



“En algun cas s’ha confós ciutat oberta amb transgressió. Però l’ordenança no qüestiona els tradicionals valors de Barcelona”

Assumpta Escarp, regidora de Participació Ciutadana de Barcelona

Addictes precoços

Tres de cada quatre escolars fumadors de 16 a 18 anys han intentat deixar el tabac

El català a Múrcia

Mitja dotzena de pedanies conserven la llengua dels ancestres valencians

Societat



INFRASTRUCTURES

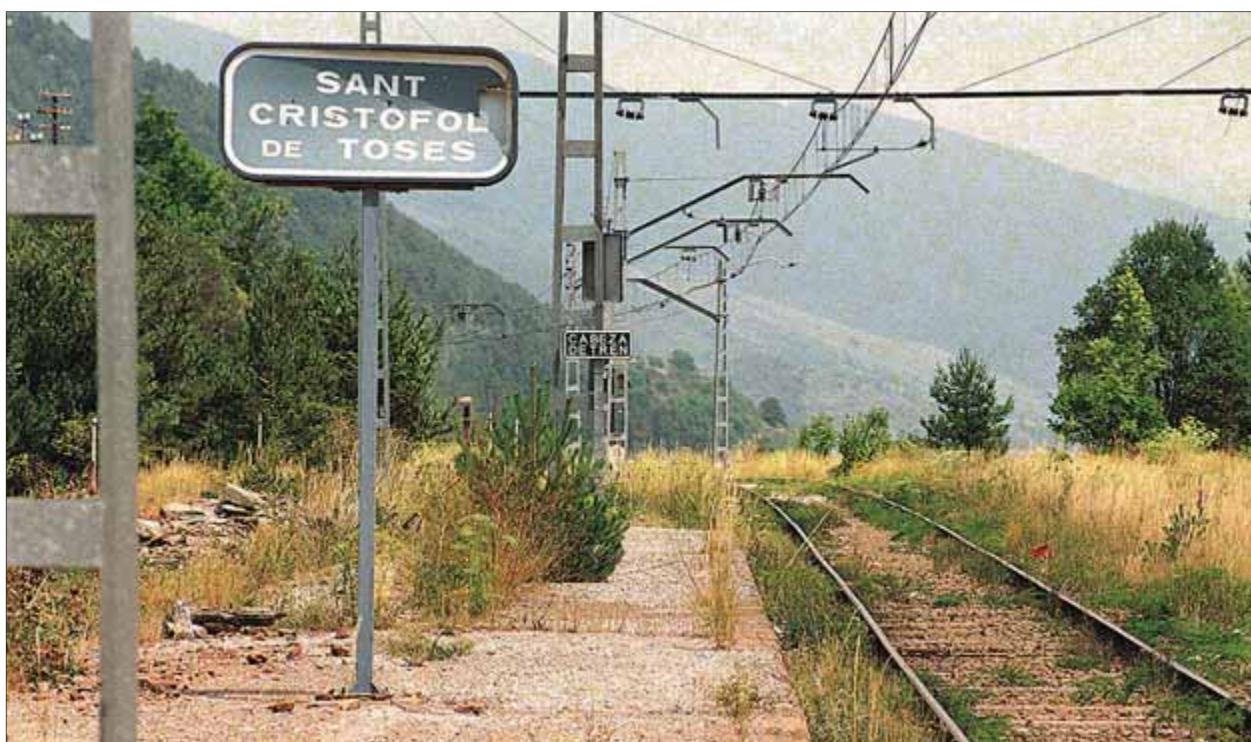
El nou pla ferroviari descarta Puigcerdà com a ruta principal

■ El govern revisa les previsions del 2003 ■ Les mercaderies aniran amb tren a Europa per Portbou i el nou túnel del TGV al Pertús ■ Els camions que passen per la Jonquera es doblaran en menys de vint anys

Oriol Pàmies
BARCELONA

La línia ferroviària de Vic i Puigcerdà no serà mai un corredor d’alta capacitat apte per al trànsit de mercaderies entre totes dues bandes del Pirineu. Els tècnics del govern consideren inviable convertir el traçat muntanyenc, ple de sinuositats i amb pendents de fins al 4%, en una ruta per a les importacions i exportacions al mateix nivell que Portbou i el futur túnel del Pertús, i així ho reflecteix el pla d’infraestructures de transport (PIT) 2006-2026 que es presentarà públicament demà coincidint amb la sortida a informació pública.

