

# TENIM LA POLÍTICA FERROVIÀRIA ADIENT AL TERRITORI I LA POBLACIÓ?

SANTIAGO MONTERO I HOMS, enginyer industrial, membre de la Junta de l'Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya

20 de gener de 2014

Em fa molt de respecte tenir avui l'ocasió de parlar-vos, perquè en aquesta sala jo he fet d'alumne moltes vegades, he tingut molts professors que m'han ensenyat, i avui em sento com si m'anéssiu a passar examen. Però, confiant en la vostra benevolència, permeteu-me, doncs, que ja vagi directament a l'assumpte, perquè m'agradaria parlar de moltes coses. De fet, la resposta a la pregunta del títol vindrà, però vindrà a la quarta etapa, perquè primer hem de cobrir necessàriament tres etapes.

La primera cosa que faré és presentar molt breument el llibre *Ferrocarril, el mitjà de transport del segle XXI* que ens ha convocat aquí; la segona és definir l'objectiu estratègic que a mi em sembla adient per a Catalunya, què volem que sigui Catalunya o Barcelona d'aquí a uns anys?; el tercer assumpte serà parlar de la política infraestructural de mobilitat per complir aquest objectiu, i la quarta part serà parlar de la política ferroviària catalana, que és el que se m'ha demanat.

El llibre és molt ambiciós, és petitet de mida, però parla de logística, prospectiva i globalitat. Tres temes que, com podeu veure, són ambiciosos. La logística té molt a veure amb l'economia, perquè ja sabeu que una part important dels costos de les empreses avui dia són per la logística; a més, ocupa el 15 % del PIB, depenent dels països. Respecte a la prospectiva, no queda més remei que analitzar el passat, entendre molt bé el present i fer una valoració adequada de les tendències de futur. Aquestes tres coses, en el cas de fer una prospectiva logística global, són bastant difícils de fer. En aquest sentit, se'm va ocórrer la idea d'utilitzar el ferrocarril com a nexa, com a fil conductor, de la història de la

mobilitat. Els que llegeixin el llibre veuran les raons per les quals el ferrocarril va molt bé per explicar tota aquesta història.

Aquest llibre, a més, ha tingut una particularitat i és que, per explicar la història del ferrocarril, he emprat un sistema matricial de fer l'exposició. *Matricial* vol dir que he dividit les etapes del transport ferroviari en quatre grans èpoques, que cadascuna d'elles ha tingut una lògica diferent. Llavors, dins de cada època, he explicat tota la qüestió del transport com es creia en aquella època. Un exemple d'això, si jo ara fes la pregunta retòrica: us sembla que va encertar el senyor Subercase quan, el 1850, va decidir que l'ample espanyol fos de 1.668 mil·límetres? A aquesta pregunta, lògicament, més o menys tothom contestarà que, efectivament, es va equivocar. El llibre ho explica de passada, però, si entréssim en aquella decisió amb la lògica d'aquell temps, aquella lògica era encertada. El que no va ser encertat és que més endavant no es fes una rectificació d'això, perquè llavors ja va ser per qüestió d'interessos creats. El llibre té unes quantes conclusions, bastants, potser moltes, però jo em circumscriuré a remarcar els tipus de conclusions que afecten la pregunta del títol.

Logísticament, el llibre diu que el segle xx ha sigut el segle del transport punt a punt. L'ideal era el cotxe. Tots quan érem joves somiàvem tenir un cotxe, el cotxe era la llibertat d'anar a on volguéssim, la independència. En canvi, al segle XXI ja no ens podem permetre el luxe de fer sempre els viatges per visitar alguna persona o algun client anant de punt a punt. Tampoc els transports de les empreses es poden fer sempre de punt a punt amb un camió. Necessàriament, la congestió de les grans ciutats, la superpoblació mundial, els problemes energètics i una sèrie de consideracions que podríeu llegir al llibre ens obliguen a utilitzar una cosa molt més antipàtica, que és el sistema multimodal. *Multimodal* vol dir que agafem diversos mitjans de transport per poder fer tot el recorregut. Això té unes profundíssimes consideracions de tipus social. Com que gastem molt temps en transport, hem d'aprofitar l'estona del transport. I, per això, ens ha sortit que anem amb mòbils i treballem mentre viatgem. Hem de buscar comoditat amb els intercanviadors, que es converteixen pràcticament en centres intermodals i, a la vegada, centres comercials i centres de serveis. I tot això té una sèrie de conseqüències que surten en el llibre, que a nosaltres ens interessien molt. Per exemple, el problema energètic passa a ser cabdal dins d'aquesta intermodalitat. Per terra, cada vegada s'usarà més el ferrocarril que la carretera, simplement

perquè és molt més eficient energèticament. Penseu que un contenidor que viatja en un camió gasta quatre o cinc vegades més d'energia que si va en tren. Compteu la quantitat de trens i de camions que corren en aquests moments per Europa, i podreu fer comptes del que ens estalviaríem d'energia, de salubritat i d'accidentabilitat si anem passant a aquesta qüestió. Tenint en compte que el camió no morirà mai, perquè és l'únic que pot arribar de punt a punt, i, per tant, per al primer tram i per a l'últim, sempre serà necessari. Naturalment, cada mitjà haurà de trobar el seu lloc.

Sobre el ferrocarril, també he fet algunes altres conclusions. A Europa, el ferrocarril, encara avui, té fronteres. Els sistemes ferroviaris europeus encara no estan interconnectats. Tenim, des de l'any 1988, les directives del mercat únic, però el ferrocarril continua parat. En el llibre ho estudio bastant. Crec que això és degut a un error de plantejament que s'ha fet en l'àmbit europeu. Ja fa vint anys que es va decidir que, per gestionar millor el ferrocarril, el que s'havia de fer era liberalitzar-lo, i la realitat és que és molt difícil que una liberalització tingui èxit, si el subjecte que s'està liberalitzant no ha estat primer estandarditzat i després regulat. Mentre no culmini l'estandardització, el ferrocarril continuarà sent un mercat en què els clients són captius dels industrials, perquè els industrials els venen un producte que no té fàcil reposició i els recanvis depenen encara del mateix fabricant. Fan captiu el client a través d'un aspecte tècnic.

Tot això produeix una impossibilitat que el mercat operi de manera lliure. I, per tant, liberalitzar una cosa que no està estandarditzada, ni regulada, és pràcticament impossible. Això ens ha portat a vint-i-cinc o trenta anys de retard. Penseu que a Europa, en mercaderies, la taxa de participació del ferrocarril oscil·la entre el 15 % i el 20 %, amb l'excepció notable d'Espanya, que només és el 3,5 %. Però és que als Estats Units és el 40 % i a Rússia és el 60 %. Compteu l'eficiència energètica que aconseguen els russos i americans en el seu transport comparada amb la que tenim a Europa. Per tant, tenim un gran problema.

