

DEURES PENDENTS EN INFRASTRUCTURES
Germà Bel
(La Veu de l'Ebre, 12 de gener de 2007)

L'any 2006 va acabar amb una 'gran' notícia en el transport a Catalunya: l'arribada de l'AVE al Camp de Tarragona. La 'gran' incògnita per 2007 és si l'AVE arribarà o no a Barcelona (això, amb permís de les qüestions aeroportuàries). Amb l'AVE passa el mateix que passava a la segona meitat del segle XIX, quan la gent esperava l'arribada del tren com una oportunitat de canvi radical en les oportunitats del territori. La diferència és que ara l'AVE aporta molt poc valor afegit pel que fa a la mobilitat de les persones (no diguem de les mercaderies); per això els seus efectes econòmics són molt minsos per contrast amb les expectatives creades.

Posem per cas la millora del temps de viatge entre el Camp de Tarragona i Madrid, que és important. Tanmateix, quantes persones viatjaran entre ambdues àrees per motius de treball durant 2007? Uns pocs milers. Segur que molts pocs comparats als que es mouran dintre de l'àrea metropolitana de Tarragona-Reus, o entre aquesta i la de Barcelona. A més, en aquest sentit cal tenir present que amb la futura extensió del servei de l'AVE, el temps de viatge efectiu total des de Reus-Tarragona a Barcelona no serà inferior al que hi ha ara.

L'AVE es una millora destacada per una quantitat molt petita d'usuaris. Aquests usuaris viatgen a uns preus molt subvencionats, perquè si el preu del bitllet tingués que finançar el cost total de la infraestructura ferroviària i del servei mòbil seria tan elevat que no podria competir amb altres opcions que no es financen amb el pressupost i es paguen íntegrament pels usuaris, com l'avió. Per això, l'AVE és impossible sense una utilització d'un volum immens de recursos públics. I aquesta inversió és de les menys productives que es fan en l'àmbit del transport.

I com les necessitats són sempre més grans que les disponibilitats, tanta prioritat donada a l'AVE ha tingut com a resultat una atenció molt deficient als serveis ferroviaris que són més productius i ajuden més al benestar social i a l'articulació territorial. Per un cantó, és patent a Catalunya la degradació dels serveis de rodalies metropolitanes i la manca de modernització del transport de mercaderies per ferrocarril. És una llàstima, puix rodalies i mercaderies són els serveis ferroviaris més productius, i que més contribueixen a la mobilitat sostenible. Per altra banda, són molt millorables els serveis de tipus regional, que són els que tenen més impacte social i territorial per la seva contribució a l'articulació dels territoris perifèrics. Arribarà aviat l'hora de les inversions més necessàries en infraestructures? És una qüestió important per territoris com les Terres de l'Ebre.