

El projecte de línia ferroviària transalpina Lió-Torí

PER: JEAN-LUC GUYOT, delegat general de la Transalpine Lyon-Turin

Per situar bé el trajecte entre Lió i Torí en un context europeu, cal dir que actualment és el projecte europeu prioritari número 6 que va de Lió a Trieste, a la frontera eslovena, i que des de l'any passat es va estendre fins a Budapest. És, alhora, la peça que falta per a enllaçar els grans eixos nord-sud tradicionals i que permet arribar a Itàlia i travessar els Alps.

El comitè per a la Transalpine es va crear el 1991 i encara avui és presidit pel senyor Raymond Barre, exprimer ministre i exalcalde de Lió. L'objectiu d'aquesta associació és realitzar el Lió-Torí, en definitiva, emprendre totes les accions necessàries per aconseguir-ho impulsant la innovació en tots els àmbits, ja siguin tècnics o financers, i mantenint-ne una visió internacional.

Ara hi afegiré algunes dades clau molt ràpides. El projecte Lió-Torí es va inscriure entre els projectes prioritaris arran del lobbisme del Comitè pour la Transalpine i del seu homòleg Comitato Transpadana de Torí el 1994. Això va desembocar en la signatura d'un conveni entre França i Itàlia, el 29 de gener de 2001, que en va definir els principis i en va engegar els estudis i els treballs de

reconeixement. Però, a parer meu, aquest conveni té un greu defecte: de moment no ha fixat una data segura d'acabament de l'obra.

Les obres van començar l'any següent i tot just fa un any hi va haver dos esdeveniments importants: el Parlament Europeu va confirmar la seva participació d'almenys el 20% en el finançament de l'obra a la part transfronterera i, poc després, els dos governs, el francès i l'italià, es van posar d'acord sobre com repartir-ne el finançament global.

D'altra banda, el mes de desembre passat els alcaldes de Torí, Lió i Barcelona van signar un acord de cooperació que incloïa diversos sectors tecnològics en els quals les tres ciutats, les tres regions i les tres capitals volen progressar conjuntament. En el marc d'aquest acord, s'ha donat caràcter d'urgència i prioritat a la realització de la connexió transalpina, ja que aquest és un punt important en el qual coincideixen tots tres municipis.

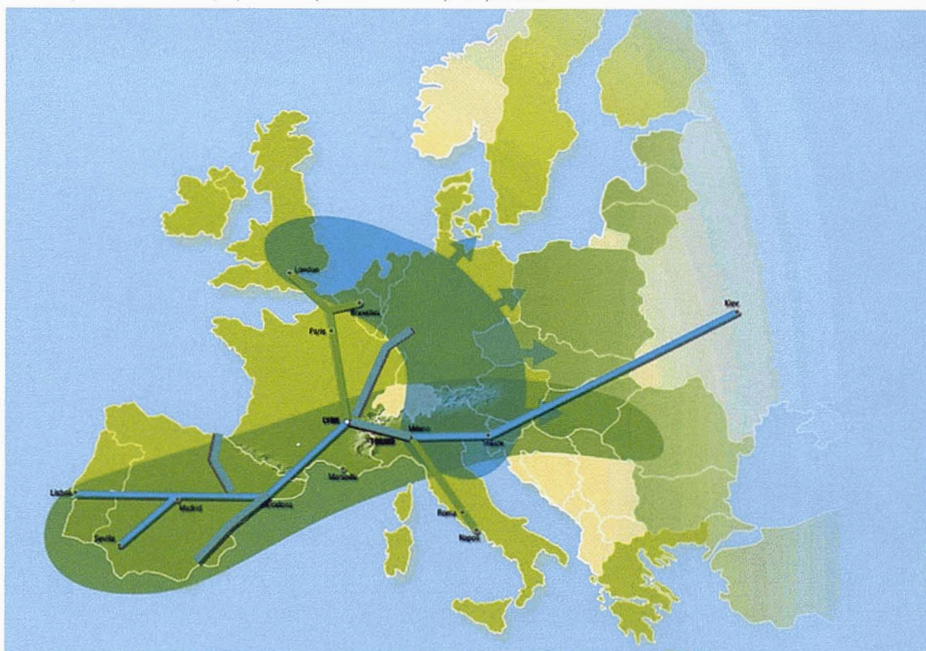
En un altre ordre de coses, cal constatar que el transport intermodal a França està en crisi. El trànsit intermodal, que va arribar a una vintena de milions de tones els anys 1997-2000, actualment no hi para de minvar. Els operadors francesos, segons les estadístiques, han experimentat una davallada de l'activitat del 20% en els darrers quatre anys i, tanmateix, aquest no és el cas de tots els operadors europeus. El mes passat, la CNC, filial de l'SNCF, va anunciar el tancament de determinades instal·lacions intermodals, algunes de les quals s'acabaven de renovar feia poc temps i en les quals s'havien fet inversions. Així, doncs, aquesta situació contradïu del tot les declaracions del Govern que parla de bones intencions per a millorar el transport ferroviari de mercaderies.

