartogràfic de Catalunya i de l'Institut d'Estadística de Catalunya. Quantes deficiències provenen d'una mala cartografia o d'unes estadístiques insuficients i mai posades al dia!

En l'àmbit del planejament, el pla director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona fou la pedra angular per revisar el Pla General d'Ordenació Urbana (27 municipis) de 1953, substituint-lo pel Pla General Metropolità de Barcelona (1976), gràcies al qual s'ha evitat la degradació del cor metropolità i ha estat possible, aprofitant els Jocs Olímpics de 1992, una transformació de Barcelona i municipis adjacents. La rebaixa dràstica de les densitats legals ha permès millorar substancialment la qualitat urbana amb més equipaments educatius i sanitaris, parcs urbans i territorials, renovació dels antics nuclis... L'execució de cada projecte específic té una part de responsabilitat en l'èxit final, però el

fonament i cohesió global provenen del respecte a la planificació general, política que a poc a poc s'ha anat abandonant, sense encarar la necessitat d'unes revisions globals.

En el sector dels transports s'han de considerar encerts generals: l'ampliació del Port de Barcelona, amb el desviament (insuficient) del riu Llobregat; l'ampliació de l'Aeroport de Barcelona amb la nova terminal i la renovació de les velles, així com de l'accés ferroviari i l'adequació dels aparcaments; l'extensió de la xarxa de metro, inclosa la nova línia 9; l'arribada del Tren de Gran Velocitat; les rondes del Litoral i de Dalt amb les potes Nord i Sud; el Túnel de Vallvidrera, l'únic accés nou, al través de Collserola, des de "les vies transcendents" del Pla Cerdà; el reforç de l'eix del Llobregat, amb l'autopista pel marge dret; l'obertura de la Diagonal fins al mar, ja en el terme municipal de Sant Adrià del Besòs; la Via Orbital (Terrassa-Abrera); l'eix Diagonal (Igualada-Vilanova) i l'autopista Mataró-La Roca.

No és una obra, però sens dubte l'encert més destacat en el camp dels transports és la integració tarifària. Una innovació espectacular decisiva en la millora del transport públic, col·locant-lo, com a complement indispensable del transport privat, facilitant els desplaçaments de tota mena i, a llarg termini, redistribuint la població i les activitats per tota l'àrea metropolitana (164 municipis) i, fins i tot, més enllà. Segurament és una de les actuacions recents més importants en el camp de l'urbanisme i l'ordenació de territori.

4.2.- Encerts a la resta de Catalunya

En el camp de la planificació territorial s'han fet passos de gegant. Destaca l'Estratègia Territorial Europea, on el desenvolupament ha estat feixuc des de la primera versió (1999). Es tracta d'un document "literari" de principis i objectius sense cap compromís gràfic i per tant amb poca precisió. Malgrat tot s'han definit les línies de futur. Els propers passos hauran d'anar encaminats a superar certs aspectes, oferint a més precisions gràfiques. De cara al futur seria decisiu un acord global sobre el sistema d'espais naturals d'urgent protecció i, com a mínim, l'esquema interconnectat de xarxes bàsiques d'interès europeu (ferrocarrils, vials, canals, ports, aeroports, línies elèctriques de molt alta tensió, aigua, gas, telecomunicacions.....)

A Catalunya, i a molts altres territoris, es disposa de Plans Territorials Regionals que són un encert primari, però que tenen dues limitacions: són productes d'elaboracions independents amb poc èmfasi en la coordinació amb els veïns i sense atenció a la planificació europea. En el cas de Catalunya el primer Pla Territorial de Catalunya (1995), encara vigent, necessita una revisió en paral·lel als Plans Territorials Parcial de les futures vegueries. D'aquesta forma es disposaria de l'instrument essencial per a una Europa cohesionada i respectuosa amb el medi ambient sense renunciar a les exigències de progrés assenyat d'una societat en evolució. Són encerts a Catalunya les accions de protecció (Espais d'Interès Natural, Grans Parcs, zona costanera, llera dels rius, aiguamolls, patrimoni natural i cultural, etc)

