

territori

Es tractaria de desviar el ferrocarril actual, entre Caldes i Girona, perquè quedés una estació conjunta amb el TGV a Vilobí.



JORDI S. CARREFA

Tren de Blanes a Girona passant per l'aeroport

Lluís Batlle i Gargallo

És normal que aquest títol causi una certa sorpresa, però espero que al final de l'article s'hagi esvaït i es trobi una cosa natural, a punt de ser inclosa en les directrius de planejament del territori.

La idea

Des del punt de vista dels costos econòmics, les directrius actuals del Ministeri de Foment de fer variants de les línies de ferrocarril per a augmentar la velocitat i actualitzar la concepció global de la xarxa ferroviària del país, amb imports de milers de milions de pessetes, fan que no quedi fora de lloc presentar la senzillesa d'una connexió ferroviària moderna entre el nord del Maresme i l'aeroport de Girona.

Aquest ferrocarril de Blanes a Girona o, el que és el mateix, la connexió entre el

Maresme i l'aeroport de Girona consisteix a desviar el ferrocarril actual, des de la sortida de Caldes fins a l'entrada a Girona, de manera que quedi una estació conjunta amb el TGV a l'aeroport. Més o menys com mostra el dibuix. La línia actual per Riudellots i Fornells serviria per als trens amb parada a aquestes estacions i com a drecera per als de mercaderies.

Tothom que hagi viatjat amb tren pel Maresme sap que a Calella i a Blanes hi ha un descens important del nombre de viatgers i, per tant, de la necessitat de trens. I que després de Tordera, cap a Girona, el nombre de viatgers més aviat augmenta que no disminueix. Se'n dedueix que no és cap disbarat que hi hagi trens que continuïn de Blanes a Girona, com es feia fa pocs anys. Aquests trens són els que permetrien l'enllaç del Maresme amb l'aeroport.

L'estació a l'aeroport hauria de ser conjunta entre aquesta línia i la d'alta velocitat,

amb la disposició de vies necessària perquè els trens europeus d'alta velocitat puguin ser desviats cap al Maresme, i perquè els trens d'alta velocitat del servei intercomarcal, els que substituiran els Catalunya Exprés, puguin ser dirigits cap a l'estació de Girona. I, a més, hauria d'aproximar-se tot el possible al vestíbul de l'aeroport, perquè tot fos una sola estació i el pas de viatgers d'un mitjà a l'altre fos el més curt possible.

Com és lògic, tot això es basa a tenir una sola xarxa d'ample europeu, de menys costos i major eficiència econòmica que les dues xarxes separades que es comencen a suggerir per la connexió dels ports de Tarragona i Barcelona a la línia d'alta velocitat. Cal recordar que el cost del canvi d'ample de la xarxa actual, fet lògicament clar, ve a demanar més o menys l'1% del pressupost ferroviari del país i no arriba ni al 10% de la línia Madrid-Barcelona-frontera. Surt a uns 8 Mpta/km.

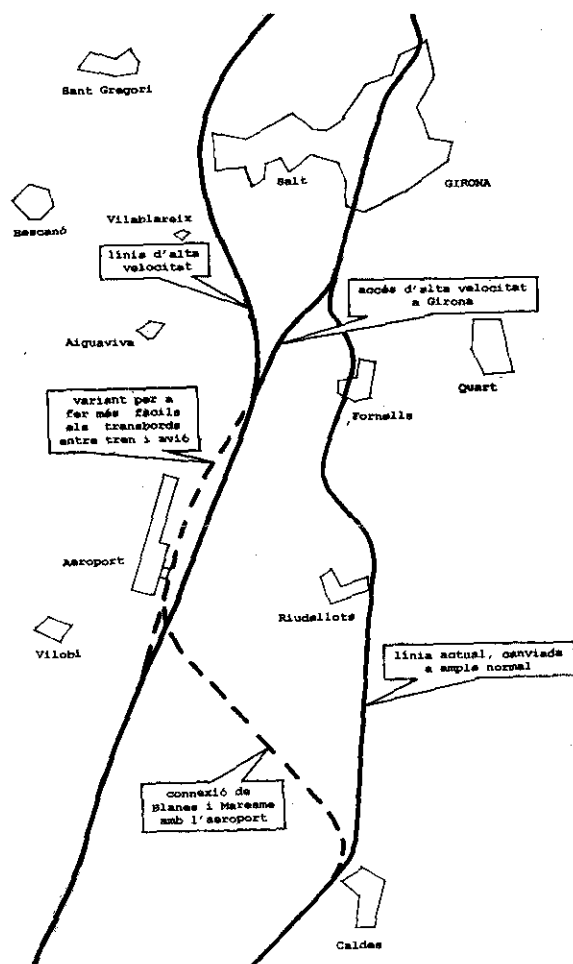
El cost

Pel que es dirà més endavant, aquesta nova línia pot tenir un cost d'unes 1.500 Mpta, pel que fa referència al tram entre Caldes i l'aeroport, d'uns set quilòmetres de longitud. Entre aquest punt i Girona, coincideix amb l'antena que és projectada perquè el TGV entri a Girona i no suposa, per això, cap despesa addicional. Construir la línia d'alta velocitat més a prop de l'aeroport per a simplificar els transbords, tampoc costa cap augment.