Una altra conclusió del meu llibre, que és adient amb aquest tema, és sobre la geoestratègia. Em refereixo a una idea que va començar cap a finals dels anys vuitanta; almenys jo la hi he sentit per primera vegada a Emilio Fontela, que, a primers dels anys noranta, va venir a Barcelona algunes vegades a explicar que el món s'estava conformant per la seva realitat física. Una colla de pols econòmics

competien entre ells per atraure intel·ligència, capitals i seus. I aquesta aferrissada lluita de pols econòmics era el que conformava el món. Va dir que de pols econòmics n'hi havia bastants als Estats Units, a Alemanya menys, a altres països europeus només n'hi hauria un i a la Xina potser n'hi haurà trenta d'aquí a uns anys. Però això no té gaire a veure amb els països. Cert que els països encara són els que compten a l'ONU, a la Unió Europea i a tot arreu, però aquests pols econòmics són els que protagonitzen la competició per l'excel·lència. Doncs bé, si ens creiem Emilio Fontela, que després han repetit molts, hem de referir-nos a les característiques que han de complir aquests pols econòmics.

Per ser pol econòmic a escala mundial, s'ha de tenir una talla mínima. A més, s'han de tenir un ventall d'activitats que permetin que les moltes activitats s'entrecreuin i donin lloc a la creativitat. Ja sabeu que la creativitat s'aconsegueix principalment quan les idees de disciplines limítrofes, o inclús diferents de les que estem tocant, es barregen amb les nostres, i això ens fa créixer i dona encreuaments d'idees. Per això els pols econòmics són font d'innovació, i aquesta és expressament una de les coses que els distingeix.

Després, els pols econòmics han de tenir unes infraestructures eficients. Aquestes infraestructures són de dues menes. La primera infraestructura que necessita un pol econòmic que vulgui ser important és que estigui en connexió directa amb els altres pols econòmics d'altres parts del món. Per tant, anem a parar necessàriament a un aeroport intercontinental, o venim a parar, si parlem de mercaderies, a un port de comunicació intercontinental també. Aquesta és la comunicació externa.

Però després, un cop aquests externs arriben al pol econòmic, en el port i en l'aeroport, s'han de moure ben ràpidament i de manera molt eficient per dins del pol econòmic. Aquests pols econòmics tenen un radi, més o menys, de cent o cent cinquanta quilòmetres. Per tant, tenen un *hinterland* bastant gran, però és que, a més, tenen voluntat d'abastar fins i tot més lluny. Per tant, reflexionarem tots plegats sobre la connexió externa i la interconnexió dins del pol econòmic. Jo em permeto la llibertat de dir que els pols econòmics —aquests dels quals va parlar Fontela— són un objecte polític no identificat, no OVNI, sinó «OPNI». Per què? Doncs, perquè moltes vegades no tenen una representació política estructurada. Penseu, per exemple, amb el *seven* holandès. Està perfectament identificat que Amsterdam, Rotterdam, la Haia, Delft, Utrecht i Haarlem, i algun lloc més,

aquella comarca, que no té més de vuitanta o cent quilòmetres d'ample, és un pol econòmic importantíssim. Però fixeu-vos que està molt ben estructurat amb connexions intercontinentals: té l'aeroport de Schiphol, que potser és el tercer o quart d'Europa; té el port de Rotterdam, a part de tenir la Universitat de Delft, o els museus d'Amsterdam, etcètera. Allò és un pol econòmic que no està formalitzat dins de l'Estat holandès. Tampoc el dirigeixen els alcaldes de cada una de les poblacions. Qui administra allò? Doncs, no està gaire clar.

El mateix diríem d'un pol econòmic que tenen limítrof, molt a prop, que seria el de Renània. Si anem des de Bonn i Colònia fins a Dortmund i Düsseldorf, tota aquella petita àrea forma un pol econòmic, que no està tan ben estructurat des del punt de vista de la comunicació externa. La raó és que té dos aeroports que, malauradament per a ells, cap dels dos no acaben de donar la talla. Nou concepte. Ja comencem a parlar de talles mínimes. El de Düsseldorf i el de Colònia són aeroports que estan en una talla que no els permet tenir suficient nombre d'aportació de viatgers de curt radi per poder llogar avions que vagin plens a vuit mil quilòmetres de distància. Per tant, ja veiem que els pols econòmics no estan ben estructurats. I probablement una de les disfuncions que té el món avui dia és que aquests pols econòmics que són els que fan la vida real no estan ben representats políticament.

Això ens portaria a moltes discussions, però l'important aquí és que es dona la casualitat que Catalunya és un pol econòmic formidable i extraordinàriament clar. Aquí no hi ha fronteres. Dic que «Catalunya és un pol econòmic», perquè des de Barcelona a tot Catalunya hi ha un radi de cent trenta o cent cinquanta quilòmetres. I aquí és on viuen els set milions i mig de persones. Després ve el no-res. El no-res, amb tots els respectes. Vull dir que els Pirineus estan molt poc poblats; per l'est, els Monegres estan molt poc poblats, i pel sud, a la zona de les muntanyes de Beseit, tampoc hi ha gaire gent. És a dir, que tal com van dir, en el seu moment, Pierre Vilar i Pau Vila, Catalunya, sense adonar-nos-en, és com una illa. És una illa que, per un cantó, té mar i que, per l'altre cantó, no té mar, però té el no-res. I per tant, això estructura molt bé, facilita la unió del territori, facilita el que els catalans tinguem una certa unitat, tot i que després cadascú va a la seva. El pol econòmic català té el seu centre molt clarament a Barcelona, que és precisament on hi ha el port i l'aeroport de referència, sense oblidar un port molt important, que és el de Tarragona, que més endavant ja en parlarem.

