



Fita ferroviària ► Les mancances a Barcelona

Les coses s'haurien pogut fer d'una altra manera, però, com no podia ser d'una altra forma, el Govern va decidir connectar el tren veloç amb la frontera francesa a l'espanyola; és a dir, sense pensar gaire i posant sobre la taula una quantitat ingent de recursos, 3.700 milions d'euros per a 131 quilòmetres, a més del cost de la secció Figueres-Perpinyà, en concessió a TP Ferro, un dels projectes sorpresa amb què el president **José María Aznar** ens obsequiava de tant en tant.

En l'àmbit regional, Girona i l'àrea de Figueres (no la ciutat) queden connectades amb Barcelona, Lleida, Saragossa, Madrid i València d'una manera molt convenient. Del costat europeu, Catalunya queda enllaçada amb gairebé tot França amb durades de viatge inferiors a les set hores, un temps bastant competitiu si es compta el viatge porta a porta, i sobretot molt

Anàlisi

Pau Noy

INGINYER INDUSTRIAL



Una gran oportunitat per canviar

El baix preu de l'AVE obligarà a revisar les tarifes dels trens regionals i dels autobusos que fan trajectes semblants

més relaxant que els seus competidors, el cotxe i l'avió. A més a més, ara que Renfe ha anunciat que la seva electricitat prové al 100% de fonts renovables, almenys des del costat espanyol, els viatges són de zero emissions, un gran estímul per als viatgers conscienciats. Si jo fos l'alcalde de Barcelona, ordenaria crear un paquet turístic amb el reclam *Visit Barcelona zero emissions*. El sud d'Anglaterra, Bèlgica, Holan-

da, Suïssa i l'oest d'Alemanya també poden fer servir el ferrocarril per venir a Barcelona, però són necessàries relacions més directes.

No menys important que la connexió amb França és la decisió de Renfe de crear simultàniament abonaments de transport de baix preu per a Girona, Figueres, Lleida i Camp de Tarragona, no Tarragona. Un dels problemes del sistema català de transport públic és la seva disparitat de preus. Amb la seva decisió, Renfe no pretén perdre diners sinó omplir els trens perquè de l'experiència de l'AVE Madrid-Barcelona ja n'ha après que la manera de guanyar diners no és amb preus alts sinó amb molts viatgers. La decisió de Renfe obliga el Govern català a moure fitxa. Pel mateix trajecte, almenys el mateix preu, per a autobusos i trens regionals. Ningú entén que un viatge en bus de Barcelona al Pirineu o a la Costa Brava costi el doble que el bitllet en tren veloç a

una capital de província, o que el bitllet dels trens convencionals de Renfe pugui costar més que el d'alta velocitat. Solucionar això està en mans de la Generalitat que és l'administració titular. Europa està plena d'experiències exitoses de simplificació i unificació tarifària que ha portat a fer que més gent utilitzi el transport públic, de manera que s'incrementi la recaptació en el mitjà termini. S'ha de tenir por de no omplir trens i busos, no de canviar el seu paleolític sistema de preus.

Finalment, s'ha de destacar que la nova línia en ample internacional, més la introducció del tercer carril en diversos trams d'accés, permet que els trens de mercaderies circulin fluidament entre Barcelona i Europa. Ara correspon a les autoritats catalanes convèncer els industrials que els facin servir. Hi ha una infinitat de possibilitats, tantes que n'hi hauria prou per fer un altre comentari. ■