

Catalunya, de 4 a 6 eixos ferroviaris.

Catalunya sempre ha orientat la seva xarxa des de Barcelona: cap el nord-est i cap el sud-oest.

1848-1960. Dos línies generals. Es sistema es basava en dos túnels: Aragó (Estació P. Gracia) i Plaça Catalunya.

1967. Tres línies, dos generals i una de mercaderies. La nova passa per el Vallés, es externa a Barcelona.

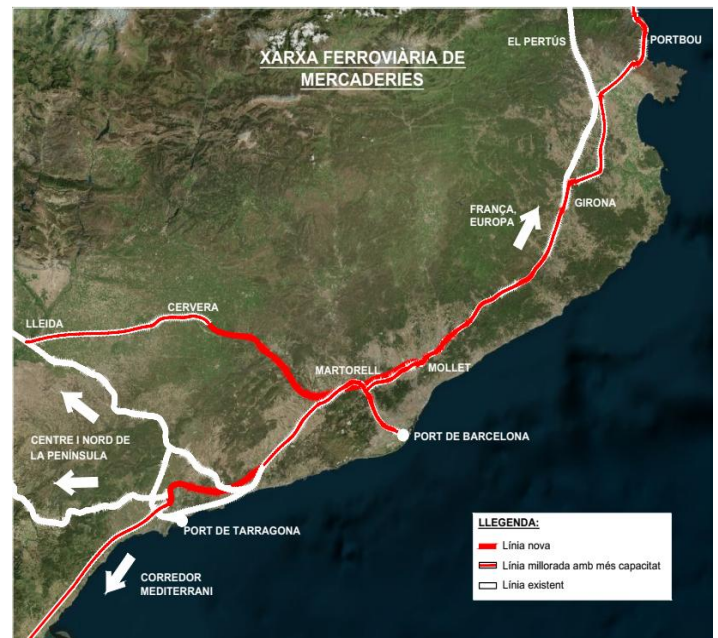
1970. El tiristor multiplica per 10 la potencia del Tren. Es creen línies de Mercaderies i d'AV.

2000. Quatre línies, dos de Rodalies per Bcn, una mercant pel Vallés i una altre de nova d'AV per Barcelona.

2026. Sis línies, tres de Rodalies (2 Bcn, 1 Vallés), dos d'AV (1 Bcn, 1 Vallés) i una mercant (Vallés).

S'ha de triplicar i re configurar la línia del Vallès. Si no es fa, Catalunya quedarà aïllada de la UE.

A la present pàgina, es fa un croquis orientatiu dels traçats de les línies de AV i M necessàries.



Alta Velocitat ?

Mercaderies ?

CMES Junys de 2026.

Santiago Montero Homs.

Guió presentat a la Generalitat.

1.- DIAGNÒSTIC DEL TREN AMB AJUDA HISTORICA

2.- SOLUCIÓ GLOBAL AL PROBLEMA DEL CAS CATALÀ

-
- 1.- Any 1970. Noves tècniques ffcc. Locomotores de 1 a 8 kW.
 - 2.- Reacció borrosa i aïllada fins 1990.
 - 3.- La reacció ve a 1991, la UE publica la 1ª Directiva ferroviària.
 - 4.- Fins a 2016 es fan 4 Directives.
 - 5.- Evolució de la Directiva fins a 2016.
 - 6.- Catalunya: adaptar les 3 xarxes a demografia, territori i UE.
 - 7- Tren català: demografia, territori i Europa, aplicat a 3 xarxes.
 - 8 i 9.- Propostes de les Xarxes: Convencional, AV i Mercaderies.

1.- **A 1970 les locomotores multipliquen per 8 la potencia** (8.000 kW). Els trens d'AV van a 350 km/h i els Mercaderies mouen 2.000 Tm. Però hi ha més invents: containers, satèl·lits, localització GPS i RFID, informàtica, robòtica, tuneladores... Això era un xoc que demanava **tipologies de vies** amb traçats rectes i/o pendents planes. Recordem que aquells anys la població creixia al 2,3 % anual. Es tenia d'electrificar l'energia.

2.- **Reacció borrosa i aïllada.** Entre 1970 i 1990 no va canviar res. Només hi van haver reaccions locals, Japó i França en viatgers, i, USA i Rússia en mercaderies. Perquè? Potser les empreses monopolistes no funcionen.

