

dilluns, 12 de gener de 2009

>

La connexió transfronterera del TAV estarà llesta al febrer, però fins al 2010 no funcionarà

Renfe, tanmateix, admet que no podrà competir amb l'avió per viatjar a Europa

EL PUNT.

El president de la societat francesa de ferrocarrils (SNCF), Guillaume Pepy, va assegurar dijous a Perpinyà que el tram internacional que enllaçarà Perpinyà i Figueres estarà acabat el pròxim 17 de febrer, tal com estava previst. Fins al 2010, però, no s'hi podrà circular.

El president de la SNCF espera que a mitjan 2010 es podrà viatjar en TAV des de Perpinyà fins a Girona, cosa que permetrà fer el trajecte fins a Barcelona en una hora i mitja. I és que malgrat que el 17 de febrer estarà a punt el tram transfronterer, de 50 quilòmetres, no hi circularan trens com a mínim fins d'aquí a un any, ja que la resta del traçat del TAV està endarrerit. De fet, no estarà enllestit fins al 2012, però el govern espanyol s'ha compromès a fer-hi circular trens –amb un tercer rail– el 2010. Durant aquest temps, haurà de pagar a la concessionària TP Ferro, que haurà complert els terminis, una indemnització, ja que no només tenia adjudicada la construcció de l'obra sinó també la gestió. El problema és que l'empresa perdrà enguany els diners que preveia cobrar de peatge al túnel del Pertús, pel pas de trens de passatgers i mercaderies.

FINS A MONTPELLER, ATURAT

Pel que fa a la construcció del tram entre Perpinyà i Montpellier, Pepy diu que encara s'hi ha de trobar finançament, però el va qualificar d'«indispensable» per a la connexió de les xarxes, que enllaçaria amb tren Barcelona i París en poc més de cinc hores. La capital catalana ja ha promogut els darrers anys aliances amb ciutats franceses com Nimes, Narbona o Carcassona per formar un nucli de pressió, que ja ha fet públics diversos manifestos conjunts a favor del projecte, que tanmateix de moment no es desencalla.

L'AVIÓ GUANYA A EUROPA

La implantació del TAV s'ha venut sempre com a clau per connectar-se amb Europa, però el director general de serveis d'alta velocitat i llargs recorreguts de Renfe, Abelardo Carrillo, ha admès que aquest nou mitjà «és competitiu a un radi de 600 o 700 quilòmetres» i que no serà la solució per arribar a les grans capitals europees. «Estem lluny dels grans nuclis de població a Europa, i amb velocitats de 300 o 350 quilòmetres per hora la situació de l'Estat és un problema per a l'explotació de la línia. Hem de ser realistes i entendre que l'alta velocitat no és la panacea», diu.

L'avió continuarà predominant en les grans distàncies, per bé que considera que el TAV serà molt beneficiós a Catalunya per arribar a ciutats importants del sud de França, com ara Marsella, Lió, Avinyó i Tolosa. Renfe, així, espera transportar anualment entre 2,5 i 3 milions de passatgers a la línia de Figueres, i hi preveu la circulació de fins a 34 trens. Més enllà, considera difícil treure quota de mercat a l'avió, tot i que Carrillo no ha estalviat crítiques al govern francès perquè la connexió fins a Montpellier no s'hagi fixat a curt termini.