

Albert Vilalta, president de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

La importància que el TGV es faci bé

El País Valencià i Catalunya comparteixen la necessitat de connectar amb la xarxa europea del tren de gran velocitat, i només podrà satisfer-la una ferma decisió política si no es vol perdre el tren d'Europa. De moment, els tècnics han deixat la qüestió servida per a qui correspongui.



Albert Vilalta.

JORDI MOREIRA

Senyor Albert Vilalta, el Tren de Gran Velocitat arribarà a Perpinyà l'any 1995?

—Pot arribar-hi quan vulgui. No hi ha cap mena de problema, de la mateixa manera que el TGV atlàntic ha arribat a Hendaia fa unes setmanes.

El gran avantatge dels trens de gran velocitat, ja que utilitzen el mateix ample que la línia actual, és que quan van per una línia nova circulen a 270 o a 300 km/hora i, quan va per una línia vella, ho fan a la velocitat que els permet la lí-

nia. És a dir que el TGV pot arribar a Perpinyà avui.

—¿I amb línia nova, al 95?

—Potser serà més tard. Però això no impedeix que puguin fer-se els serveis de manera escalonada. Quan hi hagi tot línia nova, l'any que sigui, anirà a 300km/hora tot el recorregut. Mentre es van fent els trams, si en queda algun, Montpeller-Narbona, o Montpeller-Perpinyà, anirà a 120km/hora o a 160 km/hora en alguns moments, que és el màxim que li permet, i a la resta anirà a 300km/hora.

Per anar de Barcelona a París, per exemple, seran quatre hores, però en alguna etapa intermèdia potser seran cinc hores o cinc hores i mitja.

La línia nova fins a Perpinyà, des de França, no sé si serà l'any 95 o el 97, però l'important és que el pla director francès defineix línia nova l'eix fins a Perpinyà i la frontera.

—En el moment en què la línia nova arribi a Perpinyà des de França, estarà enllestida la línia nova fins a Perpinyà des de Barcelona

—Jo diria que sí. Vaja, no és que ho

digui, per descomptat que sí. I fins i tot ens haurem d'avançar. El mateix que va passar durant les autopistes, que primer es va fer el tram entre Barcelona i la frontera i després els francesos van acabar de fer alguns trams d'autopistes que els faltaven. Per tant, l'important és que ens avancem.

—*És a dir, que segons vostè la línia nova arribarà a Perpinyà des de la banda de Barcelona abans que des de la banda de Montpellier i Beziers*

—Sí. El que no dic és l'any, perquè és difícil avui poder establir la data. En el moment en què vostè em parla del 95, jo he de posar un interrogant ¿95? ¿96?, no ho sé... Però és molt probable que estigui abans el Barcelona-Perpinyà que el Perpinyà-Montpellier, per exemple.

—*¿Segueixen dinàmiques individuals la posada en marxa dels trams situats a banda i banda de la Jonquera?*

—Estem coordinats. Ells fan un projecte, però lògicament no poden fer l'enquesta pública fins que no hi hagi una decisió concreta per part d'Espanya.

Els, segurament, no arribarien a passar de Montpellier si no hi ha la seguretat de la connexió amb Espanya. És lògic. En aquest moment el tràfic ferroviari és d'un milió i mig de passatgers any, per exemple, i els nostres números ens donen que quan estigui construïda la línia nova serà de cinc milions i mig. Vol dir que hi ha quatre milions més de viatgers que passaran per les línies franceses. Això les rendibilitza. A més, hi ha les mercaderies. Els nostres càlculs diuen que, a part de les que passen per la línia antiga, podran passar per la línia nova dos milions i mig de tones any.

—*¿Quin serà el comerç de mercaderies específic d'aquest tram de TGV?*

—Especialment mercaderies generades a la zona de Barcelona. Tots els nostres càlculs de la línia Barcelona-Perpinyà han estat fets amb final a Barcelona. Per descomptat, també captant alguns fluxos que vénen per carretera, però no preveient els fluxos ferroviaris que es deriven de la prolongació de la línia nova fins a València o fins a Madrid. Això vindrà d'escriure.

