

Cicle de conferències “El tren d’alta velocitat i la seva intermodalitat en ciutats mitjanes”

Kerstin Burckhart
Rafael Giménez-Capdevila

De l’11 al 14 de març del 2013 la Societat Catalana de Geografia acollí un cicle de conferències sobre el tema del tren d’alta velocitat i el paper de la intermodalitat a les ciutats mitjanes, organitzat per la Universitat de Lleida com una acció Jean Monnet, en el marc del *Lifelong Learning Programme* de la Unió Europea, i coordinat pels socis Jordi Martí-Henneberg i Kerstin Burckhart (<http://hsteurope.eu>).

El cicle comportà cinc conferències, presentades a la seu de l’Institut d’Estudis Catalans a Barcelona, i la jornada “El Tren d’Alta Velocitat a Europa i la seva connexió a les ciutats mitjanes: Diferents solucions a la intermodalitat”, que acollí el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya a la seva seu de Barcelona, el 15 de març. La sortida “Girona i el TAV”, organitzada per la Societat Catalana de Geografia el 16 de març, s’inclogué com a activitat complementària del cicle de conferències.

El dilluns 11 de març Alessio Sitran, de l’empresa de consultoria TRT *Trasporti e Territorio* de Milà, exposà l’exemple de la intermodalitat a partir de la xarxa ferroviària d’alta velocitat d’Itàlia. La topologia d’aquesta xarxa forma una T, amb una línia d’est a oest (de Torí a Venècia) i una de nord a sud (de Milà a Salerno). El fet que aquestes línies comptin amb dos operadors (Trenitalia i NTV) en fa un cas únic a Europa. Com a exemples de ciutats mitjanes amb nusos intermodals presentà els casos de Bolonya i Florència. En el cas de Bolonya destacà la interconnexió de l’estació ferroviària amb l’aeroport mitjançant un *people mover* o metro automàtic. Per a Florència, subratllà la importància que tindrà la nova estació d’alta velocitat com a punt de centralitat

quan estarà connectada a les xarxes de transport urbà regional i de ferrocarril convencional.

El dimarts 12 de març, Rafael Giménez Capdevila, en substitució del ponent inicialment previst, Oliver Klein, presentà l'exemple de França. En la seva conferència “Alta velocitat ferroviària a França: regions i intermodalitat” destacà el fet que les Regions tenen la competència en matèria de transports ferroviaris d'abast regional. Això ha permès la creació de serveis ferroviaris regionals que connecten l'alta velocitat amb el conjunt del territori regional. D'altra banda, el *Grenelle de l'Environnement*, un procés iniciat l'any 2007 des del govern central que comptà amb la participació d'altres organismes públics i privats, determinà l'objectiu de crear un model de transports sostenible, a fi de reduir la contribució del sistema de transports al canvi climàtic. Comentà dos exemples d'iniciatives regionals en matèria de transport públic. Un és la promoció de l'ús del tren regional pel preu simbòlic d'un euro (independentment de la distància recorreguda a l'interior del territori regional) que ja ha començat a posar en pràctica la Regió Llenguadoc-Rosselló. L'altre és el concepte de tren regional d'alta velocitat, el “TERGV” (per contracció del termes TER, tren exprés regional, i TGV, tren d'alta velocitat), serveis que circulen per algunes línies d'alta velocitat, sobretot de la regió Nord-Pas de Calais, amb connexions entre la capital regional, Lilla, i les ciutats mitjanes.

El dimecres 13 de març es presentaren dues conferències. La primera a càrrec de Hans-Luidger Dienel, de la Universitat Tecnològica de Berlín, sobre el tema de la intermodalitat a Alemanya: “Connecting the High-speed train in German cities. Good practices of intermodality”. El ponent és autor del llibre *Unconnected Transport Networks*, on sosté la tesi que la planificació per al tren d'alta velocitat fou monomodal, sense oferir intermodalitat amb altres mitjans de transport. Amb la construcció d'estacions d'alta velocitat en aeroports s'inicià el canvi de concepte i ara les estacions compten amb una bona intermodalitat que inclou tant el vehicle privat (aparcaments) com els trens regionals, el tramvia i els mitjans de transport no motoritzats. Com a exemple capdavanter menciona el portal web FLINC (<https://flinc.org/>), que ofereix un servei per compartir el cotxe a tot Alemanya.

La segona conferència “El potencial turístic en ciutades con conexión de alta velocidad ferroviaria”, fou impartida per José M. Coronado i Maddi Garmendia, de la Universidad de Castilla-La Mancha, a Ciudad Real. Presentaren un estudi realitzat en tres ciutats mitjanes a Espanya: Albacete, Ciudad Real i Toledo. L'estudi es focalitza en els trajectes a peu per a turistes entre les estacions ferroviàries d'alta velocitat i els respectius centres urbans. Analitzen la llegibilitat i la senyalització de l'itinerari, l'estat i amplada de les voreres i la qualitat de l'entorn immediat (nivell de trànsit als carrers, atractius addicionals en l'itinerari, com ara vistes panoràmiques, etc.). Malgrat que l'experiència turística comença a l'estació, conclouen que en aquests casos les connexions per a vianants són la baula perduda en la cadena de transport.

El dijous 14 de març Roger W. Vickerman, de la Universitat de Kent (Regne Unit), cloué el cicle de conferències amb una exposició sobre el ferrocarril d’alta velocitat i el desenvolupament regional a partir de la línia entre Londres, París i Brussel·les. Els problemes causats per la segregació jurisdiccional de les xarxes i la competició entre operadors (fronteres, regulacions, finançament...) tenen una particular incidència en les ciutats mitjanes, que queden relegades pel predomini dels fluxos intermetropolitans. Les autoritats locals i regionals tenen en aquest camp un paper rellevant en tant que poden facilitar l’accés a la xarxa d’altes prestacions i convertir l’estació en un centre de serveis i negocis.