



Parlem del TGV: un problema psicològic?

Ramon García-Bragado

Sembla que finalment la proximitat de les eleccions ha fet bellugar altra vegada el famós tema del TGV i tornen a aparèixer notícies relatives al traçat i a la possible localització d'una estació al Vallès. Es parla de compromisos i de fases, de Rondes Ferroviàries, d'amples europeus i ibèrics i d'estacions a La Sagrera i a l'Aeroport. A la vista de les notícies que van apareixent, els diferents Ajuntaments es van posicionant en funció de com els hi va la festa i del que els suposi el pas d'aquesta infraestructura fonamental pel nostre país.

Aquesta comunicació l'ha provocat d'alguna manera un desafortunadíssim editorial de Els4Cantons (*El TGV, un problema psicològic. N° 259*), i la seva intenció és facilitar alguna informació que considero útil per situar-se davant d'aquest problema, suscitar el debat públic sobre el tema i manifestar la meva opinió que, avanço des del principi, és contrària a situar una gran estació del TGV a Sant Cugat o al Vallès.

Crec que hi ha tres possibles enfocaments o maneres diferents d'encarar la qüestió. El primer és, sens dubte, un enfocament fonamentalment tècnic o que té en compte únicament la tecnologia específica de la xarxa ferroviària i la seva funcionalitat com a mitjà de transport de viatgers i mercaderies. La segona via d'aproximació al tema és la que fa referència al paper o rol que es vol fer jugar a aquesta nova xarxa per articular el conjunt de la Regió Metropolitana o Primera. Val a dir que aquest segon enfocament és precisament el que serveix per defensar l'estació del TGV al Vallès. El tercer enfocament possible i necessari, és analitzar què representaria aquesta infraestructura, específicament, per la nostra ciutat i per nosaltres com a ciutadans de Sant Cugat. És a dir, quin impacte tindria una gran estació del TGV a Sant Cugat, en la nostra qualitat de vida, i en la dels nostres fills.

La xarxa ferroviària d'alta velocitat. Com és sabut, una línia de tren és per transportar persones o mercaderies d'un lloc a un altre. L'objectiu és transportar quants més viatgers millor i per aconseguir-ho les estacions han de complir dues condicions: han d'estar el més centríques possible i han d'estar ben connectades amb la resta de mitjans de transport col·lectiu. Són les condicions denominades "centralitat" i "intermodalitat". És a causa d'aquestes dues condicions que les estacions de tren es construeixen a l'interior de les ciutats, quan més centríques millor, i cercant la connexió amb el màxim de línies de metro i d'autobús.

Si, com és el cas, parlem d'un nou servei ferroviari serà necessari, a més, aconseguir la màxima "intermodalitat" amb la resta de serveis ferroviaris existents, i molt especialment amb el de rodalies, llarg recorregut i el del corredor mediterrani. Unes bones condicions d'intermodalitat "urbana" són encara més importants si es vol que el TGV serveixi per situar Girona i Lleida a 25 i 40 minuts de distància de Barcelona respectivament. Imaginem per un moment el contrasentit que significaria que una persona que viu a Girona o Lleida i treballa a Barcelona, faci el trajecte més llarg en 25 minuts i que per arribar a la seva feina des de l'estació trigués una hora. Encara és més evident aquest raonament si, com fem els que a vegades hem d'anar a Madrid, considerem el TGV com a rival del Pont Aeri. De què serveix un tren que et deixa a 35 minuts del centre de la ciutat on vas?. Tindria sentit anar a Madrid en tren i que Chamartín estigués a Barajas? Crec sincerament que seria una barbaritat.

Aquests arguments han fet que històricament s'hagi pensat en situar l'estació central del TGV a Barcelona connectada amb la xarxa de rodalies, regionals i de llarg recorregut i amb les línies de metro 1 i 5. El tràfic de viatgers previst en una estació d'aquestes característiques a La Sagrera és de 50 milions de passatgers/any. D'altra banda, com que es vol que la línia serveixi fonamentalment per connectar-nos amb França, l'Estació havia d'estar al Nord de Barcelona, a fi de facilitar l'entrada i sortida de trens vers el Nord.



