

TGV de mercaderies



Siemens i Alstom estudien posar en funcionament unitats de TGV per transportar mercaderies l'any 2015. Cada tren podria transportar unes 120 tones de càrrega, una mica més de les que pot carregar un Jumbo, o cinc camions. El projecte du el nom d'Eurocarex.

El que més preocupa els promotors és el model de negoci. És per aquest motiu que, per posar-lo en marxa, estudien tres opcions: la primera, la constitució d'una societat que prengui els trens en lísing; la segona, persuadir les operadores ferroviàries perquè els comprin els combois, i la tercera, que el lísing el facin els mateixos operadors de transport. Les inversions inicials les xifren en uns noranta milions d'euros, que són els diners que calen, sobretot, per comprar els trens. Les previsions indiquen que, per començar, faran falta vint-i-cinc branques TGV. Els experts que treballen en el projecte consideren que la despesa s'amortitzarà en disset anys i que serà rendible al cap de vint, amb una taxa de rendibilitat del nou per cent.

L'objectiu és unir ciutats separades per distàncies d'entre cinc-cents i mil quilòmetres, un trajecte massa llarg per als camions i massa curt per als avions. Les que sonen per estrenar el servei són Lieja, Lió, Londres, Amsterdam-Schiphol, Colònia i Frankfurt. Es parla de ciutats i, sobretot, dels seus aeroports. Les diverses informacions que circulen sobre el projecte no aclareixen quina mena de mercaderies són les que viatjaran a tres-cents quilòmetres per hora. El cert és, però, que els francesos, el 1986, ja van assajar un TGV, anomenat FEL (Fruits et Légumes), que transportava fruites i verdures des del Rosselló fins al mercat de Rongy, a París.

Encara no hi ha cap ciutat de l'Estat espanyol en el punt de mira. Tanmateix, si el projecte prosperés, posaria l'alta velocitat espanyola en un compromís: els aeroports no estan connectats i les instal·lacions no estan preparades per rebre i expedir mercaderies. Les solucions ferro-

viàries adoptades a Girona i Figueres tampoc no encaixen amb el futur que dibuixa l'Eurocarex. Amb francesos i alemanys treballant per revolucionar els usos del TGV, el discurs del nostre govern sobre la necessitat d'augmentar la quota del ferrocarril en el transport de mercaderies queda, immediatament, desmentit per les decisions que ha pres els darrers anys.

El tercer carril

La posada en marxa del tercer carril és imminent. Aviat els trens europeus podran arribar a Figueres i Girona sense necessitat d'aturar-se a la frontera. Han estat cent quaranta anys d'un problema que, sense resoldre's, s'ha trampejat de la millor manera possible: transbordament de mercaderies i persones, canvis d'eixos i de bogis i tot un reguitzell de petites solucions que han servit per posar pegats a la nostra peculiaritat ferroviària.