

MADRID NO PREVEU CONSTRUIR LA VIA D'AMPLADA EUROPEA

# El TGV no arribarà a Barcelona

Ni la redacció d'un estudi de factibilitat ni les intenses gestions del president Pujol a l'estranger no han pogut convèncer els responsables espanyols del transport ferroviari: l'arribada a Barcelona dels trens europeus d'alta velocitat continuarà sent una reivindicació de la societat catalana.

Joan Vila i Triadú

La hipotètica arribada del TGV (Tren de Gran Velocitat) europeu a Barcelona és el tema de moda en els cercles polítics catalans, obertament pre-electorals. Les declaracions a favor i en contra s'han succeït en els darrers dies; tothom vol dir-hi la seva. El TGV ha estat també motiu de conversa en les recents entrevistes del president de la Generalitat, **Jordi Pujol**, amb **Felipe González** (8 d'abril) i amb **Joaquín Almunia** (12 de maig).

La petició de la Generalitat és que l'administració central financii en part o totalment la construcció d'una via d'amplada europea des de la frontera francesa fins a Barcelona. Això permetria que els trens d'alta velocitat que ara circulen entre París i Lió, i que aviat arribaran a Montpeller, poguessin entrar a Catalunya. Aquesta petició té el suport d'un estudi de factibilitat aprovat pel consell executiu de la Generalitat el 4 de desembre de l'any passat. L'estudi, realitzat per un equip d'experts en ferrocarrils, analitza la circulació actual entre Barcelona i Port-Bou i exposa diverses alternatives per posar aquest tram a l'alçada europea. La conclusió bàsica és que cal construir una nova via d'amplada internacional (més reduïda que l'espanyola), per un cost aproximat de 40.000 milions de pessetes.

Per a **Albert Vilalta**, president de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i director de l'estudi esmentat, «aquesta és una iniciativa bàsica per fer que la integració espanyola al Mercat Comú tingui una traducció en fets concrets. Les comunicacions per tren són la clau de volta de l'intercanvi comer-

cial i humà entre els països comunitaris». A més, l'arribada de l'amplada europea de via és una vella reivindicació d'amplis sectors de la societat civil catalana. Recentment, el Consell de Cambres de Comerç de Catalunya va dirigir una petició al govern central en aquest sentit.

«Europa ha estat una dècada interrogant-se si el ferrocarril pot ser el mitjà de transport del futur», declara a EL TEMPS **Albert Vilalta**. «Una vegada ha decidit que sí, està apostant fort pel tren d'alta velocitat. Més tard o més d'hora haurem d'enganxar-nos al carro». No són del mateix parer els representants del govern central, que s'han manifestat sobre aquest afer. «Hi ha d'haver una amplada de via homogènia a tot Espanya», deia el ministre de Transports, **Abel Caballero**, en la conferència de premsa en què presentava el Pla de Transport Ferroviari. «La construcció d'una via internacional no és prioritària, ja que abans cal modernitzar la xarxa actual de Renfe», afegia el ministre.

