

Taula rodona

M. Dolors Oms i Bassols
Alcaldessa de Blanes

Bon dia a tothom. Per problemes de caire personal que requereixen la meua presència, m'és impossible quedar-me amb vosaltres. No obstant això, he volgut venir a saludar-vos perquè aquesta jornada em feia moltíssima il·lusió, i no volia deixar d'estar aquí, ni que fos un moment.

Fent una mica de visió retrospectiva, recordo que un dia va venir el company Tomàs Pou buscant un lloc per fer aquesta taula rodona. A nosaltres, que estem molt sensibilitzats per aquest tema, ens va encantar la idea, ja que pensem que els temes del tren i del port poden influir moltíssim en el desenvolupament de la població. Un debat d'aquest nivell, com el que fins ara hem tingut aquí, i que després d'aquest recés continuarem, ens ajuda a reflexionar i a pensar sobre el tema, perquè és escoltant diferents maneres de pensar que podem fer-nos una mica la nostra manera de pensar.

Us agraeixo moltíssim aquest debat, que l'hàgiu vingut a fer a Blanes i, sobretot, que l'hàgiu fet aquí, al Centre d'Estudis Avançats. Aquest és un centre creat fa pocs anys amb la idea que sigui obert al poble, i actes com aquest d'avui contribueixen a complir aquesta finalitat.

Val a dir que el Centre sempre ha tingut les portes ben obertes al poble, però ara més que mai tenim una major facilitat de diàleg, perquè el seu director és, també, tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Blanes.

Jo voldria donar les gràcies a tots als qui heu organitzat aquest acte, sobretot a la Societat Catalana d'Ordenació del Territori, i, evidentment, a Tomàs Pou. També al Col·legi d'Arquitectes de Catalunya i al Col·legi d'Enginyers de Camins i Canals. També, especialment, a Francesc Esteva, que és la persona que em substituirà en el debat en què havia de prendre part jo. M'excuso davant l'alcalde de Lloret, que és un gran amic meu, però ell sap que no em puc quedar, i moltes gràcies a tots per haver vingut.

Espero i desitjo que no sigui l'última vegada que es faci un debat d'aquest tipus aquí, perquè a nosaltres moltes vegades ens manquen professionals com

els que hi ha avui reunits per ajudar-nos a tenir idees més objectives dels problemes que ens toquen dia a dia.

Moltes gràcies a tots els qui hi heu assistit, i, pel fet d'haver triat Blanes, una vegada més, moltes gràcies.

Joan Falgueras i Font
*Arquitecte i coordinador de serveis
del Col·legi d'Arquitectes de Girona*

Primer de tot, vull agrair la presència a la taula de l'alcalde de Lloret, Sr. Josep Sala, i del tinent d'alcalde de Blanes, Sr. Francesc Esteva. També, la presència dels dos ponents, que hem decidit incorporar a la taula perquè potser això agilitarà la discussió, i de les persones que s'hi incorporen en aquest moment: el Sr. Oriol Juncadella, enginyer de camins de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, i el Sr. Ole Thorson, també enginyer de camins.

Excuso la presència del Sr. Enric Xutglà, president de la demarcació de Girona del Col·legi d'Arquitectes, a qui ha estat impossible assistir-hi per motius d'última hora, i ha delegat en mi, com a coordinador de serveis del Col·legi, la feina de moderar aquesta taula.

La meua idea era que cada un dels presents sintetitzés, en poques paraules, quina és la seva visió del tema, i que, com a mínim, s'apuntessin les reflexions en tres apartats, que a mi en semblen claus des de l'ampli ventall de professionals que aquí podem estar representats.

Un d'ells és l'organització territorial de Catalunya i el paper que la xarxa dels ferrocarrils té en la configuració de la xarxa urbana del país i, per tant, també en la seva estructura regional. Aquí, en algun moment, hi ha hagut certa confusió terminològica sobre la comarca on som: si és el Maresme o si és la Selva. Jo no voldria centrar en això el debat, però em sembla que reflecteix una realitat geogràfica que no coincideix sempre forçosament amb una realitat administrativa. Aquest primer tema no em sembla aliè a la discussió sobre la xarxa del ferrocarril, ni a la discussió sobre quina és l'extensió actual del sistema urbà de Barcelona, el sistema central de Catalunya.

Una altra qüestió, que hem tractat en jornades organitzades en col·laboració amb la Societat Catalana d'Ordenació del Territori i amb el Col·legi d'Arquitectes en d'altres ocasions, és el model turístic de la Costa Brava, les alternatives al monocultiu i alguns temes que també s'han apuntat aquí, en intervencions anteriors: fins a quin punt és pensable que el sòl, les infraestructures i el parc immobiliari, construït durant aquests anys en aquests municipis

pis de la costa, puguin ser reutilitzats en d'altres usos amb una requalificació, o sense, del mateix ús? En aquest sentit, la discussió seria sobre si és possible que s'acabi implantant, en un termini previsible de temps que ens permeti discutir-ho, la primera residència en aquestes poblacions connectades amb el sistema urbà de Barcelona: fins a quin punt aquest fenomen, que s'ha descrit per al Maresme, és extensible fins a Lloret. Quina capacitat té la ciutat turística des del punt de vista físic, i tal com està construïda, amb les seves dotacions de serveis i amb el seu nivell d'infraestructures, per acollir aquest fenomen? O bé, en un altre cas, quina és la possibilitat que hi hagi una reconversió del sector cap a un altre tipus de turisme, menys estacional, que intenti disminuir l'efecte de vall i allargui la temporada?

