

a en el paisatge



Ferrocarrils de la Generalitat
de Catalunya

classes populars urbanes i rurals pateixen un servei ferroviari deficient, els nostres governants parlin de línies de gran velocitat. No és cert que el TGV sigui un sinònim d'Europa, o el que és el mateix, a Europa no només hi ha gran velocitat, i no forçosament s'ha d'arribar a Europa de mans de l'alta velocitat. La cultura de la velocitat no és l'única interpretació de la realitat.

Un projecte d'esquerra ha de vetllar pels interessos de les classes més desfavorides, i no pels desitjos d'un grup selecte d'intel·lectuals o executius, o per necessitats econòmiques de l'oligarquia política i financera. El transport públic, i en concret el tren, és utilitzat, majoritàriament, per les classes populars de la ciutat i de la ruralia, i és aquí on hem de dirigir els nostres esforços econòmics i de modernització. És necessari un pla de desenvolupament de la doble via a tot el territori, per tal que el ferrocarril, i sobretot el regional, pugui competir amb la carretera i escurçar el temps de viatge. És urgent que els nostres governs autonòmics es facin càrrec de la gestió de la xarxa de RENFE a la Catalunya continental, així com que es renovi el parc actual i es modernitzin les infraestructures. El volum de trens, viatgers i diners que genera la nostra nació es mereix un tracte més europeu.

Però la inversió en la xarxa actual no només afavoreix directament al treballador, sinó que també l'afavoreix indirectament, millorant la seva qualitat de vida, doncs: com han reflexat les autoritats europees en el programa *Thermie* el tren és un transport interessant perquè en ser públic, ens permet disminuir la concentració de CO₂ que emetem a l'atmosfera, ens permet relaxar l'efecte hivernacle, disminueix el smog fotoquímic a les grans ciu-

tats, i també minva la pluja àcida. Tot degut al meravellós i senzill prodigi de no haver de cremar tan combustible fòssil.

Ara bé, si ens dediquem a construir línies de gran velocitat, que tenen un cost de 500 a 1000 milions de pessetes per quilòmetre, no hi haurà capital per fer les inversions que abans proposàvem. Els diners que hipotèticament recuperarem de Madrid no han d'anar destinats al TGV, no han de pagar la gran velocitat, s'han d'invertir en projectes de transport popular, àgil, ecològic i intel·ligent.

Quin és el model que triaran els governs de la nostra nació, el de l'espectacularitat buïda i estèril?, o el de l'eficàcia ecològica i popular? És de moment una incògnita. L'esquerra independentista, ha de triar un model compromès amb el benestar de la majoria dels ciutadans de Catalunya, és a dir, uns rodalies i regionals simplement ràpids i confortables. Res més lluny de la realitat.



La Terra Alta fa gairebé vint anys que no veu passar cap tren.

ARXIU