El benefici

Quant als beneficis de l'obra, cal diferenciar-ne dos de principals, segons es refereixin a l'aeroport o a la línia d'alta velocitat.

Del costat de l'aeroport, el fruit és el derivat de donar-li connexió amb la xarxa ferroviària. És evident que amb el funcionament actual de l'aeroport, la utilitat de la connexió ferroviària és molt minsa. Tampoc és previsible que el ferrocarril hi porti viatgers en nombre suficient per a fer augmentar el nombre de vols. L'aportació del ferroca-



Situació aproximada de la línia que es proposa entre Caldes de Malavella i l'aeroport de Vilobí, juntament amb la línia actual i les projectades per a l'alta velocitat.

rril, en aquests moments, no passa de ser una millora del mateix aeroport que, en un moment donat, pot fer decantar cap a ell l'establiment de vols regulars.

Les decisions sobre infraestructures en general, i d'una manera més forta en les de transports, han de resoldre la dificultat de no saber gaire bé quin serà el trànsit que tindrà un camí nou. Quan el camí que s'ha de construir espera resoldre la falta de capacitat d'un camí ja existent, la decisió és relativament senzilla. Ja existeix un volum de trànsit mesurable i ja hi ha una base numèrica que permet fixar uns números. I donar, amb una certa aproximació, una idea de la urgència de la inversió, en relació amb altres inversions.

Si s'intenta avaluar el fruit de connectar l'aeroport de Girona a la xarxa ferroviària, a les línies actuals, no es troba cap base sòlida. Perquè el nombre de vols no depèn de l'administració pública, sinó de les companyies privades. I és molt difícil saber en quin

moment a una companyia privada li interessarà desviar a Vilobí un vol que pot dirigir al Prat.

L'altra causa d'augment de trànsit que podria haver-hi, la de crear a Vilobí un nou vol difícil d'encabir al Prat, sembla ja esvaïda amb l'acord sobre la tercera pista d'aquest aeroport. Val més deixar aquest càlcul.

Però el que sí que cal, és conservar la idea que un aeroport amb connexió ferroviària és més aeroport. I, per tant, dotar l'aeroport de Vilobí de connexió ferroviària no és cap desencert i és una cosa que s'ha de fer. L'única cosa que passa és que no es disposa d'arguments numèrics per a fixar-ne la prioritat respecte a altres inversions d'infraestructura. S'ha de decidir amb altres raonaments, que ja coneixen la gent del Maresme, la Selva, el Gironès i l'Empordà.

El segon fruit, el de connectar la nova línia d'alta velocitat a la xarxa actual és molt més clar. Els estudis de la línia d'alta velocitat tenen unes previsions de trànsit i, més en particular, les que justifiquen l'estació de l'aeroport. Però no s'han publicat més que els resultats generals, que no poden aplicar-se a l'estudi present. Haurem de fer una estimació a partir del que es veu.

Aquesta estimació pateix la dificultat anunciada abans. Com que no hi ha un servei suficient, no es coneix el trànsit, el qual circula i circularà per altres camins. En aquests moments, les persones que es volen traslladar des del Maresme cap a Sils, Girona o França es troben la barrera del transbord i de les esperes a Maçanet. És una barrera important, més greu del que sembla, puix cal comptar amb una mitjana de 22 minuts d'espera a Maçanet, cosa que dona un temps de viatge entre Girona i Blanes de 62 minuts, a una mitjana de 43 km/h.

Aquests números permeten afirmar, sense cap dubte, que hi ha una part molt important del trànsit entre Girona i el nord del Maresme que ha fugit del tren. És un trànsit que no el tenim mesurat. I correlativament, amb el poc trànsit que hi ha, és normal que no hi hagi trens.

Deduir el que podria haver-hi amb més velocitat i amb més freqüència cau fora d'aquest article. Ho proposo com a treball de final de carrera d'algun estudiant altruista que ho vulgui estudiar.

L'única dada numèrica que es pot tenir sobre el futur és el temps de viatge que podria obtenir-se, suprimint els transbords a Maçanet i fent continuar a l'aeroport i Girona els trens procedents del Maresme que convingués. Això es podria fer amb els temps de viatge següents:

Blanes	Maçanet	aeroport	Girona	viatge
7.38	7.52	8.09	8.19	41
8.38	8.52	9.09	9.19	41
·	·	·	·	·
22.07	22.21	22.38	22.48	41
Girona	aeroport	Maçanet	Blanes	viatge
6.28	6.38	6.55	7.09	41
6.57	7.07	7.24	7.39	42
·	·	·	·	·
20.57	21.07	21.24	21.39	42

Els 62 minuts de viatge actuals podrien reduir-se a 42 minuts i la velocitat mitjana del desplaçament entre Blanes i Girona passaria a uns 65 km/h, més semblant a la que hi ha entre Blanes i Barcelona.