Situar l'estació lluny del centre de la ciutat, per exemple a Sant Cugat, a Rubí o a Cerdanyola, significaria haver de construir nous i potents sistemes de transport públic per "re-transportar" els viatgers als seus destins definitius amb la consegüent pèrdua de temps, que és precisament el que es vol guanyar amb el TGV. Cal reconèixer que, excepció feta de les autopistes i túnels de peatge, Sant Cugat no gaudeix precisament d'una situació privilegiada en quant a "accessibilitat". Només cal pensar com és la xarxa de carreteres lliures de peatge que ens connecta amb Cerdanyola, Rubí, Terrassa, Sabadell, Molins o Barcelona.

Tanmateix, com que parlem del Vallès i de Sant Cugat cal preguntar-se necessàriament quin seria aquest mitjà de transport miraculós que portaria milers (milions al cap de l'any) de persones des de Barcelona fins a l'Estació del TGV i viceversa. Si finalment l'estació es localitzés sobre una de les línies actuals dels FGC seria aquest sistema de transport el que hauria de suportar el pes de connectar Barcelona i l'estació vallesana del TGV. No sembla una solució seriosa si tenim en compte les males connexions que hi ha amb la xarxa ferroviària actual a Barcelona. Per tant és segur que la carta de situar l'estació del TGV al Vallès requeriria altres inversions complementàries per tal de reforçar els sistemes de transport existents i que porta d'amagat altres projectes o previsions amb conseqüències de caire mediambiental importants que, com a mínim, s'haurien d'explicar.

Així doncs, la primera conclusió és que, amb criteris estrictament funcionals, la que podríem denominar Estació Central del TGV, hauria d'estar a Barcelona, tant al centre com sigui possible i el millor connectada possible amb la resta de la xarxa ferroviària i el transport públic en general. També podem concloure que actualment el Vallès no compleix ni de bon tros, aquestes condicions d'accessibilitat, centralitat i intermodalitat.

El model territorial regional. La cruïlla de Catalunya. Tal vegada no ens hauria d'estranyar que el nostre periòdic local, "Els4Cantons", consideri que els 4 Cantons de Catalunya –la cruïlla– estan precisament a Sant Cugat. Així ho diu literalment en la seva editorial: "*La cruïlla de Catalunya, s'ha dit moltes vegades, la defineix l'encreuament entre l'autopista A-7 i l'Eix del Llobregat*". Pot ser tampoc ens hauria d'estranyar que la "*cruïlla de Catalunya*" sigui l'únic punt en el que totes les vies són de peatge. Tot un símbol.

Personalment sóc una persona interessada en els problemes de l'ordenació del territori i, encara que sóc conscient que hi ha qui opina que el centre de la Regió Primera hauria d'estar més o menys per aquí, no conec cap estudi definitiu que ho afirmi amb la rotunditat que ho fa l'editorialista de Els4Cantons. De fet, el document que hauria de dir-ho de manera oficial i amb caràcter vinculant (el Pla Territorial de la Regió Primera) l'està redactant la Generalitat des de fa més de vuit anys i encara no ha estat presentat ni sembla que ho hagi d'estar abans de decidir on va l'estació.

Tanmateix, és cert que hi ha un debat sobre l'ordenació territorial de la Regió Metropolitana (o Primera) i que en aquest debat té un pes especial el TGV, raó per la qual val la pena analitzar la qüestió amb cert rigor.

Per començar cal dir que la Regió Metropolitana ha estat delimitada pel Parlament de Catalunya i és formada per les comarques del Barcelonès, el Maresme, els dos Vallesos, el Penedès, el Garraf i el Baix Llobregat. És una regió que concentra més de 4 milions d'habitants (3 dels quals estan en els 13 municipis de l'àmbit directe de les Rondes), concentra el 19% de la renda familiar disponible a nivell de tot Espanya i el 72% de la de Catalunya.

Pel que fa al TGV, la primera qüestió que cal esmentar, encara que molta gent ja en sigui conscient, és que la xarxa d'alta velocitat que es construeix a Espanya és d'ample europeu (1.435 mm, denominat ample UIC.- *Union International de Chemins de Fer*) mentre que el conjunt de la xarxa ferroviària existent a Espanya i Portugal és d'un ample denominat Ibèric (1.668 mm.). Els FGC encara porten un altre ample diferent. Aquest fet tan singular ha significat que des de Catalunya sempre s'hagi pensat en aquesta xarxa com una connexió directa i



privilegiada amb la xarxa ferroviària europea. El traçat d'aquesta xarxa té dos punts fixes que ningú discuteix: la connexió amb la resta de Catalunya i Espanya que serà per Martorell i la sortida cap a França que està prevista pel Besòs. Queda per definir per tant per on entra, si és que finalment entra, a Barcelona i a quina estació.

