

El futur del tren Ripoll-Puigcerdà-París

Pere J. Piella (*)

Fa uns dies, va inaugurar-se un nou servei ferroviari Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdà-París. Això s'ha de procurar que sigui més transcendent que el simple fet de posar en funcionament un servei amb unes unitats més o menys luxoses, ens ha de motivar un seguit de reflexions entorn d'aquest FFCC, de les comunicacions transpirenques i també de la necessitat d'unir esforços de les comarques d'Osona, el Ripollès i la Cerdanya amb vista a l'any 92.

S'ha de ressaltar el gir rotund de la RENFE i, molt especialment, de la 5ª Zona, pel que fa la política a seguir en aquesta línia. S'ha passat d'una situació en la qual es proposava la seva supressió, amb una manca quasi total de diàleg, a una altra en què sembla que es vol apostar pel potenciament d'aquest FFCC.

S'ha de reivindicar, també, la necessitat i complementarietat d'aquesta línia de ferrocarril, ja que, amb motiu dels darrers temporals, les comunicacions ferroviàries internacionals per Portbou varen quedar tallades, cosa que no passaria amb la línia internacional per Puigcerdà.

Unir esforços

També és el moment de ressaltar els bons resultats d'una política d'unir esforços per reivindicar la consecució d'uns objectius comuns. Les actuacions fetes pels Ajuntaments d'Osona, el Ripollès i la Cerdanya l'any 1984, l'acció de l'Associació Transpirenca i de Net i Bonic l'any passat amb l'expedició «Amunt, Tren, Amunt», fins a París, d'un gran ressò periòdic a les dues bandes del Pirineu, i l'engament del moviment Osona-Ripollès 92, amb l'aprovació del manifest de Sant Quirze a principis d'aquest any, en què un dels objectius a assolir era precisament la potenciació d'aquesta via de comunicació, ens fan veure el bon resultat d'una política que intenta sumar la voluntat de tots els municipis d'aquestes comarques, deixant de banda mesquineses de curta volada.

Malgrat tot, hem de procurar no deixar-nos portar per un optimisme excessiu i veure els pros i els contres de les comunicacions transpirenques.

Evidentment, hi ha aspectes que ens porten vers l'optimisme. Que els Alps i els Apenins no siguin, avui dia, una barrera i que les comunicacions a través seu no impliquin excessives dificultats ha de fer-nos veure que un dia no molt llunyà succeeixi el mateix amb els Pirineus, ja que les nacions interessades és d'esperar que es vegin obligades a plantejar-se seriosament que el pas a través seu sigui tan fàcil com avui dia ho és en els altres massissos europeus. També la declaració del Consell d'Europa, arran de la conferència de Jaca l'any 1982, és un element important per impulsar l'actuació de la CEE vers el trencament de l'obstacle físic que representen, avui dia, els Pirineus.

Hi ha elements que ens porten vers una



«Fa uns dies va inaugurar-se un nou servei ferroviari Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdà-París. Això s'ha de procurar que sigui més transcendent que el simple fet de posar en funcionament un nou servei».

visió menys optimista del futur de la línia de FFCC Barcelona-Puigcerdà-París. Avui, a la Comunitat Europea, es parla ja de una línia transeuropea per l'any 2000, que amb la denominació TES (Trans Europe System), preveu velocitats de 250/300 km per hora. Si aquest sistema arriba a ser una realitat, podem trobar-nos amb la paradoxa que, en un viatge, es tardí més temps per anar de Barcelona al Pirineu, separats 160 km, que per anar des d'aquests a París, amb una distància quatre vegades superior.

Un futur poc afalagador

Tot això ha de fer-nos veure que si no hi ha un canvi substancial en aquest sistema ferroviari, amb una inversió molt forta per millorar-lo en un termini de pocs anys, difícilment podem pronosticar-li un futur massa afalagador. El «Plan de Transporte Ferroviario» serà el que esclarirà la incògnita sobre si aquest FFCC té o no té futur.

Aquest assumpte, com molts d'altres, també necessita un plantejament més objectiu i més desapassionat que el que fins avui s'ha portat.

Si el tema de les comunicacions transpirenques catalanes per FFCC, que és principalment la via d'amplada europea, es porta com fins ara, amb una política d'enfrontament institucional, potser es continuaran guanyant eleccions, però, també, el futur dels interessos generals de Catalunya continuarà perjudicat. Si seguim així no anem enlloc i aquest camí ens porta que a l'any 2000 per anar de Barcelona al Pirineu continuarem tardant quatre hores, el mateix

temps que, en aquella data, tardarem per anar de Perpinyà a París.

L'estudi que ha fet el Govern de la Generalitat per portar l'amplada europea fins a Barcelona, només contempla la línia de Portbou, i no considera la línia de Puigcerdà. L'estudi esmentat preveu, si no m'han informat malament, la construcció d'una línia de FFCC paral·lela a l'actual que va a Portbou per poder-hi desviar el trànsit mentre es fa la conversió. La inversió prevista per aquesta nova via de FFCC és d'aproximadament 60.000 milions de pessetes.

Al meu entendre, una proposta més racional i econòmica per resoldre el problema seria que, en lloc de construir el nou FFCC paral·lel al de Portbou, es comencés per convertir en via europea el FFCC Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdà. Una vegada fet això, es podria utilitzar aquest últim per desviar-hi el trànsit, provisionalment, mentre s'anés convertint la línia de Portbou a l'amplada internacional. Aquesta segona solució té els avantatges de ser molt més econòmica (la inversió podria ser unes cinc vegades inferior), i té un efecte equilibrador per Catalunya que no s'ha de menysprear, perquè potencia una tercera porta ferroviària en el centre dels Pirineus.

S'ha de dir també que algunes persones no creuen que el FFCC tingui futur com a mitjà de transport. És una opinió, però tampoc no hem d'oblidar que un important personatge internacional del món dels transports va dir, fa un temps, que «el FFCC serà el mitjà de transport del segle vint-i-un si és capaç de superar el segle vint».

(*) Alcalde de Ripoll
Diputat Provincial