

# Alta velocitat a mig gas

Abans que acabi l'any, els Talgo que han de portar l'alta velocitat a Catalunya arribaran a Lleida. Això sí, a només 250 km/h. Molt més ràpid estan pujant els preus dels pisos i dels pàrquings de la capital de la Terra Ferma, que es prepara per afrontar la profunda transformació que provocarà l'espectacular escurçament de les distàncies que separen la ciutat de Madrid, Saragossa i, sobretot, Barcelona.

Lleida és una oportunitat històrica de pujar al tren del futur i la vol aprofitar. Al desembre arribarà l'alta velocitat i, per màgia, la ciutat es convertirà en un centre neuràlgic entre Madrid i Barcelona. Els hotels es multipliquen. La cadena AC s'instal·larà aquest mateix any a la capital del Segrià i Zénit Hoteles acaba les obres d'un nou i luxós establiment estratègicament ubicat a l'entorn de l'estació de trens. És només un exemple de la profunda transformació que experimentarà Lleida. De moment, el preu dels habitatges i dels pàrquings ja s'ha encarat un 15%. Els entesos parlen de l'efecte Ciudad Real. Aquesta ciutat de la Manxa, a uns 200 km de la capital de l'estat, ha guanyat 20.000 habitants en deu anys, és a dir, des que l'AVE hi fa parada. Bona part d'aquests nous habitants de Ciudad Real procedeixen de Madrid. Són professionals liberals que han decidit instal·lar la seva residència en un lloc on el sòl industrial, els impostos i el preu de l'habitatge és sensiblement més barat tot aprofitant els competius abonaments mensuals de Renfe. A Lleida no tan sols s'espera l'arribada de barcelonins que fugen de la ciutat, sinó, sobretot, de professionals dels més diversos sectors que aprofitaran la infraestructura que s'està creant a Lleida per convertir-se en ciutat de congressos.

Però, com a la impagable pel·lícula de Berlanga *Bienvenido, Mister Marshall*, totes aquestes esperances i expectatives es comencen a qüestionar pel sobtat canvi de plans del Govern d'Aznar. Per començar, l'alta velocitat que havia d'arribar via Franja de Ponent no serà

tan alta. Els trens escollits per l'Ens Gestor d'Infraestructures (GIF) del Ministeri de Foment seran uns talgos que circularan, almenys fins al 2004, a una velocitat màxima de només 250 km/h, la qual cosa significa una velocitat mitjana de poc més de 200 quilòmetres hora. Res a veure amb el que prometia el nom dels combois (Talgo 350). Foment sempre havia dit que aquests trens circularien de Madrid a Lleida a una velocitat màxima de 350 km/h i una mitjana superior als 300 km/h. Un cop refets de l'impacte que ha suposat la notícia en el cercle empresarial de Lleida, una altra qüestió que ha causat desànim ha estat la constatació que el tren d'alta velocitat, fins i tot a partir del 2004, quan circuli a 350 km/h, tardarà uns 55 minuts entre Lleida i Barcelona i no mitja hora com s'havia publicat als mitjans de comunicació. La xifra de 35 minuts l'havia donat Foment per explicar l'espai temporal que separaria la capital del Segrià de Barcelona amb el tren que circularà directament des de Madrid fins a Barcelona, sense parades intermèdies. Òbviament, el comboi que pari a Lleida necessitarà reduir la marxa des de molt abans d'arribar a l'estació lleidatana, esperarà un temps perquè pugin els viatgers i tardarà uns quants quilòmetres més en tornar a adquirir la velocitat màxima, operació que es tornarà a repetir a la parada de Tarragona. Això eleva lògicament de 35 a 55 minuts el temps real que separarà Lleida de Barcelona, la qual cosa ha causat dubtes en sectors d'empresaris acostumats a viatjar sovint entre les dues ciutats amb vehicles potents que tarden poc més per l'autopista,

i que són, teòricament, els principals clients del tren d'alta velocitat.

D'aquesta manera, Lleida estarà molt més a prop de Saragossa que de Barcelona, malgrat que sobre el mapa es trobi a meitat de camí. El tren d'alta velocitat cobrirà el trajecte entre la capital aragonesa i la de Ponent en només 20 minuts, un estalvi de temps realment important. Igualment espectacular serà l'escurçament de temps entre Madrid i Lleida, ja que els 470 km que separen aquestes dues ciutats es recorreran en només una hora i trenta-cinc minuts malgrat les parades obligatòries que es faran a Guadalajara i a Saragossa. Xifres de vertigen que contrastaran, i molt, amb les que estem acostumats a utilitzar en els viatges ferroviaris actuals, ja que quan funcioni el tren d'alta velocitat es tardarà el mateix d'anar de Lleida a Madrid (470 km) amb aquest comboi que d'anar de Lleida a Barcelona (170 km) amb un de convencional.

