

Necessitem un Pla Marshal del tren convencional

written by Josep Maria Loste Romero | 20 de juny de 2020

La crisi globalde la Covid-19, en forma de pandèmia, a banda d'haver provocat moltes víctimes innocents i una gran desmoralització de la societat, també ha generat terribles contradiccions polítiques, econòmiques i socials; una d'elles és que cada vegada menys gent agafa el transport públic i, particularment, el tren convencional, la qual cosa implica que augmenti l'ús compulsiu del vehicle privat contaminant; i això comporta més acceleració del canvi climàtic i, indirectament, afavoreix un rebrot de la Covid-19. La mobilitat sostenible i neta va perdent terreny davant de la voracitat destructiva dels combustibles fòssils. Aquest panorama tan negatiu ens obliga a activar un autèntic "Pla Marshal" del transport públic, especialment, del tren convencional.

Doncs bé, davant de la sortida neokeynesiana de la crisi d'aquesta nova normalitat és previsible que arribin aportacions econòmiques especials i extraordinàries per a pal·liar el dèficit per part de l'Estat i, sobretot, de la UE; aquests diners sembla que aniran destinats a sanitat, serveis socials, educació i economia productiva, però fa la sensació tendim a oblidar el transport públic i, en particular, el tren particular. Per aquesta raó és bàsic engegar un "Pla Marshal" de modernització, europeïtzació i enfortiment ferroviari. A més, en el conjunt de l'organigrama de Rodalies de Catalunya, les dues baules més febles – més contradiccions- i alhora més estratègiques i que exerceixen un pes molt important en l'equilibri (reequilibri) territorial de Catalunya són les línies R-3 de L'Hospitalet de Llobregat a Puigcerdà/la Tor de Querol i la R-11, Barcelona/Sants a Portbou/Cervera de la Marenda (també podríem afegir la línia RG1, però hauria d'arribar fins a Cervera de la Marenda). En síntesi, no podem oblidar, de cap de les maneres en aquest procés de recuperació

social, el tren convencional, social, transfronterer i articulador del territori. La línia R-3 hauria de ser desdoblada, en una primera etapa fins a Vic i que tots els trens que arribessin a Puigcerdà ho fessin fins a La Tor de Querol i la línia R-11, de gran potencial turístic i econòmic, caldria consolidar l'estació de Portbou com el gran hub ferroviari del sud d'Europa, potenciar les, claus, estacions d'enllaç (Llançà, Vilajuïga, Figueres, Canallera, Flaçà, Girona, Caldes de Malavella i Sils) tot millorant la intermodalitat i augmentant les interconnexions internacionals. Cal no oblidar que les línies R-3 i R-11, amb molta més voluntat política, podrien acollir-se a fons europeus del programa Interreg.