3.- **La reacció ve a 1991, la UE publica la 1ª Directiva ferroviària.** Neix la nova època. Delors i Armand obtenen unanimitat i la **Llei de la UE es fa obligatòria**. Minimitza el consum d'energia (neta) i s'unifica a la UE. Neix la **xarxa única i interoperable**. Qualsevol tipologia de servei ha de poder circular per qualsevol de les 3 tipologies de via. Els **estàndards del material** han de ser comuns a tot Europa, (p.e **el mateix ample de via**).

4.- Fins a 2016 es fan 4 Directives. Però manté la idea bàsica de donar la regulació als Governos i cedir els serveis a la activitat privada. Els Estats **planifiquen i regulen**, però la iniciativa privada construeix **infraestructures** i opera **els serveis**. S'ha negociat amb duresa i s'ha mantingut. Per tant la autoritat pública no ha de bellugar trens ni construir vies: **ha de reglamentar**.

5.- Evolució de la Directiva fins a 2016. La Llei és ambiciosa i possible, però d'execució lenta. Els grans problemes tècnics s'han resolt: els Alps i el pas del Canal de la Manega ja es travessen en tren en lloc de camió o avió. Però cada dia es necessiten traçats **més plans i rectes contra la creixent densitat** de població.

Suspenen Espanya, Finlàndia, Grècia i Portugal. Espanya no ha sabut usar els trens a favor dels seus interessos generals (progrés econòmic) i equilibris socials (Espanya buida versus Madrid).

Espanya, amb l'energia renovable, ha guanyat productivitat ha reduït la tarifa elèctrica i millorat el medi ambient. Amb el tren ha de prendre quota al transport d'avió i carretera. Europa demana que li obri pas a Portugal (ample de via).

6.- Catalunya: adaptar les 3 xarxes a demografia, territori i UE.

Xarxa convencional. Està vella, s'ha d'adaptar als serveis Regionals i millorar la capil·laritat. També ha de millorar tallers i Estacions. Té pendent fer un munt de petites obres i li manca personal tècnic.

Xarxa d'Alta Velocitat. Té un gravíssim problema d'accés de trens a la ciutat central. Això **inhabilitarà a Barcelona com ciutat** europea cosmopolita si els avions pateixen dificultats amb el querosè.

Xarxa de Mercaderies. Avui no pot acollir el tràfic de containers. El Port, tampoc té gaire espai per rebre containers. Això **inhabilitarà Barcelona com ciutat comercial** si no s'actua.

Aquets tres problemes, no son ferroviaris ni provocats per Madrid. Venen de les Lleis d'Ordenació Territorial de 1987. S'han de crear 20-22 Districtes Comarcals amb poder Ordenador Territorial.

7.- Proposta Xarxa Convencional. Ha de lligar les estacions d'enllaç dels combois de Rodalies i Regionals amb els Centres Direccional del sistema de capil·laritat dels Districtes Comarcals. (bus, tramvia, metro, FGC). El Regulador serà la Generalitat. També s'han de fomentar enllaçar acords

entre xarxes convencionals veïnes o en trams fronterers de gran intensitat de transit.

8.- Proposta Xarxa d'Alta Velocitat. Excepte la línia d'AV que va a Madrid, les demés pateixen una interrupció de velocitat alta en tots els seus destins. A això s'ha de sumar que l'Estació de Sagrera només pot "rebotar" serveis cap a Madrid. Tot això "aïlla" la ciutat per fer llarg recorregut d'AV.

Aquest aïllament empitjora el pronòstic del futur ja que la zona ideal per intercanviar passatgers des de Barcelona es troba a la "banana europea" que tenim a 1.000 km al nord. Avui viatgen en avió, però sembla que el futur del querosè els passarà al tren.

Aquest negre presagi, només té una solució possible si es fa el que es proposa en els document annex d'aquest escrit. I com el lector veurà, cada dia que passa es fa més difícil d'executar. La solució proposada aconseguirà 3 estacions i assenyala el camí a seguir.

9.- Proposta Xarxa de Mercaderies. Molt pitjor es el futur de les mercaderies que accentuen el seu transport per container en tren. Aquí el problema es que en els propers anys la zona "AP-7" mourà entre 120 trens de 800 m al dia, es a dir, usarà una via exclusiva.

Serà molt difícil trobar espai disponible pel camí de tren. Però molt més difícil serà trobar solar per la "carrega-descarrega". També aquí hi ha solucions que necessiten una revisió a fons de la nostra planificació territorial que tant hem demana

Santiago Montero Homs.

Presentat a la Generalitat al 2025.