Les dificultats d'aquest transport a França són relativament conegudes. Sorgeixen d'un sistema que era únicament nacional, tancat en si mateix, una societat única, un monopoli de l'Estat que havia oblidat completament les nocions de competitivitat. Hi ha poques vies ferroviàries al territori francès i els ports estaven mal comunicats per xarxa ferroviària, la qual cosa va esdevenir molt greu en un moment en què, com és sabut, tots els ports mostren un creixement del 30% de trànsit com a conseqüència del trànsit de mercaderies entre l'Àsia i Europa.

El repte actual és que el ferrocarril comuniqui l'*hinterland*, perquè el bloqueig i la inèrcia de l'empresa ferroviària, que han provocat una pèrdua de confiança dels transportistes i dels usuaris de les

- Corredor V de la xarxa transeuropea Lisboa-Kiev
- Futura Línea transalpina Lió-Torí part de la cadena pendent
- Altres eixos principals
- Desplaçament de la banana blava amb l'ampliació cap a l'est d'Europa
- Arc del sud d'Europa

La transalpina Lió - Torí. L'enllaç equilibra Europa. Font: La Transalpine Lyon-Turin





Possibilitats de travessar els Alps en túnel (ferrocarril i carretera). Font: La Transalpine Lyon-Turin

empreses ferroviàries, han fet que actualment a França els *slots* estiguin desaprofitats. És per a això que l'SNCF ha posat en marxa un pla que pràcticament es pot qualificar de supervivència, i que porta el nom del director general actual, el Pla Véron.

Fa uns anys, l'SNCF FRET tenia un dèficit econòmic anual de 450 milions d'euros i avui l'objectiu és tornar a un equilibri o, si no, caldrà cessar aquesta activitat com a SNCF. El Pla Véron té moltes facetes, però penso que la principal i més remarcable és l'abandonament d'un sistema centralitzat amb un *hub* al mig de França i enfocar el trànsit a les connexions de punt a punt, a les més rendibles, allà on es pugui augmentar el trànsit amb un servei compassat i regular, a fi de tornar a guanyar la clientela, encara que això signifiqui, paral·lelament, haver de tancar moltes línies que són deficitàries.

Ens trobem avui dia davant una doble oposició: una oposició interna, ja que es tracta d'una organització molt antiga que es remunta a la Segona Guerra Mundial, i també una oposició de la clientela perquè s'han de tancar línies i les fàbriques només seran ateses si hi arriben a diari o setmanalment els vagons. Ara bé, no hem d'oblidar tampoc que el que veu l'usuari és un servei que disminueix i encara no és capaç de valorar els beneficis dels nous eixos que vol crear l'SNCF FRET per mitjà de l'actual aposta que ha fet, que es preveu superar els quaranta milions de tones de transport de mercaderies durant la primera fase a la línia Lió-Torí per a l'horitzó del 2020.

