

Els grans eixos ferroviaris de l'Euram



El tren és la base del transport en la nova proposta presentada que potencia la unió entre el País Valencià i el Principat amb Europa a través del corredor mediterrani.

La setmana passada EL TEMPS publicava la proposta d'un equip d'experts per fer una connexió elèctrica amb França alternativa al projecte de Bescanó. Aquest equip presenta ara una iniciativa per unir el País Valencià, el Principat i Europa a través del tren.

trenta anys; una xarxa que no sols hauria de servir per potenciar el transport públic de viatgers. L'enginyer Ole Thorson, membre d'aquest col·lectiu d'especialistes, assenyalava que "la xarxa ferroviària també serveix per al transport de mercaderies, però, per aconseguir-ho, caldria restringir el transport per carretera i facilitar l'accés al tren. D'aquesta manera, es reduirien els costos socials de l'ús del cotxe, com també els accidents i la contaminació". L'opinió de Thorson respecte a la qüestió mediambiental és corroborada per Josep Enric Llebot, professor de física de la UAB i expert en l'estudi del canvi climàtic: "La mobilitat i el transport, eixos vertebradors de la nostra vida, evolucionen sense fre, per això, cal actuar de manera decidida intentant disminuir la seva contribució a l'escalfament global", diu aquest expert. Una altra de les raons per apostar per l'ús del tren és el territori. Jaume Bonaventura, consultor de planificació territorial, explica que cal posar un límit a la construcció de carreteres. "El territori no es pot eixamplar, per tant, és impensable

Les minvants reserves de combustibles fòssils, així com l'increment de la contaminació atmosfèrica que provoquen els automòbils, associat al creixement progressiu de la població, fan pensar en la necessitat de buscar fórmules alternatives al transport. En aquesta

línia, un grup d'experts de diferents disciplines explicava a mitjan mes de maig, en el número 1.091 d'EL TEMPS, un projecte que han presentat a les administracions de les Illes Balears, del País Valencià i del Principat per potenciar la xarxa ferroviària dels Països Catalans en el termini de

Eixos ferroviaris de l'euroregió Pirineus-Mediterrània



Font: Josep Nuet i Badia

doblar la superfície de carreteres per compensar l'increment actual de la població i dels usuaris potencials de l'automòbil.”

Per totes aquestes raons, ara aquest mateix equip d'especialistes proposa

potenciar el transport de persones i mercaderies del País Valencià i Catalunya cap a Europa a través de dos grans eixos de ferrocarril formats, segons les necessitats, per dues, quatre o, fins i tot, sis vies. “L'impacte d'una línia de sis vies –diu Xavier Font, membre del grup i coordinador del banc de la biodiversitat de la Universitat de Barcelona (UB)– és gairebé el mateix d'una de dues vies. En canvi, tres línies separades de doble via impacten el triple que una de sis vies.”

A grans trets, la proposta d'aquest grup d'experts consisteix en primer lloc a potenciar el corredor ferroviari que ressegueix l'arc mediterrani, arran del litoral, unint València i Barcelona amb Montpeller. Després, els experts plantegen construir una altra línia que uniria el sud de la Península amb Lleida per les comarques interiors del País Valencià i que serviria per descongestionar la línia del litoral mediterrani.

La proposta més innovadora d'aquest grup d'experts, no obstant això, és projectar una línia ferroviària que coincideix amb l'anomenada Euroregió Pirineus-Mediterrània i que con-

sisteix, bàsicament, en una línia de tren que uniria València amb França passant per Lleida i el Pirineu català, cobrint els 1.100 quilòmetres que separen la capital valenciana de París. Per portar a terme aquest projecte d'eurolínia només caldria construir 100 quilòmetres de vies entre Tortosa i Lleida i uns altres 100 entre la Pobla de Segur i Cazères, al departament francès de l'Alta Garona.

A més, aquesta línia es podria beneficiar de la connexió del sud de la Península amb Lleida, apuntada anteriorment, que passaria per les comarques interiors del País Valencià. Carles Udina, consultor de planificació territorial, destaca que aquest projecte ofereix una distribució territorial molt equilibrada. “Les capitals d'aquesta Euroregió se situarien en els extrems d'un romb, sense prioritzar-ne cap, és a dir, Barcelona i Saragossa es mantindrien equidistants respecte a aquesta línia”, diu Udina.

D'altra banda, a parer del geògraf Josep M. Panareda, de la UB, la línia “donaria a València una connexió directa amb Europa passant per les grans indústries de Tolosa, Clermont d'Alvèrnia (Clermont Ferrand) i París”. Segons aquest expert, l'eix pirinenc, a més de facilitar el transport de mercaderies entre València i Europa, connectaria diverses comarques amb molt de potencial econòmic, com les terres de l'Ebre, les terres de Ponent, els Pallars i la Vall d'Aran. “Només cal veure el moviment de mercaderies per aquestes comarques i l'elevat nombre de camions carregats de gra que diàriament travessen el túnel de Viella. Hi ha hagut propostes fermes de companyies franceses per reconduir bona part d'aquest transport cap al tren, concretament per la via de la Tor de Querol, i establir un centre de distribució de gra a Manlleu, però Renfe, malgrat les ofertes generoses, mai no ha considerat realitzable aquest projecte”, explica Panareda. Cal no oblidar tampoc, com explica aquest expert, que la línia de Vic – la Tor de Querol és també una bona alternativa per a les connexions ferroviàries entre Catalunya i el País Valencià amb França.

Xevi Camprubí

Illes Balears, cara

A mitjan mes de juny el Govern balear i l'oposició socialista van arribar a un acord per impulsar un gran projecte ferroviari a l'illa de Mallorca. La proposta va ser presentada per Jaume Antich, del PSIB, i ratificada pel president Jaume Matas. El projecte preveu la construcció de sis enllaços ferroviaris, principalment entre Inca i son Bordils, sa Pobla, Alcúdia i Ca'n Picafort, Manacor i Cala Ratjada, Palma i Manacor passant per Felanitx, així com una via que uniria Alcúdia amb els ports d'Alcúdia i Pollença, i una altra, Calvià amb l'aeroport. Val a dir que aquest projecte coincideix en bona part amb la proposta de xarxa per a les Illes Balears que l'esmentat grup d'experts va explicar a EL TEMPS, número 1.091, aparegut el 10 de maig passat.

País Valencià, creu

Un grup d'empresaris vinculats a la patronal espanyola CEOE ha presentat un projecte per construir una línia de ferrocarril, bàsicament destinada al transport de mercaderies, que, aïllant el País Valencià, passaria per Madrid i Saragossa, utilitzant les línies de passatgers que han quedat lliures amb l'entrada en funcionament del tren d'alta velocitat. Aquests empresaris, que volen participar en el negoci ferroviari aprofitant la nova llei que regularà el sector, argumenten que aquesta línia requereix una inversió molt més baixa, entorn dels 340 milions d'euros. D'altra banda, el Govern espanyol, amb el suport dels governs aragonès i francès, vol impulsar una línia de mercaderies i passatgers des de València cap a França passant per Saragossa i els Pirineus Centrals.