Per tant, ja no parlarem més del llibre. Ara anem al segon punt: objectius. Objectius del pol econòmic català. Què volem ser quan siguem grans? Si faig la pregunta retòrica si Catalunya vol ser un pol mundial, doncs, jo crec que la majoria, la immensa majoria, tots direm que sí... És clar, un regal, tots el volem, tots volem ser molt importants. Si ho podem ser, ja no és tan clar. Jo us diria que vint o trenta anys enrere, quan l'aeroport de Barcelona tenia vuit milions de passatgers a l'any amb dues pistes creuades i una terminal lineal, i quan el port no podia créixer perquè quedava obturat pel Llobregat, no hi havia cap possibilitat. Llavors Catalunya no estava al món, sinó que estava en un país aïllat, que no estava ni al mercat comú ni totes aquestes coses. Jo crec que, en aquell moment, hagués sigut somiar dir que Catalunya tenia possibilitats, Catalunya o el pol econòmic barcelonès, a mi m'agradaria més dir aquesta paraula... Allò era somiar, pensar que Catalunya pogués ser un pol mundial. En canvi, amb ulls d'avui, com veurem després, ho podem ser. I és més, si ho fem bé, ho podem ser i molt bo. Molt més del que ens pensem.

Què s'ha de fer per ser un pol econòmic en el cas català? La primera cosa és allargar la talla. Són només set milions de persones, i hem dit que la talla mínima, aquí, pot ser que siguin més. Pot ser que hàgim d'externalitzar viatgers d'altres llocs en l'aeroport i en el port de Barcelona, hàgim d'allargar els nostres tentacles per tenir una mica més de talla. Això vindrà, amb les zones del sud de França, de l'Aragó i del nord d'Espanya, i de València i Alacant. Doncs, hem d'atreure'ls perquè utilitzin els nostres mitjans de comunicació amb el món, per donar-nos una miqueta més de talla. Hem de créixer en capital humà, òbviament, aquest és el punt bàsic. El punt bàsic és el capital humà. I, en aquest sentit, és molt preocupant que uns dos-cents mil dels nostres joves més preparats, gent de vint-i-cinc a trenta-cinc anys, que són d'allò més selecte, estiguin treballant a l'estranger. Certament que alguns estrangers venen aquí, però el saldo és negatiu. Això és un senyal d'alerta que, no hi entrarem, em preocupa molt. Bé, després, hem d'adaptar les infraestructures, òbviament. Hem de tenir unes infraestructures adients per ser un pol econòmic internacional. Aquestes infraestructures són ports, aeroports i xarxes viària i ferroviària. En port i aeroports no s'ha de construir gaire. S'ha de construir, però no massa. El que s'ha de fer és gestionar, retocar algunes coses i millorar-les. En canvi, en la xarxa viària potser ens hem excedit fins i tot en fer carreteres i autopistes. Però estem a les palpentes amb el tema de la xarxa

ferroviària. Aquí sí que hem de fer un canvi importantíssim. Per tant, assenyalo ja, com una conclusió ràpida, que hem de gestionar bé els ports de Tarragona i Barcelona, hem d'acabar —i ara explicarem com— l'aeroport del Prat, i hem de redissenyar la xarxa ferroviària.

En relació amb l'aeroport, l'any 1997-1998, l'aeroport de Barcelona era un aeroport provincià. Vivíem d'una cosa de la qual no ens adonàvem; vivíem que, a Madrid, Barajas estava col·lapsat. Era abans de l'ampliació, i no tenien *slots*. *Slots* són les tandes per deixar passar horàriament els avions. Com Barajas no tenia prou *slots*, AENA va decidir que Barcelona fos el mini-*hub* d'Ibèria per a Europa. I aquí teníem unes bones connexions, especialment amb Alemanya i amb Europa, i això era el que ens donava vida. Però com es veia venir una ampliació de Barajas, que s'ompliria suficientment de pistes per no necessitar externalitzar els seus avions, es veia venir que Barcelona quedaria un mort... No teníem el llindar crític mínim de viatgers que es necessita per contractar avions grans, o sigui, érem un aeroport de rodalies, per dir-ho d'alguna manera. Això era un inconvenient per ser un aeroport *hub*, lògicament. Però per ser un aeroport *hub* es necessita una segona condició, i és que les companyies aèries se sentin còmodes en l'aeroport; quan arriben les companyies aèries a l'aeroport el que volen és deixar-lo de seguida. L'avió ha d'estar poc temps a terra i molt temps volant, perquè, si no, es perden diners. Llavors, el que volen les companyies és un aeroport que els assegurí molt poc temps d'estar a terra, i per això és necessari, a més d'altres coses, que la terminal estigui entre dues pistes: que tinguem dues pistes i la terminal al mig. Quan tenim aquesta disposició és quan el temps de rodadora es redueix. I, a més, aquesta terminal, que necessàriament està oberta per totes les cares, té interconnexió d'aire per totes les cares. En conseqüència, l'intercanvi de maletes i de viatgers que hi ha per dins va més ràpid que no pas quan tenim una terminal longitudinal en la qual els viatgers entren per un cantó i els avions surten per l'altre cantó, que és la terminal que teníem en aquella època.

Doncs bé, per ser un *hub* es necessita una terminal entre pistes i construïda amb les condicions arquitectòniques que acabo de descriure. Però també per ser un aeroport *hub* gran, es necessita guanyar dimensió, i no s'ha de fer fàstics al *low cost*. No vull parlar de *low cost*, perquè aquest és un tema que m'entusiasma i em portaria a parlar de coses que ens desviarien del que venim a parlar aquí. Avui ja s'ha vist que els aeroports no es divideixen com deu anys enrere es creia: en els

aeroports de connexió i els aeroports de *low cost*. El *low cost* s'està imposant, però no és que s'estigui imposant és que està empeltant les companyies de connexions. Cada vegada més, les companyies de connexió han d'agafar alguns dels atributs del *low cost* per reduir els seus preus, i cada vegada més els *low cost* s'adonen que s'han excedit en la seva exigència de cara al viatger i que els han de donar alguna comoditat més, la qual cosa els fa acostar-se, agafar algun tret distintiu de les empreses de connexions. De tal manera que avui diríem que, des del *low cost* a les connexions, hi ha una gradació i un terreny del mig, que es va omplint i que el mercat va regulant.

En conseqüència, un aeroport que vulgui ser nombrós, voluminós i *hub* necessita també tenir una mica de *low cost*. Llavors, es necessita un equilibri entre *low cost* i connexions. Un aeroport que vulgui ser intercontinental ha de treballar les 24 hores del dia, els 365 dies de l'any. A Europa no hi ha avui dia cap aeroport que a la nit tingui obert de manera constant. Es fa algun vol que històricament es conserva, es fa de mala gana, amb queixes del veïnat perquè a la nit se senten molts sorolls. Per exemple, Schiphol, que és un dels més importants, encara conserva quatre vols històrics que aterren a la nit, però amb data de caducitat perquè els veïns ho estan forçant. Llavors, per què és tan important, en els vols intercontinentals, tenir obert a la nit? Per estalviar diners d'inversió a les companyies aèries. Si una companyia des del Japó ha de fer trenta salts —ells li diuen salts— a Europa al dia, potser necessita vint avions 747 o avions d'aquest estil. Però si l'aeroport del Japó en lloc de treballar setze o divuit hores en treballa vint-i-quatre, i a Europa hi ha algun aeroport que també treballa les vint-i-quatre hores, feu les operacions aritmètiques i veureu que, en lloc de vint avions, potser amb quinze poden passar. Si una companyia aeronàutica tingués la certesa que pot treballar en temps complet en un aeroport de l'Extrem Orient i un altre aeroport europeu, segurament faria el que pogués per escollir aquests dos aeroports com els seus *hubs* de connexió, perquè amb això s'estalviaria estoc d'avions.

