

Transports

La via d'ample internacional a la frontera en el context de la nova xarxa ferroviària europea.

Catalunya demana una línia fèrria d'alta velocitat.

Albert Vilalta

DR. ENGINYER DE CAMINS, CANALS I PORTS.

PRESIDENT DE FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA.

En tots els processos evolutius s'escau que en un moment donat es produeix un salt qualitatiu tal que en realitat s'assoleix una nova espècie. Aquest és el cas del ferrocarril dissenyat per a l'alta velocitat superior a 200 km/h.

Aquesta nova espècie revolucionària per al transport de viatgers, que aparegué el 1981 amb la inauguració del Tren de Gran Velocitat (TGV) París-Lió, es troba en evolució permanent (el TGV atlàntic rodarà a 300 km/h) i aviat presenciarem aquesta revolució al camp del transport de mercaderies amb velocitats fins a 160 km/h (Marsella-Lille).

L'estudi de factibilitat d'una connexió ferroviària d'ample internacional entre la frontera i Barcelona que ha realitzat la Generalitat de Catalunya a través del Departament de Política Territorial i Obres Públiques inclou les solucions per a incorporar-nos a la nova era ferroviària.

Una nova xarxa ferroviària a Europa

Assistim, amb una velocitat extraordinària, a la construcció i consolidació d'una nova xarxa ferroviària europea.

Actualment només hi ha en servei, amb xarxa independent, la línia París-Lió, però ja es construeixen a Europa el París-Tours i le Mans, Hannover-Würzburg, Mannheim-Stuttgart i la directíssima Roma-Florència, i els quatre estats implicats estudien la nova línia París-Brussel·les-Colònia, ramal Amsterdam, futura connexió amb Londres a través del canal de la Mànega.

Per una altra banda, França perllongarà la nova línia de Lió a fi que el TGV arribi a Albertville per als jocs olímpics d'hivern de 1992 i està disposada a perllongar-la fins a Valence abans de 1992 en el cas que Catalunya assoleixi la nova línia d'ample internacional a la frontera.

La nova xarxa ferroviària europea, cada dia més amb una voca-

ció de relacions interestatals, comporta un gran dinamisme en la gestió que interpel·la la pesant inèrcia gestora de les companyies estatals tradicionals.

Un altre concepte de transport ferroviari

En realitat assistim a una revolució en allò que pertoca als camps d'utilització dels modes de transport. El transport aeri de viatgers amb grans avions deixarà de ser adequat per a distàncies inferiors a 600 i potser 800 km (fenomen ja constatat en la relació París-Lió) i, quan s'utilitzi la gran velocitat en viatges nocturns, el camp d'actuació del ferrocarril es veurà novament incrementat.

Semblantment podem dir del transport de mercaderies per carretera, especialment de certs productes agrícoles, que haurà de competir amb un transport ferroviari a més de 150 km/h sense fronteres i amb gestió informatitzada.

Una necessitat imperiosa

Aquesta revolució ferroviària sorgeix justament, i suposo que no per casualitat, en el moment en què hi ha necessitat de donar resposta urgent a l'incessant increment del trànsit, fruit del major intercanvi comercial europeu i del dinamisme econòmic.

Els ministres de transports dels vint-i-tres països membres de la Conferència Europea varen constatar a Lausana el mes de maig de 1986 que, llevat que el creixement de trànsit de mercaderies per carretera no esdevingui inferior al 13% i el de ferrocarril a l'1,1%, es produiran col·lapses en les vies de comunicació i en les infraestructures abans de l'any 2000.

El suport institucional europeu

Conscients de la importància del nou ferrocarril i de la seva capacitat per a resoldre els problemes actuals de comunicació, les institucions U.I.T. (Unió Internacional de Telecomunicacions) i E.C.E. (Comissió Econòmica per Europa) de l'ONU i les Comunitats Europees actuen en la definició de la xarxa mínima, en l'homogeneïtzació i compatibilitat del material, en la coordinació de les gestions, en la facilitació del finançament (Banc Europeu d'Inversions) i àdhuc en l'establiment d'ajuts econòmics per assolir més ràpidament la malla ferroviària de gran velocitat.

Una urgència per a la Mediterrània i per a Catalunya

L'Europa central, amb una densíssima malla de transport, és conscient de la urgència d'entrar en la nova era ferroviària. La Mediterrània, en canvi, amb unes línies (no

pas xarxa) que pegen com serells dependents sempre de la potent malla central europea, sense connexions transversals adequades, cal que sigui conscient de la urgència d'aprofitar l'alta velocitat ferroviària per apropar-se al centre de poder i decisió europeu.

Catalunya, i en general tota la península Ibèrica, per tal com forma part dels països mediterranis, parteix d'una posició desavantatjada però, a més a més, té un fet diferencial respecte a la resta d'Europa: l'ample diferent de la nostra via fèrria.

