

Tren d'alta velocitat

Gemma

El tren d'alta velocitat, anomenat T.G.V. per tothom, ha de travessar el terme municipal de la Roca del Vallès i això està suposant una mica de discussió entre la població inquieta i preocupada pel medi ambient.

Per apropar-me més en aquesta problemàtica he consultat algunes adreces a internet i he revisat els projectes sobre l'impacte ambiental del T.G.V. en els municipis.

A continuació detallaré aquells punts més rellevants dels arxius consultats.

Per què hem de dir NO al T.G.V., raons:

1. Els trens d'alta velocitat provoquen un crític impacte ambiental per l'obligada construcció de noves vies quasi rectilínies amb radis de 4 i 6 km necessàries per circular a 350 km/h. Aquests provoquen un trencament i una destrucció del territori amb total desconsideració per als pobles i ciutats afectats pel traçat. Els principals efectes ambientals són molèsties pels sorolls i principalment la formació de barreres territorials, que trenquen el territori i el fan incompatible amb el desenvolupament dels sistemes territorials tal i com els ajuntaments els tenien planificats, fragmentant els ecosistemes, afectant la flora i la fauna de les zones per on passa o, fins i tot, desviant riberes. La fragmentació de territoris afectarà sobretot als pagesos i als camps de conreu.

2. Les estacions proposades al projecte del T.G.V. es localitzaran fora de les ciutats sense tenir en compte els usuaris potencials d'aquestes ciutats o pobles veïns. Impulsa els viatges de llarga distància cap a grans ciutats com Barcelona o París, però no col·labora a equilibrar el creixement i la riquesa de les comarques. Pocs trens s'aturaran al dia i, a més, sense connexió amb trens convencionals. Les experiències franceses ens mostren un poc ús d'aquest servei.

3. Quant al consum energètic i comparant el T.G.V. amb altres mitjans de transport com el camió, l'avió i l'automòbil, s'observa que el transport

per carretera està en un entorn de consum del doble que el ferrocarril i el mitjà aeri està en un entorn de consum més de tres cops superior. Des d'aquest punt de vista el T.G.V. és un transport que té consums més propers a l'avió. Té un consum energètic tan alt perquè la potència consumida augmenta en funció de l'increment de velocitat.

4. No serà un mitjà a l'abast de tothom perquè és molt més car que l'abonament en un tren convencional.

5. La globalització de l'economia mundial ens porta cap a l'eficiència i la necessitat de vendre els productes a un preu baix, per això les empreses prefereixen, pel transport de mercaderies, l'ús del camió.

6. És una inversió costosa i de difícil financiació. Els països capdavaners en la seva construcció han aturat les inversions a causa del seu alt cost i a la problemàtica recuperació de la inversió. Molts viatgers per recorreguts superiors a tres hores prefereixen utilitzar l'avió i això fa que s'hagi de subvencionar el bitllet del T.G.V. Suposarà una reducció del pressupost destinat a altres partides com jubilacions, escoles, seguretat social, etc., per pagar les elevades despeses del T.G.V.

7. Les grans empreses beneficiàries d'aquestes inversions, les companyies fabricants de ramals d'alta velocitat impulsen el projecte perquè així poden col·locar un material car i difícil de vendre.

8. No és una tecnologia punta ja que el T.G.V. ja ha estat superat per altres tipus de trens més ràpids i més respectuosos amb el medi ambient. Projectes que seria important estudiar.

Alternatives:

Seria possible potenciar les vies existents i adequar-les a l'ample de la via europea per facilitar l'entrada de mercaderies fins a Barcelona. Una bona proposta, doncs, seria millorar les línies actuals i potenciar els trens pendulars que assoleixen velocitats de 230-250 km/h. El cost d'una via del T.G.V. suposa una despesa superior als 1.600 milions ptes/km però el cost

d'una via convencional és de 400-600 milions ptes/km.

Per tant, l'alternativa plantejada ens donaria un estalvi considerable. Amb aquest estalvi es podria millorar el servei i les línies secundàries.

Amb el tren pendular el temps Barcelona-Lleida seria d'una hora a 140 km/h de mitja, el temps Barcelona - Saragossa d'1h 50min, entre Barcelona i Madrid podria ser de 4h i el trajecte Barcelona - París 1h 35 min més que el projecte T.G.V. però amb parades intermitges.

El transport de mercaderies usant el T.G.V. incrementaria el preu del producte i per tant, faria que les empreses continuessin preferint el transport per carretera. A més, el rendiment de les vies del T.G.V. pel transport de mercaderies és molt baix perquè té limitada la càrrega de cada eix dels vagons a 17.5 Tm; en canvi, en una via convencional la càrrega per eix és de 21 o 22 Tm. Les actuals vies millorades són compatibles amb les mercaderies amb vagons que accepten càrregues de 22 Tm per eix. Poden circular a la nit, sense interferir l'horari de viatgers.

Per tant, molts ajuntaments i grups s'han mobilitzat afectats pels projectes de construcció i per l'impacte ambiental creant plataformes per actuar conjuntament. I a la Roca, hi ha grups d'actuació?

Ara vénen eleccions i quasi tots els partits que es presenten a l'alcaldia de la Roca tenen en el seu programa electoral un apartat referent al T.G.V. on exposen la seva oposició al projecte i molts plantegen un nou traçat que passi més a prop de l'autopista.

Com a roquerola que sóc i amb poca informació sobre aquest tema (una simple curiositat per visitar les webs sobre el T.G.V.) m'agradaria saber perquè aquests partits no s'oposen a la construcció total del T.G.V.

Webs consultades:

<http://ter.ddgi.es>

<http://vilawep.com/tav>