Això és del que ens vam adonar l'any 1997. Llavors no es veia així, però en això vam ser innovadors i és per això que vam fer mans i mànigues perquè a l'aeroport de Barcelona, en lloc de continuar el seu creixement amb una configuració lineal i amb unes pistes externes a la situació de l'aeroport, es posés al mig la terminal i la pista externa arribés al més lluny possible, al mar si era possible, per impedir que perjudicés els veïns que senten sorolls. L'altra cosa que és important per ser un

aeroport *hub* és que el cent per cent, no uns quants trens, dels trens que passen per les rodalies i pel llarg recorregut del *hinterland* aeroportuari tinguin connexió fàcil i directa amb l'aeroport. Això és molt difícil, no ho aconseguix ningú.

Abans de parlar d'això, farem una petita dissecció de les característiques d'aquest aeroport. Aquí tenim la terminal *hub*, la terminal de connexions, que està entremig de les dues pistes i, per tant, té la condició de funcionalitat aquella que havíem demanat. D'altra banda, tenim la terminal que utilitzem per al *low cost*, que és molt estimada per les empreses de *low cost*, per què? Perquè el *low cost* es caracteritza perquè els passatgers arriben a la terminal pel cantó terra i surten de l'avió pel cantó aire, però travessant la terminal sense creuar-se amb viatgers i maletes d'altres vols i companyies. En aquest camí mana la companyia de baix cost que fa l'operació. Ella vol tenir total control de les maletes en tot aquest procés. A la companyia de *low cost* no li agrada barrejar les seves maletes amb altres maletes, com hauria de fer al *hub*, sinó que vol moure les maletes amb total control. Per què? Perquè aquest és el punt més car per a una empresa aeronàutica. Penseu que cada vegada que una maleta no arriba a temps, que es perd, o que ha de reenviar-se amb el pròxim vol i s'ha de portar a mà al destinatari, suposa el cost de molts bitllets. Aquest és el gran avantatge que tenen les companyies de *low cost*, per això volen una terminal que controlin totalment.

Doncs, aquest és un aeroport que té el *layout* adequat per satisfer les necessitats de les companyies de connexió i de les companyies de *low cost*. Però no s'acaben aquí els avantatges d'aquest aeroport. Aquest aeroport, a més, té pista «mar», que malauradament no es va poder col·locar on s'hauria d'haver col·locat, tal com algunes persones vam demanar. S'hauria d'haver col·locat a primera línia de mar. Estem parlant de l'any 1997, quan el Llobregat, que venia de més al nord, tirava molta brutícia a la platja del Prat. Aquesta platja no estava ocupada, no hi havia ningú absolutament, i en aquella època no hi hagués hagut cap inconvenient per poder fer aquí una pista tan llarga com es volgués, que permetés que la seva empremta de sorolls no afectés els veïns de Gavà Mar i de Castelldefels. Per tant, vam perdre una gran oportunitat. Això ho hauríem pogut fer en el seu temps, però la història del que va passar no l'he explicada en aquest llibre, perquè en aquest llibre el tema aeroportuari l'he tocat molt de resquitllada.

Per tant, com estem ara, en aquest moment, en qüestió de sorolls? Pel costat nord, no hi ha problema de sorolls, perquè resulta que el que hi ha és sòl, naus industrials o, com a màxim, els vaixells del port de Barcelona. Aquests vaixells tenen bona insonorització i els viatgers no hi dormen. On tenim problemes és amb els veïns de Castelldefels, i també amb els senyors de les platges de Gavà.

Sobre les urbanitzacions de les platges de Gavà, s'ha d'explicar la veritat. Les més llunyanes a l'aeroport es construïren fa molts anys, però les darreres es van aprovar l'any 1998. Em consta que el director general d'Urbanisme de la Generalitat en aquells moments no estava gens content d'aprovar aquella urbanització i la història de per què es va aprovar, doncs, és una cosa que no és gens engrescadora, per parlar de les bondats del nostre país. Però, en qualsevol cas, el disbarat ja està fet i ara els senyors que hi viuen es queixen amb tota la raó. Quines solucions hi ha? N'hi ha una, que ja l'avanço, que consistiria en girar 12° la pista «mar» i allargar-la 500 metres, cosa que requereix decisió, treball i valentia. Aquí es veurà el tremp del Govern que va provocar el problema el 1998.

Bé, parlem dels defectes de l'aeroport, perquè no tot són virtuts. Hi ha un defecte que va néixer amb ell i que no hem pogut evitar, i és que s'ha posat la part tècnica de l'aeroport a la zona port, mentre que la part logística s'ha posat al costat campus Castelldefels. I vostès em diran: «Si a la zona port tenim tota la logística ferroviària, per què no posem allà els paquets que arriben, els materials fitosanitaris, els aliments que arriben en avió?» Aliments que van a Mercabarna, molts d'ells. És a dir, per què no posem aquí la part de mercaderies? Això en el *prelayout* estava així, però després, quan es va fer, hi va haver un sidral, com podeu imaginar, d'interferències de tota mena, i aquesta interferència, que semblava la més petita, al final va ser la més grossa, perquè resulta que els senyors de Correus no es van voler moure, tenien un cap molt fort que no es movia, i al final es van posar les mercaderies on no tocava i ara ningú s'atreveix a tocar-ho.

Però el principal defecte que té aquest aeroport és que aquesta pista té 2.600 metres de longitud, i això no permet que d'aquí s'enlairin avions grans. Aquesta pista necessàriament s'ha d'allargar, i no s'ha pogut allargar perquè a prop hi ha el Remolar i la Ricarda que ho van impedir. Aquesta història ens la coneixem molt bé. Es va treballar a escala europea, es tenia tot resolt, però, per falta d'enteniment polític al nostre país, no es va poder arreglar i, al final, es va acceptar la limitació

de fer la tercera pista curta. Aquesta pista, naturalment, s'ha d'allargar. Quan es va fer curta, els tècnics ja van pensar que no tenia sentit que fos així, per moltes raons que ara no exposaré. Tard o d'hora, aquesta pista s'allargarà.

