

L'alta velocitat no sols busca connectar Barcelona amb Madrid o París, sinó que també té com a objectiu contribuir a la vertebració interna del territori. És per això que cal una bona xarxa d'alta velocitat entre ciutats com Barcelona, Tarragona, Lleida i Girona.

La vertebració ferroviària del territori

Grans capitals europees com Madrid o París. O ciutats espanyoles importants com Saragossa, Madrid o Màlaga. És important que estiguin connectades amb Catalunya a través de línies de tren d'alta velocitat, com ja ho estan. Però amb això no n'hi ha prou. Tant o més important que aquestes fites, l'objectiu també ha de ser el d'edificar una xarxa interna potent que vertebrí el territori a través de trens d'altres prestacions. L'objectiu final, doncs, també exigeix connectar amb ferrocarril d'alta velocitat grans ciutats del Principat, com ara Barcelona, Girona, Figueres, Lleida, Tarragona i Reus.

És per això que són importants serveis com Avant, operat per Renfe, que ofereix trajectes de mitjana distància d'alta velocitat amb trens d'altres prestacions. Tot i que l'Estat espanyol en sigui el titular, sota l'argument que discorren per les mateixes vies que l'AVE, la Generalitat ha reclamat en diverses ocasions la transferència de les competències perquè es tracta d'un servei que té tant l'origen com la destinació a Catalunya. És per això que, segons l'administració catalana, s'hauria d'integrar en el servei de Rodalies de Catalunya, les competències del qual ja van ser transferides.

Una vertebració del territori que rebrà l'ajuda del corredor mediterrani. "El corredor mediterrani, el que fa és reforçar uns àmbits econòmics dinàmics i facilitar el moviment de persones i mercaderies dins el territori", explica Ricard Font, secretari d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat. En la mateixa línia, Font afegeix: "El que permet és que el creixement que hauria de ser només per a les mercaderies sigui un aprofitament del qual

també es podrà beneficiar el transport de passatgers". I el món ferroviari català està d'enhorabona aquests dies, especialment per velles reivindicacions aconseguides, com la inclusió del corredor mediterrani entre els corredors europeus prioritaris o l'anunci de l'entrada en funcionament del servei directe entre Barcelona i París.

Lleida. Durant els seus primers deu anys de vida, des de la seva posada en marxa l'octubre del 2003 amb la línia Lleida-Madrid fins al mateix mes d'aquest any, més de 4,5 milions de passatgers han fet servir els serveis de tren d'alta velocitat a la ciutat de Lleida. Ja ha passat una dècada des d'aquell primer trajecte, que unia

Lleida i Madrid amb quatre trajectes diaris per sentit en 2 hores i 40 minuts. Enguany ja compta amb fins a 23 serveis diferents d'alta velocitat, entre els quals es troben l'AVE, l'Alvia, el Trenhotel i l'Avant. No obstant això, no s'han assolit tots objectius fixats. "Tenir alta velocitat no equival sempre a creixement econòmic i desenvolupament, segurament no hem assolit allò que no responia a expectatives reals", explica Ricard Font.

Pel que fa als trajectes amb més demanda, en primer lloc i destacat se situa la línia que connecta Lleida amb Madrid, que ha acollit més de la meitat d'aquest flux, fins a 2.341.254 milions de passatgers. A continuació hi ha el trajecte entre Lleida i



L'Avant és el servei de Renfe per a mitja distància que circula sobre vies d'alta velocitat. Ricard Font afirma que "tenir velocitat no equival sempre a creixement econòmic i desenvolupament".



Estació d'alta velocitat del Camp de Tarragona, situada a la Secuita. En cinc anys, l'Avant Lleida-Camp de Tarragona-Barcelona ha transportat dos

Barcelona, que es va estrenar l'abril del 2008 i que des de llavors ha transportat 933.381 persones. El segueixen la connexió amb les ciutats de Saragossa, Sevilla i Màlaga, amb 588.543, 111.082 i 52.258 viatgers transportats respectivament.

Des de la seva estrena, i gràcies a la bona acollida per part dels viatgers, Lleida ha pogut anar introduint millores en els seus serveis que han permès aconseguir determinades fites. L'any 2007, per exemple, es va aconseguir

augmentar la velocitat a 300 quilòmetres per hora, cosa que va fer reduir fins a mitja hora la durada de la línia Lleida-Madrid. Per una altra banda, el desembre de 2006 va arribar l'alta velocitat al Camp de Tarragona i el febrer de 2008 a Barcelona. Finalment, el 2008 van entrar en funcionament els serveis Alvia per connectar Lleida amb el nord peninsular, i el 2009 va ser possible la connexió amb Andalusia sense haver d'aturar-se a Madrid.

