

OPINIONS

ELS TITULARS DEL RAVAL

Roger Pons

12

ESTAPE RESPON

Toni Canís

L'OPINIÓ DE PERE GIMFERRER

Lluís Bonada

13

DE SALT I DE REBOT

Martí Domínguez

14

PARADISOS PER A JULIO...

Jesús Civera

15

LA MORT SENSE PAPERS

Alfons Cervera

TOT ARRUIXANT SOR LLADRO

Joan Martí

16

EL PODER VALENCIA

J. J. Pérez Benlloch

DE PINOCHET A SAMARANCH

Pere Martí

17

PRAGA REVOLTADA

Llibert Ferri

LA VIA MORTA

Manuel S. Jardí

18

I PER QUÈ NO POT SER?

Àngels Barceló

INTERESSOS INCONFESSABLES

Toni Canís

19

PRAGA, MONGOLS

Joan F. Mira

82

Ja hem dit més d'una volta que els encerts espanyols a l'hora d'adoptar les grans decisions de política ferroviària han estat nuls tot al llarg de la història. En els 150 anys de trens a la península ibèrica hi ha de tot, però no un balanç favorable de l'actuació dels successius governs i règims polítics. I això, malgrat les diferents oportunitats que el pas del temps i les innovacions tecnològiques han brindat als governants. Fins i tot, el principal èxit de tots –després de la inauguració de la primera línia de ferrocarril, l'any 1848, entre Barcelona i Mataró–, l'invent del sistema de canvi d'eixos del Talgo, és conseqüència directa d'un gran error: haver adoptat una amplada de via diferent a la de la resta del continent.

Doncs bé, tot continua igual. Els 150 anys, com diem, no han estat suficients per a aprendre la lliçó. La xarxa ferroviària ha millorat, s'ha modernitzat, però en canvi la clarividència continua brillant per la seua absència. Si l'impuls de la iniciativa privada catalana fou el que va fer possible l'arribada del ferrocarril, aquell llunyà 1848, també l'impuls de les forces polítiques catalanes –CiU– va ser el l'origen de l'arribada dels trens d'alta velocitat a la Pell de Brau. Però les coses no van anar com proposava la gent de Jordi Pujol, que a principis dels anys vuitanta ja reivindicava el TGV (tren de gran velocitat) entre Barcelona i la frontera francesa. La proposta catalana va servir per a sensibilitzar el govern espanyol, però el tret va sortir per la culata –i mai més ben dit–: el primer TGV de la península fou l'AVE (“alta velocidad española”) Madrid-Sevilla, inaugurat el 1992. L'ample de via internacional entrava a Espanya de la mà de l'alta velocitat, sí, però quedava aïllat entre Castella i Andalusia, sense connexió amb la xarxa europea. I ara, quan, passats uns anys, detectats els errors, rellevats els governants, s'han hagut d'adoptar noves decisions, la història es repeteix. La tenacitat de Zaplana, el xantatge de Bono i la política neocentralista del PP han donat com a resultat el pacte de Múrcia entre el ministre del ram i els presidents autonòmics de Madrid, Castella-la Manxa, Múrcia i la Generalitat Valenciana per a construir un AVE entre València i Madrid. És a dir, esquivant novament la connexió amb la xarxa europea i preservant els interessos electorals de tots ells amb un traçat zigzaguejant que costarà un ull de la cara a l'erari públic.

Construir una xarxa d'alta velocitat i ample europeu a la península ibèrica serà, per descomptat, el primer i autèntic encert en política ferroviària. Però fer les cases començant per la teulada sempre ha estat més car i ineficient que fer-ho a partir dels fonaments. De la mateixa manera, l'espectacle d'un govern construint trossets de línies d'alta velocitat i ample internacional que no connecten amb res és la millor manera de fer les coses a l'inrevés. Llevat d'una cosa: la vertebració radial d'Espanya a partir de Madrid, d'acord amb els interessos centralistes. Això és el que ha oblidat Zaplana –o no–. Els autèntics interessos valencians són els del corredor mediterrani, la connexió d'Alacant, València i Castelló amb l'AVE que anirà de Tarragona cap al nord, cap a la xarxa europea. Que ho pregunte a la Ford d'Almussafes, o als exportadors de cítrics.

El pacte de Múrcia no solament erra les prioritats, sinó que exclou expressament la connexió d'Alacant, València i Castelló amb l'alta velocitat. Els trens aniran a 300 o 350 quilòmetres per hora entre Alacant i Madrid, o València i Madrid, però la connexió ferroviària entre les tres ciutats valencianes continuarà fent-se per vies convencionals, a menys velocitat, i amb importants interrogants pendents de solució, com ara la circulació de trens d'ample de via diferent pels mateixos trams. A més de l'AVE, Zaplana ha aconseguit un pacte de no agressió política amb els presidents de les comunitats veïnes, però ha deixat córrer, una volta més, la vertebració del País Valencià.

“A més de l'AVE, Zaplana ha signat un pacte de no agressió política amb les comunitats veïnes, però ha deixat córrer la vertebració del País Valencià.”