



El president de la Generalitat, Artur Mas; el president espanyol, Mariano Rajoy, i el príncep Felip a l'estació de l'Ave de Figueres.

L'agredolça conclusió de la línia del TAV

La inauguració del tram del TAV Barcelona-Girona-Figueres nou anys després de la data anunciada –des del començament es va fixar la data de 2004 per a la connexió de Madrid amb la frontera francesa via Barcelona– té el regust agredolç del temps perdut i la feina a mig fer. La política estatal de les infraestructures va viure, durant els primers anys d'aquest nou segle, una orgia d'inversions sense criteris racionals i això ha endarrerit extraordinàriament l'acabament d'aquestes obres –que encara s'ha de completar amb l'estació de la Sagrera de Barcelona o la de l'aeroport de Girona. Aquesta política desorbitada

L'Ave Madrid-Barcelona-Figueres s'ha inaugurat 24 anys després de ser aprovat. La raó és la política desorbitada de les infraestructures, segons els autors de 'La gran bacanal', Gemma Aguilera i Pere Macias.

d'infraestructures apareix analitzada amb microscopi al llibre que la periodista d'EL TEMPS Gemma Aguilera i el diputat de CiU Pere Macias han titulat *La gran bacanal* (Deu i onze Edicions, 2012). "És evident –explica Pere Macias a EL TEMPS– que l'endarriment de l'arribada de l'AVE és culpa d'allò que hem anomenat "la gran bacanal". Una bacanal consisteix a menjar sense mesura i desordenadament; amb les infraestructures, ha passat el mateix. En compte de fer primer les obres més necessàries –les que porten més progrés econòmic i benestar–, no hi ha hagut cap prioritat. Mentre que a França és molt clar quin és l'ordre de prioritats i no es comença cap línia fins que no s'acaba la més important, aquí s'ha volgut fer un cafè per a tothom i per això estem com estem".

Els calendari projectat per al TAV Madrid-Barcelona-Figueres va començar a endarrerir-se quan entrà de ministre de Foment Francisco Álvarez Cascos. L'asturià va ser el primer a renunciar a les prioritats –que el seu an-

tecessor Arias Salgado havia respectat per recomanació del seu secretari d'Estadística d'Infraestructures, el català Albert Vilalta— i va presentar el seu famós Pla d'Infraestructures de Transport, que prometia AVE per a tothom. La filosofia de Cascos l'expliquen Aguilera i Macias en *La gran bacanal*: “Atenent al mandat que li havia donat Aznar —l'home que en el seu discurs d'investidura havia promès una xarxa d'alta velocitat que situés totes les capitals de província a menys de quatre hores del centre de la Península—, Cascos es va fer un tip de predicar el model radial d'Espanya i la necessitat de cohesionar totes les regions, donant-los a cadascuna les mateixes infraestructures, al marge de les seves necessitats o del seu potencial per a rendibilitzar-les. Es construïa una Espanya simètrica, i aquesta doctrina s'aplicaria en tots els àmbits, encara que això suposés, com va fer el ministre, obviar la realitat europea i entabanar fent creure que els europeus no aplicaven criteris de rendibilitat econòmica i social en la planificació”.

Amb Cascos, els projectes de l'època Arias Salgado es continuaren “amb tan poques ganes per part del ministeri, que es produïa una gran acumulació de retards”. Entre els quals el del TAV, “que havia d'arribar a Barcelona el 2004 i que no ho faria fins quatre anys més tard”. I la connexió amb Figueres seria impossible fins la setmana passada. “En canvi, a Madrid i altres comunitats autònomes —continuen els autors— tot anava molt de pressa i no es planyien despeses: l'estat va invertir uns 6.000 milions d'euros en la T4 de Barajas, destinada a satisfer els interessos comercials d'Iberia, i s'afanyava a connectar València i la capital amb l'alta velocitat, per tallar de soca-rel qualsevol temptació de consolidar l'eix econòmic de la Mediterrània”. I fins ara: el pla B del corredor mediterrani —la tercera via d'amplada europea paral·lela a la convencional— estarà el 2015, segons va anunciar la setmana passada la ministra Ana Pastor.

