

L'alta velocitat perd partidaris



La reivindicació dels trens d'alta velocitat (TGV) per Catalunya i el País Valencià ha topat sempre amb el fre de l'administració de l'estat. Ara des del Principat, per motius diferents, alguns sectors qüestionen la viabilitat del TGV i plantegen noves alternatives.

De poca cosa ha servit al president de la Generalitat Valenciana, Eduardo Zaplana, militar en el mateix partit que José M. Aznar. L'administració popular a Madrid no ha donat millor tracte al govern valencià que el que anteriorment va dispensar el PSOE. Malgrat el mateix color polític entre Madrid i València, el projecte de connectar aquestes dues ciutats a través d'una línia de tren d'alta velocitat (o TGV) és avui dia pràcticament una idea-ficció.

En diferents intervencions, el mateix ministre de Foment, Rafael Arias Salgado, ha deixat ben clar el poc interès que desperta la connexió entre València i Madrid amb un tren d'alta velocitat. El setembre de 1995, l'ex-conseller de Po-

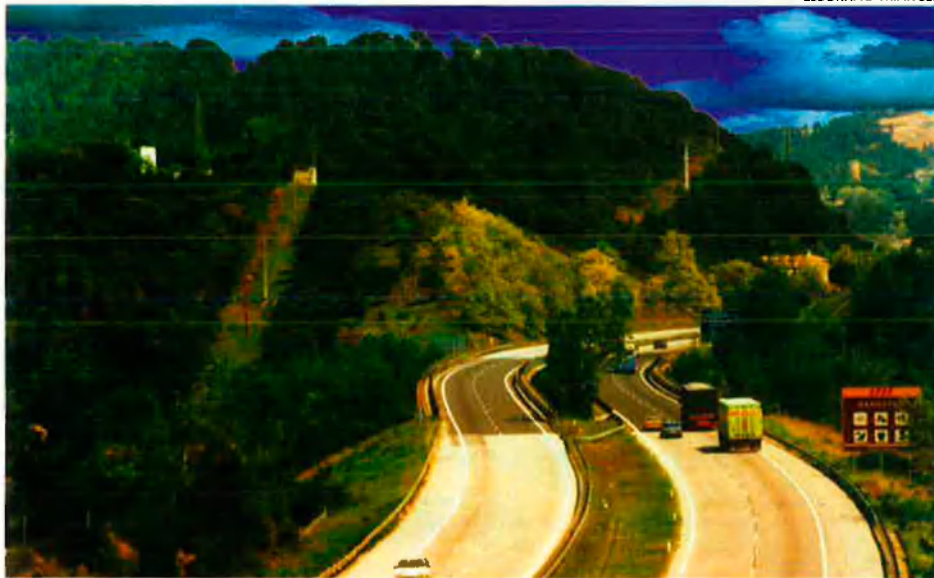
lítica Territorial i Obres Públiques de la Generalitat Valenciana, Luis Fernando Cartagena, reivindicava la necessitat que el govern espanyol —per aquelles dates, en mans del PSOE— es comprometés “amb els valencians amb un calendari i un traçat concret” i exigia que el projecte havia d'incloure una connexió amb Alacant. Després de l'arribada del PP a la Moncloa, les coses no han millorat. Els responsables en la matèria del govern d'Aznar han declarat que el projecte AVE de Madrid-València es troba encara en fase d'estudi i les possibilitats pressupostàries han fet que les partides es destinessin a d'altres projectes. En una proposició no de llei del Congrés dels Diputats de l'agost de 1997, s'acordava posposar per després de l'any

2000 l'AVE Madrid-València. Segons els últims moviments ministerials, sembla que Foment es planteja l'adequació de l'actual línia per a poder fer circular trens no d'alta velocitat, sinó de velocitat alta (com l'Euromed), que poden circular a uns 240 quilòmetres per hora. Si això tira endavant, és difícil creure compatible aquesta adequació de línia València-Madrid amb el traçat d'una altra de TGV.

I si el projecte de València-Madrid està fosc, la línia Madrid-Barcelona i la connexió amb França, no és que sigui oli en un llum. Si bé, després de molt d'estirar i arronsar entre el govern de l'estat i el de la Generalitat de Catalunya, s'han aconseguit uns acords bàsics per establir un calendari d'execució de les obres del traçat de la lí-

Les línies de gran velocitat tenen un fort impacte ambiental. Diversos grups i col·lectius proposen la seva substitució per línies de velocitat alta.

ESBORNAC-TRIANGLE



Imatges generades per ordinador de l'impacte paisatgístic i ambiental que pot representar el traçat d'una línia del TGV. Aquestes fotografies formen part d'una exposició itinerant d'IC-EV en què es proposa els trens de velocitat alta com a alternativa al TGV.

nia de TGV fins la frontera francesa. Malgrat aquests acords, ara per ara encara planen sobre aquest projecte diverses incògnites. De moment, sembla que hi ha un compromís d'acabar la línia Madrid-Lleida el 2002. La resta de la línia fins la frontera està prevista pel 2004. El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Pere Macias, dóna per fet el compliment del calendari per part de l'administració espanyola i de la catalana. Però des de l'administració francesa, el traçat del TGV fins la frontera espanyola no es veu com una prioritat, per tant es mantindrà la incertesa sobre si el traçat del

TGV cap a Europa serà operatiu més enllà dels Pirineus a partir del 2004.