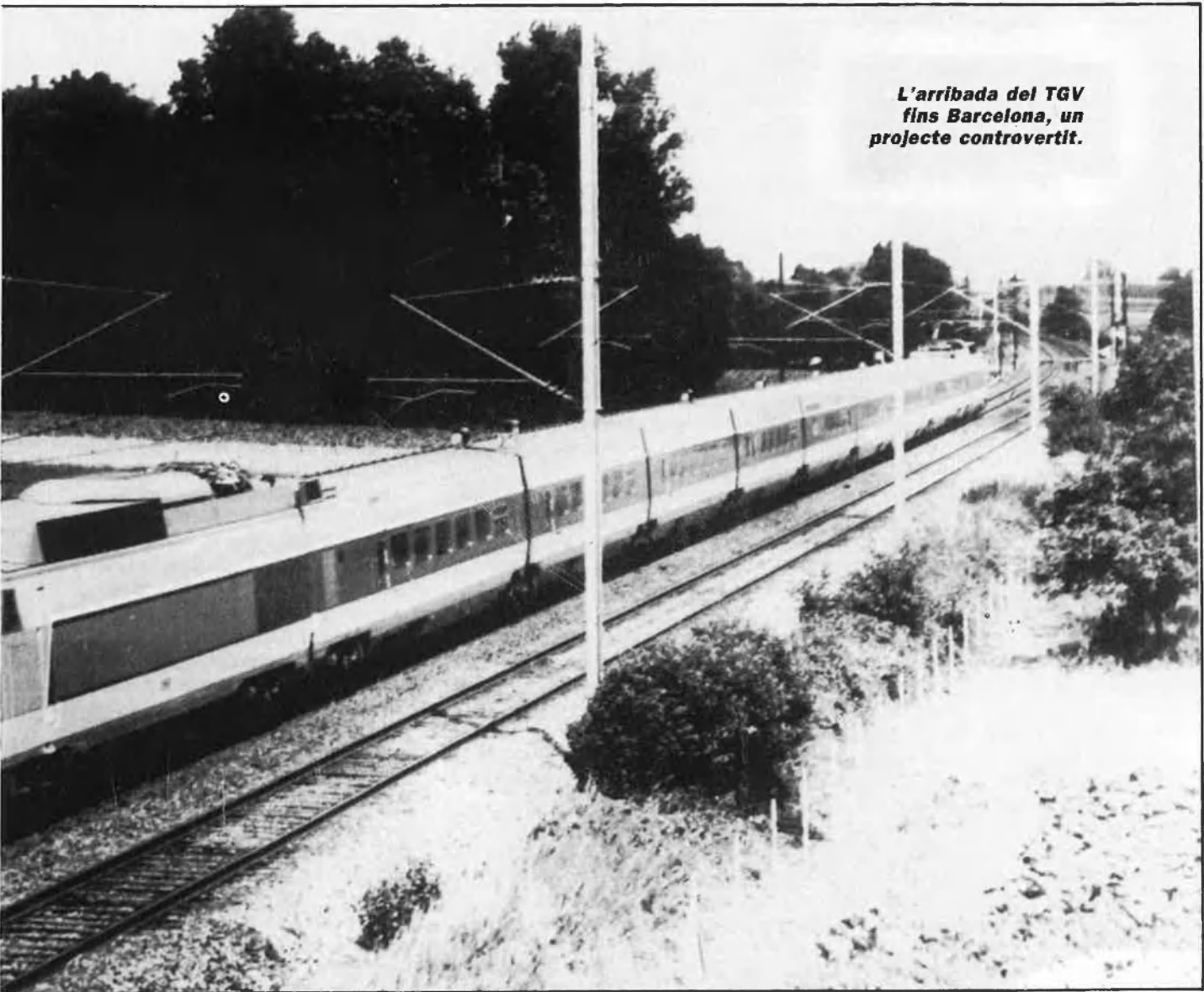
El Pla Ferroviari espanyol preveu la inversió de més de dos bilions de pessetes en la infraestructura dels ferrocarrils més endarrerits d'Europa des d'ara i fins l'any 2000. Curiosament, la partida més espectacular del Pla no va destinada a millorar les comunicacions amb els altres països comunitaris, sinó a construir una nova línia entre Madrid i Sevilla, per la variant Brazatorta-Alcolea. Aquest serà el primer tram condicionat pel pas de trens a més de 200 quilòmetres per hora. El triangle Madrid-València-Barcelona, considerat també prioritari per la inversió, no contemplarà les velocitats esmentades fins després del 1992. Malgrat que s'escurçaran els trajectes en més d'una ho-



ra, el pont aeri Madrid-Barcelona i l'autopista València-Barcelona continuaran sent els mitjans més utilitzats per fer aquests viatges.

«No tenim res en contra del Pla de Transport Ferroviari, no volem entrar en el que és competència plena de l'administració central», aclareix **Albert Vilalta**, president de Ferrocarrils de la Generalitat, «només volem fer-los adonar de la importància de les connexions internacionals. El 1992 desapareixeran les fronteres comercials i les estacions de Cervera i Port-Bou quedaran totalment col·lapsades i sense gaire possibilitats d'ampliació». La proposta de la Generalitat és fer entrar la nova línia per la Jonquera, en lloc de fer-ho per Port-Bou, i construir l'estació duanera a Vilamalla, prop de Figueres, on ara ja hi ha la terminal de mercaderies per carretera.

