

Diàleg

AVUI+
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBREDÓ, president executiu
JOAN ODINA, conseller delegat
CARLES FLO, director general
IVAN GRAU, director financer
ORIOL GALLISSÀ, director comercial
JOAN SERRA, director de producció
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**UN MODEL RADIAL
SENSE MALLES LATERALS**

Ramon Tremosa
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB
www.ramontremosa.cat

EN SÍNTESI

Una
operació
d'Estat

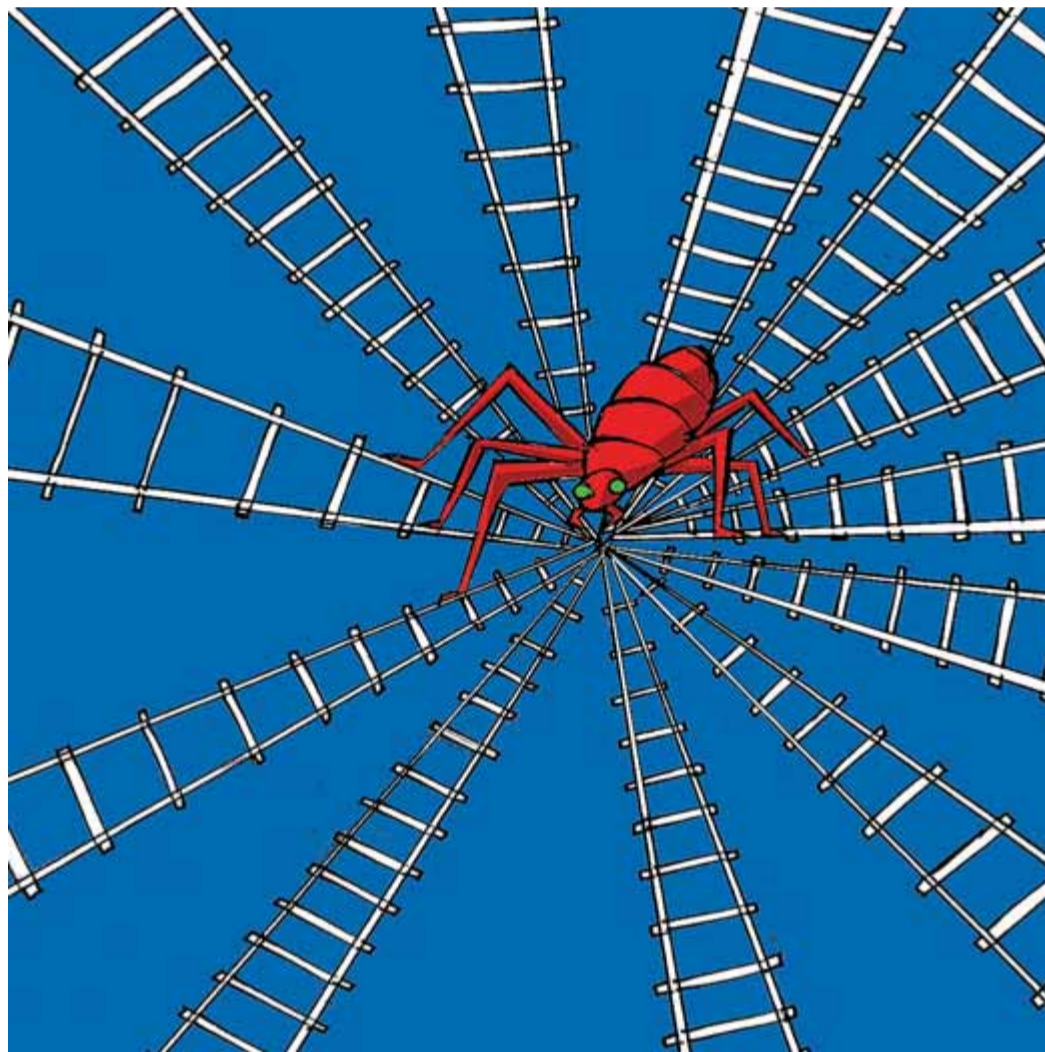
AVE = barri de Madrid

A Espanya les inversions ferroviàries no diferencien PSOE i PP: tots dos han prioritzat les inversions a l'AVE, marginant les rodalies i mercaderies. PSOE i PP han coincidit a consagrar un sistema ferroviari de doble amplada (AVE amb ample europeu i vies convencionals existents amb ample ibèric) que provoca un alt cost territorial en forma de doble barrera pels llocs per on passen els trens. PSOE i PP també han coincidit a dissenyar un AVE de luxe, un model de tren caríssim (30.000 milions d'euros pressupostats fins a l'any 2005) per causa de l'elecció d'una velocitat molt alta, 350 quilòmetres per hora. A Alemanya, en canvi, l'alta velocitat circula només entre 200 i 250 quilòmetres per hora per a fer compatible el tràfic de persones i el tràfic de mercaderies.

PSOE I PP TAMBÉ COINCIDEIXEN EN EL DISSENY de l'AVE, que defineix un model radial amb un únic punt central, Madrid, sense malles laterals. Això és especialment greu en marginar deliberadament els dos eixos econòmics i comercials més importants de l'Estat espanyol, l'arc mediterrani i l'eix de l'Ebre: deu ser que la unitat d'Espanya no resisteix que Barcelona i València estiguin a una hora de tren, o que Barcelona i Bilbao estiguin a dues hores de tren. Aquestes dues línies, però, serien les que més rendibilitat global aportarien a l'AVE, ja