—*En el cas del TGV català, ¿té més sentit l'ús que se'n farà quant a comerç de mercaderies o perquè permetrà que els usuaris es plantin de Barcelona a París en quatre hores?*

—Les línies actuals franceses només són per a viatgers. I hi ha també un TGV postal, per a un cert tipus molt lleuger de mercaderies. Però ja preveuen que hi hagi

enllaços de gran velocitat dins la xarxa de TGV que també portin mercaderies. Un exemple que ens interessa molt per al cas de Catalunya i el País Valencià és el tram que connecta Lió amb Estrasburg, l'enllaç Rin-Roine, que permet arribar en línia de gran velocitat cap a Alemanya, i permet la sortida cap a Suïssa. En aquests trams, els francesos hi tenen previst tràfic mixt.

Si bé fins ara només amb el tràfic de viatgers ja es rendibilitza la línia, hi ha previst per al futur línies per al transport de mercaderies. Aquest seria el cas nostre, també amb mercaderies.

—*Aquesta adequació deu demanar unes certes exigències.*

—Naturalment. No són vagons amb eixos, si no trinxarien la via. El transport de mercaderies exigeix un altre tipus de material mòbil, que ja existeix. Actualment s'estan portant productes del camp, a 160 km/hora, de Perpinyà al mercat central de París.

Fins i tot en determinats trams de línia vella, al cap d'un any d'haver implantat els 160 km/hora en mercaderies, va augmentar en un 30 per cent. Aquí, per rendibilitzar la línia nova, i a més perquè no n'hi ha altra amb ample internacional, s'ha d'aprofitar necessàriament la línia que es faci per al transport de mercaderies. És compatible. Vaja, els alemanys també hi pensen fer passar mercaderies. Un cert tipus de mercaderies, amb un cert tipus de material mòbil.

—*En el cas concret del TGV català, ¿quina administració l'haurà de fer? ¿RENFE i el Ministeri de Transportos? ¿La Generalitat de Catalunya i la Generalitat valenciana? Això és una incògnita. No està decidit. Ni definit. Ni gairebé diria que plantejat.*

—El Ministeri ha dit moltes vegades que estaria obert a la possibilitat que ho pogués fer potser una companyia privada, potser una companyia mixta..., però suposo que això arribarà quan se sàpiga alguna cosa més de la finalització dels projectes i del cost i la possible rendibilitat.

Si té una rendibilitat adequada, és possible que el capital privat s'hi afegixi d'una manera espontània. Aquesta seria una fórmula que podria anar bé perquè no cal que es recorri als pressupostos de l'estat, sobretot en la construcció. Després, en l'explotació crec que s'haurà de tenir en compte si més no una presència parcial de les companyies ferroviàries.

—*Algú haurà de prendre una decisió política aviat, perquè la construcció s'emportarà un parell d'anys...*

—Sí, però encara no estem apressats.

Potser l'any que ve serà qüestió de prendre-la i ja es tindrien prou dades.

—*Algunes empreses ja s'han interessat per la possibilitat d'un model mixt per a la construcció de la línia nova de TGV.*

—El Ministeri va convocar algunes empreses financeres per el tram Barcelona-Madrid, però em consta que com que encara no sabien el cost definitiu del projecte, els contactes van quedar ajornats. I no hi ha hagut més contactes.

—*¿Per al tram Barcelona-Perpinyà la Generalitat de Catalunya ha sondejat les empreses privades?*

—No. És una decisió política en què la Generalitat estarà implicada però que essencialment correspon a l'estat, i no es pot anar a decidir pels altres..., ¿no?

—*Però la Generalitat de Catalunya té un projecte elaborat i no deu voler tenir-lo indefinidament guardat en un calaix...?*

—És possible, però encara no ha arribat el moment. No amago res, simplement és així... Vostè continua pensant en el 95 i jo li repeteixo que pot ser més tard. Només en senyalització se'n poden anar tres o quatre anys. No és un tema que es pugui fer cuita-corrents perquè els trens hi han de passar a 300km/hora i te la jugues. Fer-ho amb presses o mal fet seria com fer una autopista amb forats.

—*Ja que ens situem d'aquí a uns quants anys, amb un Europa de mercat únic i lliure circulació, ¿seria ficció pensar en la construcció d'un TGV català sense la participació obligada de RENFE i del Ministeri de Transportos?*

—No ho sé respondre. Ara per ara, aquesta seria una decisió d'estat.

