

# "Volem multiplicar el servei ferroviari"

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Pere Macias, defensa que la línia d'alta velocitat serà una autovia ferroviària que té com a objectiu multiplicar per quatre els usuaris dels trens.

**Q**uines conseqüències pot tenir la reforma de la llei del sòl que el govern del PP ha inclòs en el paquet de mesures liberalitzadores?

—Aquesta, per nosaltres, és una llei inconstitucional; una llei inútil per a aconseguir els seus objectius; i una llei molt agressiva i molt perillosa de cara al territori. Per tant, no podem estar més en contra d'aquesta llei. Dit això, des d'un punt de vista de govern de la Generalitat, hem d'intentar apaivagar els efectes nocius d'aquesta llei. Com que aquest és l'únic dels decrets de liberalització que es tramitarà com a projecte de llei i es discutirà al Congrés dels Diputats, hem d'aprofitar aquesta porta i presentar esmenes.

—La reforma de la llei del sòl trepitja competències de la Generalitat?

—Sí, sí, evidentment. Per això, si en aquest tràmit parlamentari no hi ha cap resposta del govern, presentarem un recurs d'inconstitucionalitat. El que no té sentit és que, com volia l'oposició, presentessim el recurs ara. Això ens tancaria les portes a poder conciliar-ho en aquest tràmit parlamentari.

—Diu també que és una llei lesiva per al territori i inútil.

—És una llei lesiva per al territori i per això nosaltres hem preparat una llei catalana en què restablirem el concepte que no es pot urbanitzar en tot el territori. Ho farem mitjançant una llei amb pocs articles però que dirà que només pot urbanitzar-se tot allò que no atempti contra el principi de desenvolupament sostenible, que és un precepte que emana de les directives europees. I, home!, suposo que al govern espanyol li serà difícil anar en contra del concepte de desenvolupament sostenible.

A banda de tot això, aquesta llei es fa per un objectiu que nosaltres compartim: hi ha poc de sòl, el que hi ha s'ha encarit molt i cal fer-ne. Doncs el tercer paquet de mesures que preparem anirà encaminat a produir sòl: utilitzant el sòl qualificat que avui dia tenim a Catalunya, al setembre presentarem un pla de xoc amb 5.000 hectàrees residencials que permeten 170.000 habitatges. I això és absolutament suficient per les necessitats a curt termini del país. Per tant, l'actuació del govern és de govern i no de cridòria i oposició poc fonamentada com la dels socialistes.

—En l'entrevista que va mantenir amb el nou ministre de Foment, Francisco Álvarez Cascos, van parlar d'aquest tema?

—Sí. Vam parlar perquè totes aquestes mesures no es van fer des de cada ministeri sinó que es van fer des d'Economia. I jo diria que els mateixos ministeris es van assabentar en el Consell de Ministres. El mateix ministre de Foment em va dir que estava disposat a negociar aquesta llei i a fer-la útil, perquè, sobretot, ell també comparteix que aquesta és una llei de pocs efectes pràctics.

—En l'entrevista amb el ministre el que sí que va aconseguir va ser el compromís perquè al setembre sortira informació pública del traçat del Tren d'Alta Velocitat per Barcelona, la tercera pista del Prat i ajudes per fer arribar el metro al recinte firal del Polígon Pedrosa. Això és el que vostè volia dir quan va demanar compensacions per Catalunya, després que Cascos anunciés inversions multimilionàries en un aeroport de Barajas que té els anys comptats?

—No, és un plantejament diferent. Jo no vull entrar a valorar el tema Barajas. És un debat d'una altra part de país. Nosaltres tenim un model molt clar d'infraestructures—que el 1985 ja passava per defensar el TGV, mentre que Maragall, el 1991, encara hi estava en contra— i el nostre model aeroportuari es basa en la riquesa territorial, en tres aeroports que són els de Barcelona, Reus i Girona. El que passa és que perquè funcionin com un sistema necessitem que estiguin relacionats i que tinguin tots tres estacions de TGV a peu d'aeroport. Això és el que he plantejat al ministre.

—Amb l'arribada d'Álvarez Cascos, ha trobat diferències respecte del que defensava l'anterior ministre Arias Salgado sobre la privatització d'AENA?

—Diferències absolutes. Per l'Arias Salgado això era una prioritat que no va poder fer perquè nosaltres el vam bloquejar parlamentàriament: el vam avisar que votaríem en contra. Per contra, el nou ministre ho ha aparcat i ha dit que la seva prioritat és la modernització dels aeroports. Aquest punt de vista, em sembla bé. Mentre es fa tot això, que no serà un mes sinó un any com a mínim, tenim un marge de temps per a discutir-ho. En tot cas, no es farà el que Arias Salgado tenia programat, que era mal-

vendre tots els aeroports i perdre'n el seu control. —Parlem del Tren d'Alta Velocitat (TAV) o TGV. Hi ha dinou alcaldes afectats pel tram Lleida-Tarragona que diuen que el TAV els talla el territori pel mig com un ganivet. Quina compensació han de rebre ells?