El director de la cinquena zona de Renfe, amb seu a Barcelona, **Carlos García Canibano**, s'ha mostrat com un dels màxims detractors de la proposta



**L'arribada del TGV  
fins Barcelona, un  
projecte controvertit.**

de la Generalitat. En declaracions a la premsa, a finals de febrer passat, **Garcia Canibano** assegura que «hi ha moltes diferències als ferrocarrils espanyols que cal esmenar i que afecten molts més usuaris que no els que farien servir el TGV». Per al representant de Renfe, la construcció d'una nova via és una inversió exagerada i innecessària que, a més, farà possible la introducció de tecnologia francesa. «La tecnologia del metro de Barcelona o dels nous trens de Ferrocarrils de la Generalitat també és estrangera, però la construcció s'ha fet amb empreses d'aquí», opina personalment **Albert Vilalta**. «Això pot passar també en el cas del TGV, tot i que l'estudi no es defineix sobre aquest tema concret».

La defensa dels interessos espanyols també va ser adduïda com a motiu bàsic per oposar-se a la proposta per part d'**Enrique Barón**, vice-president del Parlament Europeu, durant la seva visita a Barcelona. Barón va dir que els diners necessaris per portar aquí el

TGV caldria dedicar-los a qüestions més importants i que el problema de la diferent amplada de via podia resoldre's amb el canvi d'eixos que fan molts trens a la frontera francesa.

Aquest plantejament és rebutat pels redactors de l'estudi de factibilitat, ja que només serveix per a un tipus de vgons de fabricació espanyola i no per al parc de vgons europeus. A més, les operacions de canvi d'eixos a la frontera representen un cost addicional mínim de mitja pesseta per tona de mercaderia transportada i per quilòmetre.

Tot i que des de la Generalitat s'insisteix a dir que no s'hauria de polititzar aquesta qüestió i que hi ha molt de temps per arribar a acords amb el Ministeri, els aliats europeus de Convergència Democràtica no s'han estat de ficar-hi cullerada. L'ex-presidenta del Parlament Europeu i portaveu del grup liberal a la cambra d'Estrasburg, **Simone Veil**, va declarar en la seva recent visita a Barcelona (2 de maig) que «l'arribada de l'amplada de via euro-

pea al territori espanyol seria un triomf simbòlic de la unitat europea, comparable al del futur túnel del Canal de la Mànega». **Veil** va dir que el grup liberal faria arribar al govern espanyol la seva protesta per no contemplar aquesta iniciativa en els seus plans fins el 2000.

No és aquest l'únic contacte internacional que han fet els convergents. El president **Pujol** ha arribat fins i tot a entrevistar-se amb el ministre de Transports francès, **Jacques Doaffiagues**, que va donar-li una resposta esperançadora, segons paraules de **Jordi Pujol**, tot i que la decisió final depèn d'un acord entre Madrid i París, que ni tan sols s'ha plantejat.

Els qui sí que s'han mostrat entusiasmats amb la idea són els governs regionals del Rosselló-Llenguadoc i de Midi-Pirenées, que també ha visitat fa poc **Jordi Pujol** (16-17 de febrer). Aquestes zones del sud francès saben que, només si el TGV pot arribar a Barcelona, les autoritats franceses faran

## Allunyar-se nord enllà... però ràpid

*La nova línia augmentaria el tràfic de viatgers i mercaderies*

**V**iatjar amb tren de Barcelona a qualsevol capital o ciutat europea és avui un acte de paciència i valor. Només arribar a la frontera ja costa prop de dues hores —i només hi ha 160 kilòmetres!—, més el temps de transbord i tràmits duaners, entre mitja i una hora i mitja. Per posar-ne alguns exemples il·lustratius, anar a Marsella són sis hores i mitja; a Milà, quasi catorze hores; a Brussel·les, dinou hores.

