

La revolada de la gran velocitat

La construcció de noves vies de trens de gran velocitat genera una disparitat de criteris total entre les administracions que aposten decididament per la seva generalització i aquells qui en consideren inacceptable el cost econòmic, social i ambiental.



ARXIU

Imatge de les obres del TAV que ha de connectar Madrid amb Barcelona, i Barcelona amb Perpinyà, en el tram Alcarràs-Lleida. Els contenciosos interposats per alguns alcaldes i la plataforma COPALTAV en demanen la suspensió cautelar.

Poques coses hi ha tan associades al concepte de progrés com el transport. Ja gairebé no sabem si com una conseqüència o com una causa d'aquest progrés, el fet és que l'aplicació dels darrers avenços tecnològics als mitjans de transport alimenta contínuament la necessitat de més infraestructures i més grosses. Tant és així que el nombre i la capacitat de les inversions públiques condicionen, en un sentit o altre, el desenvolupament econòmic dels països en un sistema cada vegada més mundialitzat, més mòbil, que es basa sobretot en la competitivitat. És així que el vehicle privat (camió o cotxe) ha abanderat la mo-

dernitat –i les despeses en obres públiques, copades per les carreteres– en una espiral de creixement que aixeca fonamentades sospites d'insostenibilitat.

El ferrocarril és el mitjà de transport que es troba en millors condicions de lluitar contra la intensa ocupació de recursos i de territori del vehicle privat. No en va és l'emblema del transport públic; per accessibilitat, rapidesa i baix rendiment energètic. Però, paradoxalment, el tren ha esdevingut des de fa uns quants anys –i sembla que només acaba de començar– un dels motius de més discòrdia entre una bona part de l'administració (governos estatals, au-

tonòmics i grans ajuntaments) i els sectors ambientalistes. Així, les institucions inverteixen quantitats ingents de cabals en infraestructures ferroviàries que ara rebutgen els qui tradicionalment més n'han defensat la implantació. La contradicció rep el nom de tren d'alta velocitat (TAV), una tecnologia ferroviària d'última generació que pot circular a velocitats superiors als 300 km/h.

En hores baixes, o no? A la major part d'Europa, i encara amb més rotunditat als Estats Units, la construcció de noves línies de TAV (el TGV francès o l'AVE espanyol) passa un mal moment. França i Alemanya, que n'eren els principals impulsors la dècada dels 80, han congelat molts dels projectes que preveia el primer esquema director de la UE, del 1985. Un dels casos que ens afecta, la prolongació de la línia París-Liò cap al sud, que havia d'arribar a Perpinyà, i d'aquí a Barcelona, no sembla que tingui a hores d'ara un futur gaire clar; i és que el tram de Nîmes a la capital del Rosselló ha estat desestimat. Fet i fet, els informes encarregats per les autoritats franceses el 1996 amb l'objectiu de redibuixar la xarxa de gran velocitat tenen conclusions poc afalagadores per al TAV. Philippe Rouvillois, ex-president dels ferrocarrils francesos (SNCF) i director d'un d'aquests informes, destaca que "aquests projectes [els del pla director francès del 1992] han de demorar-se uns vint anys, tenint en compte la situació de les finances públi-



MIQUEL BENÍTEZ

ques”, i proposa la utilització de la tecnologia pendular (trens que poden circular per vies convencionals a una velocitat màxima de 220 a 250 km/h, a l'estil de l'Euromed Alacant-Barcelona). També demana el condicionament de les estructures actuals, perquè “el cost d'una línia d'alta velocitat és de 1.700 milions de ptes/km i adaptar-ne una d'existència a una velocitat de 200 km/h en costa [a l'estat francès] 250”. Rouvillois s'arriba a demanar en l'informe si “és essencial de projectar línies de 350 i 380 km/h quan les exigències ambientals redueixen cada cop més la llibertat d'elecció de terrenys i quan els trens pendulars donen més flexibilitat al traçat”. I acaba amb una recomanació: “els projectes de taxa de rendibilitat dèbil s'han d'abandonar o diferir molt”. El projecte de més baixa rendibilitat del Pla de 1992 és, precisament, el Languedoc-Rosselló, al qual pertany el tram Perpinyà-Nimes. En aquests moments, França només manté els projectes de gran velocitat allà on tenen la rendibilitat assegurada per mor de la saturació de la via convencional.