—Una cosa: qualsevol infraestructura fa efecte sobre el territori. Per exemple, un camí rural que ha de passar entre dos pobles: allà hi havia uns camps molt macos i unes vinyes i uns boscos i el camí és un tall... digues-li de ganivet o de serra, digues-li com vulguis. I no per això ningú ha deixat de reivindicar vies de comunicació. És obvi que tothom reivindica amb més interès aquella via de comunicació que el porta a casa. Jo he estat autoritat local durant molts anys i amb gran entusiasme reivindicava la carretera del poble. Però quan és una via que no et porta a casa teva —sigui una carretera o un ferrocarril— es tendeix a veure més els inconvenients que els avantatges. Aquest és un plantejament que s'ha d'entendre. Davant d'això la resposta de l'administració ha de ser el diàleg i posar tots els mitjans tècnics que avui existeixen per fer les coses molt bé. En aquests moments, aquests alcaldes es troben que, a causa dels canvis en el Ministeri, se'ls han interromput tots els fils de diàleg. Comprenc el seu neguit. Una de les coses que hem fet arribar al Ministeri és la necessitat que es reprengui el diàleg perquè aquests ajuntaments puguin aconseguir que es faci el traçat el millor possible i també algunes compensacions que la legislació preveu i que s'estan negociant, com l'aplicació de l'1% cultural, que podran ajudar els alcaldes a explicar als seus ciutadans que això no porta només perjudicis. Nosaltres recolzem els ajuntaments per aconseguir que el Ministeri els escolti i els atengui sempre que les seves reivindicacions siguin raonables. Si demanen coses sense sentit, com que el tren no passi pel seu terme, no.

—Una de les coses que critiquen els alcaldes és que l'estudi d'impacte ambiental s'ha fet per un traçat i finalment el traçat serà un altre.

—No. Això, possiblement, és un argument jurista que busca una arma de cara a contenciosos, però objectivament no és cert. El que ha passat aquí és que va sortir un projecte i un estudi d'impacte i, fruit de les al·legacions i del que han dit ajuntaments i Generalitat, s'ha millorat el traçat. Pot haver variat lleugerament, però ha variat per millorar.

—Aquests ajuntaments hauran d'acceptar que hi passa el TAV. Quins beneficis els suposarà aquesta infraestructura?

—D'una manera molt clara: el fet de fer noves línies ferroviàries és perquè el tren pugui competir amb la carretera. Això és una política europea que té diversos motius però, sobretot, motius ecològics. Les externalitats [Efectes sobre l'entorn, com ara la pol·lució atmosfèrica, la sonora o el canvi climàtic] del tren comparat amb la carretera són espectaculars: per exemple, si el ferrocarril té uns costos sobre l'entorn de 7,3, els de la carretera es xifren en 58,4.

Algú diu que cal arreglar les vies existents i no fer-ne de noves. Però si nosaltres tenim una carretera insuficient, no s'arregla aquella carretera, se'n fa una de no-



va. Per anar de Lleida a Barcelona fa vint anys hi havia una carretera; ara hi ha una autovia, una autopista i la vella carretera arreglada. Si volem el transport per ferrocarril, l'hem de deixar competir. I les vies noves no poden ser carrilets; han de ser autovies ferroviàries. I això és el que en diem mal dit la línia del TGV.

—Per què està mal dit?

—Perquè no és una línia pel TGV, és una nova autovia ferroviària per la qual passaran tot tipus de trens. El que nosaltres, com a Generalitat, hem fet és preparar un nou esquema de serveis per tot Catalunya que estem negociant amb Renfe. Segons aquest esquema, canviaran les comunicacions d'aquesta zona: per exemple, ara els senyors de Les Borges Blanques tenen tres trens al dia per anar a Barcelona; amb el nou esquema, en tindrien divuit. I qui diu Les Borges, diu l'Espluga de Francolí o Vimbodí o Montblanc. Per què? Perquè si treiem el tren de llarg recorregut, treiem els regionals i treiem els mercaderies d'aquesta via i els portem per la nova, la via actual ens quedarà per fer un servei de rodalies. Des d'aquest punt de vista guanyaran un servei excel·lent entre aquests municipis i Lleida, Tarragona i Barcelona. I d'una manera espectacular: de tres trens a divuit. Per tant el

**“El nostre model aeroportuari es basa en la riquesa territorial, en tres aeroports: Barcelona, Reus i Girona. El que passa és que perquè funcionin com un sistema necessitem que tots tinguin estacions de TGV.”**

**"Alguns diuen que l'alternativa al TAV és allò que en diuen trens pendulars. Però jo no estic parlant del model de cotxe sinó de fer una nova autopista."**

gran projecte és aquest: no que els que van en avió de Madrid a Barcelona ara vagin en tren, sinó que el servei global de ferrocarril es multiplique per molt i els usuaris es multipliquen per quatre o per cinc en pocs anys.

