

# En el projecte de Comiols es veu la desorientació de la Generalitat

*Article d'opinió de Pau Noy, membre de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic i usuari del tren de la Pobla*

[despiece]Senyor director,

[nointext]

La Generalitat acaba de fer públic el seu projecte de millora de la carretera que uneix la comarca del Pallars, al Pirineu, amb Barcelona i la Catalunya central a través del port de Comiols (1,101 m). S'anuncia una inversió de 185 milions d'euros, amb diversos túnels i viaductes, que només aconseguirà estalviar cinc minuts en un trajecte de 2 hores i 40 minuts des de Barcelona. I això per a un escàs trànsit.

Aquest projecte de millora viària es presenta en el mateix moment en que just ja s'han complert sis mesos d'interrupció del servei ferroviari entre Lleida i el Pallars sobre una línia que va ser transferida fa ja molt de temps al Govern català. Per justificar aquest disbarat s'han argumentat diferents circumstàncies. Primer va ser el cicló Glòria que va assotar Espanya a finals de gener. Després va ser la pandèmia de la Covid-19 que va impedir realitzar la reparació del tren avariats per una caiguda de pedres, tot i que van transcórrer dos mesos des d'aquest incident i l'inici de l'estat d'alerta. Però ja han passat dos mesos des del final de l'estat d'alarma i del fabricant dels trens que havia d'efectuar la reparació, el suís Stadler, no se'n sap res. I a més han passat uns quants anys des que la Generalitat va assumir el control de la línia i encara no se'ns ha explicat per què en aquest temps no s'ha estat capaç de llogar un tren de recanvi de segona mà, tot i que a Renfe li sobren aquest tipus de trens.

Sembla que el govern català estigui entestat a promoure el transport individual, generador de gasos d'efecte hivernacle, que estan canviant dramàticament el clima, abans que, de veritat, agafar el toro per les banyes i dissenyar polítiques públiques que canviïn la nostra mobilitat.

Algú pot imaginar-se que davant la que està caient una oficina del govern català pugui continuar dissenyant carreteres com si de veritat res passés, tal com ha vingut fent des de 1980? Tal és la miopia? I encara sorprèn més que els responsables polítics comarcals dels territoris pels quals discorre la carretera aplaudeixin aquest malbaratament de grans proporcions sense reclamar millores en el transport públic. De debò que pretenen gastar 185 milions d'euros per estalviar cinc minuts en un trajecte de 2 hores i 40 minuts en una carretera de mitja muntanya amb una baixa intensitat de trànsit en un corredor en el que hi alternatives potents en ferrocarril per arribar a Barcelona en menys de 3 hores? Sembla que així és.

Però al govern català no sembla importar-li massa el necessari transvasament de viatgers des del transport individual, generador de canvi climàtic, cap al transport públic col·lectiu ferroviari de zero emissions climàtiques, que a més no té accidents i és universalment accessible per a tots, els que tenen permís de conducció i accés al cotxe i els que no en tenen.

Després de grans mobilitzacions socials, finalment la línia ferroviària Lleida-la Pobla va ser transferida des de Renfe a la Generalitat, però tot i les inversions de millora, que tots aplaudim, el nombre de viatgers continua per sota de les xifres que la línia presentava abans de la transferència del servei.

Els 800 viatgers de la línia en dia laborable, dels quals 100 tenen origen al Pallars, són persones que tenen dret a beneficiar-se també del ferrocarril, com la resta de ciutadans espanyols. I és obligació del govern protegir aquest dret. Els costos d'explotació del ferrocarril per plaça oferta són

inferiors als de l'autobús, de manera que aquesta línia, a part dels problemes de mala gestió abans esmentats, té un problema de baixa demanda, tot i l'existència d'una demanda latent que no s'ha estat capaç de captar. Una gestió eficient de la línia portaria la xifra de viatgers dels 250.000 actuals als 500.000, de manera que el coeficient de cobertura de despeses seria com el de l'operador públic de Barcelona, ?TMB, 50%.

El viatge en ferrocarril entre el Pallars i Barcelona és competitiu enfront de l'automòbil, en termes de temps i de cost per al viatger. El viatge a Barcelona consta de dues etapes. La primera, Pallars-Lleida, amb una hora i mitja de viatge en un tren que ha estat restaurat, i la segona Lleida-Barcelona en alta velocitat, amb una hora de viatge fins l'arribada a l'estació de Sants, al centre de la ciutat, i molt ben comunicada amb transport públic urbà per fer la difusió fins al punt final de destinació.

Quines coses cal fer per multiplicar per dos la demanda?

1. El corredor de ferrocarril la Pobla-Lleida ha de ser exclusiu per al ferrocarril. No té sentit i és un malbaratament de recursos que sigui recorregut en paral·lel per autobusos. El que fa el ferrocarril no ho ha de fer el bus. Un principi d'organització dels serveis que amb tant d'èxit s'ha desenvolupat a Suïssa, on es gaudeix del millor model europeu de transport col·lectiu. Els busos han de funcionar com a sistema d'aportació, no de concurrència.
2. Els horaris de Pallars han de ser més adequats a les necessitats dels residents. Ara no ho són. PTP va presentar propostes de millora (<https://transportpublic.org/conferencia-futur-tren-de-la-pobla/>) que no han estat ateses.
3. Cada dia unes 2.000 persones fan un viatge entre Barcelona i les comarques de la Noguera i el Pallars per on discorre el tren de la Pobla, la immensa majoria en el seu automòbil. Per a aquesta enormitat de gent cal proporcionar una oferta de transport col·lectiu beneficiosa. Com s'ha indicat, la combinació tren de la Pobla i Alta Velocitat Lleida-Barcelona és totalment competitiva.
4. Cal crear un paquet turístic de vacances i oci vinculat a l'ús de la línia de la Pobla.
5. S'ha de construir un baixador al polígon industrial de Lleida on treballen milers de treballadors.
6. Però també s'ha de garantir una continuïtat del servei ferroviari. Aquest any el tren ja porta ininterromput sis mesos al Pallars. L'any passat el servei va estar interromput molts dies per diverses circumstàncies. No estem davant d'un servei fiable, tot i els 60 milions d'euros invertits en la línia des de l'any 2000.

El que passa a banda i banda dels Pirineus continua proporcionant contrastos, com des de fa segles. Mentre la Generalitat proposa gastar 180 milions en una variant de carretera per estalviar cinc minuts de trajecte, el president Macron ha declarat que una de les prioritats de la política ferroviària francesa són les petites línies, perquè la prioritat nacional passa a ser la de promoure els transports amb zero emissions.

Salutacions cordials.

**Pau Noy**

?Membre de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic[/despiece]  
[noticiadiari]68/12444[/noticiadiari]