Mercaderies i TGV per la mateixa via. Però a banda dels compromisos polítics, la línia del TGV fins la frontera té altres dificultats referents a aspectes tècnics i de traçat de la via. A nivell tècnic, hi ha un debat sobre quin model ha de tenir el tren d'alta velocitat. D'una banda, hi ha l'opció de construir una línia d'ús exclusiu per a passatgers, sense que hi circulin mercaderies. Aquesta és l'opció que es va triar per a la línia de l'AVE de Madrid-Sevilla, i la que s'utilitzarà per a la línia Ma-

drid-Lleida, que s'enllestirà el 2002. Aquest és un model semblant a l'utilitzat a França. Davant d'això, hi ha la possibilitat de construir una línia que permeti la circulació de mercaderies, i fins i tot de trens regionals, per la mateixa via que hi circulen els trens de passatgers d'alta velocitat.

Aquesta opció és la defensada per institucions com el Port Autònom de Barcelona, la Cambra de Comerç o la mateixa Generalitat de Catalunya, per a la construcció de la línia de Barcelona fins la frontera francesa. Aquest tipus de línia mixta segueix el model de països com Alemanya, que combina en la mateixa línia trens d'alta velocitat amb els de mercaderies. Amb el model mixt s'evita haver de construir una línia paral·lela al TGV per a les mercaderies, per tant, es redueixen els costos d'inversió.

Segons alguns tècnics, la via mixta presenta inconvenients en el manteniment de la línia: com que ha de suportar la circulació de trens de mercaderies, més pesants que els de passatgers, les vies es deterioren més ràpidament. Cal preveure, per tant, una despesa superior de manteniment, per evitar deformacions que puguin afectar el bon funcionament dels vehicles d'alta velocitat. A més a més, la línia mixta no pot tenir pendents gaire pronunciats per tal que puguin salvar-les els trens de càrrega.

Tot apunta que la línia de Barcelona serà finalment una línia mixta, ja que els costos de producció són més baixos, tal com es reflecteix en un estudi publicat per Barcelona Centre Logístic, en el qual es defensa que tenint en compte els costos de producció, d'explotació i de manteniment, la línia mixta és més rendible que la creació d'un tercer carril per a les mercaderies. Segons l'estudi, la via mixta representa un estalvi de 40.000 milions de pessetes respecte a la inversió en la construcció d'una tercera via per a les mercaderies. Sobre l'encariment del manteniment de la línia mixta, l'estudi ho desmenteix i afirma que la diferència és només de 56 milions més de pessetes l'any.



Si els aspectes tècnics són encara poc clars, el traçat de la línia d'alta velocitat és un dels punts que aixeca més polèmica. De moment, l'únic traçat que sembla estar definit per l'administració és el que arriba fins a Martorell. D'aquest punt fins a Barcelona tot són dubtes i projectes. El punt comú sembla ser que l'estació central de Barcelona del TGV estarà situada a la Segrera. El que no està gens clar és quin serà el traçat de Martorell fins l'estació de Segrera: si s'entrarà a la ciutat per la banda del riu Besòs (a través del Vallès) o per la del riu Llobregat (pel Baix Llobregat). Tampoc està clar si la línia ha d'arribar o no a l'aeroport del Prat.

Substituir el TGV per la velocitat alta. Però el traçat del tren també ha trobat una forta oposició en moltes de les poblacions que ha de travessar. El passat diumenge 24 de maig, entitats de tretze co-

marques es van manifestar al Vendrell a favor d'alternatives al projecte del TGV. Aquests col·lectius consideren que el traçat de la línia d'alta velocitat és un greu atemptat contra la preservació del territori i del medi ambient. En la manifestació hi van participar alcaldes i representants polítics de pràcticament tots els partits.

Els opositors consideren que el TGV té un cost massa elevat, que es podria evitar si es modernitzés la xarxa ferroviària actual. En aquest sentit, Iniciativa per Catalunya-els Verds va presentar una moció al Parlament de Catalunya, que no va prosperar, en la qual es proposava la substitució del projecte del TGV pel de la creació de línies de trens de velocitat alta, és a dir, trens que poden arribar a circular a velocitats de 250 km/h aproximadament. Segons les dades que ICEV presenta en una exposició itinerant, per exemple, el tram del TGV de Barcelona a la frontera té

un cost total de 270.000 milions de pessetes, i el recorregut de Barcelona a Perpinyà està calculat en una hora de viatge. Si el tram es fes amb una línia de velocitat alta, la inversió seria de 89.000 milions de pessetes i la durada del viatge de 15 minuts més. Fonts properes a l'Autoritat Metropolitana del Transport consideren que fer marxa enrere en la línia del TGV fins la frontera és pràcticament impossible, però que els trens de velocitat alta poden ser una bona solució per a les línies d'altres destinacions. Ara per ara, tot indica que el tren d'alta velocitat arribarà finalment a la frontera amb França, però l'oposició i l'alt cost d'aquest tipus de línia poden fer que en el futur, la velocitat alta (trens com l'Euromed o els pendulars tipus Talgo) deixin de ser considerats com succedanis dels TGV i es vegin com a veritables alternatives.

Enric Rimbau

 **Universitat Autònoma de Barcelona**

Universitat d'Estiu 1998

Del 29 de juny al 31 de juliol

TEMES UNIVERSITARIS ACTUALS

- Ciències ● Humanitats
- Desenvolupament personal
- El tombant de segle
- Idiomes

Informació a: Institut de Ciències de l'Educació
Tel. (93) 581 23 93 / 581 16 01

<http://blues.uab.es/ice>

Matrícula: de l'1 al 30 de juny de 1998

© RODOS