Aquest fet diferencial que és causa d'un cost més alt del transport de mercaderies, entre 0,50 i 1,20 ptes. per tona i per km, també és causa de retards, menor seguretat i impossibilitat que el parc de material mòbil europeu entri en els nostres ports.

Ara que els productes espanyols deixen de fruir de proteccionisme, aquest fet diferencial els afecta i ens allunya i ens fa menys competitius en una Europa que el 1992 arribarà a la supressió de les fronteres.

La possibilitat d'incorporar-nos a la nova era ferroviària europea

L'estudi de la factibilitat d'una connexió ferroviària d'ample internacional entre la frontera i Barcelona, que ha realitzat la Generalitat de Catalunya a través del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, i Ferrocarrils de la Generalitat, té en compte sense apriorismes totes les possibles solucions per a incorporar-nos a la nova era ferroviària a fi de suprimir el fet diferencial que marca la nostra economia.

D'una manera sistemàtica, l'estudi avalua tècnicament i econòmicament les possibilitats de millora mantenint l'ample RENFE actual:

— Per a la reducció de temps de viatge.

— Per a les millores a la via mitjançant rectificacions de traçat i variants.

ACORD DEL CONSELL EXECUTIU, DE 4 DE DESEMBRE DE 1986

Proposta d'Acord sobre transports ferroviaris.

En diferents ocasions, les Institucions econòmiques i socials de Catalunya han palesat a la Generalitat la inadequació de la xarxa ferroviària de Catalunya en allò que pertoca a la connexió amb la xarxa europea, la qual cosa és causa d'unes menors oportunitats de Catalunya envers altres regions desenvolupades d'Europa.

La integració de l'Estat espanyol al Mercat Comú i l'increment potencial del volum d'intercanvis comercials pot agreujar encara més aquesta situació diferencial.

L'estudi de factibilitat d'una connexió ferroviària d'ample internacional entre la frontera francesa i Barcelona, redactat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques i per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, fa l'anàlisi de la problemàtica de la connexió ferroviària de Catalunya amb Europa i, després de valorar tècnicament i econòmicament totes les possibles alternatives, arriba a la conclusió que la solució més adient és la de la construcció d'una nova línia ferroviària d'ample internacional entre Barcelona i la frontera francesa.

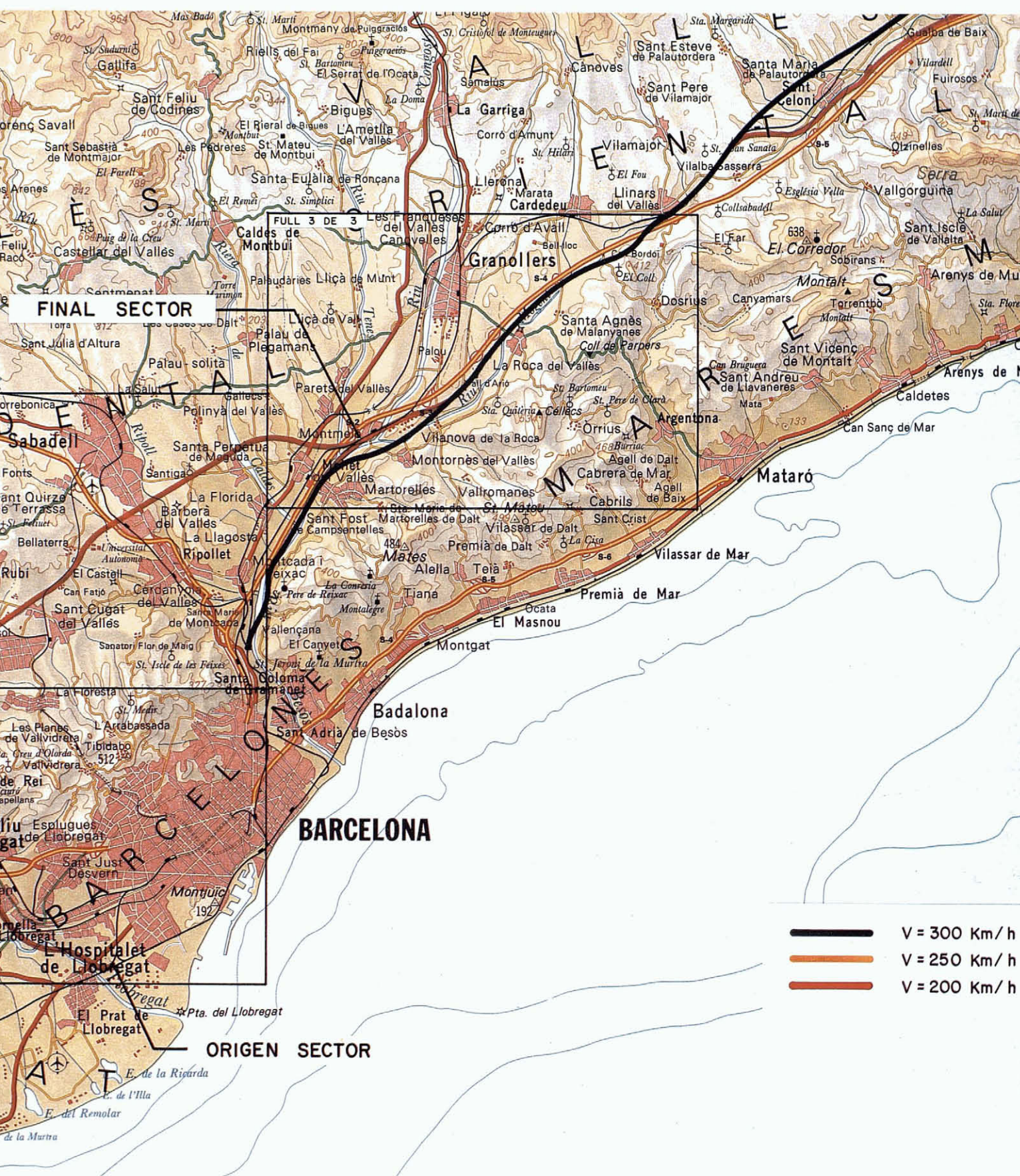
Les competències de la Generalitat de Catalunya són exclusives pel que fa a línies de ferrocarril dins el seu territori. Nogensmenys existeix una competència concurrent de l'Estat per raó de la projecció internacional que suposa la connexió a la xarxa europea i el possible interès de l'Estat en l'esmentada connexió.