La dècada prodigiosa. Amb Álvarez Cascos es va inaugurar “la dècada prodigiosa” de les infraestructures a Espanya, caracteritzada pel dispendi compulsiu i una sospitosa tendència a



Completar el TAV fins a Figueres ha trigat 24 anys. Mentrestant, s'han fet el Madrid-Sevilla, el Madrid-Valladolid, el Còrdova-Màlaga, el Madrid-València i l'Ourense-Santiago.

escombrar cap a casa, tot i la “simetria” de la política impusada per Aznar. La gran bacanal revela que la licitació de l'AVE a les regions dels ministres de Foment entre 2000 i 2011 —tan se val si eren del PP com del PSOE— no podia deixar els seus veïns descontents: els asturians poden estar agraïts a Álvarez Cascos; els andalusos, a Magdalena Álvarez, i els gallecs, a José Blanco.

La primera ministra de Foment de Rodríguez Zapatero, la malaguenya Magdalena Álvarez, va continuar el camí traçat per Álvarez Cascos i va presentar el PEIT (Pla Estratègic d'Infraestructures i Transports). “La ministra —diuen Aguilera i Macias en el llibre— donava algunes xifres de vertigen: assegurava que amb el PEIT es passaria de 1.031 km d'alta velocitat a 10.000 km —en quinze anys s'haurien de construir 9.000 km— per tal que el 90% de la població tingués una estació de TAV a menys de 50 km”.

La filosofia, per les declaracions de la mateixa ministra, no semblava gaire diferent de la del seu predecessor popular: “Nosaltres no supeditem la política d'infraestructures a la rendibilitat econòmica de les inversions, perquè amb criteris de rendibilitat econòmica més de la meitat del PEIT no es podria fer. Estem parlant de criteris de rendibilitat social i de rendibilitat territorial pel que fa a la perspectiva de la cohesió”.

La malaguenya terra de Magdalena Álvarez va ser la gran beneficiada

d'aquesta simetria. “La província de la ministra va situar-se, durant els cinc anys que ella va estar al capdavant de Foment, com la tercera província amb més infraestructures, només per darrere de Madrid i Barcelona. A la llista d'obres rubricades per Álvarez a Màlaga hi havia el TAV Madrid-Màlaga, l'ampliació i renovació de l'aeroport, la Hiperronda, una autopista i un llarg etcètera”.

El successor de Maleni, José Blanco, va viure el clímax i la decadència de les inversions en infraestructures, ja que el seu mandat va assolir el màxim de licitació del Ministeri i, al final, la primera retallada en l'execució de les obres: 17.178 milions d'euros, el 2009, i 18.597 milions d'euros, el 2010, tot i que aquell any l'execució ja no va superar els 14.000 milions.

Tot i això, no es va avançar gaire en el corredor mediterrani —només es van començar les obres per resoldre el cul-de-sac de via única entre Salou i l'Hospitalet de l'Infant, que després s'han deixat a mig fer— ni tampoc es va completar la línia del TAV Madrid-Barcelona-Figueres. Però va augmentar considerablement el deute de Foment: “Quan va deixar el ministeri —segons Aguilera i Macias—, totes les empreses públiques del Grupo Fomento es trobaven en una situació de fort endeutament. Segons les dades que va difondre el nou executiu de Mariano Rajoy, el deute del Grupo Fomento a principis del 2012 era de prop

L'esperat Eix Transversal, desdoblant



Quinze anys després de ser inaugurat, l'Eix Transversal ha estat desdoblant. Ara sí que pot esdevenir una via alternativa –i ràpida– a les comunicacions entre Lleida i Girona.

La necessitat de desdoblant l'Eix Transversal va quedar patent poc després de ser inaugurat el 13 de desembre de 1997. La Generalitat havia dissenyat una via que comunicaria Lleida amb Girona sense peatges però que, sobretot, pretenia cohesionar la Catalunya central, acostar Manresa i Vic, que es mantenien sorprenentment llunyanes, tot i la proximitat, i permetia escurçar en mitja hora el trajecte entre la capital del Bages i la d'Osona. Però l'esforç pressupostari de la Generalitat no permetia, en aquell moment, fer una auto-via sinó simplement una via amb diversos trams de doble via.

