

OPINIONS

"HA MEMOUNEH"*Xavier Vinader*

12

ESTAPÉ RESPON*Toni Cañis*

13

**EUROPA, VELLA I
ULTRACOMPETITIVA***Albert Closas*

16

'EGUNKARIA'*Pere Martí***FELIX NO VA A LA LUBIANKA***Llibert Ferri*

17

CÒMPLICE I COAUTOR*Glòria Marcos***ESPANYA, ELS EUA, AZNAR***Joan F. Mira*

114

La primera setmana de funcionament dels viatges promocionals del tren de gran velocitat (TGV) Lleida-Madrid ha estat un fracàs. Aquesta infraestructura ferroviària sobre la qual s'han abocat tantes esperances i tants milions d'euros s'ha inaugurat precipitadament, sense tenir el sistema de senyalització de seguretat que li permet anar a gran velocitat, sense haver acabat de construir el centre de control de Saragossa i sense els trens adequats. Amb aquests elements en contra, sobta la decisió de Foment de tirar endavant uns viatges "promocionals" que han provocat un efecte completament contrari al desitjat. És lògic concloure que el Ministeri ignorava la situació real de les instal·lacions –fet que ha provocat la dimissió de Juan Carlos Barrón, director del Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF), l'ens públic encarregat del traçat– o que la proximitat de les eleccions municipals els ha fet arriscar massa –per tant, Barrón n'ha estat només un cap de turc–. Cal recordar que el GIF es va crear com a ens independent de Renfe per voluntat de CiU, que ho va demanar en l'anomenat Pacte del Majestic a canvi de donar suport a la investidura d'Aznar el 1996. L'encarregat d'engegar el GIF va ser Jaume Vilalta, que havia estat conseller de Medi Ambient amb un Govern de Jordi Pujol i que ocupà la secretaria d'Estat d'Infraestructures amb el primer govern d'Aznar. Quan el PP va aconseguir la majoria absoluta, el ministre de Foment, Francisco Álvarez-Cascos, es va desfer del responsable del GIF, que era un home de confiança de Vilalta.

La vergonyosa inauguració ha posat de manifest altres detalls de la mala gestió d'aquesta infraestructura. El secretari actual d'Estat d'Infraestructures, Benigno Blanco (promotor, per cert, del Pla Hidrològic), ha acusat les empreses adjudicatàries del sistema de senyalització, la italiana Ansaldo i l'espanyola Cobra (del grup ACS, de Florentino Pérez), de no haver complert els terminis. Malgrat això, el TGV es va inaugurar i va arribar a circular a 300 km/h en el viatge per a periodistes, mentre que la senyalització actual –menys segura que la que s'ha d'instal·lar definitivament– no permet anar a més de 250 km/h. És sorprenent que una infraestructura nova de trínca tinga una senyalització provisional. I encara més que no es respecte aquesta senyalització en "viatges promocionals".

Quan el Ministeri va anunciar que les noves màquines del TGV serien produïdes per Talgo, algunes veus acusaren el Govern espanyol d'actuar per motivacions polítiques. L'empresa espanyola tenia experiència a fer màquines de velocitat alta (fins a 250 km/h), però no havia fet mai res per a gran velocitat (més de 300 km/h). L'experiència demostrada per les altres empreses aspirants, Siemens i Alstom (amb centres de producció a Catalunya i el País Valencià), va ser rebutjada pel Govern. La prova que aquestes empreses eren necessàries és que, finalment, Talgo ha hagut de subcontractar Alstom per produir els nous trens. Aquesta setmana, responsables d'Alstom han afirmat que els trens que s'utilitzen en aquests viatges promocionals no són els més adients per a la nova infraestructura. Novament, doncs, es demostra la barreja de mala gestió en la construcció i improvisació en la posada en marxa.

Tot plegat és preocupant perquè el tram inaugurat no havia generat cap dubte. En canvi, el tram Lleida-Barcelona, encara per fer, és molt més polèmic: hi ha gent expropiada que acusa el Ministeri d'incomplir alguns acords; i hi ha terrenys que encara s'han d'expropiar; a més, el trajecte definitiu d'arribada a Barcelona tot just s'acaba d'esbossar. Això ha endarrerit i pot endarrerir encara més l'arribada definitiva a Barcelona i la connexió amb França. Cada vegada sembla més improbable que es compleixca la data del 2004, tal com s'havia establert, i es fa més patent la incompetència dels responsables de l'obra.

"El tram que queda per fer és més polèmic que el de Lleida. La connexió amb França sembla endarrerir-se"

ELS VIATGES PROMOCIONALS DEL TGV