

Països Catalans



Retard puntual del TGV

Amb més de quatre anys de retard, el primer viatge comercial del TGV Madrid-Barcelona, el dia 20 de febrer, va arribar puntual. L'anomenat AVE ha situat la distància entre aquestes dues ciutats a dues hores i 45 minuts, si fa no fa el mateix temps que les separa per avió (sumant-hi temps d'espera i viatges des dels aeroports fins al centre de la ciutat), a un preu semblant o fins i tot més car que l'avió (el preu del bitllet oscil·la entre 107 euros i 180), però molta més capacitat (un AVE té el triple de capacitat que no els avions convencionals del pont aeri).

La connexió ferroviària es fa realitat dotze anys després d'haver col·locat la primera pedra (va ser el 1996, al tram Saragossa-Lleida), catorze anys després d'haver estat inaugurat l'AVE Madrid-Sevilla i quan fa set anys

que el ministre de Foment Francisco Álvarez Cascos prometé que el 2007 totes les capitals de província estarien connectades amb TGV.

El mateix dia que s'inaugurava el TGV Madrid-Barcelona, el secretari d'estat d'Infraestructures reconeixia que la xarxa de rodalia de Catalunya conserva catenàries anteriors al 1937 i, per ratificar-ho, un tren avariament a l'estació de Sant Andreu Comtal aturà el trànsit de la línia C-2 durant una hora i mitja.

La connexió amb Girona i l'estat francès trigarà encara quatre anys més. Un estudi de l'economista Elisenda Paluzie, que EL TEMPS avançava el mes de juliol passat (núm. 1.203), conclou que "el fet que en vint anys no s'hagin millorat les connexions ha afectat molt negativament les relaci-

ons comercials entre les regions frontereres de l'estat francès, les catalanes i les italianes".

La injecció de 12.650 milions d'euros a la xarxa ferroviària catalana, que la candidata del PSC per Barcelona Carme Chacón va prometre fa tres setmanes, no inclourà cap línia exclusiva de mercaderies d'ample internacional entre Barcelona i la frontera (una cosa que reclamen molts experts en mobilitat i també el president del Port de Barcelona, Jordi Valls, que suggereix la reconversió a aquest ample de la línia Mollet-Figueres). Les promeses sí que inclouen, entre el 2008 i el 2013, 6.135 milions per a la xarxa de rodalia, que guanyaria 70 km de noves vies, 4.910 milions per al TGV Barcelona-França i un TGV pel corredor mediterrani (Tarragona-riu Sènia?).