Talgo ha estat, finalment, l'empresa adjudicatària dels primers trens que arribaran a Lleida, la qual cosa ha estat motiu de crítica per part de certs sectors. El trajecte pilot que va fer el rei per terres aragoneses per comprovar el funcionament de la línia va posar de manifest que l'estabilitat del tren no era la mateixa que la dels combois Siemens que recorren la línia d'alta velocitat de Madrid a Sevilla, segons fonts periodístiques. En canvi, per Joan Carles I l'"espanyolitat" de la tecnologia utilitzada per l'empresa Talgo era un valor afegit, qüestió que va ser contestada per Pere Macias, secretari general de Convergència i Unió i antic conseller de Política Territorial, qui va dir que el Govern espanyol havia adjudicat la línia Madrid-Lleida per raons patriòtiques i no tecnològiques.

Polèmiques a banda, l'alta velocitat avança imparable cap a Catalunya i Renfe ja ha comprat 64 trens per a la nova línia. El tren d'altra velocitat que construeix el consorci Talgo-Bombardier, el Talgo 350 Virgen del Pilar, es convertirà quan l'exploti Renfe a finals del 2004 o principis del 2005 en l'AVE 102, mentre que el tren Intercity Express 350 que fabrica l'empresa ale-



Talgo ha estat, finalment, l'empresa adjudicatària dels primers trens d'alta velocitat que arribaran a Lleida. Aquest Talgo 350 es convertirà quan l'exploti Renfe en l'AVE 102.

**Quan funcioni  
l'AVE, es tardarà  
el mateix d'anar  
de Lleida a Madrid  
(470 km) que a  
Barcelona (170)**

manya Siemens per a la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa s'anomenarà AVE 103. El nombre de trens que utilitzaran aquesta línia és encara una incògnita. De moment, les xifres que es coneixen són les de 16 trens Talgo 350 i 16 més Siemens. A més a més, Renfe ja va adjudicar a Alstom-Caf la fabricació de vint trens més d'alta velocitat per al servei regional (que s'utilitzarà, per exemple,

## Lleida es revolta contra la nova estació

L'estació de trens de Lleida és un dels edificis més emblemàtics de la capital del Segrià. D'inspiració arabsca, data de començaments del segle XX i tanca la rambla Ferran, una de les artèries de l'eixample lleidatà. Es tracta d'un immoble catalogat pel seu interès artístic, però, a banda de la seva importància arquitectònica, té un valor sentimental per a la ciutat, com queda palès en el fet que fins i tot sigui una de les obres reproduïdes a l'exposició "Catalunya en miniatura". No és estrany, doncs, que Lleida s'hagi posat en peu de guerra quan l'aparatoso marquesina que es construeix per la imminent arribada del tren d'alta velocitat ha començat a pujar per sobre de l'emblemàtica façana més metres dels que recomanaria el sentit comú. En un primer moment l'expectació per la ferralla que sobresortia de les agulles que coronen la teulada de l'estació no era encara indignació perquè hi havia el convenciment que es tractava d'una obra provisional, però quan es va saber que es tractava de l'obra definitiva la polèmica va adquirir un caràcter obertament polític. Va costar molt que l'Ajuntament de Lleida es pronunciés sobre la polèmica marquesina, però quan l'alcalde, el socialista Antoni Siurana, no va tenir més remei que fer-ho se'n va rentar les mans i va culpar directament Foment, ja que el consistori, segons ell, no podia fiscalitzar l'obra. Els representants de l'oposició van trobar inexplicable que una institució pogués intervenir en un edifici catalogat sense informar-ne prèviament a la Paeria i sense que aquesta hagués d'aprovar-ne l'execució. Però malgrat les protestes ciutadanes, gairebé unànimes, les obres han continuat endavant i la marquesina de Renfe ja forma part d'un nou paisatge urbà de Lleida que es va dibuixant a mesura que la via ampla arriba a Ponent. En plena polèmica estètica, en va esclatar una altra de molt més greu. Un obrer que treballava a la marquesina va perdre la vida en un accident laboral que es produïa tan sols dues setmanes després que un altre treballador de la línia d'alta velocitat morís a Vinaixa (Garrigues) i altres dos, a Tarragona. Aquests accidents van coincidir amb una tràgica temporada de sinistralitat laboral que s'ha cobrat 36 vides només a Catalunya des del passat 15 de juliol, la qual cosa ha provocat la reprovació per part de tota l'oposició del conseller de Treball, Lluís Franco, que n'ha culpat la subcontractació i les condicions de treball precàries de molts treballadors. En el cas de les infraestructures de l'alta velocitat, la subcontractació i les presses per acabar l'obra en els terminis promesos pel Govern d'Aznar han estat la moneda més corrent. Només



Les obres d'ampliació de l'estació han aixecat la polèmica, perquè han tapat gairebé totalment l'antiga façana d'inspiració arabsca.

a Lleida, més de 800 persones treballen en aquests moments nit i dia per aconseguir que el tren d'alta velocitat arribi abans de Nadal. Tot un rècord. A. S.

per enllaçar les capitals catalanes o entre Saragossa i Lleida).

Malgrat les moltes incògnites que encara s'han de resoldre, les cambres de comerç lleidatanes continuen apostant fort per l'alta velocitat perquè consideren que permetrà a l'economia de Po-

**El 2004, el tren  
d'alta velocitat  
Lleida-Barcelona  
tardarà 55 minuts**

nent pujar al tren del futur i encarrilar cap al segle XXI. Un repte que ja ha començat a canviar radicalment la fesomia urbana de la capital lleidatana. I això és només el començament.

Anna Sáez