que la línia Madrid-Sevilla, després de quinze anys de funcionament, només va moure l'any passat quatre milions de passatgers (molt lluny dels vint que va moure el TGV francès entre París i Lió). L'AVE radial serà deficitari... i per això els preus de l'AVE seran més car per als catalans.

UNA MALLA DE TRENS EN XARXA HAURIA AFAVORIT el creixement econòmic general: si Astúries estigués més ben comunicada amb Cantàbria i el País Basc creixeria més que no pas si penja només de Madrid. Això passaria també als corredors d'Andalusia Oriental a Múrcia i el País Valencià i d'Extremadura a Andalusia Occidental. Un AVE radial beneficia principalment el nus central, Madrid, i fa subsidiàries totes les altres ciutats de l'Estat espanyol. Produirà deseconomies d'escala a Madrid i provincianitzarà totes les altres ciutats de l'Estat. Aquest disseny radial els alts funcionaris de l'Estat el camuflen amb una falsa comptabilitat d'inversions regionals. Seran les generacions futures, però, les que pagaran el deute faraònic d'aquest AVE radial, ja que les despeses s'han centrifugat del pressupost mitjançant l'ens públic GIF, Gestor d'Infraestructures Ferroviàries.

PELS DINERS QUE COSTA L'AVE LA SEVA APORTACIÓ a la productivitat del país és molt discutible. L'AVE és un tren d'elevadíssim cost pensat pel Madrid centralista. La liberalització de la navegació aèria imposada per Europa, però, amenaça aquest monopoli: qui aniria amb l'AVE a Madrid per 150 euros si Ryanair o Easyjet, per exemple, poguessin volar a Barajas al mateix preu que cobren per anar a Europa, 30 euros? Qui aniria amb l'AVE a París per 150 euros, quan volar-hi avui des del Prat o des de Girona es pot fer per només 30 euros? ¿Té sentit invertir milers de milions d'euros en un AVE radial quan a Catalunya els rodalies no funcionen i els regionals tenen poques freqüències de pas?



