

## Infraestructures futures de progrés. Ignasi Aldomà Buixadé

Publicat al diari Segre, desembre 1999

La premsa d'aquest desembre del trencant de segle i de mil·lenni ens reconforta: un estudi del Ministerio de Fomento recorda que la ciutat de Lleida es trobarà a tres quarts d'hora de Barcelona i a dues de Madrid, un cop el flamant tren AVE inauguri el seu servei l'any 2004. No n'hi ha prou amb la informació, i el Ministerio es paga a doble pàgina i en color un panegíric sobre l'escurçament de distàncies que ens durà l'Ave "para tu progreso y tu futuro" (Segre, 16 de desembre de 1999 i altres). Potser s'atansen eleccions o potser, i més segurament, s'atansa ball de bastons, perquè 19 alcaldes dels municipis de les Garrigues, la Conca de Barberà i l'Alt Camp, per on ha de passar la nova línia ferroviària, no tenen clar que aquest sigui el seu futur de progrés i han declarat la guerra a l'esmentada Ave. En tenim per uns anys, encara que en el fons ni els més acèrrims opositors creguin, ni vulguin que la nova línia de gran velocitat no s'acabi fent. Igual com el *sidral* de la Panadella, que sembla que podria quedar resolt el 2002, després que la discussió variant nord-desdoblament encallés el tram Cervera-Igualada de l'autovia el 1992.

L'aposta de futur (de bastant futur) de l'alta velocitat ferroviària és clara: en una perspectiva de trànsit per autopistes i aeroports saturats el tren ofereix una alternativa molt ràpida i eficaç, 15.000 viatgers per hora en una direcció, i molt més neta. Tornarem, per força o per comoditat, a utilitzar el tren, i tan de bo que al costat de la línia ràpida Ave, a la qual només es podrà accedir per Lleida, Tarragona, Barcelona o Girona, es conservi encara d'aquí uns anys la històrica i esquifida línia Renfe actual on encara puguin pujar al tren els habitants de les ciutats mitjanes i pobles. Així es faria realitat la il·lusió del metro regional a l'entorn de Lleida, un metro que ara per ara és més fàcil d'imaginar com un transport innovador a la demanda que no com a línia regular.

Diffícilment renunciarem a la llibertat i privacitat del vehicle particular, de manera que l'opció de la carretera o l'autovia haurà de ser encara determinant per molts anys, tant per als pobles i ciutats petites com per a les més grans. En aquest camp haurem de veure fetes realitat obres ja anunciades, l'autovia Tarragona-Lleida-Osca-Pamplona i potser l'exòtica Montblanc-Cervera (!?), i altres no anunciades, com la conversió en autovia dels eixos Transversal i Occidental i l'horitzó d'un

univers de capitals comarcals connectades per autovia, molt fàcil a la plana, però bastant més complicat a muntanya (que és l'àrea que més ho necessita).

¿Fins on arribarà aquest desplegament d'autovies o autopistes que forma part de l'essència del nostre ideal de progrés?. Fins quan no decaigui la nostra fe de progressistes de quatre rodes i pantalla catòdica (aviat digital), moment que es fa difícil d'endevinar. Per quan això arribi, el nostre territori estarà ple d'aquestes muralles (tanques de filferro, talussos, asfalt, ralls,...) que tan contribueixen a empobrir la diversitat biològica i a augmentar, al mateix temps, el rescalfament del planeta i la contaminació en general. Contra aquests problemes mediambientals, per cert, també s'hi ha començat lluitar, ni que sigui tímidament i només si els grups i sensibilitats ecologistes munten la corresponent esbrancada. Com a resposta més de fons caldrà veure com l'energia del futur adapta les seves infraestructures i mitjans a criteris de respecte mediambiental: vehicles moguts per aigua o biocombustibles, aprofitament energètic dels purins i residus orgànics, parcs eòlics, plaques solars, centrals fotovoltaïques,... Possiblement molts d'ells formin part aviat del nostre paisatge, si els grans monopolis del sector elèctric ho permeten.

¿Resulten suficients aquestes i altres correccions ambientals per redreçar les tendències anihiladores que mostren els grans indicadors ambientals del planeta?. ¿Es poden salvar els equilibris ambientals sense tocar un progrés basat en el consum creixent d'energia exògena?. El sentit comú més exigent diu que la millor manera de curar un mal és eliminar-ne la causa, i que la resposta lògica a tants desplaçaments i tan consum exogen seria refer les relacions amb les persones, animals, plantes i objectes que tenim a la vora i aprofitar els recursos pròxims. Però, els qui ara i aquí prenen decisions no sembla pas que operin amb aquest xip; el seu gran repte és produir i vendre més cotxes, més avions, més trens, més plàstics, més benzina,... i posar-hi autopistes, aeroports, gasoductes i allò que convingui per a que la gran màquina de fer bitllets i canviar-los no pari. Als clients, consumidors o passatgers en que ens hem convertit tots plegats només ens queda pagar-ho,... si podem.

¡Vade retro, mil·lenaristes i catastrofistes!. L'enginy tècnic dels humans sempre ha estat a l'altura dels grans trencacolls; d'aquí poc temps les noves tecnologies informàtiques i de telecomunicacions ens han de permetre fer-ho tot sense moure'ns de casa (amb la mínima despesa energètica). A hores d'ara ja tenim la

certesa que el cablejat de fibra òptica, la telefonia mòbil i internet ens duran la felicitat perpètua del cosmonauta virtual.