

La infraestructura ferroviària entre València i Barcelona: precària i obsoleta

“Espereu fins demà”

Arribar un minut tard significa haver d'esperar nou hores fins al proper tren. Les comunicacions ferroviàries entre València i Barcelona són insuficients. EL TEMPS ha fet una comparació innocent amb la xarxa que uneix Bolonya i Milà. Els resultats són prou eloqüents.



Landana de l'estació del Nord, València, algú arriba corrent, la llengua mig fora i el bleix forçat, carregat amb la maleta, l'abric... Són les 6:11 de la vesprada, en la via número 2 l'Intercity València-Barcelona surt, ¡Desesperació, horrible!, fins a les 3:20 de la matinada no hi ha cap altre tren. Algú ha perdut un bon negoci, una important entrevista de treball, un vol cap a Europa i sobretot els nervis. Ningú pot tenir una urgència, fins i tot viatjar per plaer entre les dues ciutats capçaleres dels Països Catalans és difícil. Perdre les hores, perdre els diners, perdre la paciència.

COMPARAR I ENTENDRE

Seguint l'aforisme de Joan Fuster; "compara i començaràs a entendre" EL TEMPS ha buscat un parell de ciutats a Europa amb característiques semblants a València i Barcelona per tal de conèixer realment quin és l'estat de les comunicacions ferroviàries que uneixen València i



Barcelona. Les ciutats triades van ser Bolonya i Milà.

Dins la nostra comparança, Milà és una ciutat que s'assembla molt a Barcelona. Ambdues són centres industrials a Europa des de fa temps. I sobretot centres financers. Són ciutats que han patit durant l'últim segle una expansió demogràfica molt forta, paral·lela a un creixement industrial. La població de Milà és de 1.725.000 d'habitants, molt semblant a la de Barcelona que actualment és de 1.700.000 habitants.

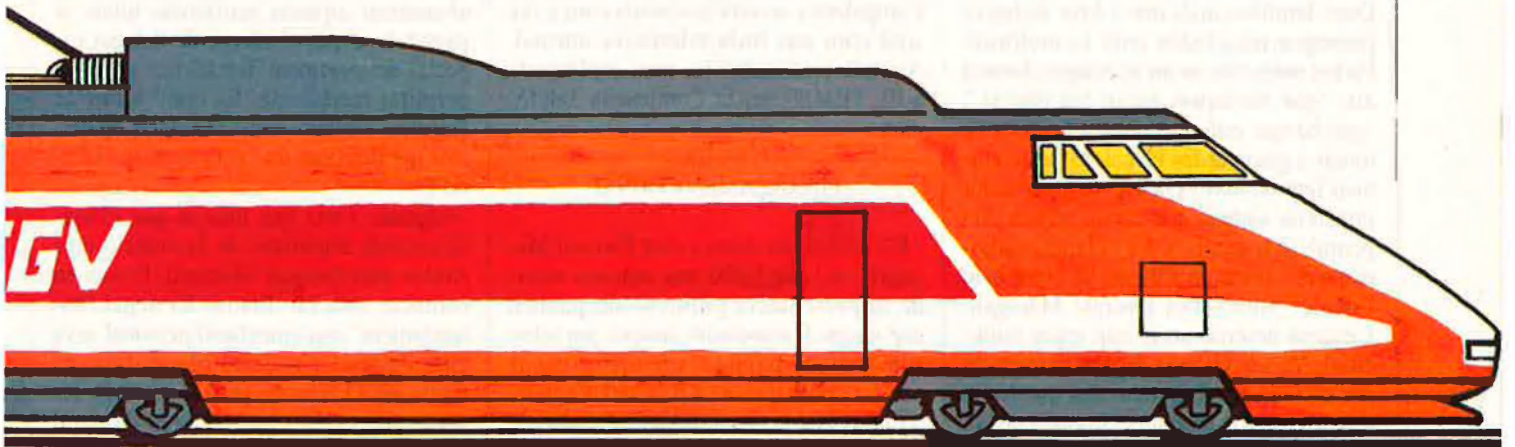
El paper de València el faria la ciutat

de Bolonya, les dues són centres comercials "de segon grau", que coincideixen en els principals sectors industrials.

