



SETMANA-ECONOMIA

ARXIU

Toys are us és el nom d'una multinacional americana que ha inaugurat el primer hipermercat, a Sant Quirze del Vallès, dedicat a la joguina. Toys are us ha invertit en aquest hipermercat 25.000 milions de pessetes. Segons ha manifestat el conseller delegat, Guillermo Porrati, Toys are us pren un lloc del mercat que fins ara ningú no ocupava. En aquest hipermercat, únic a tot l'estat i el més gran d'Europa (4.000 metres quadrats) es troben més d'un milió de joguines.



Joan Parcerisa

ARXIU

Joan Parcerisa, president de l'Agrupament de Botiguers i Comerciants de Catalunya (ABC), juntament amb els presidents de les associacions de comerciants de les Illes Balears, Àlaba i Galícia s'han reunit a Madrid amb el subdirector del Banc d'Espanya, Joaquín Fanjul, per tractar dels regals que les entitats bancàries ofereixen als seus clients.

Ja el passat mes de juny l'ABC va obrir una campanya per denunciar la proliferació d'ofertes i regals, ofertes que Joan Parcerisa considera una "competència deslleial de bancs i caixes, que són unes entitats amb una funció social molt diferent". Després de la reunió, Joaquín Fanjul es comprometé a donar ben aviat una resposta sobre la posició de les entitats bancàries.

Perilla la continuïtat del Tren Groc de la Cerdanya

Hem d'estar units i lluitar fins al final, tant els treballadors com els usuaris, si no volem que el tren s'aturi". Així es manifestava el portaveu del sindicat Confederació General dels Treballadors (CGT) dels Ferrocarrils de Prades-Vilafranca de Conflent, al final d'una taula rodona en què es debatia el futur del Tren Groc. La SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer) té previst de tancar d'aquí a uns dies tres estacions dels Pirineus-Rosselló: la d'Osséja, pertanyen a aquesta línia que uneix des del 1927 les poblacions de la Tor de Querol, Enveig i Vilafranca de Conflent, i les del Soler i de Millars, que formen part de l'eix Vilafranca-Perpinyà.

El dia 20 d'octubre es reunirà a Montpeller el Comitè del Consell Econòmic i Social (organisme consultiu) que estudiarà entre la viabilitat econòmica de la línia. Deu dies més tard, el Consell Regional dels Pirineus-Rosselló es trobarà per examinar aquesta qüestió.

Entre les reivindicacions dels prop de 50 treballadors d'aquesta línia de la SNCF, figura el manteniment dels llocs de treball i del nombre de trens que hi circulen. Durant l'estiu i fins al 28 de setembre hi havia sis trens al dia de Vilafranca a la Tor de Querol i viceversa. Ara, es reduiran a quatre, dos de pujada a la Tor, i dos de baixada a Vilafranca. "És l'horari d'hivern —es resigna Marc Gimbernat, conductor del Tren Groc des de fa 15 anys—. La llàstima és que d'aquí a uns dies el primer tren que surt de la Tor de Querol ho farà a les nou. És difícil que els usuaris d'aquí l'agafin, perquè ja m'explicareu què es pot fer si arribés passades les 11 a Vilafranca..."

El recorregut complet del Tren Groc és de 63 quilòmetres i permet als viatgers de creuar el cèlebre pont metàl·lic Gisclard —de 1.325 metres d'alçada— i el viaducte de pedra Séjourné, abans d'aturar-se a Montlluís, ciutat emmurallada que el rei Lluís XIV va fer construir i des d'on es dominen les fonts de la Tet, l'Arieja, l'Aude i el Segre. El viatge complet fins a la Tor de Querol pot durar entre dues ho-



ARXIU

res i mitja i tres hores, segons l'horari escollit. Els trens tenen la velocitat limitada a 60 quilòmetres per hora tot i que mai no hi arriben. Això no té res a veure amb el TGV. És un tren de via estreta que no aspira a competir-hi.

Tot i que fou dissenyat com a enllaç ferroviari entre Perpinyà i Puigcerdà —i continua fent aquesta funció— el Tren Groc es manté sobretot gràcies als turistes que l'envaeixen cada estiu. Molts vénen dels Països Catalans. Els preus són elevats, però hi ha importants descomptes per a grups i per als ciutadans que resideixen a la Cerdanya, els quals tenen un descompte del 50 per cent. Durant aquest estiu hi ha hagut més de 3.000 passatgers diaris.

Malgrat tot, els horaris difícils i la davallada de passatgers durant els mesos d'hivern condicionen la rendibilitat de la línia en un futur immediat.

Els treballadors diuen obertament que la direcció de la SNCF vol tancar la línia —aquest punt s'ha plantejat en diverses ocasions— i que n'impedeix el desenvolupament boicotejant qualsevol reforma.

Les relacions tibants o inexistents entre els ferroviaris i la bona part de la premsa local, controlada pel centre-dreta i per la

dreta francesa, contribueixen a enfosquir les iniciatives que tracten de prendre els *cheminots*. Aquests tenen present un estudi de la Comunitat Europea (CE), segons el qual el 96 per cent dels costos socials dels transports públics vénen del trànsit per carretera. Aquest estudi té en compte, entre altres factors, els accidents, l'ocupació del sòl, el desgast de les carreteres i l'energia que consumeixen els camions.

El sindicat CGT dels ferroviaris Prades-Vilafranca de Conflent denuncia la política del govern, la direcció de la SNCF i el Consell Regional dels Pirineus-Rosselló de potenciar el tràfic de mercaderies per la carretera 116, en detriment dels trens, com més va més substituïts per autocars.

Als acomiadaments del personal progressius —diversos ferroviaris s'hauran d'acollir a la jubilació anticipada—, cal afegir el tancament de tres de les 22 estacions del Tren Groc, actualment en servei.

Com a alternativa, els ferroviaris exigeixen el manteniment del tren com a servei públic ecològic i necessari per al desenvolupament rural.

Frederic Rovira