Ara, com i fins on s'allargarà? Què farem? Doncs, ha sortit un estudi en el qual jo no he participat, l'ha fet l'Ajuntament de Castelldefels amb uns arquitectes, que no conec, que han trobat una solució enginyosa i que, aparentment, no té gaires contraindicacions. Consisteix que aquesta pista no sigui paral·lela a l'anterior, sinó que es torci una mica, de tal manera que el recorregut que fan els avions pel sud ja s'escapa de la petjada de soroll dels habitants d'aquesta zona, que són els que més es perjudica. I, per aquest camí, jo crec que podem trobar una bona solució. Bona solució que exigirà una despesa d'energia política bastant notable, i des de l'Administració caldrà treballar seriosament. Però encara hem de treballar més seriosament en el següent punt, que és aconseguir que aquest aeroport tingui a la vegada el cent per cent dels seus viatgers connectats ferroviàriament amb el *hinterland*.

El port de Tarragona i Barcelona s'han de fusionar. Aquest és un altre tema polític. Suposo que qualsevol que conegui una miqueta aquesta qüestió deu saber que el fet que tinguem aquí dues autoritats portuàries no té sentit. A més, són complementaris, fins i tot en el tipus de mercaderies que porten. I, per tant, aquest és un punt que no val la pena ni parlar-ne. Prenguem exemple del pol econòmic Copenhague-Malmö, que ha començat per fusionar les dues autoritats portuàries..., i són estats diferents!

El mateix passa amb el *hinterland* ferroviari dels ports catalans. L'han de consensuar i l'han de fer conjuntament. S'han de definir les terminals dels ports a terra. Com s'han de posar les terminals per enviar la mercaderia cap al nord, sud, est i oest. No cal construir gaire, amb el que hem construït al port de Barcelona i al port de Tarragona ja ho tenim tot bastant ben engiponat. I hem de posar l'accent en la gestió portuària, que és fusionar aquests dos ports, aconseguir el control de les tarifes i posar els fitosanitaris on els toca. Totes aquestes qüestions són les que ens fan anar malament en el tema portuari. I, òbviament, cohesionar el port amb el ferrocarril, que és el punt clau del qual parlarem a la quarta part.

Quant a infraestructures terrestres, viàries i ferroviàries, de viàries ja en tenim prou. De carreteres, no dic que no se n'hagin de fer, s'han de millorar algunes

coses, però poques coses noves hauríem de fer. On hem de posar l'accent és en el ferrocarril. S'ha d'aprovar la política del ferrocarril, tema importantíssim que tractarem tot seguit. Però abans vull parlar de les idees de Giugiaro per fer disseny, que jo proposo aplicar a la nova xarxa ferroviària catalana. Giugiaro és el propietari d'Italdesign i dissenya cotxes. Va venir fa bastants anys ja a Barcelona, i va donar una conferència al final de la qual algú li va preguntar: «Escolti, vostè és el que fa aquests Ferrari, Lamborghini, i tot això? Quan vostè es posa a treballar i agafa el full de paper, per on comença? Què és el primer que fa?» I l'home va dir: «Agafo un punt, i des d'aquí començo a dibuixar. Perquè aquest punt és l'embragatge i és el primer que dibuixo.» «Per què ho fa?» Diu: «Perquè l'embragatge em connecta dos sistemes espacials: la cabina on hi ha els passatgers i el motor. Llavors, quan tinc l'embragatge posat, vaig a la cabina, on el propietari, el que m'ha encarregat el treball, m'ha dit que vol un esportiu amb seients baixos, o alts, en vol quatre, o dos, vol unes característiques determinades. Llavors, d'allà surt el peu del conductor, el seient, el canvi de marxes, el *tablier*, el volant... Després faig el seient del costat, el seient de darrere, i construeixo, d'acord amb les especificacions que m'han demanat, aquell habitacle. I, d'altra banda, el motor, enllaço l'arbre de lleves, després el cigonyal, hi poso un motor, poso les especificacions que m'ha demanat el propietari. Quan tinc aquestes especificacions posades, hi poso el bastidor perquè aguanti, poso les rodes i busco el centre de gravetat. Vaig veient els pesos com queden equilibrats, i quan ja tinc tot això fet, quan ja ho tinc tot resolt, l'última cosa que faig és dibuixar la carrosseria que cobreix el cotxe. És a dir, faig el contrari dels nens petits que comencen per dibuixar la carrosseria.»

Per què explico això? Perquè les societats occidentals, quan parlen de trens, acostumen a parlar de carrosseries i no d'embragatges. Quan parlem de com ha de ser la xarxa ferroviària, tothom té idees de per on ha de passar el tren; que no hem de fer túnel per aquí, una cosa per allà, etc., i a ningú se li ocorre pensar en termes que l'embragatge dels trens, el punt neuràlgic dels trens, és l'estació terminal, allà on es fa i es desfà el tren. Allà on, durant la nit, es fa el manteniment del tren, es renta, es forma i a les sis del matí és a l'estació de sortida adjacent a aquest taller. Per tant, una estació terminal ha de tenir un taller annex, i això vol dir un espai molt complex. S'ha de definir primer els punts on volem tenir els tallers, la formació de trens i el final dels trens, i després podem fer la carrosseria,

que és fer les vies per on passen. En aquest sentit, hem d'aplicar els criteris de Giugiaro per fer la nostra xarxa ferroviària catalana.

I una altra condició de la política infraestructural que hem de tenir en compte és que la xarxa ferroviària, amb els seus nusos de formació de trens, ha de lligar bé amb l'aeroport i amb els ports. De res ens servirà tenir una xarxa ferroviària perfectament calculada si després resulta que aquesta xarxa interna del *hinterland* no està ben connectada amb l'aeroport, i per anar a l'aeroport no hi ha connexió. Per tant, hem de lligar aquestes coses, i això té solucions. La solució és tenir dos terminals nodals, la Sagrera i el Prat, i una estació passant central, Sants. La terminal de la Sagrera, que s'està construint ara, i la terminal sud, que hauríem de fer al costat de l'aeroport del Prat, per exemple, a l'actual estació d'Adif. Algú em preguntarà que diuen els experts ferroviaris o quantes terminals nodals i estacions passants necessita Catalunya. Això es pot discutir. L'estació nodal, i passant, que serà a la Sagrera, permetrà que, des d'allí, s'hi formin trens, perquè al costat hi ha els vells tallers de La Maquinista, que fan els treballs de manteniment, el més elemental almenys.