Passaré molt per sobre la qüestió de l'Eurotunnel, que és un exemple intermodal molt conegut, que funciona bé en distàncies curtes,

tot i que fins avui el servei Eurotunnel no ha aconseguit ampliar, per qüestions vinculades al gàlib d'amplada de via, el seu servei a França. Respecte de l'"autopista" ferroviària, hi ha un experiment en curs en el traçat històric de Lió-Torí, que consisteix en l'aplicació d'un nou tipus de material. Aquest servei, que avança en condicions tècniques molt difícils perquè de fet estem sobre una línia històrica que es va inaugurar el 1871, es va posar en marxa fa poc més d'un

“ ACTUALMENT ÉS EL PROJECTE EUROPEU PRIORITARI NÚMERO 6 QUE VA DE LIÓ A TRIESTE, A LA FRONTERA ESLOVENA, I QUE DES DE L'ANY PASSAT ES VA ESTENDRE FINS A BUDAPEST. ÉS, ALHORA, LA PEÇA QUE FALTA PER A ENLLAÇAR ELS GRANS EIXOS NORD-SUD TRADICIONALS I QUE PERMET ARRIBAR A ITÀLIA I TRAVESSAR ELS ALPS

any i ara podem començar a observar què hi passa. Es tracta d'una bona experimentació de materials en condicions difícils, però els gàlils són massa grans per a les vies, els túnels encara no s'han engrandit i el nombre de trens és del tot insuficient perquè els industrials i els transportistes estiguin satisfets amb la freqüència de combois que permet. Això no treu que s'hagi fet un petit pas endavant i que actualment es transportin mil camions a la setmana, tot i que, val a dir-ho, a una distància massa curta, atès que no fa més que 175 km. Nosaltres considerem que el recorregut hauria de sortir de Lió, mentre que la sortida escollida per



Projet de double hub ferroviari europeu per a mercaderies. Font: La Transalpine Lyon-Turin

L'SNCF és a l'entrada de la Vallée de la Morienne. Mil camions en suposen cinquanta mil cada any, molt lluny del trànsit que passa pels dos túnels del Mont Blanc i de Fréjus, i del total aproximat d'un milió i mig que passen sota els Alps en aquell indret.

Aquest servei actualment és incomplet però interessant des d'un punt de vista material, i encara ara no podem dir si el servei serà adoptat pels consumidors. Això ens obliga a esperar fins que acabin les obres del túnel històric per tal que el 2007 se'n pugui augmentar clarament la capacitat.

Hi ha un segon esdeveniment que voldria comentar, que encara només és un anunci: és l'acord entre tres socis (la TLF, l'associació més gran de transportistes per carretera que reuneix les empreses més importants de carretera i logística; l'RFF, gestor de les infraestructures a França i l'SNCF Fret) que rep el nom de *route roulante* ('carretera rodant'). La idea d'aquest acord és reprendre i buscar a França un lloc per fer un transport de remolc no acompanyat en llargues distàncies, és a dir, segons el sistema model que acabo de presentar o segons un altre d'equivalent, i demostrar, així, la pertinència del servei que es pot oferir als industrials.

Actualment se n'està fent l'estudi de mercat, el qual hauria de desembocar finalment en l'elecció de la millor línia, que amb tota probabilitat serà nord-sud, i que es podria inaugurar en un ter-

mini de 18 a 24 mesos. El projecte que defensem podria transportar un milió de camions als vagons, a més del transport dels trens clàssics, evidentment. Aquest projecte representa tres apostes que volem respectar sempre que en tinguem ocasió: l'equilibri d'Europa, en particular a benefici de l'arc meridional europeu; un suport al creixement, no només per les noves infraestructures que generarà, sinó també per la creació de vincles entre persones i intercanvis de mercaderies que es faran possibles per a totes les regions que comuniqui, i, és clar, la protecció de l'entorn comunicat.

Web oficial de la Transalpine Lyon-Turin