Tanmateix, l'arribada de l'ample europeu (UIC) a Barcelona té un altre significat estratègic per la nostra economia, ja que si arribés al Port permetria afegir un element diferencial de màxima importància respecte de la resta de ports d'Espanya, com és la possibilitat de mantenir un tràfic ferroviari directe de determinades mercaderies amb centre Europa i, per tant, competir amb els grans ports del Nord (Rotterdam, Hamburg, ...) i especialment amb els de la Mediterrània (Marsella, Gènova). Per últim, disposar d'una xarxa d'ample europeu i d'alta velocitat que arribi directament a l'aeroport és fonamental per atendre les necessitats d'una regió o *hinterland* de 12 milions d'habitants que arribi fins a València, Saragossa, Toulouse i Montpel·lier, que permeti disposar de serveis aeris de primer ordre en quant a vols intercontinentals que en aquests moments estan centralitzats bàsicament en l'aeroport de Madrid. La recent consideració de Barcelona com a destí turístic de primer ordre significa un element important a considerar en qualsevol reflexió econòmica i territorial. Per tant, i des d'una òptica estrictament territorial i d'economia regional, està clar que és del màxim interès per a Catalunya fer arribar la via d'ample europeu (UIC) tant al port com a l'aeroport situats, com és ben conegut, al sud de la ciutat de Barcelona.

Tanmateix, l'acord sobre la importància de l'arribada del TGV a l'aeroport i de l'ample UIC al port té conseqüències importants pel debat territorial. Analitzant aquesta opció des de la penetració per Martorell (accés sud), comporta que el traçat ferroviari hauria d'anar des de Martorell pràcticament fins al mar, tot seguint el riu Llobregat i que, una vegada ha passat per l'aeroport hauria de recular fins a Castellbisbal i tornar a la traça del Vallès per després, passant per la Llagosta, tornar a entrar a Barcelona pel Nord i tornar a sortir vers la frontera.

Vista des de l'accés Nord la situació no és millor. Si un ciutadà de Girona vol anar a l'aeroport amb TGV veurà com en primer lloc entra a Barcelona, després recula fins a la Llagosta per agafar el corredor del Vallès fins a Castellbisbal (amb parada a Sant Cugat) per baixar pel Llobregat fins a l'aeroport. Si volgués anar a Lleida o Saragossa la pèrdua de temps seria clarament dissuasiva. Ja es veu que això no és normal i que planteja un problema.

Qui ha detectat perfectament el problema del malbaratament de territori que això significa són tots els Alcaldes dels municipis afectats per la traça del TGV als que l'editorial de Els4Cantons denomina amb certa falta de respecte "quintacolumna vallesana". Són ells (La Llagosta, Mollet, Barberà, Castellbisbal, Ripollès, Santa Perpètua i Montcada i Reixac) qui posen el territori en aquesta partida i qui perden opcions de futur i de desenvolupament. Són ells qui de manera més clara s'han adonat que el millor és que, en una primera fase, el tren entri directament a Barcelona pel Besòs i travessi la ciutat per anar directament a l'aeroport i al port, i que des d'allà surti directament pel Llobregat cap a Martorell.

Cal dir que aquest tipus de controvèrsies en altres països es resolen fent estudis de cost-benefici, que valorin tant els elements tangibles com els intangibles, i que permetin prendre les decisions no tenint en compte únicament opcions polítiques, absolutament respectables però insuficients per a problemes d'aquesta envergadura. Certament, quan s'aborda un debat territorial complex, i aquest ho és, cal posar totes les cartes sobre la taula i de cara amunt. En aquest cas no s'ha fet, i no està clar que es vulgui fer. S'està enfocant, se'ns està venent, com si en el fons fos una picabaralla entre l'Ajuntament de Barcelona i els municipis veïns que lluiten per tenir una infraestructura de més. Això és un error en el que lamentablement l'editorialista de Els4Cantons hi cau de ple i ens hi vol fer caure als altres.

