Arriba el TAV a Girona i Figueres: memorial de greuges.

Opinió | 19-12-2012 | 14:22

Arriba el Tren d'Alta Velicitat, el TAV, a Girona i a la frontera amb França. 21 anys després de l'arribada de la primera línia d'Alta velocitat a Sevilla, primavera de 1992. 9 anys després de la primera data oficial de l'arribada del TAV a Girona: 2004. Fins a tres dates oficials i ¨definitives¨ ha arribat a anunciar el Govern de l'Estat per l'arribada del TAV a Girona i la frontera francesa: 2006, 2008 i 2012. Arriba el TAV a Girona el 2013 després que l'Estat espanyol s'hagi convertit en l'Estat del món amb més quilòmetres de línea d'Alta Velocitat. Aviat l?estadística dirà que el xinesos (1.350 milions d?habitants) ocuparan el primer lloc en el rànquing. Res a agrair, un retard històric a recordar, perquè no es tracta només de l?arribada del TAV a Girona.

La pregunta clau és: com pot ser que l'Estat que ha fet més quilòmetres de línia d'Alta Velocitat (Valladolid, Toledo, Albacete, Còrdoba...) s?hagi passat 21 anys sense entendre que una prioritat absoluta era la connexió amb França que vol dir amb la resta d'Europa. 21 anys d'autarquisme ferroviari en Alta Velocitat, 21 anys d'entornassolament en trens que anaven del no res al Gran Madrid i del Gran Madrid a Sevilla (un tren de "folclòricas", segons va escriure Francisco Umbral), a la Manxa, a les vacances de Marbella, a les vacances de València... Però 21 anys sense pensar que els trens moderns han d'anar "nord enllà on diuen que la gent és neta, rica, lliure, desvetllada i feliç" (en paraules de Salvador Espriu de qui precisament el proper any celebrarem el centenari del seu naixement a Santa Coloma de Farners). Arriba el Tren d'Alta Velocitat amb algunes vergonyes majúscules: tenir durant anys les vies acabades però no programada la sortida de Barcelona i la construcció de l'estació de Girona. Però sobretot l?escàndol major té un nom: TPFerro, l'empresa hispano-francesa que té la concessió de la construcció i explotació del tram internacional Figueres-Perpinyà.

El 14 de febrer de 2004, quan el ministre Francisco Álvarez-Cascos era un ministre en temps de descompte perquè ja s'havien convocat eleccions i ell ja havia anunciat la seva retirada de la política, es va firmar el protocol internacional entre el Regne d'Espanya i la República Francesa per la construcció del tram internacional TPFerro en forma de concessió amb la participació d'un consorci d?empreses espanyoles i franceses. Per la part espanyola, el palco del Bernabeu: Florentino Pérez i alguns amics valencians. El protocol és d'una claredat meridiana: a partir del 9 de febrer de 2009, si l'empresa tenia acabada l'obra, tenia dret a cobrar pel pas dels trens o, en defecte, una indemnització. L'Estat espanyol, en diferents acords del Consell de Ministres que tinc

aplegats, ha gastat més de 200 milions d'euros en indemnitzacions - "compensacions"- a l'empresa TPFerro. El que s?hauria pogut fer amb 200 milions d'euros llançats al sac de la incompetència i la mala planificació! D'entrada, desdoblar més de mitja N-II al seu pas per les comarques gironines, el negoci de Robert i les cabres: 200 milions d'euros dels nostres impostos llançats en la compensació d'una empresa perquè el TAV no va arribar a entrar en servei fins a Figueres i en el tram internacional el 9 de febrer de 2009.