I finalment, un altre, que seria l'efecte de la planificació sectorial de determinades infraestructures (en aquest cas, la reserva de traça del ferrocarril en el Pla de prolongació de Blanes-Lloret) sobre el planejament urbanístic municipal, i fins a quin punt l'àmbit municipal és un àmbit correcte per afrontar els problemes o no ho és. I fins a quin punt moltes de les tensions que hem anat seguint a la premsa, en aquests dos últims anys, haurien estat menors si l'àmbit de planejament urbanístic tingués una altra dimensió i pogués abordar problemes, sobretot infraestructures, que tenen una escala més gran que el mateix municipi.

Crec que ningú no està obligat a enfocar aquests tres temes, però a mi m'interessaria que, al final del debat, haguessin quedat exposats.

En sembla que podem començar per l'ordre que estava previst. En primer lloc, per l'Ajuntament de Blanes, el Sr. Esteva.

Francesc Esteva i Massaguer
Tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Blanes

La primera cosa que volem dir és que, com comentàvem amb l'alcalde de Lloret, la decisió de fer una reserva de terreny per a la perllongació de la via fèrria fins a Lloret de Mar ens va agafar absolutament de sorpresa. Ens en vàrem assabentar, nosaltres i els de Lloret, quan l'alcalde de Lloret va rebre l'ordre del dia de la Comissió Provincial d'Urbanisme, en la qual hi havia un punt sobre una reserva de terreny per a la traça d'una possible línia de tren Blanes-Lloret. Posats en contacte els dos ajuntaments i RENFE, vàrem constatar que, sorprenentment, cap dels tres organismes no en sabíem res. Això lligaria amb la darrera pregunta que feia el moderador i que es referia a la dimensió del planejament. És evident que la dimensió del planejament de vies interurbanes no pot deixar-se sols en mans municipals, però també és cert que no es pot fer d'esquena als ajuntaments afectats i menys contra la seva opinió. Dit això, voldria passar a deixar clara la posició de l'Ajuntament de Blanes sobre el tema que ens ocupa i, a través d'aquesta explicació, contestar, ni que sigui parcialment, les preguntes que ha fet el moderador. Tenint present l'amplitud de les preguntes, segurament quedaran qüestions sense resposta, que espero que podrem aclarir en el transcurs del debat.

La primera cosa que volem deixar clara és que el document sobre el Pla Especial d'infraestructura ferroviària de prolongació de la línia de la costa entre Blanes i Lloret de Mar parteix d'un fet altament discutible. Es suposa que la zona Blanes-Lloret i rodalia serà, a curt termini, una zona de primera residència de gent que treballi a l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquest és un tema altament discutible, que no queda clar en el Pla Territorial de Catalunya i que cal estudiar més a fons. Des de l'Ajuntament de Blanes, no tenim clar que sigui factible ni que sigui interessant per a aquestes poblacions.

Responent parcialment la segona pregunta del moderador, hem de dir que cal estudiar el tema, i que assegurar avui que això es produirà a curt termini és molt agosarat.

La segona cosa que volem deixar clara és que Blanes ja té tren. Té una estació situada dins el terme municipal, si bé no en el centre de la vila. Com ens ha

explicat molt bé el professor Miquel Domingo, la situació de les estacions ha anat variant al llarg de la història, i no és gens clar que situar-les al centre de les ciutats sigui el millor ni el que desitgen els ciutadans. En molts casos, les estacions s'han tret del centre de les ciutats, i no notem pressions de la gent de Blanes en el sentit que vulguin tenir una estació més cèntrica; més aviat pensem que els blanencs se senten satisfets del servei de tren que tenen, tot i algunes estadístiques que s'han donat aquí. Per tant, tampoc no compartim l'afirmació, que es fa en el document que discutim, en el sentit que els ciutadans volen estacions en el centre de les ciutats. Almenys és un fet discutible.

La tercera cosa que cal remarcar és el problema que pot significar l'efecte que la traça proposada per a la prolongació de la línia fèrria de la costa pot tenir per a la vila de Blanes i el seu planejament futur. Blanes és un municipi molt escampat urbanísticament; això comporta molts problemes. Estem treballant per unir tots els barris i lligar urbanísticament Blanes. La carretera de la Costa Brava constituïa una divisió/barrera difícil d'eludir, i estarem en contra de qualsevol altra que es vulgui crear. En aquest sentit, ens oposem rotundament al traçat proposat, un traçat que divideix el terme municipal en diagonal i que constituïria, en el cas que es fes, una barrera molt greu contra la unitat urbanística de Blanes. Després, si ho desitgeu, podem entrar a discutir el traçat concret i veure les zones en què es proposa que el traçat sigui mig soterrat, per túnel o enlairat. En tot cas, aquests aspectes sols poden pal·liar els aspectes més negatius del projecte, però no ens fan variar la nostra opinió, ja que l'efecte de barrera continua essent clar.