Atès l'interès que té per a Catalunya l'esmentada connexió, la qual ha estat demanada per les Institucions econòmiques i socials, el Consell Executiu, a proposta del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques adopta el següent

Acord:

1. Donar la conformitat i assumir les conclusions de l'estudi de «Factibilitat d'una connexió ferroviària d'ample internacional entre la frontera francesa i Barcelona» com a base prèvia per a l'exercici de la Generalitat en matèria de ferrocarrils d'interès per a Catalunya i, atès que l'Estat i la Comunitat Econòmica Europea podran estar interessats en l'esmentat ferrocarril, comunicar el present acord als respectius òrgans representatius als efectes escaients.
2. Iniciar els tràmits pertinents per a l'establiment d'un nou ferrocarril d'ample internacional entre Barcelona i la frontera francesa i, si fa al cas, subscriure els convenis oportuns per tal de portar a bon termini la nova línia amb col·laboració de les instàncies estatals interessades.





— Per a la generalització dels trens Talgo de rodament desplaçable.

— Per a la millora de les explotacions de Portbou i Cervera.

— Per a la utilització d'eixos d'ample variable a mercaderies (sistemes DGI i VEVEY).

L'estudi també avalua totes les hipòtesis possibles d'introducció de l'ample internacional entre Barcelona i la frontera:

— Per a l'explotació dual d'ample RENFE i ample internacional (sistema S4R i tercer carril).

— Per a la substitució de la via actual per la d'ample internacional.

— Per a la construcció d'una nova línia.

Les conclusions de l'estudi són molt clares —NOMÉS LA CONSTRUCCIÓ D'UNA NOVA LÍNIA D'AMPLE INTERNACIONAL entre Barcelona i la frontera permet la incorporació a la nova xarxa ferroviària europea en condicions d'igualtat.

La característica de trànsit mixt condiona la velocitat dels trens de viatgers a 220 km/h, però l'avantatge de gaudir d'una línia d'ample europeu per a mercaderies compensa aquesta limitació inicial.

L'avaluació financera s'estableix a l'estudi com a balanç diferencial entre la nova línia i l'actual i es considera que la línia d'Elna a Vilamalla s'ha de fer necessàriament a causa dels problemes de saturació de Cervera i Portbou.

El cost de la nova línia entre Montcada i la frontera avaluat a nivell d'avantprojecte és de 41.000 milions de pessetes.

L'avaluació feta amb un horitzó de 35 anys i amb hipòtesis molt conservadores, amb inflexió zero, dona uns valors reals de rendibilitat financera del 5% i una rendibilitat econòmica del 10,4%, xifres per tant molt viables.

Convé que ens adonem del fet que aquestes rendibilitats són superiors a les del TGV-est París-

Nancy-Strasbourg (4%), a les de la línia París-Brussel·les-Colònia-Amsterdam (3,7% a 4,2%) i superiors a les línies alemanyes d'alta velocitat en construcció.

El repte del futur

Aquesta infraestructura, la més important que es pot fer a Catalunya, ens ha de permetre finalment deslliurar-nos d'un error històric i entrar en el segle XXI en igualtat de condicions amb d'altres regions europees.

És un primer pas de penetració a la península Ibèrica de l'ample internacional que lògicament haurà de continuar, si més no, fins a València i Madrid (2 hores) i pot ser un dinamitzador de la nostra economia i dels nostres ports.

L'oportunitat de posar en servei la línia l'any 1992 és un projecte que a Europa entenen amb la voluntat de donar-li suport.

A.V. ☐



Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya



Unitat de tren 111