En canvi, l'estació de Sants és una estació sense rebost ferroviari on facin el manteniment. Se soluciona perquè, des de l'Hospitalet o des de Can Tunis, van i venen trens que arriben fins a Sants. Òbviament, com el passadís és molt estret i no hi ha espai pràcticament per encabir-ho, allà on hi ha la Torrassa i hi ha un ús de vies. Aquesta no és una solució que pugui ser compatible amb una activitat elevada dels trens com ha de ser la del futur.

Per tant, hem d'aprofitar que a Can Tunis tenim la possibilitat de tenir un rebost ferroviari i als voltants de Can Tunis fer una estació com Déu mana que sigui l'estació sud de Barcelona. Per què jo proposo dues estacions, una al nord i una altra al sud? Això no m'ho he inventat. Això és una metodologia que està molt en voga a Alemanya, que a Alemanya l'han emprat molt. És més complicat a Alemanya, perquè a vegades fan triangles, o fan inclús quadrilàters, però per poc que puguin acostumen a tenir dues estacions, als dos extrems de la ciutat. Madrid ha adoptat aquest criteri també. A Madrid tenim quatre eixos per treballar, perquè és al mig del territori. Ha adoptat estació de Chamartín a dalt, i estació d'Atocha a baix, amb el benentès que després la d'Atocha se'ns ve cap a Barcelona, o sigui que... Però n'agafen només dos. L'avantatge d'agafar-ne dos és

el següent: si tenim formació de trens a dos extrems, nord i sud, contràriament al que el sentit comú ens podria indicar, no surten del nord els que van cap al nord, sinó els que van cap al sud. Un tren de llarg recorregut, un AVE, que surti de la Sagrera ha de parar a Sants, o no. I després ha de parar al Prat, i d'aquí ja agafar la directa i anar on sigui. Quin avantatge té això? L'avantatge és que tota aquesta gent que viu al nord pot servir-se de la Sagrera, i aprofitar que el tren no farà com el metro, que para a cada estació i que triga una hora per fer vint quilòmetres. Amb el tren es pot fer el recorregut molt més ràpid. Des de Sants es poden recollir viatgers al centre de Barcelona. D'aquesta manera, s'han recollit els viatgers dels dos milions de la part nord, els del milió de la part centre i al Prat es recullen els viatgers dels dos milions del sud. I d'aquí ja agafa la directa i se'n va on sigui.

I a l'inrevés. El tren que vagi a Avinyó hauria de sortir del Prat, parar a Sants, o no, parar a la Sagrera, i d'aquí, doncs, ja cap a Girona o cap on sigui. Hi ha altres disposicions, per exemple, algú pot pensar per què no es fa a Sant Cugat. Sant Cugat és ideal per fer-hi el *bypass*, en una segona fase. Però a mi em sembla —és una opinió personal que es pot discutir— que la solució de fer una estació al nord i una al sud és l'adient. I, llavors, aquesta del sud, on la posem? Perquè ja sabeu el problema que tenim en el nostre país d'urbanisme i especulació immobiliària. Doncs, ara, en aquests moments, tenim un moment oportú per parlar d'aquest assumpte. L'estació del ferrocarril del Prat està al costat mateix de La Seda de Barcelona, que s'ha enderrocat i, per tant, ha quedat gairebé un quilòmetre quadrat, perquè són 600 o 700 metres de longitud per 400 d'amplada, i allà tenim un previ extraordinari en el qual cap una estació de les de debò. No dic que aquesta estació l'hàgim de construir l'any que ve, ni d'aquí a cinc anys. Dic que hem de reservar aquests terrenys per programar-los perquè a la llarga siguin l'estació sud de Barcelona.

Aquesta és una proposta arriscada que faig jo, que m'agradaria que fos debatuda i discutida, però entenc que és una oportunitat extraordinària perquè donaria coherència al sistema ferroviari barceloní. Però, no solament al sistema ferroviari, sinó que a més resulta que fent una llançadora, de tres quilòmetres i mig, o de quatre i quart, a les terminals 2 i 1, respectivament, tenim l'aeroport de Barcelona connectat amb el cent per cent dels trens de Catalunya. Únic cas a Europa. És a dir, la naturalesa, en aquest camp, ens ha donat un territori que,

si el sabem jugar —i en aquests moments estic proposant-vos que el juguem així— ens dona la millor logística europea, no sé si mundial, quant a la ubicació del ferrocarril amb l'aeroport, i l'aeroport amb l'entorn. O sigui, quan he dit al principi que podem ser un pol econòmic mundial, em referia a això, que si aprofitem les nostres potencialitats ho podem fer.

Així mateix, la distància des dels terrenys de La Seda de Barcelona fins a l'estació del Prat és molt petita i, per tant, les distàncies que s'han de recórrer són relativament reduïdes i permeten, amb mòduls europeus i mundials, fer una llançadora, que òbviament seria la via zero de l'aeroport, perquè s'hauria de gestionar des de l'aeroport i hauria de ser d'ús exclusiu per als viatgers de l'aeroport. Per tant, és molt important que els terrenys que s'han alliberat de La Seda s'aprofitin per a ús ferroviari, per ser a la vegada estació de pas, terminal i de l'aeroport de Barcelona. A més, és la darrera oportunitat.

Entrem en la política ferroviària. No hi ha normalització i els clients són captius, des d'un punt de vista tècnic, dels fabricants en el camp del ferrocarril. La Unió Europea està redactant directives, però no té força per imposar-les. I es va cometre l'error de liberalitzar abans d'haver normalitzat. Deixo una pregunta oberta, que no la contestaré avui i sobre la qual aquest llibre parla extensament sense descobrir-hi la solució: és adequat liberalitzar quan toqui? Imaginem-nos que ara ja tenim a Europa estandarditzat i regulat el ferrocarril, s'ha de liberalitzar el ferrocarril? Hem d'establir unes polítiques de competència? Aquí hi ha una gran diatriba. Els neoliberals, òbviament, diuen que sí; els socialdemòcrates més aviat pensen que no. És un problema que no és qüestió de creences en postulats polítics o tècnics, és una qüestió que cal analitzar tècnicament.