Només falta coordinar-ho i cohesionar-ho tot a escala regional i europea, lligant amb les infraestructures bàsiques. Per exemple són encerts de planificació i de realització (malgrat algunes falles per manca de visió global) actuacions com: una xarxa incompleta, però significativa, d'autopistes; túnels viaris com els del Cadí, Vielha, Collabós, Bracons, ...; desdoblament de carreteres (Eix del Llobregat, Eix Transversal, Eix Pirinenc, antiga nacional II, Eix Occidental, Eix Congost-Ter, antiga nacional N-340, accessos a la Costa Brava i...); línia de Gran Velocitat (TGV estatal i regional); millores dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya; preses de la Baells, de la Llosa del Cavall, de Rialb; Grans Canals de rec (Sagarra-Garrigues, Xerta); connexió Ter-Llobregat; mini-transvassament Ebre-Tarragona; depuradores i dessaladores; defensa de costes; regeneració de platges; millora de ports comercials; construcció de ports esportius; millora d'aeroports (Girona, Reus, Sabadell); aeròdroms i heliports; gas natural; telecomunicacions.

Mancances

5.1.- Tipus de mancances

En sentit estricte una mancança és una falta d'actuació en un moment determinat que pot provocar una distorsió temporal o afectar greument els objectius (el "model") d'un àmbit concret, provocant distorsions en cadena (d'un barri a una ciutat o d'una ciutat a un àrea metropolitana) En un altre sentit més greu que un retard és un error (mancança de qualitat global). No perforar un túnel en una serralada seria un retard. Suprimir sense justificació o sense alternativa un tram de la retícula viària bàsica o de la xarxa ferroviària es un gran error que afecta la coherència del planejament.

5.2.- La gran mancança

Reconeguts o no, els encerts provenen de la planificació; i el no planejament (paradoxalment una forma de planejament) és la gran mancança. Fa dos anys (2007) es compliren els 50 anys de la Llei del Sòl i l'any que ve es compliran 150 anys de l'aprovació del Projecte de Reforma i Eixample de Barcelona. Són dues fites remarcables, si bé el procés no ha seguit les necessitats dels territoris cada cop més amplis derivats de l'explosió demogràfica.

Cada dia és més imprescindible completar (o revisar, en alguns casos) el cicle del planejament urbanístic i territorial en tots els àmbits, si bé amb una novetat única a la història. La cohesió i la coherència de baix (municipis) a dalt (Europa i, en certes qüestions, el món) són ja imprescindibles i només es poden assolir mitjançant un procés continu d'ajustament dels àmbits més petits als més grans i a l'inversa. La comarca, la regió, el continent o el món s'han d'acoblar una i altra vegada. La roda d'endegament dels territoris gira caòticament empesa per les diverses institucions autònomes en cada nivell. Tots manen i són manats. El que cal és voluntat coordinadora i lleialtat institucional. Son sistemes dintre de sistemes i, a més, afectats per sistemes transversals (xarxes de tota mena regides per institucions no sempre ben definides).

5.3.- Altres mancances

Al marge de la mancança global, en els camps sectorials també són abundants el dèficit que poden afectar greument la bona marxa del conjunt. Aquestes consideracions de caràcter general no són utopies, símptomes de defalliment o impotència. Mai serà possible a la pràctica resseguir tots els amagatalls de possibles falles o insuficiències. Malgrat tot no serà sobrer l'esforç per repassar actuacions capaces de provocar catàstrofes. L'experiència ensenya que l'intent val la pena.

5.4.- Exemples de mancances

En el camp del planejament: revisar el Pla Territorial General de Catalunya; completar els Plans Territorials Parcial; revisar el Pla General Metropolità de Barcelona (1976); aprovar Programes (quadriennals, desenals,...) del planejament territorial i del general urbanístic; introduir un seguiment sistemàtic de tots els plans amb especial atenció a les modificacions parcials.