—*¿Quin protagonisme preveu que tindrà Ferrocarrils de la Generalitat?*

—Si hi hem de ser, amb molt de gust hi serem. Fins ara hem actuat una mica com a empresa coneixedora del ram i de suport a la Generalitat per als contactes amb altres empreses ferroviàries internacionals. Però l'objectiu no és tant que el TGV el faci Generalitat sinó que es faci, que es faci bé i que s'exploti bé. Perquè és cert que de cara al Mercat Comú europeu l'important és estar ben lligat amb les àrees econòmiques fortes d'Europa, i amb les mateixes condicions que ells. Si ells van a 300Km/hora i nosaltres només podem anar a 80Km/hora, d'entrada ja estariem penalitzats. L'objectiu és econòmic i geopolític. ¿Com? Com sigui. Però que hi sigui. Si la Generalitat pot fer algun servei, perfecte, i si els serveis els presta l'estat, també perfecte.

—Per a unir el TGV català amb la xarxa de TGV europea ha calgut entendre's amb RENFE, però bàsicament vostè s'ha entès també amb la SNCF... això trenca el marc estatal que funcionava fins ara...

—Fins ara les xarxes dels estats eren pensades només per a serveis interiors, el que en diuen tràfics nacionals, però cada vegada el tràfic esdevé més internacional. La mobilitat de viatgers d'aquí a l'any 2010 creixerà amb un ritme doble en l'interior dels estats. És lògic perquè fins ara el tràfic internacional estava retintut per les fronteres.

Quant a mercaderies, la Comissió europea preveu que l'any 2000 hi haurà el doble de tràfec internacional que el que hi havia l'any 1983. Aquest tràfec internacional, que d'aquí a molt poc temps arribarà a circular a 350km/hora, i que pot travessar Bèlgica en menys d'una hora, és el nus real del tema.

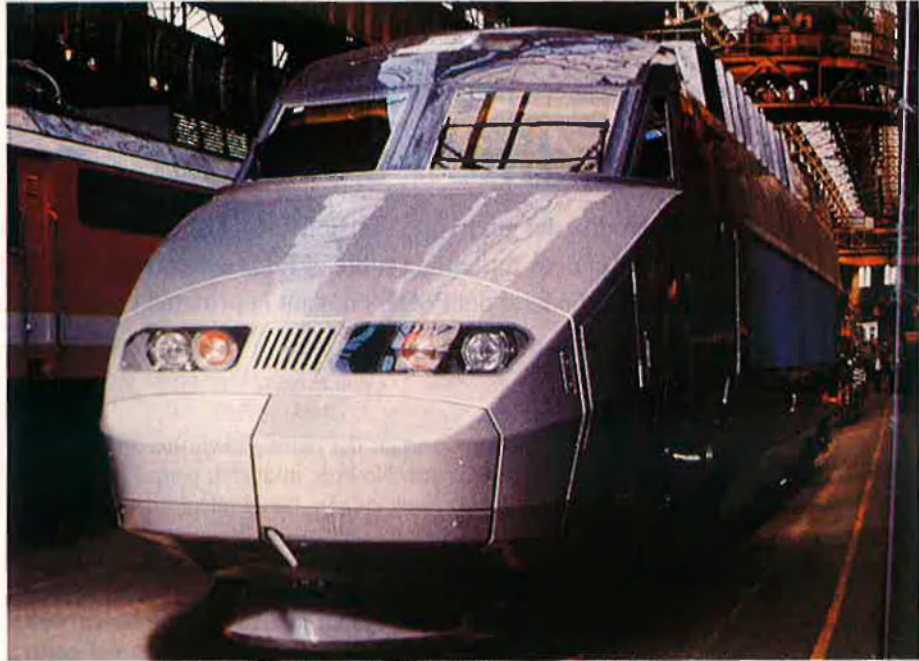
—En aquest context, ¿quin sentit té la connexió de la xarxa europea de TGV també amb el País Valencià.

