

MERAVELLES DEL PITC

Manel Larrosa

Arquitecte

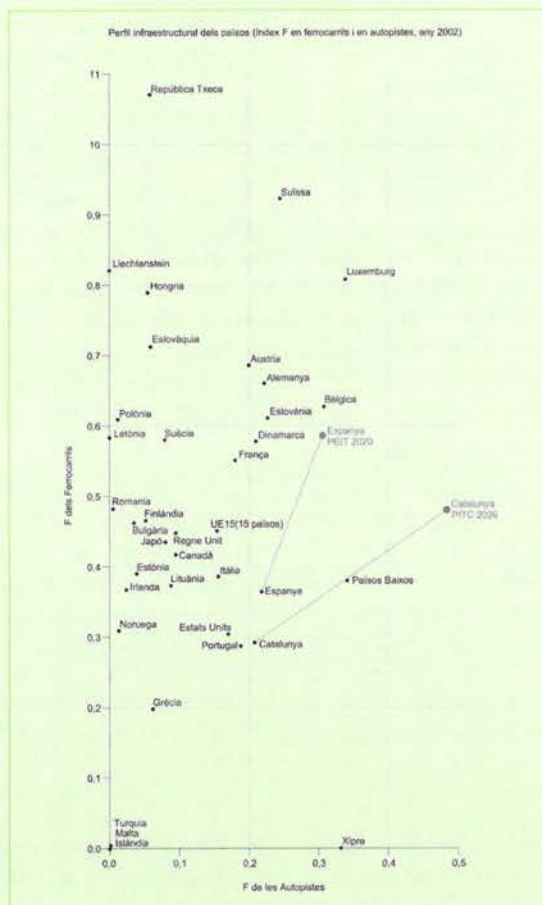
El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) hauria ser una gran ocasió per traçar la Catalunya del futur. De fet, és de primera importància ja que aquest és el gran instrument per a dotar el sistema de ciutats d'un conjunt de xarxes de mobilitat que ens facin ser en els propers vint anys, com Suïssa o Holanda, per exemple, o com els Estats Units, en una altre extrem de comparació.

Es parla que és una Pla amb prioritat ferroviària i és cert des del punt de vista de les inversions, ja que superen les autopistes, però també cal dir que tota nova línia és d'alta velocitat i que qui més hi inverteix serà el Ministeri de Foment, ja que la Generalitat vol fer, sobretot, autopistes (1.500 nous quilòmetres !).

Si mireu el gràfic adjunt veureu on ens situem en el món. El gràfic ens situa respecte d'altres països mol clarament. Es veu com la component vertical, de Ferrocarril, és més important que la component horitzontal, d'Autovies i Autopistes, és a dir que la majoria dels països es situen en una diagonal que puja molt ràpida. La nostra situació de partida és clara, molt esbiaixats cap a una elevada dotació de Xarxa Bàsica Vial i molt poc dotats en Ferrocarrils. Les opcions serien, doncs, prou clares: acostar-se als països més centre europeus. Tampoc no és que ells estiguin en una posició òptima en termes de sostenibilitat, però sí que és cert que estan en millor situació en termes de dotació de transport col·lectiu, i a que això és un bon camí. Però, meravelles del PICT, l'execució del Pla suposarà que superarem tots els països del món, Estats Units inclosos, en termes d'Autovies i Autopistes i que arribarem tant sols al llindar de Ferrocarrils de la mitjana actual de l'Europa dels 15 per d'aquí vint anys. Mitjana de Ferrocarrils que ens inclou a nosaltres, que en som pobres i a la qual contribuïm a fer prou baixa.

Aquest fastuós objectiu es diu que compleix els acords de Kyoto, cosa errònia i completament falsa i molt dura en la mesura que tracta el tema

en dues línies. El Pla pressuposa un increment indiscriminat de mobilitat que tampoc no té comparació amb la resta de països europeus i es justifica en les inversions en Ferrocarril per disfressar la única opció real del Pla que és una sobreoferta d'Autovies. Finalment, el sistema tampoc no pot funcionar, perquè suposar que posarem en els carreteres fins un 60% més de vehicles i ignorar que, potser sí que correran per aquestes, però que no en podran sortir ni entrar fàcilment cap o des de les ciutats no deixa de ser és una mica bèstia. Certament, com que les ciutats i les xarxes secundàries de carreteres no podran fer el salt que els demana aquest increment de vehicles, ens veiem abocats a un remei que es pitjor que la malaltia, amb més embussos i més retard, més congestió i més emissions, ja que no se sap planificar res més que l'augment de la circulació al preu que ni pugui funcional.



I, a més, tot plegat és un remei molt car: 37.000 M, o sigui uns 4.683 euros per càpita.

El Pla només està fet per dir que existeix i perquè autoritza tota nova via que es pugui pensar, al marge de que pugui servir o no. Per exemple, ja en aquest moment la possible variant de Sant Feliu de Codines es dibuixa amb tres carrils, per a que sigui una autovia que aniria des de Centelles a Montgat. Aquest és el tipus de coses que el PITC comença a legitimar abans fins i tot de ser aprovat.

Sovint els ciutadans tendim a creure que les administracions i els seus tècnics són gent competent i sòlida que parteixen del rigor i d'una llarga experiència, però la realitat és que obrir i entrar en els detalls de documents com el PITC suposa descobrir que determinants documents públics són extraordinàriament dèbils en rigor i que sovint fan salts en el buit en prejudicar que la realitat es comportarà com un voldrà, al marge de totes les indicacions en sentit contrari.

Aquests documents són profundament ideològics i no pas tècnics perquè es basen

en supòsits que no han estat contrastats i en els quals es creu per damunt de tota altra evidència. En aquest sentit la creença més forta parteix de considerar que més Xarxa Bàsica, com són les autovies o les autopistes, per si mateixes resolen els nostres problemes de circulació i que són una veritable solució a la congestió actual i futura.

Aquesta obsessió és plenament espanyola i catalana i no es produeix a cap país d'Europa. Només a les nostres latituds es creu de manera tant irracional que determinades infraestructures de gran calibre ens han de salvar de tots els mals, i que són elles soles el gran camí cap a la modernitat i el progrés. Anem llestos, perquè el potencial de la nostra indústria de la construcció i de l'obra civil demana carn com una fera ferotge i virar els seus hàbits cap a planejaments més sostenibles i respectuosos amb el territori no forma part de la meua realitat, tot i que n'acostumen, per a més burla, de presumir.

Article publicat a la revista ECOADENC, número 39, primavera de 2006