Parlant de política ferroviària, Espanya és una illa ferroviària amb trets diferencials. El primer és que tenim l'ample diferent. Això ho hem de resoldre. Aquesta és l'única cosa que segur que hem de resoldre nosaltres sols, perquè els altres no ens en copiaran el nostre i hem de tenir el mateix. Per tant, hem de fer el que sigui perquè, de manera ràpida —com més ràpid més barat—, ens adaptem a l'ample ferroviari europeu. Jo suggereixo —en el llibre en parlo extensament— que el tercer fil pot ajudar en les transicions provisionals i curtes. El senyor Lluís Batlle Gargallo, que en sap més que jo d'aquestes coses, pensa en la taca d'oli. La taca d'oli de començar a fer-ho des de la frontera cap avall, amb

una programació molt ben pensada i que ell diu que és possible. A més, coneix bé el tema i potser sigui aquesta la solució. Potser n'hi hagi d'altres, també. No importa quina sigui la solució bona, però el que no podem fer és estar un dia més sense ample europeu. Tots els que tenen idees sobre aquest particular que les exposin, que es discuteixin, que s'aprovin i es converteixin en un pla. No podem anar improvisant. Per tant, sigui la solució la que sigui, aquest és un tema que s'ha d'abordar ja.

Un altre tret diferencial que té Espanya és que té la hipertròfia de l'AVE. Ens hem gastat tots els diners construint AVE. Això ho puc dir amb rigor, perquè a l'època aquella que en parlàvem, l'any 1990, a la Cambra de Comerç de Barcelona ho vaig dir. Ho vaig dir quan no tothom dels que ara parlen d'aquest assumpte ho defensaven, perquè llavors es veia com una modernitat, anar a Europa i mil coses més, i hi havia una campanya de premsa que va enganyar tot el país.

Si bé tenim hipertròfia amb l'AVE, tenim anèmia amb mercaderies. Per tant, aquí és on hem de posar-hi els diners. Això passa principalment per les terminals intermodals d'intercanvi de camió a ferrocarril. Espanya té dues artèries bàsiques: el corredor atlàntic i el mediterrani. I això és una illa «unida al continent por dos puntos». Anglaterra només en té un, però pràcticament ve a ser el mateix. O sigui, tenim un sistema molt independent. Necessitem un regulador espanyol. I aquest és un dels èxits d'aquest llibre. Jo, en aquest llibre, suggereixo que el regulador espanyol en lloc d'estar a Madrid, com posen tots els ens reguladors, es posi a alguna altra capital, encara que només sigui perquè seguim una miqueta els postulats de la Unió Europea, que intenta distribuir els ens reguladors europeus entre el territori. I, llavors, dono una sèrie de raons tècniques per dir que Saragossa és el lloc adient per fer el regulador, com ara que és al mig dels dos passadissos. Naturalment, ara fa un mes em van convidar a Saragossa a donar una conferència sobre aquest assumpte i vaig aconseguir que s'oblidessin de la «Travesia Central del Pirineo» i s'adonessin que aquesta és la prioritat que han de reclamar. Però, bé, aquí és un tema secundari.

Llavors, els temes europeus s'han de discutir amb lleialtat, cosa que es fa. O sigui, a Europa, els països nacionals discuteixen amb lleialtat els temes que toquen. Política ferroviària a Barcelona? Això ja ho hem dit. El sistema ferroviari i l'aeroport han de treballar junts i el cent per cent dels viatgers de rodalies han

de tenir accés a l'aeroport. I hem de tenir una autoritat de transport que reguli les rodalies. Per tant, independentment de l'ens ferroviari europeu i l'espanyol que hi pugui haver, aquí hem de ser els que ens regulem el sistema ferroviari de «Regionals». Molt bàsicament, jo veig que des de Figueres, des de l'Albera i des de Lleida hi ha d'haver estacions terminals i des de Barcelona aquestes dues que he dit abans. I llavors, entre aquestes cinc, doncs, pot ser un altre el dibuix? Segur. Hi ha gent que en sap més que jo i ho podrà definir. També tindriem de parlar dels Rodalies. En qualsevol cas, això ho hem de definir i tot aquest ens ha de ser regulat des d'aquí. Per exemple, l'AVE que va a Figueres es regula des de Saragossa. Ha d'haver-hi segregació viària entre mercaderies i passatgers. Antigament, una mateixa via podia suportar que passessin mercaderies i viatgers. I ara també ho podria suportar, amb dificultats, depenent d'una sèrie de qüestions tècniques, però es podria fer. Però cada vegada més aquests són dos trànsits especialitzats, que, per al creixement que és d'esperar, necessitem segregar-los en dues xarxes independents. Hem d'atraure fins a 600 quilòmetres. Des de Barcelona hem de tenir uns AVE, uns trens de velocitat alta que arribin fins a Lió, a Marsella, a Bilbao i a Alacant. Això exigeix que la línia Barcelona-València sigui més ràpida per arribar a Alacant, per exemple, en un temps competitiu; a València hi hem d'anar en dues hores com a màxim per poder allargar la nostra palanca fins a una miqueta més lluny.

Quant a política ferroviària de la Generalitat de Catalunya, hi ha dues hipòtesis de partida. Una és que continuem lligats a Espanya i una altra és que Espanya se secessioni en dues parts i una d'aquestes parts sigui Catalunya. En el cas que continuem lligats a Espanya, la infraestructura i la regulació les decidirà Adif; Adif o l'ens regulador que es pugui crear a Saragossa, amb molta sort. Fins ara, s'ha fet amb visió centralista. Catalunya solament decideix i regula els Ferrocarrils de la Generalitat i el metro, que ja té la seva importància. Però, lògicament, el metro, els Ferrocarrils de la Generalitat i tots els ferrocarrils s'han de regular conjuntament.

Respecte a l'operació, la fa Renfe i les companyies que puguin sortir en competència. Això no es veu que pugui tenir gaire importància en el futur. En mercaderies, una mica; en viatgers, probablement gens. Però, en definitiva, si continuem lligats a Espanya..., com que hi ha manca de lleialtat institucional, perquè en aquests moments ja s'ha arribat a una fractura oberta entre les

administracions catalanes i centrals, en aquests moments ja sense cap vergonya es diu: «No, tenemos que hacer la travesía central del Pirineo, porque vosotros dos» —hi inclou els bascos— «igual os vais y así nos queda algún sitio para salir para Europa.»

