

Entrevista a Ricard Font

## **«L´eix transversal ferroviari era un projecte massa gran»**

**El director general de Transports diu que la Generalitat ha descartat el ferrocarril transversal per excessiu i innecessari**

**Director general de Transports de la Generalitat. Forma part del nou grup de joves dirigents que ha incorporat el govern d'Artur Mas. Autobusos i trens depenen de la seva gestió. Per resoldre problemes sense invertir gaire diners cal pensar en solucions mixtes. L'època de les grans inversions està esgotada**

**REDACCIÓ** L'actual Govern de la Generalitat ha oblidat el projecte de Pasqual Maragall de fer un tren transversal ferroviari que unís el nord de Catalunya amb Espanya i Portugal per un recorregut interior que feia entrar en el joc ferroviari d'altres prestacions ciutats com Manresa i Igualada. Actualment, el projecte està en via morta i, amb ell, la somiada connexió amb ample europeu i via ràpida d'Igualada, on fins i tot un gran projecte urbanístic de sòl industrial s'ha vinculat al futur pas d'aquesta via.

Quin és el futur del tren a les comarques del Bages i l'Anoia, allà on ara ja hi arriba la via de FGC?

Nosaltres hi apostem. Ara hem tret a licitació la supressió del pas a nivell a Igualada. Estem parlant d'una inversió que té a veure amb la seguretat, però que també lliga amb una preocupació com és la velocitat comercial dels trens. Té a veure amb la millora global del sistema. També estem tirant endavant la unió de la plaça Espanya amb Gràcia. Això vol dir que d'aquí a uns anys, a final de la propera legislatura, la connexió permetrà més connectivitat també per a la gent d'aquesta línia, que podrà arribar a d'altres punts de Barcelona més enllà de plaça Espanya.

**Ara, avui, no s'hi pot fer res?**

Ara tenim les línies saturades i per poder actuar hem de fer tota una sèrie d'inversions que ara són complicades. Haurem de jugar amb les freqüències en hores vall i hores punta per poder introduir trens semidirectes.

### **En la línia de Manresa, a llarg termini, es pot esperar que algun dia hi hagi un desdoblament?**

Ho estem estudiant de cara al futur.

### **El Govern, quin plantejament té per al tren, en el seu conjunt, a les comarques del Bages i l'Anoia?**

Ferrocarrils ha d'intentar aprofitar al màxim tota la xarxa. Com? Amb la introducció d'hores vall i hores punta, que ens permetin posar trens semidirectes i que ens permetin guanyar aquests 15 o 20 minuts. Hem de plantejar a mig termini altres millores, però és que encara les hem de dibuixar.

### **Aquesta idea entra en contradicció amb els projectes existents de reconvertir els trens actuals en tramvies?**

Hem de fer petites actuacions, millorar el que tenim i no descartar res de cara al futur. De vegades, ens obsessionem amb el mode, quan allò que ens ha d'obsessionar és la velocitat comercial i les freqüències.

### **No hi ha diners per fer trenstram?**

Si ara pensem en inversions de 200, 300 o 400 milions no ho farem, podem esperar fins a l'any 2044. S'hi sumen la línia 9, 16.000 milions, el ferrocarril a Sabadell i Terrassa, 700 milions més,... si seguim pensant en solucions de 300 o 400 milions d'euros no farem res. Hem de trobar solucions a la mobilitat. I estem en disposició de fer aquestes petites inversions.

### **A part del transport de viatgers, els empresaris reclamen solucions per tren per treure i fer arribar el material a les seves empreses.**

Al Bages, Ferrocarrils de la Generalitat té el projecte de la introducció del tercer fil [tercera via]. Amb aquest tercer fil tindríem una via d'ample internacional que permetria que trens del Bages puguin connectar-se amb les grans xarxes. Crec que és un projecte bàsic i fonamental. Ferrocarrils té molt ben enfocat tot el tema de les mercaderies. Una altra cosa és que a partir d'aquí tots hem de fer un esforç per buscar empreses que estiguin interessades a moure mercaderies. Ferrocarrils està treballant per poder desenvolupar una part de la seva empresa en aquest sector.

### **Falta massa crítica?**

Ens cal que hi hagi operadors privats i públics que siguin capaços de treure negoci. Tan important és la infraestructura com la gestió de la via.

### **Les mercaderies, per la mateixa via, no trobaran horari per passar?**

Hem d'aprofitar les nits. De totes maneres, recordem que estem fent servir la via mètrica del ramal d'Igualada perquè la Seat porti cotxes al port. El ramal del Bages ha estat històricament el de la potassa. Els Audi Q3 que surten de la Seat i van cap a la Xina es baixen amb Autometro, una línia de negoci de mercaderies de Seat i Ferrocarrils.

### **Falta demanda?**

Quan hi ha la demanda, Ferrocarrils respon. En el cas de Seat això és clar. L'empresa també podia haver fer el trajecte amb Renfe, però va comptar amb

Ferrocarrils.

**Justament, Iberpotash, l'empresa que explota les mines al Bages, reclama una connexió millor de mercaderies?**

Hi estem treballant.

**Però, amb la via de Renfe també hi podria haver un tercer fil?**

Ja hi ha trams, com el Barcelona-Martorell o el Girona-Figuères, que el tenen. És tracta, simplement, d'ampliar la via, fer el tercer fil per fora, en comptes de per dins.

**S'havia parlat de l'eix transversal ferroviari. Suposa solucions per a l'Anoia i per al Bages. Com està? Aparcat?**

Sí.

**Sense data?**

Sine dia.

**I hi ha alguna solució alternativa? Vull dir que a la Catalunya central no sé si justificaria la construcció d'un tren d'alta velocitat cap a Lleida i Girona, però el transversal també solucionava la connexió ràpida amb Barcelona.**

El projecte està aturat. Està bé pensar en un futur, en com podem fer les coses, però aquest era un projecte massa gran.

**Queda per un altre dia?**

Sincerament, sí. Hem de fer un tren si en tenim una necessitat. Si fem un tren no crearem la necessitat, les coses no van així. Els trens no neixen per expectativa, sinó que quan un té necessitats de moure mercaderies d'un cantó a l'altre es crea el tren. El futur? Doncs és el que hem dit: al Bages tenim una necessitat concreta i l'estem afrontant, la línia d'Igualada ja funciona en un sector per a mercaderies, per a Seat. El projecte del tercer fil és car, però assumible sempre que hi hagi al darrere empreses disposades a invertir-hi.

**Per a la zona de Seat es planteja de fer una plataforma logística que serveixi per intercanviar modes de transport de mercaderies?**

Nosaltres tenim plantejades quatre plataformes al corredor del Mediterrani: el logis Penedès, el port de Barcelona, el de Tarragona, La Llagosta i Vilamalla.

**Està per desenvolupar aquest model?**

Tot. Als ports és on es pot considerar més avançat, però està tot per desenvolupar.

**I quan se sent que el govern de l'estat ara aposta per un altre pas per als Pirineus què pensen?**

No és pot fer política intentant fer content a tothom. A tots ens agradaria tenir-ho tot, però com que sabem que ni ara ni en molts anys no podem, hem de prioritzar les actuacions que tenen més rendibilitat social, quan parlem del transport públic, i rendibilitat econòmica, quan parlem de mercaderies.

**Exemples d'infraestructures que no es fan servir estan en ment de**

**tothom.**

Durant anys hem treballat sobre la hipòtesi que portar una infraestructura a una zona multiplicava per un alt índex el valor de l'indret. Però hem vist que això no és cert. Hi ha d'haver un potencial inicial propi del territori, i el que fa la infraestructura és millorar allò existent.