El TGV i Sant Cugat. El cas de l'estació del TGV s'està tractant per la Generalitat com el d'un abocador de residus industrials però al revés. Mentre que en el primer cas es manté la



incògnita, respecte a la seva instal·lació per evitar que s'organitzi el rebuig, en el segon es manté la incògnita per mantenir les expectatives i evitar que finalment qui perdi l'opció s'alineï amb els que estan en contra del traçat. Amb independència d'aquesta mena de joc en la que ens han ficat, cal valorar com ens en podem sortir els ciutadans de Sant Cugat, els de tota la vida i els nousvinguts. En definitiva hem de reflexionar sobre si aquesta infraestructura que se'ns vol col·locar serà bona o dolenta, si millorarà la nostra qualitat de vida o l'empitjorarà, si tindrà efectes mediambientals controlables o incontrolables, i la pregunta del milió: quanta gent serem d'aquí a deu anys si posen l'estació i com serà la nostra ciutat?

Parlant de localitzacions concretes, crec que existeixen tres opcions per situar l'estació del TGV al Vallès. La primera és situar-la a Cerdanyola, als terrenys situats annexos al Parc Tecnològic del Vallès, entre l'autopista i la carretera de Sant Cugat a Cerdanyola. Són terrenys en bona part propietat de la Generalitat i és on aniria a parar el projectat túnel d'Horta que passaria a ser primera prioritat. Si se situés aquí els impactes, positius i negatius, quedarien en un altre municipi i nosaltres ens quedaríem només amb les vies. Certament podríem anar a agafar el tren aquí a prop, malgrat que no hi ha cap tipus de transport públic que faci el trajecte i que les cues de vehicles són força importants. D'altra banda és segur que els preus del sòl millorarien (vull dir que augmentarien), especialment el residencial i el terciari.

La segona opció, última coneguda, és situar l'estació a la zona de l'Hospital General de Catalunya, en la intersecció amb la línia de Terrassa. Aquest emplaçament comença ja a ser força interessant pels propietaris dels terrenys del Polígon de Can Sant Joan, del Parc Augusta, i de la mateixa Caixa de Pensions que té unes quantes hectàrees, que veurien com els preus del sòl milloren (augmenten) de manera sensible (molt).

La tercera opció és situar l'estació també en aquesta part de l'autopista, de la banda de Coll Favà, en la intersecció de l'actual via de Renfe amb la línia de Sabadell dels FGC. En aquest cas tots els beneficis derivats de l'estació quedarien "a casa" i els demés es quedarien amb les vies. Ara bé, quins serien aquests beneficis?. De què i de quant, estem parlant?. No és fàcil contestar aquestes preguntes atès el grau d'opacitat amb el que s'està treballant. Caldria conèixer amb detall quant de terciari es preveu construir, quant de residencial i quant sòl es pensa destinar a activitats vinculades a l'ús ferroviari per poder pronunciar-se respecte del que signifiqui tot això. Tampoc estaria de més saber de qui són els terrenys on tot això aniria a parar. En tot cas milers de metres quadrats construïts a tocar d'algunes de les noves urbanitzacions que ha promogut l'Ajuntament. Ja podem començar a pensar en l'ampliació de la nostra petita Ronda.

Pel que fa a l'impacte mediambiental haurà de ser concretat per un estudi d'impacte específic, però val la pena tenir en compte la preservació dels espais lliures i corredors verds existents al voltant de la ciutat, i que entre Sant Cugat i Barcelona hi ha la serra de Collcerola que és precisament l'obstacle a superar per connectar l'Estació amb el gruix dels viatgers.

Amb una visió desapassionada sembla clar que la localització de l'Estació a Sant Cugat comportarà una alteració radical de la realitat i el context del nostre municipi i de les seves magnituds bàsiques. Hauríem de pensar si aquesta alteració la posem en l'actiu o en el passiu.

A tall de conclusió s'ha de reconèixer que estem davant d'un tema de primeríssima importància tant pel nostre municipi com pel conjunt de la Regió Metropolitana i Catalunya. Crec que fan un mal servei a la nostra ciutat i al país els que intenten presentar el tema com un simple afrontament entre el municipi de Barcelona i la comarca del Vallès. No ens hem de deixar atrapar en aquesta visió maniquea i hem d'exigir informació, transparència, i que les decisions es prenguin tenint en compte el conjunt del problema.