Per concretar, diré que la nostra posició d'entrada sobre la possibilitat de continuar la línia fèrria de la costa fins a Lloret no és contrària a aquest allargament, però cal estudiar la qüestió des de tots els punts de vista, i el que volem deixar clar és que estem en contra del traçat proposat en el document que avui tenim sobre la taula. La nostra opinió és que calen una sèrie d'estudis que fins avui no s'han fet. Per exemple, cal saber si aquesta zona ha de ser, o no, zona de descongestió de l'àrea metropolitana, i cal fer un estudi de viabilitat molt més acurat; en tot cas, nosaltres estem segurs que cal variar radicalment la traça de la proposta si es vol que Blanes, que ja té tren, estigui a favor de la proposta. L'impacte urbanístic i mediambiental que l'actual proposta de traça significa és inassumible pel nostre municipi, i en això estem d'acord tots els grups presents a l'Ajuntament i aquells que, no tenint representació, s'han manifestat sobre el projecte.

Per acabar, deixeu-me dir que l'Ajuntament de Blanes resta obert al diàleg sobre aquesta qüestió, diàleg que fins avui ningú no ens ha proposat i que, des d'aquesta tribuna, tornem a reclamar.

En primer lloc, tal com ha dit, l'Esteva, la primera reacció que vam tenir des de Lloret, i també després des de Blanes, va ser una reacció de sorpresa. Efectivament, l'abril-maig del 1992 vam començar a saber que hi havia la possibilitat de fer aquesta reserva de sòl entre l'estació de Blanes i Lloret per situar-hi, en el futur, un possible tren. Va ser una sorpresa que ens va agafar una mica en fred, i més quan, també des del punt de vista de planificació urbanística, els plans generals, tant de Blanes com de Lloret, no feia tant temps que s'havien realitzat. El Pla General de Lloret fou aprovat l'any 1985 i el de Blanes una mica abans, i en els indicats plans generals el que hi ha són reserves de comunicacions i, especialment, el que és la reserva per a la via ràpida, que en dèiem, de la Costa Brava, la qual també, per a sorpresa nostra, i aquesta molt més recentment, hem sabut per mitjà de la premsa —mai a través de la Conselleria, tot i que hi ha hagut una sol·licitud d'informació— que no serà una via ràpida sinó una autopista.

Per tant, en qüestions de comunicacions anem de sorpresa en sorpresa. Però, de fet, totes aquestes sorpreses són sorpreses que valorem positivament, perquè tot el que fa referència a les comunicacions, tot el que fa referència a una millor comunicació amb l'àrea metropolitana de Barcelona, des de poblacions com la de Lloret, ho valorem molt positivament.

Hauríem de dir, una miqueta, com ens va agafar i en quin moment ha arribat aquesta possibilitat de fer arribar la línia del tren, la via del tren fins a la nostra població. El moment en què es va plantejar això i s'està plantejant el tema d'aquesta arribada del tren és una situació en què les poblacions turístiques —i Lloret és una població que viu exclusivament del monocultiu del turisme— estàvem en una situació de crisi, i una crisi total. Una crisi doble, una crisi de model turístic i, d'altra banda, estàvem immersos en la crisi general. Després podrem parlar de la crisi del model turístic, aquesta vegada accentuada doblement perquè ens trobàvem també immersos en una crisi molt més global del país (al final del 1992 semblava que tots ens enfonsàvem) i vàiem que amb l'una i amb l'altra es donava una situació de molta incertesa a la població i al futur del turisme, tot i que ara, d'una manera conjuntural, sembla que aquest

any 1993 ha estat molt millor, i que per a aquest any 1994 hi ha, fins i tot, massa eufòria i massa optimisme de cara al futur.

De fet, el model turístic que es va escollir a Lloret era un model que va donar molts bons resultats, i econòmicament uns resultats òptims al màxim a curt termini, els anys seixanta i setanta, basat en la desfeta de l'equilibri que hi havia entre segona residència i turisme de masses, optant, únicament i exclusivament, pel turisme de masses. I en aquells moments va ser quan hi va haver tot aquell *boom* que no donà només els 35.000 llits que en aquests moments tenim (que em sembla que deia el representant de RENFE), sinó també un gran nombre de llits de segona residència que feien que a Lloret, en aquells moments, en els moments de màxima oferta — juliol i agost — estiguéssim per sobre dels 75.000 llits destinats al turisme de masses, sense comptar les segones residències estables.

D'altra banda, aquesta inclinació de Lloret cap a aquest tipus de turisme ens va comportar perdre totalment l'equilibri que havíem tingut els anys seixanta de cara a aquesta primera residència; i, d'una manera, diguem-ne involuntària, vam escollir o vam optar per aquell turisme que era incompatible amb la gent de la segona residència, amb la gent de l'àrea metropolitana de Barcelona i amb la gent del país. O sigui, en aquells moments estaven en clar desavantatge els uns respecte dels altres.