—*De totes formes, l'alt cost de l'alta velocitat compensa? Perquè per un cost molt menor...*

—Què tens? Res.

—*Línies d'alta velocitat.*

—No, això és una fal·làcia. Per un cost molt menor, què hem de fer? Hem d'arreglar la via existent, simplement? Algú de vegades diu que l'alternativa al TAV és allò que en diuen el Pendular. Però jo no estic parlant de models de cotxe. Quan parlo de fer una nova autopista no estic parlant d'anar amb un Clio o amb un Audi. Estic parlant d'una nova carretera. Després passarem amb el cotxe que sigui. El concepte és el mateix. Per això compensa absolutament. Aquell qui diu "ho podem fer més petit, més estret", li diria que sí que ho podem fer més petit, però llavors no podem competir amb el cotxe.

—*Vol dir que l'Euromed no és competitiu amb el cotxe?*

—L'Euromed és absolutament competitiu. Però, com que no hi ha prou vies entre Tarragona i Barcelona, l'Euromed ens està impedit fer bons serveis als municipis d'entremig. Què hem de fer? Posar, en compte de dos vies, quatre vies juntes. Però per les costes del Garraf no en passen quatre. I posar dues vies més a les Costes del Garraf tindria molt d'impacte ecològic. El que hem de fer és via nova: fem una autopista i deixem la carretera perquè hi vagi el trànsit de rodalies.

L'Euromed el farem anar per la nova via i per l'antiga hi farem un servei de rodalies que donarà millor atenció a totes les estacions.

—*Diuen que l'alta velocitat està més limitada per trens de mercaderies que no els trens pendulars...*

—Nosaltres tenim una via Renfe que és d'un ample diferent de l'ample de via internacional, el que hi ha a França. I hem d'intentar que per la via d'ample internacional, a més del TAV, hi puguin passar mercaderies, que vagin des de Catalunya —i des de València, de fet— fins a tot Europa. I per aquesta via també han de passar trens que no són d'alta velocitat. Per exemple, els regionals que nosaltres fem per les línies d'alta velocitat no són d'alta velocitat. Functionen simplement a 220 km/h. Ja n'hi ha prou

GINA CALVET



**"El que fem no és una línia pel TGV, és una nova autovia ferroviària per la qual passaran tot tipus de trens. (...) El gran projecte no és que els que van en avió a Madrid vagin en tren sinó que el servei de ferrocarril es multiplique."**

per anar de Lleida a Barcelona.

—*A França de totes formes s'ha aturat la construcció de línies d'alta velocitat...*

—No, no. Ja en tenen moltes, però d'aquí a poc inauguren la línia Montpeller, que vol dir que es va acostant cap al sud. Estan fent també la connexió cap al nord-est i una línia que a nosaltres també ens anirà molt bé que és la Rhin-Roine, que permetrà anar, des del sud d'Europa, fins a Alemanya sense passar per París. Per tant, tenen grans projectes i la gran demanda de qualsevol capital és tenir TGV.

—*Ho deia perquè el tram Nimes-Perpinyà no s'està fent...*

—De moment aquest no el fan, però perquè ja arriben a Montpeller i ara prioritzen la connexió entre França i Alemanya, cosa que té la seva lògica. Crec que cap al 2010 els francesos sí que hi arribaran. Però això no és greu perquè des de Montpeller fins a Perpinyà en compte d'anar a 300 anem a 180. No em preocupa això. Em preocupa que ara no podem travessar.

—*És més important unir Madrid i Barcelona amb TGV que Tarragona i Girona amb Euromed?*

—És que és la mateixa cosa. El que és important és que el ferrocarril guanyi la batalla a la carretera. Perquè això passi ha d'haver via. Quan hi hagi via suficient, amb la liberalització del ferrocarril que tots els estats hauran de fer, no només passaran trens de Renfe, passaran trens de qualsevol companyia. I si Renfe vol fer passar l'Euromed perquè és una marca que li funciona, l'hi farà passar, però potser la companyia dels ferrocarrils francesos oferirà un servei excel·lent entre Barcelona

i Girona, amb un tren petit i còmode que no anirà a 300 perquè no cal i anant a 200 n'hi haurà prou. Aquest és el futur del ferrocarril.

—*Això porta a la liberalització del ferrocarril.*

—És clar. Però això no ho diu la Generalitat, això ho diu la Unió Europea. I hi ha calendaris per anar fent-ho. Com sempre que hi ha una oportunitat per un país, pot haver qui digui "nosaltres ja anem bé en cotxe, polucionem tot el que volem, tenim accidents a dojo, però que no ens talli cap via". Es pot ser curt de mires o es pot aprofitar l'oportunitat. Jo en sóc un gran defensor perquè aquesta és una de les grans revolucions ecològiques que pot fer Europa i Catalunya.

**Àlex Milian**