

# "Ràpids trens"



Jordi Fortuny

**Els trens que aniran pel trajecte Barcelona-València de 'velocitat alta' seran com els del trajecte Madrid-Sevilla, 'd'alta velocitat'."**

**R**enfe busca nom per als TGV que faran el trajecte entre València i Barcelona i viceversa. Sí. No li serveix cap dels noms que fins ara hem conegut d'aquests trens, fabricats per la multinacional francesa GEC-Alsthom: TGV vol dir *train à grande vitesse*, i no va bé perquè, des del primer dia, Renfe ha volgut donar a aquests trens una imatge diferent de la dels seus bessons francesos. I AVE vol dir, més o menys, "alta velocitat espanyola", que tampoc no serveix perquè els trens que faran el trajecte entre Barcelona i València no aniran a alta velocitat. No.

Al final, el tram Barcelona-València no va entrar en els plans del ministeri d'en Josep Borrell per a construir una xarxa d'alta velocitat a l'estat espanyol. Construir aquesta xarxa és sobirament car i, de moment, el Govern espanyol ha decidit de no estirar més el braç que la màniga, com feia abans. Fruit d'aquesta sensatesa tardana, li ha tocat el rebre a la connexió Barcelona-València, que de tota manera rebrà un bon grapat de milers de milions de pessetes per posar-se a punt perquè els trens hi puguin viatjar a "velocitat alta".

"Velocitat alta" és l'expressió, encunyada per Josep Borrell –encara no recollida en les enciclopèdies–, per a dir que els trens aniran a més de 200 km l'hora, i l'expressió "alta velocitat" queda reservada per als que van a més de 300 km l'hora. És una qüestió de noms complicada, perquè, de fet, els trens que aniran pel trajecte Barcelona-València, de "velocitat alta", seran iguals que els del trajecte Madrid-Sevilla, "d'alta velocitat".

Bé, iguals del tot no: com que no cal que corrin tant, funcionaran a una tensió de 3.000 volts en lloc dels 25.000 dels trens ràpids de veritat, tindran 5.400 cavalls de potència en lloc dels 8.800 habituals i l'amplada dels eixos serà "l'espanyola", en lloc de la "internacional". I tot això per què? Molt senzill: Renfe va comprar vint-i-quatre TGV l'any 1989, abans que Borrell fos ministre i Mercè Sala, presidenta de Renfe; al cap d'un temps es van adonar que només en farien servir divuit en la línia Madrid-Sevilla, però ja era tard. GEC-Alsthom va exigir el compliment del contracte. En sobraven sis.

La inventiva Borrell-Sala va reconvertir els sis TGV sobrants en trens ràpids (o "ràpids trens"?) per al trajecte Barcelona-València. Només va caldre posar-se d'acord amb la fàbrica i "retocar" les prestacions d'uns trens especialment concebuts per a superar els 300 km l'hora, que mai no hi arribaran perquè la via no ho permet. Això sí, el preu, no el van pas retocar:

2.200 milions de pessetes cada tren, pagats trinco-trinco.

És la llarga i trista història dels trens de gran velocitat a l'estat espanyol, que es van convertir un mal dia en moneda de canvi per a pagar a França la seva col·laboració en la lluita contra ETA. No sabem què hauria passat, si el govern espanyol hagués incomplert el contracte i s'hagués quedat només amb els divuit trens que necessitava. Potser la comunitat internacional li hauria passat factura per no haver complert els pactes..., o potser GEC-Alsthom hauria tancat la moderna fàbrica de Santa Perpètua per falta de contractes, i hauria deixat al carrer uns centenars de treballadors del Vallès...

En tot cas, els 2.200 milions de pessetes per tren passaran segurament a la història del ferrocarril com els primers diners que es paguen per un tren d'altíssima tecnologia que no servirà per a allò que el van dissenyar. Són 2.200 milions de pessetes, multiplicats per sis, de l'erari públic. L'any 96, en plena lluita contra el dèficit. I encara que els Talgo que fabriquen al País Basc corrin igual i només valguin a tot estirar 1.300 milions de pessetes cadascun.



**Josep Borrell i Mercè Sala amb els nous trens. Sobretot, que no corrin gaire.**