



Quan els trens ràpids no tenen pressa

El primer any de funcionament de l'Euromed ha demostrat que un bon servei de trens roba molts usuaris als avions i a les autopistes. Però també ha posat en evidència una política ferroviària que no sap on va i que rep cada dia més crítiques.

Un any d'Euromed ha estat suficient perquè Renfe, la companyia que explota aquest servei, canti victòria: des que es va posar en funcionament aquest tren, el 16 de juny del 1997, el nombre d'usuaris no ha parat d'augmentar i la línia Barcelona-València s'ha convertit en la més importada de l'estat espanyol, després de l'AVE Madrid-Sevilla.

I és que l'Euromed, tot i el seu aspecte extern gairebé idèntic a l'AVE, no és un tren d'alta velo-

citat *strictu sensu*, encara que hofos en els seus orígens... L'AVE no és altra cosa que la versió espanyola del TGV francès, fabricat per GEC-Alstom i preparat per a circular a més de 300 quilòmetres per hora. Al govern espanyol se li va escapar la mà quan va fer la comanda dels trens que havien de fer la línia Madrid-Sevilla i en va encarregar més del compte. Quan va voler rebaixar l'encàrrec, els fabricants francesos no van voler ni sentir-ne parlar. I llavors —oh! gran idea— el

ministre de torn, el socialista Josep Borrell, i la presidenta de Renfe de torn, Mercè Sala, van inventar-se una línia de "velocitat alta" entre Barcelona i València per on circularien els trens que havien sobrat de la línia Madrid-Sevilla.

No tan de pressa. Els nous trens van haver d'adaptar-se, perquè les característiques del tram Madrid-Sevilla i del trajecte entre Barcelona i València no tenen res a veure. El primer és d'amplada



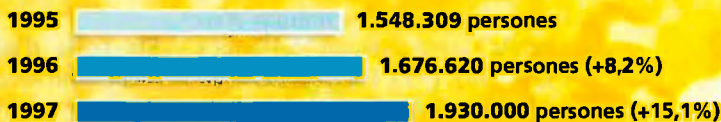
ARXIU

DAVID FERNÁNDEZ



LES DADES

Han viatjat amb tren pel "corredor mediterrani"...



Dels passatgers de l'Euromed, abans...



Trànsit de viatgers Barcelona-València (i viceversa) en avió:



internacional i d'alta velocitat, mentre que la via que va paral·lela a la costa mediterrània és convencional (els trens no poden córrer gaire) i d'amplada ibèrica (més ample).

Un cop eixamplats els eixos i substituïts els motors d'alta velocitat per uns altres de no tan potents, els Euromed, concebuts inicialment per anar llançats a més de 300 per hora, van posar-se a circular per on els seus creadors mai no haurien sospitat: per la mateixa via que utilitzen els trens de rodalia, els de mercaderies, els de llarg recorregut... i anant en compte de no endur-se per davant cap persona o vehicle dels que normalment travessen la via pels passos a nivell sense barrera.

De tota manera, el ministeri -abans dit de Transports, ara de Foment- ja ha modernitzat alguns trams i això permet que l'Euromed arribi de vegades als 220 quilòmetres per hora. Així, i aturant-se només a Castelló de la Plana i Tarragona, el tren fa el trajecte entre València i Barcelona (i viceversa) en només 2 hores i 55 minuts. De fet, el viatge podria ser encara molt més curt,

però Renfe va preferir no jugar-se-la i assegurar la puntualitat en les sortides i les arribades d'aquests trens, que han aconseguit un èxit de públic aclaparador. En moltes ocasions, els maquinistes han d'aturar l'Euromed per fer temps i no arribar abans d'hora a la seva destinació, però també sovint es troben amb imprevistos que aturen inesperadament la marxa del tren (semàfors avariats, trens de mercaderies perilloses que tenen preferència...).

Fins a Alacant. L'Euromed fa cinc viatges diaris d'anada i tornada entre València i Barcelona. Dos d'aquests trens continuen fins a Alacant. I és que, heretat el projecte del govern socialista, el govern del Partit Popular no va tenir cap mania a prolongar el servei cap al sud: ja no venia d'aquí, tot i que entre València i Alacant hi ha 78 quilòmetres de via única -no hi ha una via per als trens que pugen i una altra per als que baixen- que està encara en pitjors condicions que la resta del trajecte.

La història de l'Euromed sembla el joc dels disbarats, però la

realitat és que la resposta del públic ha convertit aquest tren en un èxit: de cada cent viatgers que l'utilitzen, n'hi ha 37 que abans feien el viatge amb cotxe, 22 que anaven amb avió i 11 que utilitzaven l'autocar. Per tant, l'Euromed ha "robat" setanta de cada cent clients als altres mitjans de transport. Les estadístiques d'Aena (Aeropuertos Espanoles) ho confirmen, perquè el nombre de persones que han viatjat en avió de València a Barcelona -o viceversa- durant els primers quatre mesos d'aquest any ha disminuït un 13,3%. Dit d'altra manera, en quatre mesos, deu mil persones s'han passat de l'avió al tren.

