

El túnel incert

Només hi haurà bona funcionalitat de l'obra de l'AVE i un bon servei als viatgers si travessa Barcelona

MERCÈ SALA SCHNORKOWSKI*

EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, 11.01.08

Segons tots els indicis, sembla que el Ministeri de Foment no adjudicarà abans del 9 de març les obres del túnel que ha d'unir les estacions de Sants i Sagrera. Certament, és una decisió molt difícil perquè hi ha molts interessos i una gran inversió en joc. És un típic cas en el qual no és possible recórrer al tecnicisme, perquè des d'aquest punt de vista la solució ideal no existeix. Tampoc és possible avançar en el pacte, perquè les postures estan molt radicalitzades i el període preelectoral no pot ajudar a acostar-les.

En la meua opinió, en aquests casos s'ha de comptar amb la complicitat dels tècnics, perquè ells són els que en saben, els que en el futur hauran de dur endavant la prestació del servei i tenen un grau elevat de credibilitat entre la població. Com a persona que va ser responsable de Renfe i que ara s'ho pot mirar amb perspectiva, abans que res crec que aquesta és una obra que té com a objectiu prestar un servei ferroviari que faciliti la mobilitat entre els ciutadans i que està emmarcada dins del gran projecte europeu dels trens de gran velocitat. De fet és el primer projecte que podrà unificar un servei ferroviari entre tots els països; serà el primer que trencarà les fronteres ferroviàries que a Europa són demencials: els trens han de canviar de locomotores perquè existeixen diferents voltatges a cada país, i hi ha més de 15 sistemes de

senyalització i seguretat diferents, a més de barreres humanes com la llengua, les rutines i els reglaments de circulació diferents. ¡No hi ha un carnet de conducció de trens ni internacional ni europeu!

En definitiva, els trens convencionals no poden passar fàcilment d'un país a l'altre encara que hi hagi el mateix ample de via. Per això l'AVE és la manera de començar a superar tot plegat perquè s'està construït de nou i amb les noves regles d'interoperabilitat.

L'AVE forma una xarxa que tant uneix les ciutats grans com les intermèdies. Com s'ha dit a bastament, la seva funcionalitat es produeix quan les grans ciutats es poden connectar en menys de tres hores en distàncies de l'ordre dels 600 quilòmetres. Un exemple palès d'això és que entre Osaka i Tòquio hi ha la mateixa distància que entre Roma i Milà (515 quilòmetres). En el primer cas, el tren triga 2 hores 35 minuts i transporta el 84% de tots els viatgers del corredor; en el segon cas, el tren triga 4 hores 3 minuts i en transporta el 38%.

HE DIT TAMBÉ que el tren uneix ciutats intermèdies. En el cas de Catalunya fóra un excel·lent sistema per connectar, entre d'altres, les quatre capitals, una alternativa al ja obsolet Catalunya Exprés que es podria dir que ha mort d'èxit amb més demanda que oferta des de fa anys. Sembla, per tant, que hi ha una lògica que ens indica que no- més hi haurà una bona funcionalitat de l'obra i un bon servei als viatgers si travessa Barcelona. Les altres alternatives que periòdicament van apareixent poden tenir raons urbanístiques o de concepció de l'ordenació del territori, però no preveuen la finalitat esmentada. Algú dirà que ajornar no vol dir replantejar, encara que evidentment sempre queda la

incertesa. El pacte polític que va existir no deixa de ser una mostra de fragilitat.

Des del punt de vista urbanístic, cal tenir en compte que Barcelona té previst des de fa molts anys, i aprovat al Pla General Metropolità vigent, l'existència de dues estacions situades en punts estratègics i nodals de la ciutat. Sants i Sagrera són com dues grans ròtules de mobilitat ferroviària. Precisament la segona contribuirà de ben segur a millorar l'operabilitat de les Rodalies, permetrà alliberar Sants de molts estacionaments, i això naturalment només podrà ser si s'arriba a construir el túnel. A més a més, Sagrera seria l'estació del segle XXI de Barcelona, la que envegem a altres ciutats com Madrid.

EL LECTOR despistat deu pensar, si tot això és cert, ¿què ens passa que no anem endavant amb el projecte? Per una banda, es va pactar un traçat entre el Ministeri de Foment, la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona del qual ara es desdiuen de forma, podríem dir-ne, militant tant el partit que governava a Espanya (PP) com la Generalitat (CiU). Per altra banda, hi ha molts ciutadans que viuen a la zona de l'abast de les obres que no se senten segurs, tenen por genèrica als túnels i pensen en el problema del Carmel.

Pactar amb els partits polítics en l'actual context és totalment impossible, però saber dialogar i pactar amb els ciutadans pot ser més objectivable. Per aconseguir-ho s'ha de saber demostrar que tècnicament totes les solucions són possibles i s'ha de cercar el camí per convèncer-nos els uns als altres. El sociòleg Joan Subirats ens recordava sobre els temes territorials: "Teixir complicitats, compartir diag- nòstics, explorar solucions, aprendre a governar amb la gent i no només per a la

gent serà, espero, cada cop més necessari". Jo hi afegiria que això ha de ser així fins i tot si costa diners, encara que demana molt de rigor i sobretot que els negociadors creguin de veritat en la gent.

* Presidenta del CTEEC