El perfil de passatger del corredor entre Barcelona i Madrid, en el qual es troba Lleida, és majoritàriament d'entre 35 i 60 anys i es desplaça o bé per motius laborals (65,3% dels casos) o bé per raons d'oci o familiars (29,5%). També realitza una mitjana de 21 viatges a l'any i, en el 45% dels casos, realitza com a mínim un trajecte mensual en tren. La valoració global dels usuaris d'aquest corredor és de 8,23 sobre 10, on destaquen especialment la puntualitat del servei, la qual valoren amb 9,35 sobre 10.



milions i mig de passatgers.

Girona i Figueres. Des de la posada en funcionament del servei el 9 de gener d'aquest any, prop d'un milió de passatgers han utilitzat els serveis d'alta velocitat de Renfe a Girona i Figueres, una mitjana aproximada de 3.400 viatgers al dia. D'aquests, al voltant de tres quartes parts –742.555 passatgers– ho han fet amb els serveis de mitjana distància d'alta velocitat Avant, que connecten les ciutats de Barcelona, Girona i Figueres amb una línia d'alta velocitat. En aquest sentit,

els trajectes més utilitzats són, per ordre de nombre de passatgers, el que uneix Barcelona i Girona amb 384.957 passatgers, el que ho fa entre Figueres i Barcelona amb 323.310 viatgers i, en darrer lloc, la línia Figueres-Girona amb 34.288 clients. La mitjana diària d'aquests serveis és de 2.517 usuaris. S'ofereixen 10 serveis diaris d'Avant per a connectar Barcelona amb Girona i Figueres en 38 i 51 minuts respectivament.

Pel que fa als serveis d'alta velocitat d'AVE, des de gener que està en marxa a Girona i Figueres, 258.211 passatgers han fet servir les connexions disponibles. Amb referència als trajectes, el que més han fet servir els viatgers ha estat el que connecta Girona amb Madrid, que ha transportat fins a 96.327 clients. Per darrere se situa la connexió de Figueres amb la capital espanyola, amb un total de 48.521 usuaris durant aquests darrers mesos. Cada dia hi ha fins a nou trajectes que uneixen Girona i Figueres amb Madrid i Saragossa.

Al mateix temps, s'està treballant en una nova estació a l'aeroport de Girona, que ha de permetre treure profit a la línia d'alta velocitat que travessa Catalunya i ajudar a la vertebració del territori. Segons les previsions del Ministeri de Foment, aquesta nova estació d'alta velocitat acollirà un total d'1,2 milions de viatges a l'any.

La inversió total estimada serà de 9 milions d'euros, que aniran a càrrec de la Generalitat. "Aquest és un dels grans projectes de la Generalitat", explica Ricard Font, i afegeix: "El que busca és connectar l'aeroport de Girona amb tota la xarxa ferroviària, fet que permet la intermodalitat entre tren i avió i el connecta amb Barcelona, que farà que guanyi pes, des del punt de vista de les possibilitats, pes pel que fa a l'ús d'aquest aeroport".

Camp de Tarragona. L'alta velocitat al Camp de Tarragona va arribar el desembre de 2006, un any i escaig abans que ho fes a Barcelona. No seria, però, fins l'abril de 2008 que entraria en servei la línia d'Avant Lleida-Camp de Tarragona-Barcelona, que des de llavors, durant els seus primers cinc anys de funcionament, ha transportat més de 2,5 milions de passatgers. Pel

El Pla Territorial del Camp de Tarragona indica la necessitat de convertir les vies de Reus i Tarragona a l'ample mixt i connectar-les a l'alta velocitat

que fa als trajectes més utilitzats, hi tenim la connexió entre el Camp de Tarragona i Barcelona amb prop de 430.000 usuaris i la línia Camp de Tarragona-Lleida, que ha sobrepassat els 160.000 passatgers.

El problema de l'estació del Camp de Tarragona, a diferència de les de Girona i Lleida, és que no està situada dins la ciutat, sinó que els serveis Avant s'aturen al municipi de la Secuita, allunyat de les ciutats de Tarragona i Reus on sí que arriben les línies convencionals. En part, això explica que el servei no tingui l'èxit que ha tingut a Girona o Lleida. "Hem de ser capaços de fer possible una connexió entre la línia convencional, que serà d'ample internacional amb el tercer fil a partir del 2015, i el que és la línia d'alta velocitat", diu Font.

En aquest sentit, el Pla territorial del Camp de Tarragona indica la necessitat de convertir les vies de Reus i Tarragona a l'ample mixt i connectar-les a les vies d'alta velocitat, fe que permetria arribar als nuclis urbans. És una actuació que requereix una inversió moderada al voltant dels 10 milions d'euros amb un retorn social i econòmic força elevat. És per aquest motiu que, des del Departament de Territori i Sostenibilitat, s'està treballant en una solució tècnica per a enviar-la al Ministeri de Foment, titular de la infraestructura. Això hauria de permetre no sols fer arribar fins a les ciutats de Tarragona i Reus, sinó que també farà possible la reducció del temps de viatge entre Reus, Tarragona i Barcelona fins als 45 o 50 minuts, una reducció d'entre 15 i 20 minuts respecte a l'actual.

Nicolás Tomás