Però l'Euromed també ha generat una demanda que no existia. Durant el primer any de funcionament, molts passatgers han fet el viatge entre Barcelona i València encuriós per aquesta mena d'AVE casolà. A aquest fenomen, encara no quantificat, hi contribueix el flux creixent de relacions entre Barcelona i València a causa del dinamisme econòmic de Catalunya i el País Valencià: per això, el trànsit total de viatgers entre les dues capitals, sumant

L'Euromed ha "robat" setanta de cada cent clients als altres mitjans de transport. En moltes ocasions, els maquinistes han d'aturar l'Euromed per fer temps i no arribar abans d'hora a la seva destinació.

tots els mitjans de transport, no ha parat d'augmentar els últims anys. Només els trens del "corredor mediterrani" (que uneix Catalunya amb el País Valencià), van tenir quasi dos milions d'usuaris l'any passat, un 15,1% més que l'any 1996. Els experts estan convençuts que aquests resultats serien més espectaculars si l'Euromed pogués anar més de pressa

i així reduir significativament el temps de viatge, però l'actual xarxa ferroviària i el trànsit intens que ha de suportar no ho permeten.

Els colls d'ampolla. De moment, amb les actuals condicions, Renfe preveu retallar el temps de viatge entre Barcelona i València a partir del setembre, però la mi-

llora serà més important quan el ministeri resolgui alguns colls d'ampolla de la xarxa.

Un d'aquests colls d'ampolla és l'entrada i la sortida de Barcelona, que provoca "embussos" a les portes de la ciutat. Fa temps que els experts demanen sense èxit que es dupliqui el nombre de vies d'accés a Barcelona, com expliquen Enric Ticó, director general de Transports de la Generalitat de Catalunya, o Jordi Prat, de l'ATM (Autoritat del Transport Metropolità). El Ministeri de Foment ja ha començat a fer el projecte, però les obres no se sap

ni quan començaran...

Ticó també demana tanques de seguretat perquè ningú no pugui travessar les vies del tren i que s'evitin els passos a nivell. "Més que mai, després de l'accident que hi ha hagut a Alemanya —diu el director general—, això s'ha de fer".

En aquests moments, els clients de l'Euromed estan molt contents del servei —li posen un 8,2 de nota—, però mentre continui sent com un BMW circulant per un camí de carro, li serà difícil de treure un 10. Mentrestant, la Generalitat de Catalunya proposa que el tren faci una parada diària a les estacions de l'Aldea-Amposta-Tortosa (que és nova però està infrautilitzada) i de Vinaròs, enca-

ra que sigui en règim de prova, per estendre el servei a les Terres de l'Ebre i al Maestrat. Però també aquestes propostes troben entrebancs, perquè l'estació de l'Aldea encara no té aparcament de cotxes i arribar-hi des de Tortosa és complicat... I és que, per ara, l'Euromed és només un aperitiu del que seran en el futur els trens de "velocitat alta", o com s'hagin de dir.

Jordi Fortuny

Una llarga llista d'obres a fer

Perquè l'Euromed pugui arribar a la majoria d'edat i convertir-se en un autèntic "velocitat alta" encara falten uns quants anys. Actualment, els únics trams de via preparada perquè el tren corri a 220 quilòmetres per hora són Orpesa-Alcanar (entre Castelló i Tarragona) i Xàtiva-la Font de la Figuera (entre València i Alacant). Durant aquest any s'haurien d'acabar les obres d'uns altres trams que permetran escurçar el temps de viatge entre València i Tarragona, però quedarà pendent la modernització de la via entre Tarragona i Barcelona i el desdoblament del tram de via única que arriba fins a Alacant.

El diputat a les Corts Valencianes Enric Ayet, del PSPV, considera que "la posada en marxa de l'Euromed és una operació d'imatge" i que ha significat "una millora en el factor comoditat, però no en el factor temps". De fet, fins a l'any 2002 o 2004 no es preveu que tot el recorregut estigui llest per a circular a 220 quilòmetres per hora. I serà precisament a l'any 2004 quan —segons els plans del Ministeri de Foment— l'Euromed prolongarà el seu viatge fins a Múrcia, coincidint més o menys amb l'arribada a la Jonquera de la via d'amplada internacional Madrid-Barcelona-frontera francesa.

A part de tot això, al País Valencià hi ha uns quants projectes per a millorar el transport ferroviari que mai no s'acaben de concretar, com la construcció del tram de Gandia a Dénia o el pla redactat en època del govern Zaplana a la Generalitat Valenciana (el PTT), que de moment va quedar a mitges. Alguns sectors proposen també la modernització del trajecte de Sagunt fins a Canfranc, al Pi-



L'estació del Nord de València. El govern d'Eduardo Zaplana va començar un pla per millorar el servei de rodalia que va quedar aturat.

rineu aragonès. Aquest és un projecte històric, ressuscitat per l'actual govern valencià del Partit Popular, que serviria per a connectar els ports de Sagunt i València amb la frontera francesa sense que els trens de mercaderies haguessin de passar necessàriament per Portbou o per Irun... **J. F.**