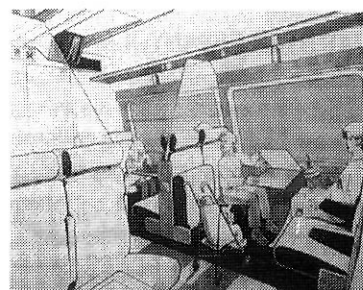


# El TGV transpirinenc comença a caminar

El 7 d'abril de 1994 quedarà com una data important a la crònica de les comunicacions transpirinenques: comencen les prospeccions en els terrenys pels quals haurà de creuar el túnel de Panissars, que utilitzarà el TGV en el tram entre l'Alt Empordà i l'Albera, un túnel clau per fer possible aquest enllaç de Catalunya amb la xarxa europea de trens de gran velocitat.

Aquestes prospeccions en el terreny són claus per valorar les condicions d'execució del túnel. Aquest darrer hivern un TGV francès de la línia del nord va patir un accident per una falla del subsòl que va cedir, degut a les fortes pluges. Les prospeccions en aquell indret no havien assenyalat la presència d'una trinxera de la Gran Guerra que s'havia cobert amb terres sobreposades, però mantenia un

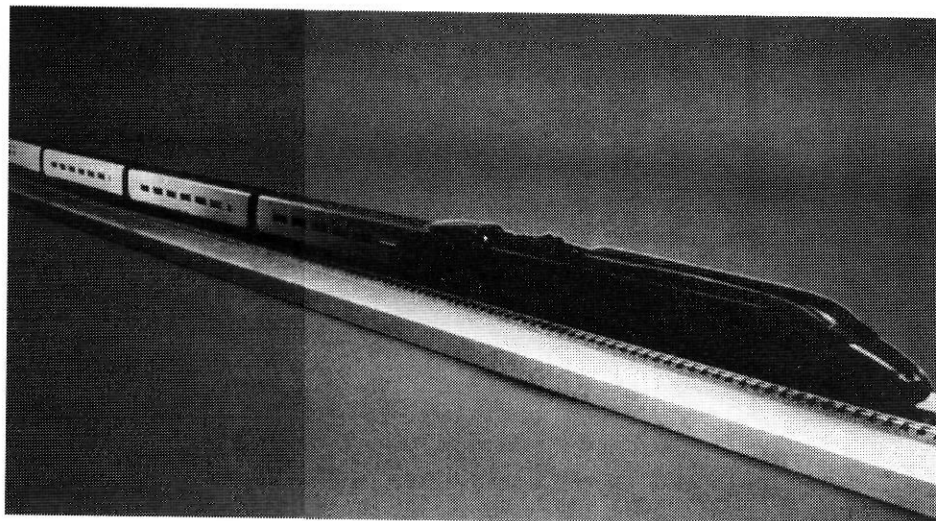


És sorprenent el punt escollit per establir aquesta comunicació a banda i banda de la carena. Panissars va ser el punt d'unió de les vies romanes Augusta i Domitia. És a l'alçada òptima en opinió dels tècnics romans amb els quals han coincidit els de segle XXI.

volum buit que va originar l'esllavissament interior. La gran seguretat del TGV que circulava a l'entorn dels 300 km/hora en el moment de l'accident, va evitar desgràcies personals, però aquest fet aconsella d'augmentar el nombre de prospeccions en els futurs espais per on circularan aquests trens, i on primer es farà és a Panissars.

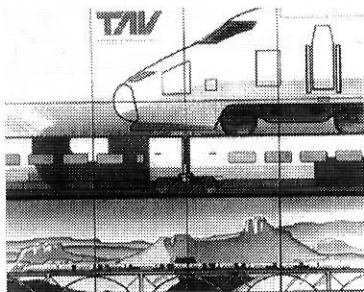
En el decurs de la segona quinzena de febrer es va presentar a la Casa de Cultura de Girona l'exposició: «Grans projectes europeus de comunicacions», organitzada per la Diputació gironina, el Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya i la Caixa de Girona. En aquesta mostra es van seleccionar aquells projectes i realitzacions que transformaran el concepte de comunicació a l'Europa occidental i es dedicaren dos àmbits a les

*El TGV farà possible l'enllaç de Catalunya amb la xarxa europea de trens de gran velocitat.*



transpirinenques, a més d'altres grans obres com el túnel sota el Canal de la Mànega, la unió escandianava i projectes mítics com la comunicació de transports terrestres per l'estret de Gibraltar.