—Basant-nos en dades, força sentit. València és un territori amb una forta potència de creixement econòmic. Ara per ara, ja té un tràfic portuari i a més un tràfic per carretera important. Hi ha productes de l'horta que havien estat tradicionalment ferroviaris i que ara només en un 10 per cent fan servir el ferrocarril. Si poguéssim arribar una línia que permetés el transport de mercaderies a 160 km/hora, les situaria a Europa en una nit. Molt menys del que es triga ara en camió. ¡Només cal pensar que la mitjana actual del transport de mercaderies espanyoles és de 10 km per dia!

En qualsevol cas, una línia nova de gran velocitat demanaria logística. Càrrega i descàrrega molt ràpides, perquè de res serveix anar d'un punt a l'altre a 160km/hora si després es triguen quatre dies a carregar i descarregar un vagó. Aquesta revolució tecnològica i d'automatització, però, encara està per fer.

Des del punt de vista de l'oferta turística, també té sentit connectar la xarxa europea de TGV amb el País Valencià. Potser caldrà arribar-hi per trams, igual com s'ha anat fent per trams la xarxa europea, però al final, l'eix de València caldrà incloure'l. El que no sé és si per consell de ministres europeu del proper 15 de desembre, que definirà pròximes ampliacions de la xarxa de TGV, es contemplarà ja l'arribada a València.

Josep Maria Pasqual



El TGV, la Generalitat valenciana i la SNCF

La possibilitat de connexió del País Valencià amb la xarxa europea del Tren de Gran Velocitat es troba bloquejada en via morta. De poc haurà servit el conegut estudi encarregat per les Cambres de Comerç, que en el seu dia elaborà la Universitat de València, i que demostrava amb xifres quant beneficis pot ser per a l'economia valenciana el projecte en qüestió. Tampoc haurà servit de gaire un altre estudi, aquest mantingut fins avui en secret, encarregat pel director general de Transports de la Generalitat valenciana, Gaietà Roca, a l'empresa SOFRERAIL (filial de la SNCF), i que posa sobre el paper (i per tant sobre la taula dels polítics) la factibilitat de la connexió del País Valencià amb la xarxa europea de TGV. Es tracta d'un estudi complet de la creació de la nova línia de tren de gran velocitat amb arribada a València (o a Alacant), que va ser lliurat per SOFRERAIL als seus clients de la Conselleria d'Obres Públiques el passat mes de juny. Amb l'estudi a la mà, a Eugeni Burriel, el conseller, se li presenta una difícil negociació amb el Ministeri de Transports per aconseguir llum verd, missió en la qual no ha tingut èxit. Ara, cinc mesos després tot sembla indicar que el govern central no té en l'ordre del dia la prolongació fins al País Valencià de la nova línia de TGV que després del 1992 es començarà a construir per unir Perpinyà amb Barcelona. De manera que el pla directiu de la comissió europea, que es

fixarà a mitjan desembre, a instàncies (per defecte) d'Espanya, tampoc no contemplarà el TGV fins a València, de moment, gràcies al nul interès de Madrid. Ni, finalment, tampoc no hauran servit de res les bones relacions de Joan Lerma amb el vice-secretari del govern espanyol, Alfonso Guerra, en aquesta ocasió en què no estan en joc interessos personals sinó que s'hi juga el futur del País Valencià, que sense TGV se situa molt més allunyat d'Europa.

Si d'una banda, no es pot amagar que el govern valencià ha jugat fort en el tema TGV, la qual cosa queda demostrada simplement pel fet del treball encarregat a SOFRERAIL, l'operador-consultor més prestigiós del món, d'altra banda, ha quedat al descobert l'alt cost del projecte, veritable malson de Lerma, quantificable en 164.500 milions de pessetes (tram Barcelona-València) o 258.000 milions de pessetes (tram Barcelona-Alacant).

Si es té en compte que el projecte Perpinyà-Barcelona, amb un cost de 70.000 milions de pessetes, encara no té resolta la qüestió del finançament, i s'hi afegeix l'interès francès perquè el TGV del sud-est es beneficiï del mercat dels Països Catalans, es pot pensar que Lerma ja contempli l'entesa bàsica amb el seu homòleg de la Generalitat de Catalunya i amb la Société Nationale des Chemins de Fer.

J.-M. P