El 8 de gener o un altre dia, això també forma part del fum final per desviar les coses de la memòria, arribarà el TAV a la frontera francesa. Convé recordar que l'any 1986 el govern de la Generalitat va presentar un projecte de connexió en línea d'Alta Velocitat de Barcelona amb França. El projecte va ser redactat per Albert Vilalta, en aquells moments director general dels Ferrocarrils de la Generalitat, posteriorment conseller i secretari d'Estat. Existia una proposta catalana, impulsada pel president Jordi Pujol, per fer una obra que venia avalada pel més rotund sentit comú: connectar Barcelona, segona ciutat de l'Estat, a uns 150 quilòmetres amb França, a través d'una línia d'Alta Velocitat. Fins i tot els vam redactar el projecte. I el president Pujol va començar els contactes amb els presidents regionals del sud de França -Llenguadoc-Rosellò- perquè pressionessin a les autoritats de París per accelerar els terminis de l?arribada del TGV a Perpinyà.

Era un projecte europeu i europeista. Era 1986, 27 anys després arribarà el tren que vam proposar en els feliços anys 80 del segle passat, quan es construïa i es proposava reformar amb profunditat l'Estat. Algú hauria de respondre per aquests 27 anys transcorreguts. Girona és una de les demarcacions amb l?índex de riquesa i industrialització més alt de l'Estat però, sobretot, és lloc de pas indispensable per a la connexió amb França. Perquè algun dia no gaire llunyà les mercaderies del Port de Barcelona siguin transportades fins al port de Rotterdam i perquè complementin aquest ara que Rotterdam segon està saturat en les seves capacitats de transportar les mercaderies que li arriben per la ruta del Rhin. Barcelona, el port principal de recepció de les mercaderies que arriben d'Àsia a través del canal de Suez i que es volen estalviar els dies de navegació per l'Estret de Gibraltar i la navegació per l'Atlàntic fins a Rotterdam.

Aquesta mateixa setmana el president de la república francesa François Hollande i el president del consell de ministres italià, Mario Monti, han firmat els acords internacionals per la ràpida construcció de la línea d'alta velocitat entre Lió i Torí. França prioritza primer Itàlia que Espanya, perquè els primers han mostrat molt més interès en aquesta connexió. A través d'una obra cara i d?enginyeria complexa a través dels Alps. L?autarquia del miratge del diner fàcil a Espanya els hi fer oblidar que després de més de 2500 quilòmetres de tren d'Alta Velocitat encara no s?havien connectat amb la resta d'Europa.

I convé recordar que fins el mes d'abril no serà efectiva la connexió amb la resta d'Europa perquè el gener només arribaran trens fins a Figueres i després s?haurà de canviar de tren per fer el trajecte per les vies franceses. Més precisió suïssa en la programació de les obres.

Estic convençut que els trens Avant seran rentables pel desplaçament des de Figueres i Girona fins a Barcelona i la resta de capitals catalanes. Al principi amb 40 minuts entre Girona i Barcelona, d?aquí a uns mesos amb menys, un 30 o 35 minuts. L?alternativa a un servei de Renfe Regional que ara fa el trajecte en una hora i 20 minuts, si tot va bé, quan aquest servei d'havia fet en 50 minuts no fa gaire temps. Convé que tothom sàpiga que els preus dels bitllets dels trens Avant i AVE estan per sota del preu de mercat. Em sembla que els gironins els ajudarem modestament a eixugar aquest dèficit. Perquè aquest dèficit l?han provocat aquelles línies que tenien 9 passatgers al dia entre Albacete i Conca.

El mes que ve arribarà el TAV, amb molts anys de retard: 27, 21 o 9 depèn des de quan es calculi el retard i l?absurditat. Una bona notícia per Catalunya: més connectats amb els semblants, nord enllà. Cap rendezvous als equips ministerials de Fomento. Moltes coses a recordar-los. Les aquí apuntades i la suspensió del projecte de soterrament de la línia del tren convencional i l?enderrocament del viaducte al pas de la línia de tren convencional per Girona. O la nul·la sensibilitat de l'Estat per connectar l?aeroport de Girona-Costa Brava amb el TAV que passa a pocs metres (això ho haurà de fer el govern català). Aquest és el memorial de greuges pel dia que arribi, amb surrealista retard, el TAV a Girona i Figueres, 21 anys després de l?arribada a Sevilla.

Fuente: GN
Autor: Jordi Xuclà