

per posar fi a la plaga gallega (en Fraga no hi diu res) del narcotràfic. Finalment després de les declaracions del "penedit" Ricardo Portabales, el Tribunal ha dictat sentència. Sentència?

Un dels patafis més grans que es re-

corden. Laureano Ubina és condemnat a dotze anys, juntament amb la muller. La sentència, que absol el primer marit de Marisol, Carlos Goyanes, ve a demostrar que allò dolent és consumir petites quantitats de droga; transportar-la amb

llanxes ràpides, camions *e tutti quanti* queda per als peixos que saben portar-se l'oli.

Sort que en aquests moments el fiscal ha anunciat ja l'apel·lació. El país s'enllardissa progressivament. **Fabià Estapé**

## Ave Renfe

**La decisió de Renfe de tornar els diners als usuaris de l'AVE quan arribi tard és el punt de partida de l'anàlisi d'Albert Alay sobre el sistema ferroviari estatal.**

**P** arlar de la Renfe no és qualsevol cosa, però parlar de l'AVE és parlar d'un emblema de la pàtria espanyola. Són tants els diners que va costar que encara calia abocar-n'hi més; i, com d'això en deu dependre l'honorabilitat d'una de les grans empreses públiques de l'estat i el prestigi d'Espanya, han tingut l'acudit de tornar els diners del bitllet quan l'AVE arriba tard.

Home, és barra. Si arriba tard deu ser per defectes d'instal·lació, per defectes mecànics, per defectes del subministrament de material, o per la ineficàcia del personal que el porta. En qualsevol cas, caldria penalitzar qui és responsable del retard —siguin empreses constructores, subministradores, o personal propi—, però no a tots els espanyols. Seria comprensible si la mateixa mesura s'apliqués a totes les línies de Renfe del territori espanyol, però no sols a un servei que si no dóna prestigi no és pas per culpa dels valencians o dels gallecs que no en gaudeixen.

Quan fa anys la Renfe va determinar que les línies de Puigcerdà i de la Pobla de Segur eren deficitàries —que ara ho és molt més l'AVE—, el Govern català va haver d'afrontar els dèficits d'ambdues línies per evitar que fossin eliminades, tot i que la línia de Puigcerdà enllaçava amb França.

Es va haver d'acceptar el pagament dels dèficits d'aquelles línies i continuar pagant els dèficits

generals de Renfe de tot Espanya per la via dels pressupostos generals de l'estat. Ja hem assumit que Catalunya és un país de peatge, i no hi podem fer res. Ens hem de pagar les autopistes —com també els valencians—, els dèficits de les nostres línies de ferrocarril, o els complements privats a una sanitat obligatòria. En massa coses paguem dues vegades pel mateix servei. I si ara hem de pagar també pels dèficits específics d'una luxosa línia ferroviària que serveix per connectar Madrid amb Sevilla, és un abús. I ho és més quan, de fet, hauria estat molt més rendible per Espanya un tren de gran velocitat que hagués permès portar al cor d'Europa les hortalisses murcianes i les taronges valencianes, que no pas una línia turística que

comença i acaba en dues ciutats interiors.

La diferència és clara; una línia Múrcia-València-Barcelona-França ens hauria permès vendre en els països rics d'Europa i augmentar el turisme millorant la balança comercial. L'AVE que ara torna els diners només augmenta la mobilitat de la gent entre les dues capitals interiors, però a partir d'ara a costa de tots i especialment d'una majoria de població que és aliena al servei.

No sé a què treuen cap aquestes genials idees. Queden molt bé quan s'apliquen, però són nefastes quan s'apliquen. Es tan difícil que un tren arribi a l'hora? Arribarà més a l'hora si es tornen els diners a l'usuari? Cal dir no a les dues preguntes. Arribarà a l'hora si es prenen mesures sobre les causes, però mai perquè es tornin els diners.

Hi deu haver una finalitat inconfessada en aquesta mesura; que hi hagi més usuaris i el compte d'exploació surti menys dolent. I cal dir-ho clar perquè els números es poden fer quadrar per poder dir que hi ha més guanys quanta més gent en fa ús. I en aquest cas sempre es parla de les xifres del compte d'exploació —que no inclou les amortitzacions—, mentre que quan es fan els comptes de Renfe perquè l'estat —que som tots els que cotitzem— pagui els dèficits, hi és tot. **Albert Alay**



**Josep Borrell, el dia de la inauguració de l'AVE. El ministre va apostar per la línia Madrid-Sevilla.**