Al sud de l'Albera, en canvi, la gran velocitat és una de les prioritats de l'administració. El Pla Director d'Infraestructures Ferroviàries 2000-2006, presentat a bombo i platerets pel ministre de Foment espanyol, Francisco Álvarez Cascos, vol connectar amb tren totes les capitals de l'estat amb Madrid en menys de tres hores. Si aquest pla s'executava, Espanya fóra el tercer estat amb més quilòmetres de vies de gran velocitat del món, al darrere del Japó i d'Alemanya.

Però també les institucions autonòmiques aposten decididament pel TAV. El president valencià, Eduardo Zaplana, ha fet de la construcció de l'AVE València-Madrid el seu projecte més ambiciós i desitjat: una línia directa que ha de connectar la capital de l'estat amb la Mediterrània en 85 minuts i que farà de Terra Mítica un parc temàtic a mida espanyola. La Generalitat de Catalunya, per la seva banda, considera la construcció de la línia Madrid-Lleida-Barcelona-Perpinyà “el fet infraestructural més

Quadre comparatiu entre el TAV i els trens pendulars en el tram Barcelona-Perpinyà

	Alta Velocitat (TGV, AVE)	Velocitat Alta (Euromed, Talgo)
Inversió total	270.000 milions de ptes.	89.000 milions de ptes.
Inversió ptes./km	1.660 milions de ptes.	540 milions de ptes.
Velocitat màxima	300-350 km/h	220-250 km/h
Velocitat comercial	190 km/h	150 km/h
Temps Barcelona-Girona	30 minuts	40 minuts
Temps Barcelona-Perpinyà	1 hora	1 hora 15 minuts
Temps Barcelona-París	5 hores	6 hores
Impacte ecològic sobre el territori	Molt alt	Baix
Possibles estacions	Girona	Sant Celoni, Girona, Figueres
Mercaderies	Sí, amb limitacions de pes per eix	Sense limitacions

Quadre comparatiu entre el TAV i els trens pendulars en el tram Barcelona-Madrid

	Alta Velocitat (AVE)	Velocitat Alta (Talgo)
Inversió total	930.000 milions de ptes.	375.000 milions de ptes.
Inversió ptes./km	1.660 milions de ptes.	670 milions de ptes.
Impacte ecològic sobre el territori	Molt alt	Reduït

Font: INICIATIVA PER CATALUNYA

important que ha passat al nostre país aquests últims cent anys”. Segons el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, l'entrada en funcionament de la xarxa de grans prestacions (prevista per al 2004) permetrà “les connexions de llarg recorregut amb la Península Ibèrica sobre línies d'amplada internacional” i unirà Catalunya amb la resta d'Europa amb trens diürns en distàncies de 1.000 km o menys, i trens nocturns en distàncies superiors. El paràmetre clau de tota la línia és la connexió Barcelona-Madrid, que hom vol que sigui de dues hores i mitja com a molt.

Aturar el TGV. A l'altre cantó hi ha desenes d'associacions de tot tipus i centenars de veïns que s'han agrupat al voltant de la COPALTAV (Coordinadora de Plataformes per una Alternativa al TAV)

pel que fa al traçat Lleida-Barcelona-Perpinyà, i de la Plataforma Tren sí, AVE no, pel que fa a la futura línia que pretén unir el litoral valencià amb Madrid. També participen en aquest moviment d'oposició una vintena d'ajuntaments afectats pel pas del TGV, encapçalats per l'alcalde de Montblanc, Josep Andreu. Tant la COPALTAV com el grup d'alcaldes han presentat sengles contenciosos administratius contra el projecte de gran velocitat i en demanen la suspensió cautelar mentre avança el procediment judicial. Segons l'advocat Albert Calduch, la presentació dels recursos s'ha fet partint de tres arguments: l'execució del traçat (en aquests moments només ha començat al tram entre Lleida i Alcarràs, al Segrià) es vol fer amb un projecte diferent del que va rebre 13.500 alegacions i, per tant, no

Manifestació al Vendrell, maig del 1998. L'oposició a la gran velocitat reuneix sensibilitats molt diferents en el respecte a l'equilibri territorial.



té aprovat cap estudi previ d'impacte ambiental. En segon lloc, defectes de forma importants, com el fet que el Ministeri no hagi encarregat cap estudi de viabilitat econòmica de la nova via ni hagi resolt adequadament les alegacions presentades. I, finalment, el fet que l'estudi informatiu sigui, a parer dels demandants, "parcial, capcios i interessat" perquè omet dades i n'esbiaixa d'altres.