Un mes després de la inauguració de l'Eix, aquell 1998, EL TEMPS (Vegeu nº 710) va fer una prova per comparar la nova opció de comunicació entre Lleida i Girona amb l'antiga: les autopistes A-2 i AP-7 passant per Barcelona. La Generalitat afirmava que l'Eix permetria un estalvi de 26 minuts en el recorregut, però la pràctica va demostrar que l'Eix Transversal continuava sent un pèl més lent que les autopistes perquè la velocitat màxima permesa era de 100 km/h: el trajecte per l'Eix ocupava 2 hores i 43 minuts mentre que l'autopista permetia fer aquest recorregut en 2 hores i 38 minuts, a pesar de ser més llarg per l'AP-7 (259 km) que per l'Eix (228 km). Evidentment, l'Eix aportava l'avantatge de la gratuïtat davant les 2.470 ptes (uns 15 euros) que aleshores costaven els peatges.

El desdoblant de l'eix entre Cervera i Caldes de Malavella, que es va inaugurar el passat 4 de gener, evita els trams de via única i, per tant, les caravanes que provoquen. La Generalitat espera que registri un trànsit d'entre 8.000 i 17.000 vehicles diaris (al mes de ser inaugurat el 1998, l'Eix registrava una mitjana de 5.600 vehicles diaris entre setmana i 7.600 els caps de setmana –com a conseqüència del turisme que va provocar la inauguració). El cost per al conductor continua sent, teòricament, zero, tot i que es finança amb un peatge a l'ombra: les obres han tingut un pressupost de 733,8 milions d'euros que la Generalitat haurà de pagar fins el 2040 uns 69,8 milions d'euros anuals. La concessió va començar el 2007, amb les obres, que s'han acabat en cinc anys. El president de la Generalitat, Artur Mas, va dir en la inauguració que “quan hi ha possibilitats de decidir per nosaltres les coses van més bé”, però “quan depenem més de fora les coses van més lentes”, en referència als 25 anys que l'estat ha trigat a acabar el TAV.

de 40.000 milions d'euros (gairebé el 4% del PIB espanyol) i hi havia una despesa compromesa per a l'exercici 2012 de 6.173 milions d'euros”.

Anys després, el mateix ministre reconeix als autors de *La gran bacanal* que es va fer un gra massa amb el TAV: “Quan jo era ministre, em van venir a veure tots els presidents autonòmics, i pràcticament ningú no em va parlar del transport de mercaderies. Tots em preguntaven quan els arribaria l'alta velocitat. Es va convertir en una moda i semblava que qui no tenia alta velocitat estava discriminat, en comptes de pensar en clau de cohesió del país i de competitivitat. Hi va haver una planificació abusiva, admeto que hem anat més enllà de les possibilitats del país en l'extensió de la xarxa d'alta velocitat”.

Però, com havien fet Álvarez Cascos i Magdalena Álvarez amb les seves regions, Blanco va acostar l'alta velocitat a la seva terra gallega. Ell mateix ho reconeixia a Lugo el 2011: “Sóc el ministre que ha fet una major execució pressupostària a la comunitat en tota la seva història. N'estic orgullós (...) Galícia necessitava aquest impuls per a deixar de ser marginada com va succeir amb els governs d'Aznar i Rajoy.”

No li cal patir a l'ex-ministre Blanco: l'actual ministra de Foment, Ana Pastor, també és gallega –com Rajoy– i l'única línia de TAV pressupostada per a aquest 2013 és la gallega.

La missió del TAV. L'actual diputat i portaveu adjunt de CiU al Congrés, Pere Macias, va ser conseller de Política Territorial i Obres Públiques entre 1997 i 2001, precisament quan la línia Madrid-Barcelona-Figueres va rebre l'impuls inicial més important. L'agost del 2000, davant les crítiques que aleshores sortien sobre la rendibilitat del TAV, Macias defensava, en una entrevista a EL TEMPS, que el TAV havia de ser “una autovia ferroviària per la qual passaran tot tipus de tren” i que “el gran projecte és que el servei de ferrocarril es multipliqui”.

Macias diu ara a EL TEMPS que aquella promesa, finalment, s'ha fet realitat: “Hi passaran trens de passatgers i també trens de mercaderies. Finalment s'ha aconseguit això, que nosaltres defensàvem tot pensant, sobretot,

Pere Macias creu que els preus de llarg recorregut en TAV baixaran quan es liberalitzi el sector ferroviari

de donar sortida a les mercaderies que arribessin als ports de Barcelona i de Tarragona". Aquesta connexió amb les plataformes logístiques portuàries encara no s'ha fet, però Macias té bona opinió del resultat final de la connexió amb la frontera francesa: "Creiem que, des del punt de vista de les característiques de la línia, és molt correcta. Ara les vies convencionals s'haurien de poder descarregar de trens de mercaderies i trens de llarg recorregut, de manera que les línies de rodalia tinguin més capacitat, cosa molt necessària sobretot al voltant de Barcelona."