GUILLEM CIFRE

“Un AVE radial beneficia principalment el nus central, Madrid, i fa subsidiàries totes les altres ciutats de l'Estat espanyol. Produirà deseconomies d'escala a Madrid i provincianitzarà totes les altres ciutats de l'Estat”

L'AVE A CATALUNYA NO PERMETRÀ UN TRÀFIC simultani de persones i de mercaderies: aquests dos tràfics només són compatibles en països on les velocitats dels dos tipus de trens són aproximades. L'alta velocitat ha d'anar a 200-250 quilòmetres per hora per permetre el tràfic alternat amb els trens de mercaderies, que acostumen a tenir una llargada de 750 metres i a circular a uns 100-120 quilòmetres per hora. Atès que s'espera una demanada de passatgers elevada per anar de Barcelona a Girona i a Perpinyà, l'elevada freqüència de pas que aquesta línia pot tenir en pocs anys farà molt difícil un trànsit alternat de persones i mercaderies: caldria construir molts apartadors per fer possible aquest ús combinat de la via cada vint

quilòmetres, on aparcarien momentàniament els trens de mercaderies per deixar pas a l'AVE; aquests apartadors el ministeri de Foment no els està fent en la quantitat ni en l'extensió que caldria. A més, el desgast de les vies que causen els trens de mercaderies farà que les tarifes que hauran de pagar aquests trens al gestor Adif siguin molt elevades. Cal una línia de tren d'ample europeu exclusiva per al transport de mercaderies des del port de Barcelona a Europa, però el més calent és l'aiguera.

EN SITUAR TOTES LES CIUTATS DE L'ESTAT espanyol a dues hores de Madrid l'AVE radial les converteix *de facto* en barris de Madrid: farà possible anar i venir cada dia des de la perifèria fins a la capital alts executius i directius de grans empreses i professionals, que són els principals usuaris d'aquest tipus de trens (els treballadors fan servir trens de rodalia i trens regionals). L'AVE radial de PSOE i PP vol fer possible al segle XXI allò que el tren no va fer possible al segle XIX: la definitiva “vertebració d'Espanya”. Mentrestant el president Montilla, que va dir que l'obsessió identitària era la culpable del dèficit d'infraestructures català i que milloraria la gestió, no fa res: quin és el cost dels milions d'hores perdudes, en termes de PIB català deixat de generar, de suspendre una línia de FGC i dues línies de Rodalies durant setmanes? ERC ni tant sols no pot forçar el PSC a exigir la dimissió d'una ministra?

Marçal
Sintes



A les eleccions del 15 de juny de 1977 Suárez va ser el guanyador en el conjunt d'Espanya, amb el 35% dels vots, mentre que el PSOE de Felipe González se situava no gaire lluny, amb el 29%. A Catalunya les coses van anar diferent. El PSC-PSOE va imposar-se amb el 28,4% i el van seguir els comunistes del PSUC, amb el 18,2% dels vots. El fet que aquells dos partits fossin hegemònics a Catalunya va encendre les alarmes i va empènyer Suárez a obrir les negociacions amb Josep Tarradellas. Per tant, qui va fer tornar Tarradellas no van ser ni els partits catalans —a pesar que en la campanya electoral de 1977 ho demanessin— ni el poble de Catalunya. Qui va fer tornar Tarradellas va ser l'astúcia i la tossuderia del mateix Tarradellas i el càlcul estratègic d'Adolfo Suárez, que buscava sobre-tot impedir que a Catalunya es consolidés una majoria política socialista-comunista. Una preocupació que també existia, i molt, entre els empresaris, l'Església i a les principals capitals estrangeres. L'operació Tarradellas, que s'inscriu, no ho oblidem, en el context de la Guerra Freda, tractava d'evitar, molt assenyadament, que Catalunya esdevingués un clos marxista o pseudomarxista enmig d'Occident. Va ser una operació d'Estat. Com se sap, la primera conversa entre Suárez i Tarradellas va ser un desastre, però les coses es van redreçar i el president va poder pronunciar el seu famós “Ja sóc aquí!” dimarts va fer trenta anys. Tarradellas, a diferència del que va passar a Euskadi, governaria durant prop de dos anys i mig fins que Jordi Pujol el va succeir el 1980.

m.sintes@hotmail.com