

OPINIONS

LA PUTA I EL GENERAL*Xavier Vinader*

12

ESTAPÉ RESPON*Toni Cañís*

13

L'OPINIÓ DE PERE GIMFERRER*Lluís Bonada***BATASUNA, AZNAR
I LA PASTORAL***Agustí Colomines*

16

LA INSÍDIA VEN PREMSA*J. J. Pérez Benlloch***L'ÈXIT D'UNA VAGA***Pere Martí*

17

L'OTAN EN CAMPANYA*Llibert Ferri***LES RAONS D'UNA VAGA***Glòria Marcos*

18

ESTATUT, VINT ANYS, MISÈRIA*Joan F. Mira*

114

El passat dijous, 13 de juny, es va produir el segon gran accident al corredor ferroviari mediterrani en tan sols dos mesos i mig. La sort va ser que la setmana passada, en la col·lisió de l'Hospitalet de l'Infant, no hi va haver morts, a diferència del que va succeir el passat 30 de març a Torredembarra, on van morir dues persones.

L'accident de l'Hospitalet de l'Infant va tenir les mateixes característiques que el de Torredembarra, i posava de manifest, una vegada més, les deficiències de seguretat del corredor ferroviari mediterrani, un dels trajectes de tren de llarg recorregut que més trànsit suporten de tot l'estat, i que en passatgers bat els seus propis rècords any rere any, i també el gran oblidat en els pressupostos de l'estat des de fa molts anys.

La descripció de tots els dèficits d'aquesta línia és més pròpia d'un país subdesenvolupat que d'un que aspira a marcar la pauta a Europa. Els sistemes de seguretat estan desfasats en molts trams d'una línia per la qual transcorren trens de rodalia al costat de regionals, de mercaderies i de llarg recorregut. Però no és aquesta l'única deficiència. De nord a sud, i entre moltes altres mancances, podem ressaltar que la línia encara és de via única entre Cambrils i Vandellós, entre Oripesa i Benicàssim, o entre La Encina i Alacant. Aquests trams encara estan electrificats, però entre Alacant i Oriola la línia és de via única, però sense electrificar!

Cal destacar que el lamentable estat d'aquest trajecte en molts dels seus trams coincideix també des de fa molts anys amb altisonants declaracions de suport al corredor mediterrani, un eix que ha estat oblidat per l'administració estatal, tant quan estava controlada pel partit socialista com en mans del Partit Popular. Hi ha hagut declaracions de polítics de tots colors, que han reclamat més inversions per al corredor mediterrani, però que no han posat els recursos o la pressió necessaris perquè aquesta inversió es duiguera a terme.

Ara hi ha en projecte, en una o en una altra fase (algunes en estudi, unes altres en obra), algunes de les millores necessàries per modernitzar aquesta via, però no totes, ni de bon tros. Entre Xàtiva i València, començaran probablement algunes obres aquest estiu, d'altra banda polèmiques pel seu recorregut. En aquest cas, fa l'efecte que no s'hagen estudiat amb profunditat totes les alternatives possibles per millorar la línia que condueix de València a Alacant. Des de la capital del País Valencià fins a Castelló, també hi ha en estudi la nova via, de moment amb moltes incògnites. I des de Tarragona fins a Barcelona, hi haurà la línia d'alta velocitat. Les millores, considerades de manera global, caminen a pas de puça, però hi ha algunes situacions especialment cridaneres, com el coll de botella que quedarà en el futur entre Castelló i Tarragona, on no hi ha previst que es desdoble la línia actual (recordem que de via única en alguns trams) en dues vies per a trens convencionals i dues més per a trens d'alta velocitat.

Aquest oblit de molts anys del corredor mediterrani contrasta amb la política faraònica de l'administració estatal de construcció de noves línies d'alta velocitat. A aquest pas, podem arribar a ser l'estat d'Europa amb més línies d'ús exclusiu de trens de passatgers d'alta velocitat, que conviuran amb d'altres línies, les convencionals, completament desfasades en relació a les de la major part del continent, i en alguns casos, com en el cas del corredor mediterrani, amb autèntics colls de botella. Amb una inversió insignificant en relació a qualsevol de les noves línies d'alta velocitat, es podrien aconseguir al corredor mediterrani temps de viatge competitius i condicions de seguretat dignes.

“L'oblit històric del corredor ferroviari mediterrani conviu amb una política faraònica de construcció de línies d'alta velocitat”

OBLIT HISTÒRIC