Capitals contra comarques. Com s'explica una visió tan contraposada d'una mateixa infraestructura? La desavinença ve de la disparitat d'objectius que els diversos governs i les entitats opositores assignen al ferrocarril. Així, mentre la Generalitat de Catalunya aposta pel TAV perquè potencia els punts neuràlgics de les xarxes de transport (i, doncs, els principals centres de negoci), les entitats eco-

logistes volen que la inversió en tren serveixi per vertebrar el territori en conjunt i equilibrar-lo. De més a més, el conflicte situa el debat sobre el ferrocarril entre la competència amb l'avió i la dissuasió de l'ús del cotxe, respectivament. I d'aquesta concepció diferent deriva gairebé tot el conflicte: allò que pels uns són efectes negatius assumibles, pels altres són conseqüències desastroses i inacceptables.

Paco Borrull, portaveu de la Plataforma Tren sí, AVE no, afirma que la necessitat d'unir València i Madrid amb TAV només és defensible des d'una "perspectiva centralista", perquè acosta ambdues ciutats a menys d'una hora de viatge; en canvi, diu, "de València a Alcoi, hi tardem una hora i cinquanta minuts, i fins a Dénia no hi tenim cap connexió directa amb tren, perquè la línia de rodalia s'a-

caba a Gandia". Segons Mònica Hill, membre de la COPALTAV, el TAV "uneix negocis, no persones, i esquartera el territori; i és que la gran velocitat no permet ni fer gaires parades ni adoptar un traçat respectuós del medi, perquè el radi de curvatura és molt gran".

El PP i CiU no comparteixen aquestes queixes. Tot i que accepten que el TAV té un impacte (per això, diuen, s'adopten mesures correctores, com ara túnels, pantalles acústiques...), també creuen que és un preu ben raonable pel benefici econòmic que produeix, atès que facilita la instal·lació de nous negocis i l'arribada de més turistes.

Ara bé, segons l'enginyer industrial Ramon Caralt, els projectes públics amaguen un parany: "s'han fet sobre la base que l'augment de viatgers serà espectacular; per exemple, l'estudi del tram Barcelona-Perpinyà preveu un trànsit de milions d'usuaris l'any, quan avui només n'hi ha un. I després hi ha la qüestió de la rendibilitat de la xarxa per les mercaderies, que és més baixa que no la de via convencional, perquè suporta menys pes i per incompatibilitat horària. Com rendibilitzaran una inversió tan costosa? L'administració encara no n'ha ensenyat els números".

Potser l'únic punt d'entesa entre els partidaris i els detractors de la gran velocitat és que atorguen al ferrocarril un paper de relleu en el futur mapa de la mobilitat.

Joan Morales

Descobreix el Pla de Lleida

Tant i tan a prop!

Quin cap de setmana més esplèndid hem tingut!
Des que arribàrem a Lleida per primera vegada hem gaudit de l'art. Vàrem començar visitant la Sen Vella de la ciutat de Lleida i continuar descobrint castells, esglésies, pobles medievals i tradicions. Avui hem agafat el tren de vapor. Anem a fer la ruta de l'oli i a comprar ceràmica negra a Verdu. Demà anrem a veure les petjades dels dinosaures d'Isosa. Ens hem fet una promesa: tornar una altra vegada a Lleida.
Aquí tenim tant i tan a prop.

Demaneu informació!
Departament de Turisme - Diputació de Lleida
 Punt de contacte: 827-23081 Lleida - Tel.: 922 10 11 10
 Fax: 923 24 55 08 - E-mail: tbl@turisme.lleida.cat - www.lleida.cat

Us agrairia que m'enviés informació gratuïta de:
 Informació general Natura Esport / Aventura Cultura Turisme Rural

Nom i cognoms: _____ E-mail: _____
 Adreça: _____
 Ciutat: _____ C.P.: _____ Tel.: _____

Autoritzo el tractament d'aquestes dades i la seva incorporació a un fitxer automatitzat del Patronat de Turisme - Diputació de Lleida - per a la realització d'activitats informatives sense perjudici dels drets d'accés, rectificació i cancel·lació.