Quan ja es treballa en aquests termes, doncs, no podem continuar, o ens tornem a fer amics, o ens barallem definitivament. Però estem en una situació indefensa; la cosa no pot continuar així. En cas que continuem amics, ja hem explicat el que s'ha de fer. En cas que Catalunya es dissociés d'Espanya, seria raonable que, en infraestructures, es respecti l'estoc que es té. És a dir que Catalunya es quedés amb l'estat d'infraestructures que té actualment a Catalunya i Espanya es quedés amb l'estoc d'infraestructures que hi ha a la resta d'Espanya. Els números ho avalen, perquè com que aquestes infraestructures s'han construït en el passat amb els impostos de tots els espanyols, com que nosaltres hem pagat, més o menys, el 20 % d'aquests impostos, som el 20 % propietaris de tota la via. Per tant, com que resulta que aquí hi ha, aproximadament, el 20 % de l'estoc ferroviari, doncs, ens quedem amb aquest 20 %, i estem a la pau, més o menys. Però, compte, Adif és una societat anònima. Demà mateix pot haver-hi una venda de part d'Adif a un operador, o a qui sigui. Llavors, aquest capmàs de fer aquest intercanvi ja serà més complicat, perquè hi haurà una tercera part que tindrà alguna cosa a dir.

Amb els operadors seria raonable fer exactament el mateix. Però aquí la cosa ja és més complicada, perquè és possible, o hi ha la possibilitat, que l'empresa Renfe, un dia de mal geni, traslladi el material rodant que hi ha a Catalunya a la resta d'Espanya i aquí ens quedem sense un sol tren. És clar, llavors, algú diu que això és el que està esperant la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) per venir aquí i abastar tot aquest territori. En qualsevol cas, aquesta és la qüestió que hi ha. Lògicament, jo no crec que les coses arribin a aquests extrems, però ja que se'm demana que faci una prognosi del que pot passar, doncs, aquí hi ha unes quantes idees.

En relació amb les infraestructures per a viatgers, ja ho he explicat abans, cal copiar el model holandès, l'ample de via s'ha de canviar, dissenyar els nodes de la xarxa segons les idees de Giugiaro, regular les rodalies integrant els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, no al dia següent, sinó fent una planificació. És a dir, en determinats casos, si algun trajecte que fa Renfe fos més adequat que s'enllacés

amb alguna de les vies de Ferrocarrils de la Generalitat, doncs, es fes. Però, en definitiva, els serveis han d'interoperar i les xarxes i la regulació han de ser globals. S'ha de fer el llarg recorregut de València, Saragossa i Avinyó, que el coll d'ampolla està de Saragossa a Bilbao, ara hi ha tres hores i mitja, això no pot ser. Això ha de ser molt més ràpid, perquè encara que triguem una hora i mitja a arribar a Saragossa, després a Bilbao en triguem cinc. Això no és comercial. A València el problema el tenim entre Tarragona i Castelló. És en el tram aquell que va des de l'Hospitalet fins a Salou. I, en el cas del nord, el problema és que els francesos —ho estan fent amb molta més discreció— no tenen intenció de fer de molt alta velocitat el tros que va des de Perpinyà fins a Montpeller, es conformen amb la velocitat alta. I això no ens és suficient a nosaltres. Aquí, es pot negociar l'entrada parcial de l'SNCF, però hem d'exigir que ens facin aquesta línia. Bé, hi ha una singularitat, que és el cas de Barcelona-Tolosa per Vic i per Puigcerdà. I, finalment, és clar, hem de connectar la xarxa amb l'aeroport a través del node sud.

Sobre la política ferroviària d'infraestructures de mercaderies, cal adoptar un model irlandès, amb l'ample internacional, amb els estàndards internacionals, amb els *aparcaderos* de longituds suficients, en fi, tota una sèrie de qüestions tècniques. Però aquí hi ha un tema que ja hem de resoldre ràpidament nosaltres i és que, de la mateixa manera que he dit que, al meu parer, en el cas dels viatgers, necessitem la Sagrera i el Prat com les dues estacions nodals bàsiques, en el cas de les mercaderies la cosa és més complicada, perquè hem estat molts anys sense fer-hi res, perquè durant molts anys s'han fet les estacions logístiques de tot Catalunya simplement per a camions, sense preocupar-nos d'unir-les amb el ferrocarril. Doncs, hem passat d'aquest extrem a agafar-nos les presses i ara tot ho volem unir amb el ferrocarril. I a tot arreu es vol fer una arribada de ferrocarril. Aquí hi ha uns llindars mínims que s'han de respectar, perquè una terminal on els camions portin els contenidors i aquests contenidors s'han de carregar al ferrocarril no és cosa fàcil. D'entrada, les platges de vies han de ser lliures de catenàries per sobre, perquè els contenidors es carreguen per dalt. Per tant, s'han d'arrossegar amb una màquina dièsel, però, després, ha de ser substituïda per una d'elèctrica. Per tant, hi ha una certa complexitat. Es necessiten grans dimensions, es necessita llogar trens que vagin a Hannover, on sigui, cosa que exigeix unes grans longituds de tren, s'han de tenir mides crítiques notables per poder entrar en el tema logístic.

En aquest sentit ens hem de plantejar si fem moltes terminals petites o poques, però més grans. És un tema de política territorial que s'ha de plantejar i resoldre ràpid. Com hem dit abans, Tarragona i Barcelona han d'unificar les seves terminals ferroviàries i situar-hi els nodes. Giugiaro també aprovaria que primer s'han de definir les terminals i fer-les per l'interior. Crec que hem de reservar la façana litoral per a les terminals i línies de viatgers. Estem parlant de la cadena costera catalana (Collserola) cap al mar. Aquí és on hem de fer que el sistema ferroviari per a viatgers sigui eficaç.

En canvi, com que no tenim suficient espai, perquè, fins i tot si comparéssim les hectàrees que tenim a Barcelona amb les que hi ha envers la de Rotterdam, estem en dimensions de 10 o 15 a 1, o sigui, tenim unes dimensions petitíssimes. Necessitem moltes terminals més potents, que, lògicament, no es poden posar aquí al costat. Per tant, no queda més remei, crec jo, que fer una llançadora que vagi des del port de Barcelona fins a la façana interior, per on va la línia que va de Castellbisbal a Mollet passant pel paral·lel de l'autopista, que aquest ha de ser l'autèntic eix de les mercaderies. I per aquest eix, cap avall i cap amunt, és on s'han de col·locar aquestes terminals logístiques, que jo entenc que han de ser les que ens han d'ordenar aquest futur ferroviari.

En definitiva, he començat dient-vos que jo era optimista, que, malgrat que hem començat vint o trenta anys enrere amb molt poques possibilitats de ser un nodus econòmic mundial, un pol econòmic mundial, es donen unes circumstàncies d'un territori que, si el sabem aprofitar i sabem explotar les seves potencialitats, tenim possibilitats boníssimes de progressar, redreçar la situació i convertir-nos en un pol econòmic mundial.