I en aquesta situació és com ens ha agafat la crisi turística. Una crisi en què l'oferta ha estat molt superior, aquests últims anys, a la demanda. I ja dic que, en aquests moments, i conjunturalment, pot haver-hi un canvi de tendència, però ha de ser conjuntural. I a Lloret ens hem trobat que ha calgut anar a ofertes de molt baix preu i competir amb mercats amb els quals era totalment impossible de competir. Aleshores, les sortides que el sector ha tingut i la població en general té són dues. Una sortida és la millora dels seus establiments, la millora d'aquesta oferta. I una altra, que per desgràcia ha estat bastant nombrosa, ha estat l'abandó de l'activitat econòmica dins de l'hoteleria, ja sigui d'una manera activa (tancant el negoci) o d'una manera passiva (deixant-lo morir a poc a poc, i, per tant, essent també una competència deslleial respecte a la resta de l'oferta).

Davant de tot això, la població de Lloret i l'Ajuntament de Lloret es van proposar, i va ser en el moment que ja s'havia llançat l'estratègia, de trobar aquell equilibri entre el turisme de masses i el turisme de primera i segona residència, i d'una manera conscient i clara es va optar per la campanya amb l'oferta i la millora de serveis, tant públics com privats, que des de Lloret vam

llançar. Amb la qual cosa, Lloret passa a transformar i millorar, tant des del sector privat com des del sector públic, l'oferta turística; però també intenta millorar, des de l'Ajuntament, les comunicacions (en aquests moments pensa des únicament i exclusivament amb vista a l'autovia).

Per tant, en el moment que s'hi va afegir el tema del tren, nosaltres el vam saludar d'una manera positiva, tot i l'escepticisme que significa la manera com se'ns va comunicar i com s'ha anat desenvolupant després; però també de millora d'equipaments esportius, comercials, lúdics, etc., i fins i tot les infraestructures de les urbanitzacions, que és un tema molt delicat i molt problemàtic per als que vivim a les poblacions de la costa (tenim trenta o quaranta urbanitzacions). Per tant, allò que es va buscar fou aquest equilibri entre primera i segona residència i l'oferta turística de masses, sense que cap domini és sobre l'altra, i que totes dues fossin compatibles.

En aquest moment és quan ens va arribar el tren. Ens va arribar la proposta de reserva del sòl per al tren i, ja ho he dit, amb aquesta sorpresa. Però, a la vegada, sense gaire informació, que s'ha anat incrementant al llarg del temps. Des de fa temps, tant l'Ajuntament de Blanes com l'Ajuntament de Lloret volem negociar aquest traçat, volem negociar la forma que afecti al menys possible el sòl, i no ens n'hem sortit gaire perquè l'interlocutor, en aquest cas la Direcció General d'Urbanisme, ens ha anat diluint o posposant les qüestions.

La sorpresa també va ser com es va presentar la qüestió de la possible arribada del tren a la nostra població, inserint-se en la mateixa població, tot i que no havia estat, ja ho he dit abans, mai planificada ni prevista en el Pla General. I es vol fer, i en això estem completament d'acord, dins del centre mateix de la població, en el cor mateix de la població, exactament en la zona esportiva, que està comunicada a peu amb tota la resta de la població. Nosaltres, això també ho veiem positiu, sempre que es pugui negociar, sempre que es pugui parlar, sempre que puguem controlar aquesta possible situació.

D'altra banda, tot i que creiem que el projecte ha de passar temps i ha de passar per moltes vicissituds fins que pugui ser realitat (de fet, no hi ha —com es deia anteriorment— cap previsió de realització a curt ni a llarg termini, sinó que simplement estem sobre reserves de sòl), l'Ajuntament es va manifestar majoritàriament en favor de la reserva de sòl, sempre que poguéssim intervenir, que tinguéssim intervenció i possibilitat de participar per tal de millorar-lo perquè sigui un element positiu.

En definitiva, amb aquesta voluntat que això tiri endavant, els objectius són, per nosaltres, que hi hagi una bona implantació en el territori i, evidentment

(i també ho ha comentat l'Esteva), un estudi mediambiental, que no existeix en el projecte que en aquests moments hem aprovat. També requerim que no divideixi el poble. Els detractors del tren han parlat moltes vegades del Lloret de Dalt i del Lloret de Baix en un futur possible. Evidentment, nosaltres hem de buscar i assolir, de totes totes, que no es produeixi aquesta divisió: que hi puguem participar i discutir si el tram final ha de ser soterrat o no soterrat, per tal que l'impacte urbanístic al seu entorn sigui tan petit com sigui possible.

Per tant, o bé soterrar-lo o bé, també, dintre les propostes que hem fet des de l'Ajuntament, que és canviï d'emplaçament, sempre que tinguin en compte que estigui molt en el cor de la població. I d'altra banda, que el tren futur no sigui una miqueta el tren que vèiem des del passat, tot i que avui en les ponències se'ns ha explicat i se'ns ha comentat tota aquesta modernització del tren. Esperem que sigui un tren ràpid, un tren freqüent. Nosaltres sempre comptàvem amb aquests quaranta minuts de trasllat entre Lloret i Barcelona, no l'hora i vint minuts que ens esteu comentant, i que sigui un tren modern, silencios, etc., que això és el que nosaltres volem.