L’anterior govern de CiU havia apostat per la línia de Puigcerdà com el tercer corredor ferroviari transpirenenc, en la línia del que propugnen *lobbies* com l’Eurocongrés. En aquest sentit el pla director d’infraestructures ferroviàries aprovat el 2003 preveia no sols instal·lar-hi el tercer raíl perquè hi puguin circular indistintament trens d’ample ibèric i d’ample in-



Les estacions de la línia de Puigcerdà, ara administrada per l’Adif, ofereixen aquest aspecte depauperat ■ ARXIU

ternacional sinó també corregir el traçat en diversos punts i perforar un llarg túnel de cota baixa sota l’actual de Toses (el famós cargol) perquè fos practicable per als pesants combois de mercaderies –que requereixen pendents mà-

xims de l’1,5%– amb destí a Tolosa de Llenguadoc i la regió de París. Les millores, a completar en l’horitzó de l’any 2025, es van pressupostar en 800 milions d’euros.

Ja en l’actual legislatura, el govern va incloure la pota

de Puigcerdà i la Tor de Querol en el primer esborrany de l’Eix Transversal Ferroviari (ETF), però els estudis posteriors duts a terme per l’empresa pública Ifercat n’han descartat la viabilitat, a causa de l’elevat cost de perforar un túnel

d’uns 20 quilòmetres sota la collada de Toses i seguidament un altre de semblant al Pimorent, en territori francès, o bé d’un sol túnel transfronterer d’uns 50 quilòmetres. A més, la línia tampoc tindria gaire demanda, sobretot si

Les xifres

24.000
milions d’euros s’invertiran en ferrocarril fins al 2026, per intentar que el transport menys contaminant i més segur no perdi per golejada davant la carretera.

20.000
camions travessaran el pas de la Jonquera el 2026, més del doble que ara, a pesar de l’aposta ferroviària del PIT. Els trens de mercaderies passaran de 20 a 150 al dia.

L’Aragó tira endavant el seu projecte de travessa ferroviària transpirenca, que té el recolzament de la Unió Europea. De fet, les simulacions de la consultoria Mcrit mostren que d’aquí a vint anys les mercaderies continuaran circulant com ara per Irun i la Jonquera o Portbou, mentre que el túnel aragonès en captarà “espontàniament” menys del 3% del trànsit. ■

El viatge a Barcelona durarà tres quarts d’hora menys

Les claus

O.P.J.

■ A pesar de no donar-li la màxima prioritats, el pla ferroviari inclòs al document inicial del PIT sí que preveu el manteniment i millora de la línia de Puigcerdà, que ha iniciat el ministeri de Foment, però només per a viatgers. S’hi estableix que es con-

verteixi a l’ample mixt, per facilitar la circulació de trens internacionals, i que es millori el traçat i l’equipament fins a reduir en 45 minuts el temps de viatge entre Barcelona - Passeig de Gràcia i la capital de la Cerdanya, que passaria de 190 a 145 minuts. Foment va pactar amb Política Territorial i els alcaldes del Ripollès i la Cerdanya unes

inversions, però el ritme d’execució no és el desitjat, segons va subratllar ahir el conseller Joaquim Nadal.

Ramals descartats

■ En els estudis preliminars de l’Eix Transversal Ferroviari també va descartar-se la pota que el connectava amb el port de Tarragona, a l’entendre’s que pe-

nalitzava els combois amb un recorregut massa llarg, mentre que es manté el ramal Manresa-Martorell-Castellbisbal com a connexió directa del port de Barcelona tant en direcció a Europa com en direcció al centre de la Península. Sumant-hi el ramal, l’Eix Transversal Ferroviari tindrà 233 quilòmetres de doble via d’ample internacional apta per a

trens de passatgers a velocitats de fins a 250 km/h, i trens de mercaderies que circulin fins a 160 km/h.

Línia orbital

■ L’altra gran aposta del PIT és la línia orbital Vilanova-Mataró per Vilafranca, Martorell, Terrassa, Sabadell i Granollers, que vertebrarà les ciutats metropolitanas.