En el sector ferroviari: completar la línia del TGV amb nova estació a Cerdanyola, node essencial de la interconnexió metropolitana i regional; la connexió directa per sota Collserola, Sagrera-estació del Vallès del TGV; el "vuit" del Vallès dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (Terrassa-Sabadell-Cerdanyola-Sant Cugat-Barcelona-Sants- Plaça Catalunya-Sagrera-Cerdanyola-Terrassa); l'enllaç Terrassa-Martorell d'ADIF; el cinturó Mataró-Granollers-Sabadell-Terrassa-Villafranca-Vilanova; completar la millora de les línies Barcelona-Martorell fins a Igualada i a Manresa de Ferrocarrils de la Generalitat; la nova línia Castelldefels-Sant Boi-Barcelona; doblar la línia ferroviària de Barcelona-Vic-Ripoll i allargar-la com a línia internacional per Campdevàdol-La Pobla de Lillet-Bagà-Alp-Puigcerdà-La Tour de Carol, per fer-la apta per a mercaderies i passatgers, deixant el tram Campdevàdol-Alp-Puigcerdà, de fortes pendents, com a línia turística que enllaçaria amb el Tren Groc francès; completar l'eix mediterrani entre Tarragona i Castelló de la Plana; resoldre el sistema Tarragona-Reus-Valls-estació Camp de Tarragona; completar el servei ferroviari de la Costa Brava.

Pel que fa a infraestructures viàries, manca completar la retícula bàsica de Catalunya: acabar, amb tres carrils per banda tota l'autopista AP-7; allargar l'autopista del Maresme C-32 fins a la Costa Brava, afegint-hi calçades laterals per poder convertir en passeig la carretera del Maresme (C-31); completar la Via Orbital, en primera fase, entre Vilafranca i Granollers; nova autopista Granollers-Vic; millorar el traçat de la Collada de Toses adequant-la com a carretera turística d'accés a les estacions d'esquí de La Molina i Masella; millorar el traçat i ampliar a quatre carrils la carretera Campdevàdol-Coll de Merolla-Guardiola per enllaçar l'Eix del Ter amb l'Eix del Llobregat, facilitant, a més, un accés a cota més baixa (a través del Túnel del Cadí) a la Cerdanya, des de Ripoll, i donant una alternativa a l'eix pirinenc entre Campdevàdol i Alp; completar la transformació a quatre carrils de l'accés a la Costa Brava des del Sud (Llagostera-Palafrugell) i des del Nord; continuar l'Eix oriental (Ebre) fins a la frontera amb França al través del nou Túnel de Vielha; millorar la carretera Balaguer-Pallars Jussà-Pallars Sobirà amb nou accés turístic a França

mitjançant el túnel de Salau; acabar l'eix Diagonal (Manresa-Igualada-Vilafranca-Vilanova).

6.- Epíleg

En paral·lel a les actuacions específiques de l'apartat anterior, cal resoldre tres grans anomalies històriques, un llast molt pesat que no permet una integració de fet a Europa ni una cohesió interna de Catalunya:

En primer lloc, unificar tota la xarxa ferroviària a ample estàndard (UIC), operació factible a mig termini i de cost moderat si es planifica aprofitant les renovacions obligades de les línees cada 15 o 20 anys i es continua amb la política de col·locar travesses polivalents a totes les renovacions.

Segon, convertir els peatges directes en peatges indirectes (pagats per l'administració pública) de forma planificada per aprofitar els avantatges per a les economies privades derivats d'un aprofitament més racional de les diferents xarxes (carreteres i autopistes); un benefici social molt significatiu (taxes d'accidentalitat notablement més baixes, semblants a les dels països sense peatges directes); i una repercussió significativament positiva sobre el PIB que, amb més recaptació, permetria un finançament públic de l'operació a curt termini.

I tercer, més interconnexió. "L'urbanisme de les xarxes" (Gabriel Dupuy) ensenya la necessitat d'interconnectar (com es fa a Europa) totes les xarxes de transport, tant en els sectors de ferrocarrils i autopistes, com en el dels serveis (telecomunicacions, gas, electricitat i, de molta actualitat, aigua per poder connectar-nos als grans embassaments dels Alps i no patir mai més les irregularitats a casa nostra d'*una pluja que no sap ploure*).

Barcelona, 16 de juny de 2008