Per tant, amb totes aquestes condicions, amb totes aquestes característiques, des de l'Ajuntament de Lloret estem, majoritàriament, a favor del tren pel que implica en el sector turístic, al qual no hem renunciat mai ni hi volem renunciar. Però també pel que significa possibilitar aquest equilibri, possibilitar aquesta primera o segona residència estable que creiem molt necessària. I les comunicacions, com és l'autovia en el futur immediat o bé el futur tren, serien uns elements importantíssims per assolir aquest equilibri que creiem que és necessari per a la nostra població.

Oriol Juncadella i Fortuny
*Enginyer de camins de Ferrocarrils
de la Generalitat de Catalunya*

El Sr. Tomàs Pou ens va invitar a assistir a aquesta taula per tal que hi aportés un seguit d'informacions que servissin per a la reflexió entorn de què entenem per *ferrocarrils de rodalia* a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Aquesta aportació, cal, doncs, centrar-la a explicar, a grans trets, què són els serveis ferroviaris de rodalia com a mitjans d'aportació de viatgers a allò que és una conurbació urbana com Barcelona. La nostra experiència és la de l'explotació, des de fa catorze anys, dels serveis suburbans i de rodalia de les línies de Catalunya i Sarrià i dels Catalans, que aporten viatgers a la ciutat des de les comarques del Vallès Occidental, l'Anoia, el Bages i el Baix Llobregat.

Per tant, a la vista de l'orientació que es vol donar al debat, i tot i que el senyor Albors ha donat una sèrie de pinzellades prou aclaridores, permeteu-me que faci un parèntesi en el debat que ens ocupa i esmenti aquells aspectes que considero fonamentals per a un servei ferroviari d'aquestes característiques. El repàs d'aquests aspectes, penso que són o poden ser suggeridors per tirar endavant el debat en la mesura que siguem capaços.

En primer lloc, és clar que els serveis d'aportació de viatgers d'hàbits «pendulars», repetitius, lligats a uns horaris, des de comarques cap als diferents centres metropolitans per anar a treballar i estudiar, afavoreixen, d'alguna manera, la periurbanització de les ciutats, i aconsegueixen consolidar la primera residència en llocs on tradicionalment hi havia hagut només una segona residència o usos no residencials. Per tant, són un factor estructurador molt clar de l'entorn metropolità.

En segon lloc, cal dir que els usuaris o clients demanen una capacitat de transport molt important, perquè el gruix dels viatges estan lligats a uns horaris, i no poden distribuir el seu viatge al llarg del dia com vulguin, sinó que es concentren en unes hores determinades. Val a dir, en canvi, que en d'altres franges horàries se'n transporten molts menys. Al llarg del dia es produeixen, doncs, unes oscil·lacions notables en els fluxos, que condicionen molt la capacitat de transport que cal oferir.

Però la fidelitat a aquests viatgers ens obliga no només a oferir capacitat, sinó també a aportar una millora constant de la qualitat, d'acord amb el que el client al qual va dirigit el servei, espera. Aquesta qualitat de transport passa per una aposta decidida per la modernització dels actius productius, i especialment per la renovació del material mòbil.

Tres aspectes importants de la qualitat percebuda pel client són la freqüència, la velocitat i la fiabilitat. L'usuari del *commuting*, d'aquests viatges «pendulars», a primera hora del matí es desplaça cap al centre, i a última hora o a les primeres hores de la tarda, segons els horaris, torna al lloc d'origen. I ho sol fer cada dia. Aquests viatgers demanen especialment freqüència, és a dir, trens molt seguits; demanen el menor temps de viatge possible, i demanen també una fiabilitat elevada: han d'estar segurs del compliment dels horaris.

D'alguna manera, si una persona arriba a l'estació i perd el tren, si sap que, a tot estirar, al cap de deu minuts en té un altre, no es preocupa excessivament. En canvi, si hi ha un tren cada hora, difícilment s'arriscarà a perdre'l, amb la qual cosa probablement optarà per utilitzar algun altre mitjà de transport ja d'entrada.

Però cal no oblidar la importància que pot tenir en aquest debat el disseny del que serien els entorns de la infraestructura.

D'una banda, és molt important que el transport ferroviari d'aportació a l'àrea metropolitana connecti, tant pel que fa a la infraestructura com pel que fa a les tarifes, d'una manera molt senzilla, amb el sistema de «transport urbà», amb la xarxa de metro i amb la d'autobús.

D'altra banda, a les poblacions perifèriques és important que l'estació hagi estat dissenyada de manera que tingui uns espais suficients per poder actuar de concentrador de tota la mobilitat de l'entorn d'aquest nucli, mitjançant el cotxe. És a dir, que sigui possible dur a terme una política de *park & ride* o aparcaments de dissuasió. D'aquesta manera, la gent que habita dispersa, arribarà a l'estació en cotxe, i es desplaçarà després en tren, i aquest és un model que funciona.