La rendibilitat

Hi ha qui pot creure que inversions d'aquesta magnitud són forassenyades. No és així.

Però per a justificar-ho i en no tenir mesurat el trànsit que hi hauria en aquesta nova situació, cal recórrer a comparacions de temps guanyat en altres obres, de les quals es pot afirmar que són lògiques i han estat admeses, perquè tenien una bona relació de beneficis a despeses.

La comparació es pot fer amb tres variants de ferrocarril inaugurades recentment, en aquest mateix any 1998. Són les variants de Villar, Xinxilla i Socuéllamos, a la línia de Madrid a València. Són obres que han trobat

una relació correcta de beneficis a costos i que poden donar una referència.

La variant de Villar ha estat una obra de 8 km i de 1.800 Mpta, que ha permès guanyar 1 minut als trens entre Madrid i València i Alacant. Amb 3.600 Mpta, la variant de Xinxilla, de 16 km, ha permès guanyar 2 minuts als trens entre Madrid i València i Alacant i, amb 4 km més, altres 7 minuts als de Cartagena. Els 8 km de la variant de Socuéllamos han permès guanyar 1 minut i suprimir quatre passos a nivell dins de la població, per 2.500 Mpta, netes, descomptant el possible import de la supressió dels passos a nivell. A més, han tret l'estació fora del centre, cosa que més aviat hauria de considerar-se un altre cost.

El conjunt d'aquestes tres obres dona una mitjana de 215 Mpta per quilòmetre, que és el cost d'on es dedueixen les 1.500 Mpta esmentades abans per als set quilòmetres de la variant de Caldes a l'aeroport.

Les 7.900 Mpta de les tres variants han servit per a permetre pujar la velocitat des de 160 km/h fins a 220 km/h a 24 trens que passen per Villar i Xinxilla, i a 8 trens de la direcció a Cartagena, que sumen els 32 que passen per Socuéllamos. En total han estalviat 160 minuts-tren al dia. Surt una inversió de 49 Mpta/minut-tren.

Fent aquesta mateixa comparació d'estalvi de temps, els 1.500 Mpta que pot costar la nova línia entre Caldes i l'aeroport s'equilibrarien amb un estalvi de 31 minuts-tren. Com que la mitjana de les esperes actuals a Maçanet és de 22 minuts, amb només dos trens ja s'equilibrarien les ratios.

Cal no perdre de vista que només es parla d'inversions en xarxa ferroviària, a càrrec del govern, que és qui ha d'oferir les vies als transportistes, de la mateixa manera que ofereix els aeroports a les companyies aèries. La circulació efectiva dels trens ha de respondre a altres criteris comercials i, en el marc de la normativa europea, la possible insuficiència

d'ingressos pot resoldre's amb subvencions per a les rodalies de Girona.

La urgència

No s'ha de donar més valor del compte a la comparació anterior. Per si sola no és cap argument.

Quan es comparen els costos i els guanys d'aquesta inversió Caldes -aeroport amb les dades de Villar, Xinxilla i Socuéllamos, només és lícit concloure que la proposta no és una cosa forassenyada. Les raons per a decidir la construcció d'una infraestructura concreta són moltes més que unes ratios numèriques.

El fet que es tracti d'una obra que té una relació de beneficis a costos de l'ordre dels nivells acceptats per l'Administració, permet presentar-la al públic. No es pot dir que la connexió del nord del Maresme amb el TGV sigui una cosa intranscendent.

Tampoc es vol dir que s'hagi de començar ja. Segurament hi ha obres molt més necessàries, la del canvi d'ample de via de la xarxa espanyola, per exemple. Però el que sí que cal fer és tenir aquesta obra al cap i tenir-la en compte a l'hora de planejar l'estructuració del país. I, per descomptat, a l'hora de projectar l'estació d'alta velocitat a Girona, i a l'hora de construir la línia i l'estació de l'aeroport.

S'ha de recordar, per a acabar, que l'objectiu de la variant és connectar el nord del Maresme amb l'aeroport. Per això, tampoc és cap argument negar-la dient que per a suprimir els 20 minuts de l'espera no cal variant. Els trens de Blanes a Girona poden anar, evidentment, sense esperes, per la línia actual. Però l'objectiu no és suprimir les esperes, és la connexió de l'aeroport. Aquest article només ha volgut demostrar que la inversió entra dins les rendibilitats admeses per l'Administració.

Lluís Batlle i Gargallo
és doctor enginyer industrial.