A l'entorn d'aquesta mostra les corporacions promotores van organitzar també un cicle de conferències i col·loquis, una d'elles dedicada a la línia del TGV, Barcelona-Girona-

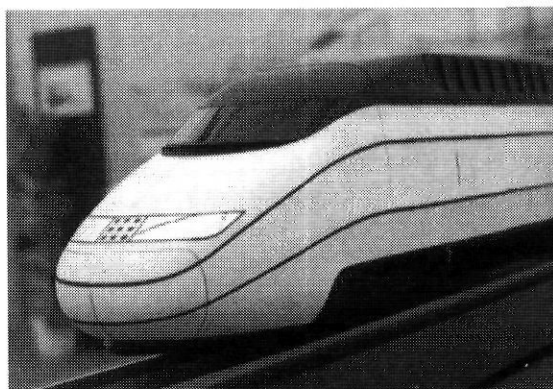


Perpinyà. Van participar-hi el president dels Ferrocarrils de la Generalitat, Enric Roig i Solé, el catedràtic de Ferrocarrils de l'Escola d'Enginyeria de Camins, Canals i Ports de Barcelona, Andrés López Pita i el president de la Cambra de Comerç de Girona, Antoni Hostench i va fer de moderador l'enginyer en cap de la Diputació, Agustí Palau.

En el decurs d'aquestes intervencions van quedar clars molts detalls d'aquesta obra, de fet ja endegada, encara que sigui a nivell dels diferents projectes, estudis d'impacte ambiental i emplaçament de les estacions. En primer lloc es va analitzar l'estat de situació del que serà aquesta línia. La Generalitat va començar la feina l'any 1986 en encarregar un primer estudi que, finalment, ha estat acceptat pel ministeri. Correspon al traçat, impacte

medi-ambiental i efectes socials i econòmics. En aquests moments sembla decidit que la futura estació gironina del TGV se situarà a l'entorn de l'aeroport, indret que pot esdevenir un gran centre de comunicacions, a cavall de les comarques del Gironès i la Selva. L'esmentada proposta no ha convençut a l'ajuntament de Salt qui després d'anys de rebutjar l'estació del nou tren i fins i tot discrepar del traçat de la línia, ara reclama l'estació pel municipi.

També va quedar clar que el TGV és un mitjà de transport que no actua com a competidor directe del transport aeri. El nombre d'usuaris de les companyies d'aviació que uneixen Catalunya amb França i Alemanya se situa a l'entorn del milió per cada país i, per tant és una xifra modesta. En canvi les xifres del moviment per carretera s'apropen a la



saturació, per tant, demanen alternatives. Una altra consideració: les línies de gran velocitat són rendibles, al marge dels costos infraestructurals. La seva explotació arreu d'Europa (també el servei Madrid-Sevilla) ha demostrat ser un bon negoci, contràriament a la tradició de les

explotacions ferroviàries convencionals. Respecte de les velocitats que es podran assolir en el trajecte Barcelona-Perpinyà va quedar demostrat que són raonables els 350 km/hora previstos, tret dels trams de sortida de Barcelona, el de Girona i el pas pel túnel de Panissars, per raons d'operativitat i seguretat.

Un darrer aspecte, assenyalat en el curs d'aquesta jornada gironina dedicada al TGV, va estar relacionat amb els tipus de trens que utilitzaran aquesta línia: viatgers i càrrega. Es va explicar les diferents modalitats que funcionen actualment a Europa: Lió-París, només viatgers; Roma-Florència diürna de viatgers i nocturna càrrega; les alemanyes són mixtes. Barcelona-Girona-Perpinyà serà per a viatgers i càrrega. Naturalment la velocitat comercial del TGV de càrrega és notablement inferior a l'assolida en els de viatgers, però també molt superior als 80 km/hora de mitjana dels trens de càrrega actuals de Renfe. Precisament França no ha incorporat a les línies de TGV trens de càrrega, tota vegada que no superarien les mitjanes de velocitat que ja aconsegueixen en la seva xarxa convencional.

Només resta esperar que el calendari previst l'acompleixin totes les parts: els Estats espanyol i francès, i que també es rebuin les ajudes europees que han de permetre fer realitat aquest nou enllaç entre el nostre país i la xarxa ferroviària més avançada del món.

**JOSEP VÍCTOR GAY**