Totes quatre ciutats absorbeixen una gran quantitat d'immigració d'altres zones, sobretot rurals, i són ciutats modernes immerses en la CEE, però, malgrat totes aquestes característiques coincidents —distància geogràfica, nombre d'habitants, evolució socio-econòmica...— hi ha un gran abisme en la infraestructura de les comunicacions i els transports. El ventall de possibilitats per viatjar entre València i Barcelona és molt

llaçar amb la resta del continent, bé siga mitjançant vols o ferrocarrils.

Segons sembla, el problema és "la doble via", tal com diu Paco Dejoz, de l'unitat de llarg recorregut a València: "Una vegada estiga acabada la doble via, el trajecte, que costa quatre hores, quedarà reduït a tres. El problema no és l'alta velocitat, sinó una agilitat de maniobres, que ara per ara, no existeix. "La doble via" és un projecte de futur immediat per al 92. Nosaltres som conscients de la importància d'aquestes vies i de les seues deficiències. L'ús que es fa del



Les xifres de la vergonya

València-Barcelona

Distància: 364 km
 Freqüència de trens: 8 diaris
 Barcelona-València: 10 diaris
 Duració mitjana del trajecte: 4 hores
 Preu del bitllet:
 De 2.100 en l'Express a 4.700 en la classe del Talgo
 Interval entre trens:
 mínim: 45 minuts
 màxim: 9 hores

Bolonya-Milà

Distància: 250 km
 Freqüència de trens: 48 diaris
 Milà-Bolonya: 52 diaris
 Duració mitjana del trajecte:
 2 hores
 Preu del bitllet:
 1.500 en 2a classe i 2.295 en 1a.
 Interval entre trens:
 mínim: 10 minuts
 màxim: 45 minuts

més reduït que el que hi ha entre Bolonya i Milà. A l'estat espanyol, les xarxes de comunicació i en general la infraestructura ferroviària sofreixen una gran falta de competitivitat i de funcionalitat a causa d'uns serveis que resulten ineficients i insuficients.

Viure a cavall entre Bolonya i Milà és possible perquè, encara que no hi ha una comunicació aèria, el ferrocarril fa un paper extraordinari. Però entre València i Barcelona això resulta impossible; el buit que podia ser omplert en tot cas pel transport aeri continua sense solució perquè entre Manises i el Prat tan sols hi ha un vol diari en dies laborables i dos en caps de setmana. Per tant, viure en una ciutat i treballar en una altra —com ocorre en moltes altres ciutats europees— és totalment utòpic als Països Catalans a tret que u se la jugue diàriament per l'autopista del Mediterrani.

Aquesta incomunicació s'agreuja encara molt més si tenim en compte que Barcelona és la ciutat "trampolí" entre l'estat espanyol i Europa, des de quasi tots els punts de l'estat cal passar-hi per en-

transport per carretera és desmesurat, la distància entre València i Barcelona no és prou per fer molts vols diaris i l'autobús tampoc és del gust de tots, per aquesta raó Renfe té molt clar que cal millorar i sobretot augmentar el nombre de trens diaris, que un viatger no haja d'esperar tres o quatre hores si perd un tren, volem estar al servei del client i que això no semblen tramvies. Tenim la certesa que si pujarem l'oferta, la demanda s'hi adaptaria immediatament". Tanmateix fonts de la zona de Renfe a Catalunya manifestaven que "la línia Barcelona-València ha augmentat en un 20% el nombre de viatgers" i consideren que "el servei és satisfactori, l'usuari està prou satisfet i la falta de doble via entre Tortosa i Tarragona no és un problema greu".

Però per damunt d'aquestes opinions contradictòries, el ben cert és que en 24 hores viatjar entre València i Barcelona és una odissea, i comparar aquesta línia amb una altra europea ens dóna un resultat ben trist.

Lourdes Toledo