Per a Macias, la línia del TAV encara presenta serrells que s'han de millorar –o acabar: "Sempre hi ha coses perfectibles. Falta encara l'estació de l'aeroport de Girona –molt important, no sols per a donar suport a l'aeroport sinó també per a facilitar l'accés als veïns dels municipis de la costa i de l'interior sense haver d'entrar a Girona– i falta també connectar amb el corredor mediterrani, a banda d'alguns temes urbans que s'han deixat sense resoldre: per exemple, l'estació de Sagrera, la de Girona i la travessia de Montcada".

Pel que fa a la rendibilitat futura dels trens de passatgers de l'Ave Madrid-Figueres, dependrà de molts factors. La línia es va projectar en un context, als anys noranta, que té poc a veure amb el de 2012. En aquell moment, es considerava una opció per a viatges de negocis –o de plaer– més enllà de Perpinyà, fins i tot a París. Però el preu dels vols s'ha reduït considerablement respecte als de fa vint anys i el preu del tren per a llargues distàncies no és competitiu. D'altra banda, els anys noranta es preveia un creixement important de l'economia mentre que ara és un moment de crisi.

Macias creu que els preus haurien de començar a ser més competitius aquest



Aguilera i Macias analitzen la dècada prodigiosa de les infraestructures a Espanya.

mateix any. "A partir del juliol d'aquest 2013 hauria d'entrar en vigor la liberalització del sector ferroviari –és una

directiva europea– i pot passar amb el ferrocarril el mateix que va passar amb el sector aeri, que baixin les tarifes quan hi hagi més competència. En principi, quan entrin al mercat altres operadors, els preus haurien de baixar."

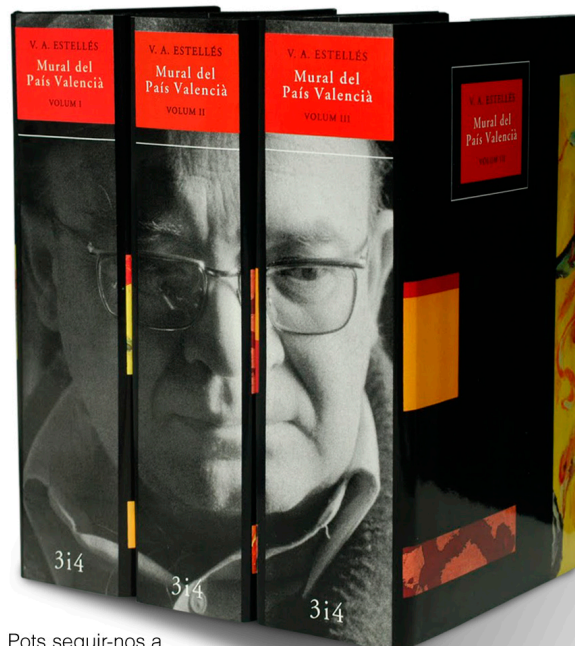
Pel que fa a les mercaderies, la necessària connexió amb els ports de Barcelona i Tarragona encara està per fer. I l'enllaç amb el corredor mediterrani de mercaderies fins a València estarà acabat, segons promet l'actual Ministeri de Foment, el 2015.

Per desgràcia, les postres de la bacanal encara són damunt la taula i aquest 2013 hi ha pressupostats 1.092 milions d'euros per al TAV de Galícia.

"Creiem –diu Macias– que la gran bacanal ha estat possible perquè hi havia grans disponibilitats econòmiques, però ara el menjar desordenat continua i no s'aprofita la crisi per a introduir racionalitat: l'Ave a Galícia és una obra que no es faria enlloc més perquè no té cap mena de rendibilitat."

Àlex Milian

Any Vicent Andrés Estellés Mural del País Valencià



Pots seguir-nos a
Facebook i Twitter

Visita la nostra botiga virtual
en www.tresiquatre.com

Edicions Tres i Quatre / València

3i4