* * *

Tancat aquest parèntesi, que espero que hagi aportat punts de reflexió al debat, crec que cal no oblidar un tema que ja ha sorgit entre línies en la ponència de Miquel Domingo, i és el fet que el ferrocarril és el mitjà eficient per excel·lència. El ferrocarril és el mitjà de transport terrestre amb un cost per uni-

tat produïda més baix, i en condicions de competència amb la carretera, té una quota de mercat que, d'alguna manera, ha de recollir aquesta economia superior. Els aspectes diferencials de qualitat entre un mitjà i l'altre aporten a l'equació del repartiment les variables que manquen per explicar la realitat.

Aquest és un fet, i en el tram Blanes-Lloret, segurament hi ha d'haver una quota de mercat considerable per al ferrocarril. Després ja podem entrar a estudiar si serà com a descongestió de la ciutat de Barcelona, o com a entitat pròpia a causa de la seva activitat turística, o el que sigui, segons els objectius territorials, però el que és clar és que si es parla d'una població potencial de gairebé 300.000 persones, moltes de les quals s'han de desplaçar, el ferrocarril tindrà una quota de mercat innegable.

A banda d'això, l'interès d'un nou traçat ferroviari s'ha de valorar sempre d'acord amb la mobilitat que pot satisfer. Basant-nos només en la formació del que és la mobilitat obligada de 1991, es pot fer una extrapolació del que és actualment la mobilitat global. En aquest tram, des de Lloret fins a Blanes, perllongació natural del corredor del Maresme, es generen un total de dos milions de viatges en relació amb totes les poblacions que hi ha al llarg del corredor, fins a Barcelona. I aquesta mobilitat representa un volum de demanda molt elevat. Aquests dos milions de viatgers l'any es calculen sense tenir en compte els viatges de tipus aleatori ni estacionals, en relació amb el turisme.

En l'horitzó del 2000 és pot pensar que la metròpolis deixarà de créixer pel Maresme o, si més no, es podria qüestionar, però veient els models territorials que es donen en el nostre entorn econòmic, el que sembla clar és que la ciutat de Barcelona segueix periurbanitzant-se cap al que és el rerapaís i la costa, en principi sense que hi hagi una solució de continuïtat.

Pot ser perfectament que, en un futur, estiguem parlant de gent que visqui tant a Lloret com a Blanes, i se'n vagi a treballar o a estudiar a Barcelona, a Mataró, a Terrassa o a Sabadell en unes proporcions importants. Cal insistir que això generarà una demanda que actualment no es pot valorar, però és innegable que es tracta d'un horitzó que no escapa a la imaginació de ningú.

D'acord amb aquests supòsits, és innegable que per poder veure aquest futur més o menys llunyà, per poc superiors que siguin les necessitats de transport a les actuals, és necessari que hi hagi una reserva de sòl per poder disposar un traçat ferroviari, independentment de l'horitzó, a fi que quan es tingui capacitat inversora i la demanda ho justifiqui, es pugui passar amb un radi determinat per un sector determinat, perquè allà no s'ha realitzat una actuació

que ara s'hauria permès si no hi hagués aquesta reserva de sòl. Cal recordar que si actualment el TGV de Barcelona a la frontera francesa és un projecte pràcticament imminent, és gràcies al fet que es va fer una reserva de sòl molt important. Si no s'hagués fet aquesta reserva de sòl, probablement la construcció seria molt més costosa del que resultarà.

1. Introducción

La costa mediterránea es un área de mucha movilidad y atracción. Durante años, la parte de esta costa que hoy nos ocupa ha sido un emblema de la Costa Brava y de Cataluña de cara a Europa.

El desarrollo turístico de la costa deja mucho que desear. La economía privada ha podido con el control urbanístico, y el resultado no es la mejor tarjeta de visita.

Si no queremos perder parte de la economía turística, es necesario planificar esta zona de la costa con más servicios y procurar que aumente la calidad en todos los aspectos. Ya se ha indicado muchas veces que no es suficiente con el sol mediterráneo.

Muchos visitantes y turistas llegan a la Costa Brava en viajes colectivos y, por tanto, tienen gran potencial para moverse en el entorno y hacia Barcelona en medios públicos.

Ello indica que uno de los servicios que hay que cuidar en la costa es un buen nivel de transporte público. La ausencia de un buen servicio de transporte fomenta el uso del coche particular, que crea un ambiente de mayor crispación en áreas principalmente de descanso.

Se puede así decir que, o bien se mejora el servicio del transporte público, o se perderá todavía más la tranquilidad restante en las ciudades de Blanes y Lloret. Es preciso una contención del uso indiscriminado del coche privado y aumentar las zonas y espacios de estas ciudades destinadas al peatón y al paseo.