No és d'estranyar, doncs, que el nombre total de viatgers que passen la frontera de Port-Bou en tren hagi disminuït en els últims anys en més de cent mil persones l'any. Curiosament, aquest no és el cas del servei Talgo, que, tot i ser molt car, no implica fer transbord a la frontera. Els usuaris del Talgo Barcelona-París han augmentat lleugerament en els últims temps (67.000 l'any 1984) i els del Talgo Barcelona-Ginebra, espectacularment (de 50.000 el 1979 a 123.000 el 1984).

Pel que fa a les mercaderies, el 41 per cent de les que creuen la frontera necessiten ser transportades a uns altres vagons. El tràfic es manté quasi sense creixement i el percentatge en relació al transport amb camions és quasi ridícul: només el 17 per cent de les mercaderies que van cap a França van amb tren.

«L'estudi de factibilitat d'una connexió ferroviària d'ample internacional entre la frontera francesa i Barcelona» vol oferir solucions a aquesta situació no gens positiva. Les alternatives van des de millorar la via actual i introduir-hi rectificacions importants, fins a substituir-la per una d'amplada internacional o construir-ne una de nova. Però el manteniment del traçat actual, encara que s'hi fessin millores, «no permet arribar als nivells mínims exigits per la nova malla ferroviària europea», conclou l'estudi.

Si es construeix la nova línia, les seves característiques geomètriques farien possible el pas de trens a velocitats pròximes als 300 kms/h. En una primera fase, el tràfic podria ser mixt, és a dir, trens de viatgers a 200 kms/h. i trens de mercaderies a 100/120 kms/h. La frontera quedaria de totes maneres a menys d'una hora de Barcelona per als viatgers. També s'ha estudiat la possibilitat de connectar la nova línia amb el port de Barcelona, a través del ramal Mollet-Papiol-Zona Franca, cosa que seria fonamental per al moviment de les mercaderies.

El pas de la frontera s'ha estudiat per tres variants: una per la Jonquera i el Pertús; una altra per Port-Bou; i una d'intermitja. També hi ha diverses variants entre Girona i Granollers. L'estudi conclou que la línia seria plenament rendible i s'han computat 35 anys d'exploació. Les previsions que fa són que en aquest període hi hauria un augment de 73.000 milions de tones per quilòmetre i 38.000 milions de viatgers per quilòmetre. □

inversions importants en la infraestructura viària entre Montpeller i la frontera amb Espanya.

Actualment, l'SNGF (Societat dels Ferrocarrils Francesos) té en projecte ampliar el trajecte d'alta velocitat (300 km/h) de Lió fins a Valence, i possiblement, més endavant, fins a Marsella. Igualment, projecta el TGV de l'Atlàntic fins a Le Mans, el del Nord fins a la frontera amb Bèlgica, i finalment el TGV Est de París a Estrasburg i la frontera alemanya. Aquestes línies i les que ja funcionen —si bé amb una altra tecnologia—, entre Roma i Florència i entre Hamburg i Wurzburg, són la base d'una futura xarxa d'alta velocitat que rep les sigles TES (Trans-Euro-System) per part de la UIC, primera institució ferroviària mundial. Barcelona pretén ser un dels extrems d'aquesta xarxa, l'extrem que connectaria amb Lió i París, via Marsella.

El TGV París-Lió funciona des del setembre del 1981. Construir-lo va costar més de 170.000 milions de pessetes. Els 500 quilòmetres que separen les dues ciutats es recorren en menys de dues hores. Els combois del TGV tenen una potència de 12.000 cavalls, forma aerodinàmica i un acurat sistema de suspensió per fer possible un viatge còmode. La característica més curiosa d'aquest tren «supersònic» és que no hi ha cap tipus de senyalització visual a la via: impossible veure'l a 300 kilòmetres per hora. Els trens van comunicats informàticament. Malgrat l'elevat preu del bitllet —entre 5.000 i 8.000 pessetes, segons les classes i els dies— s'ha convertit en un dels negocis més rendibles de l'SNCF.

Mentre Madrid continua pensant com arribar abans fins a Sevilla, Barcelona mira amb enveja la modernització dels trens francesos. El TGV pot continuar sent un somni durant molts anys. □

PER A TU QUE CONEIXES  
LA NOSTRA IDENTITAT  
ACÍ TENS LA TEUA ENTITAT

 **caixa  
popular**

*fent  
país*