

Francia invita a la Generalitat al debate sobre el AVE de Perpiñán a Montpellier

El Gobierno catalán defiende una conexión con Toulouse desde Narbona

FRANCESC ARROYO - Barcelona - 13/03/2009

El Gobierno francés ha decidido, con no poco retraso, iniciar los trámites para construir el tramo de alta velocidad entre Perpiñán y Montpellier, el único que no tendrá estas características en 2012, cuando lleguen hasta la frontera francesa los trenes procedentes de Madrid y Barcelona. El primer paso, obligado por ley en Francia, es el debate público. Ayer hubo una sesión en Montpellier y allí estuvo el secretario de Movilidad, Manel Nadal, expresando la posición del Gobierno catalán. Nadal evitó definirse sobre el trazado, más allá de defender que sea el más adecuado y directo, por entender que la decisión sobre qué territorio ocupar es un asunto interno de los franceses. Pero sí llevó propuestas para el resto de las cuestiones que se prevé debatir.

Nadal apoya una vía para trenes de pasaje a 300 kilómetros y mercancías a 120

La primera, el tipo de vía que se construirá. El proyecto inicial plantea cuatro posibilidades. La primera, que sea sólo para pasajeros y con un trazado en el que los trenes puedan alcanzar los 320 kilómetros por hora. La segunda opción es que se haga una vía mixta en la que los trenes de pasajeros puedan alcanzar los 220 kilómetros y los de mercancías los 120. La tercera es una vía también mixta, pero con capacidad para trenes de pasaje que viajen hasta a 300 kilómetros y mercancías a 120 kilómetros. En los tres casos se trata de un nuevo trazado diferente al ya existente. La cuarta es desdoblar la vía actual.

Nadal defendió que la mejor de las opciones es la tercera (vía mixta para pasajeros hasta 300 kilómetros y mercancías a 120). Adujo que, en realidad, no se trata de una nueva obra, sino de la continuación de la vía actualmente en construcción entre Barcelona y la frontera francesa. Y siendo así, lo lógico y coherente es darle continuidad con el mismo tipo de trazado y características. En España, Fomento sostiene que la vía entre Mollet y la frontera será de uso mixto en su mayor parte, aunque algunos técnicos afirman que con desniveles de 18 milímetros (lo que se da en tres tramos entre Barcelona y Perpiñán, uno de ellos el túnel pirenaico) los mercancías tienen que reducir peso o utilizar dos máquinas: una de arrastre y otra, detrás, de empuje.

Nadal se definió también a favor de que la línea pueda ser utilizada tanto por trenes de alta velocidad que recorran trayectos largos como por otros de tipo regional (como los Avant, que realizan el trayecto entre Lleida y Barcelona). Esto comporta que haya más paradas de las inicialmente previstas. Es decir, que además de en Perpiñán y Montpellier haya estaciones en Narbona y Béziers, e incluso alguna más, en función del trazado.

En el caso de Narbona, la línea debería incluir una conexión con Toulouse. Francia ha previsto que conecte con esta ciudad el tren atlántico (París, Burdeos, Irún, Madrid). La Generalitat quiere que se llegue en alta velocidad también desde Barcelona.

El 16 de abril, del debate público se hará en Barcelona.