Represento en estas jornadas, entre otras actividades, a una nueva asociación que fue constituida hace un año en Cataluña: la Associació per a la Promoció del Transport Públic, cuyos objetivos básicos son la promoción, la con-

cienciación de que el transporte público es importante, la creación de estado de opinión, el estudio y aportación de soluciones nuevas; también, quizás, la canalización de algunas quejas (no particulares pero sí generales) de los usuarios y la búsqueda de soluciones de mejoras, teniendo en cuenta el hecho de que el transporte público, como tal, no puede funcionar si no se puede acceder bien y cómodamente al mismo.

Esto quiere decir que una gran parte de la movilidad en el transporte público está muy relacionada con el viaje a pie. En un viaje normal en transporte público en un entorno urbano grande, como Barcelona, alrededor del 60 % del tiempo de un desplazamiento en autobús se gasta a pie.

Cuando planificamos transporte, cuando pensamos en transporte, tenemos que pensar también de modo integral.

2. ¿Se necesita el tren?

Está claro que en esta parte de la costa es necesario un transporte público con un buen nivel de servicio.

También es evidente que una línea de tren no soluciona toda esta problemática, sino que únicamente puede ser una parte del servicio de transporte colectivo.

Lo primero que se debe hacer, antes de entrar en un debate agrio sobre tren o no, es trabajar todos unidos para realizar un estudio pormenorizado de las necesidades de movilidad en la zona a final del siglo. No consta que se haya iniciado esta tarea. Es necesario un plan a medio/largo plazo para el desarrollo de esta zona de la costa, que tenga sensibilidad hacia el medio ambiente en todos sus aspectos, antes de pensar en reservar terrenos para una posible línea de tren.

Estamos reunidos en el Centre d'Estudis Avançats de Blanes, cosa que deberá aportarnos luz a esta falta de planificación. No nos parece que se hayan hecho los estudios iniciales necesarios.

Esta situación hace que el planteamiento de soluciones quede cargado de emotividad y de posturas extremas. El debate tren sí/no se desvía.

Antes de hacer la pregunta «tren sí/no» es necesario plantear las siguientes cuestiones:

-
- ¿Cuánta movilidad habrá?
 - ¿Cuántos coches queremos circulando y a qué horas?
 - ¿Cuántas calles deben ser prioritariamente para peatones?
 - ¿Cuántos aparcamientos serán necesarios (residentes, turistas, *park & ride*, bus y tren)?
 - ¿Qué servicio en transporte público saldrá como resultado de las contestaciones a las preguntas anteriores?
 - Y al final: para todo esto, ¿es necesario el tren?

La respuesta de la última pregunta seguramente será: «El tren no es necesario, pero sí deseable».

Una de las cosas que vemos, de los datos que ha aportado el señor Albors, es que en los días laborables y en el entorno de las cercanías de Barcelona hay muchos viajes de trabajo y de estudio. Conforme nos alejamos del núcleo central del área metropolitana, aumentan otros tipos de viaje. Aquí nos encontramos en un área muy turística, como los representantes de los municipios ya han recalcado; y también se trata, en parte, de turistas que acceden en masa y que vienen en transporte público. Es necesario, mediante el transporte público, ayudarles a moverse para conocer lugares diferentes, que quedan más alejados del núcleo turístico.

Un proyecto de tren tiene una mala «prensa». Los que proyectan líneas férreas no han dado señales de entender mucho de territorio, de permeabilidad para residentes cercanos, ni de cuidado del medio ambiente. Así, no es extraño que un posible tren en esta área levante protestas. Pero un proyecto, al final de los años 1990, puede resultar otra cosa distinta de lo visto hasta ahora. La base de un posible proyecto debe ser una serie de requerimientos de permeabilidad, de protección del residente y del medio ambiente.

Como ejemplo de permeabilidad peatonal, en las ciudades o en las cercanías de éstas, se postula que es necesario que haya un paso de peatones, como mínimo cada 150 metros, y no podemos pensar en medio kilómetro o más sin conexión entre los dos lados del ferrocarril, porque entonces se destroza el derecho del ser humano para moverse en el territorio. Entrando en este debate, los proyectos de infraestructuras deben ser más flexibles que hace años, ya que tenemos mayores posibilidades de hacer buenos proyectos. Podemos encon-

trar una solución que verdaderamente se ajuste, no solamente a las necesidades del ferrocarril, sino también a las necesidades del territorio y a los que viven en el mismo.

Se puede resumir que está claro que es necesario un buen nivel de servicio de transporte público en esta parte de la costa, reiterando que una línea de tren no soluciona todos estos problemas, porque solamente puede satisfacer una parte del servicio de transporte público requerido. ¿Es necesario el tren?, ¿se puede solucionar con autobús?, o ¿tenemos que buscar otras soluciones más imaginativas que combinen diferentes modos de transporte para todas las urbanizaciones y áreas esparcidas en los municipios del área, como los transportes sobre demanda, ayuda de taxis, etc.?

Las preguntas a la posible nueva línea también deben incluir:

— ¿Solamente debe haber una estación?

— ¿No debe estar pensada para posible prolongación hacia Tossa de Mar y...?

— ¿Dónde están pensadas las áreas de aparcamiento, *park & ride* y los apeaderos correspondientes?

— ¿Qué servicios de bus deben asegurar la conexión entre las áreas urbanas, las urbanizaciones y el tren?

De todas formas, creo que es aconsejable realizar las reservas de suelo para prever esta futura línea de tren de la Costa Brava.

3. Datos del transporte actual

De los datos de la movilidad obligada facilitados por la Dirección General de Transportes de la Generalidad de Cataluña, de los que el señor Juncadella ya ha citado algún resultado, vemos cómo está la distribución de viajes (trabajo y estudio) a lo largo del corredor del Maresme y La Selva. Se aprecia una clara diferenciación entre Malgrat, que, como núcleo, está bien servido con el servicio de tren, y Blanes, que, aunque tiene tren, el área de la estación realmente no sirve directamente a la población. Estamos diciendo que, entre un 30% y un 40% del total de la movilidad obligada en el corredor, se realiza en transporte público.

En Malgrat, la distribución entre el tren y el autobús es de un 30% en tren y de un 2% en autobús, mientras que en Blanes hay un 9% en tren y un 13% en autobús. En Blanes hay menos viajes en transporte público que en Lloret. Esta última ciudad tiene un 8% de gente que utiliza el tren y un 22% el autobús.

Estos datos hacen reflexionar, y si miramos los horarios de la *Guía de transportes de Catalunya* y los servicios de autobús que conectan con el tren, podemos observar que solamente hay servicio de autobús para la mitad de los trenes que salen de Blanes. Ello quiere decir que su utilización queda muy limitada.

Aunque hay un autobús local de Blanes a Blanes-estación que cubre las restantes salidas de RENFE, el problema sólo queda solucionado a medias. Si no se encuentra la información en la guía cuando uno la busca, no vale, y además, ¿Lloret, qué?

Por lo tanto, hay que preguntarse si realmente se ha ido fomentando el uso del transporte público, o si se ha dejado que los operadores hagan, más o menos, lo que crean necesario, y ahora, de repente, planteamos un tren pero sin haber explotado todas las posibilidades de ofrecer un buen servicio a los ciudadanos, los turistas, etc., de ambas poblaciones. Además, cuando, al menos desde Blanes y desde Malgrat, se dispone de un servicio de tren, como ya ha explicado el señor Albors, «força bo».

4. ¿Hay otras soluciones?

Como se ha indicado, no es evidente que el ferrocarril pueda solucionar toda la demanda de transporte público, y menos un transporte público forzado por la moderación y la restricción del uso del coche.

Debe valorarse, con el total de la demanda, si es más adecuado crear una red de líneas de autobús reforzada en el área de Lloret, Blanes y Malgrat que cumpla la doble función de autobús local y de aportación al tren en Malgrat.

Una solución del autobús requiere un nuevo sistema tarifario, que permita realizar los viajes, también hacia Barcelona, sin agravio económico para el usuario. La solución del bus implica, como en el caso del tren, también la construcción de una serie de áreas de *park & ride*; suelo que también debe preverse en los diferentes planes generales y parciales de la comarca.

La decisión de un sistema u otro saldrá de un análisis de los datos aportados por los estudios de tráfico y movilidad necesarios de antemano, o en paralelo a la definición del Plan General y planes especiales de la zona.

5. El medio ambiente

Una solución que potencia el uso del transporte público, tiene una serie de ventajas importantes para el medio ambiente en los municipios colindantes.

Un menor uso del coche disminuye el nivel de emisión de contaminantes y también rebaja el consumo de energía. El nivel de ruido también se ve mejorado, aunque, según las encuestas realizadas por la Generalidad (Medio Ambiente), parece que no es la primera preocupación de los residentes y los visitantes de las zonas turísticas.

El mayor uso del transporte público tiene un efecto importante en la seguridad vial. Es, con mucho, unas diez veces más seguro moverse en transporte público que en coche.

Un mayor uso del transporte público implica también más viajes y mayores distancias a pie. Un urbanismo y diseño de calles y carreteras en la zona que favorezca el andar, tiene efectos importantes en el consumo energético y en la seguridad vial. Un diseño favorable al peatón crea un ambiente propicio a las vacaciones y probablemente atraería a más turistas.

Así, el transporte público bien diseñado puede tener un efecto muy positivo en el medio ambiente y en la calidad de vida.

6. Conclusiones

a) Deben realizarse urgentemente una serie de estudios de la futura demanda de movilidad en la zona, para poder valorar cuál sería la solución idónea de transporte público.

b) En los diversos planes urbanísticos debe reservarse suelo para la futura línea férrea, sus estaciones, los aparcamientos necesarios y las paradas de autobuses de las diferentes terminales.

c) Los aparcamientos necesarios pueden tener multiuso: sacar coches aparcados de las zonas más comerciales de la costa (coches para ir a la playa

o para realizar las compras), para residentes y visitantes durante la noche, para personas que quieran utilizar el transporte público para viajes a capitales catalanas.

d) Se deben elaborar proyectos para la mejora del medio ambiente y la calidad de vida en las ciudades turísticas del área, especialmente destinados a la mejora de las condiciones para las personas que se desplazan a pie y, en parte, para que los viajeros puedan acercarse cómodamente a los servicios de transporte público.