

Editorial : Un AVE a mitges

Dossier Económic 26/01/2009

Amb un retard injustificable si tenim en compte el pes de l'economia catalana, des d'aquest dimecres, el tren de gran velocitat (batejat comercialment com a AVE per les sigles en espanyol) ha arribat finalment a Barcelona. Renfe ha posat en marxa un servei que, sense cap mena de dubte, representa un salt endavant en les connexions amb la capital espanyola. Més enllà de l'interès per saber quina quota de mercat esgarrapa al pont aeri, avui controlat bàsicament per Iberia, caldrà estar atents de fins a quin punt aquesta nova connexió representa un benefici per a l'economia catalana. Pel que fa a la competència amb el pont aeri, tot apunta que Iberia guanya en rapidesa, mentre que Renfe ho fa en comoditat, amb un servei que evita els cada cop més rigorosos controls dels aeroports o permet la possibilitat, gens negligible, de treballar amb ordinador portàtil i telèfon mòbil.

Més difícil es presenta, en canvi, la qüestió de fins a quin punt la connexió amb Madrid pot representar un estímul per a l'economia catalana. Indubtablement, qualsevol infraestructura és benvinguda en un país on la inversió en aquesta matèria els darrers anys ha estat més aviat escassa. Però el cert és que, des d'un punt de vista econòmic, no deixa de sorprendre que, mentre es prioritza un servei que ja té la rèplica de l'avió, s'abandonen completament (o gairebé) les connexions ferroviàries pel que fa a les mercaderies. No hi ha, en aquest moment, línies de tren exclusives per a mercaderies que connectin amb la frontera francesa, on, a propòsit, també és impossible arribar amb el tren de gran velocitat per a passatgers. I pel que fa al corredor del Mediterrani, tant pel que fa a passatgers com a mercaderies, la situació és igualment deplorable.

Sobre la connexió amb França amb el tren de gran velocitat, les dates previstes són prou conegudes. Fins al 2012, i això si les previsions es compleixen, no hi haurà tren ràpid fins a Perpinyà. En un moment en què Europa és un mercat únic, des de Madrid es continua potenciant un model d'infraestructures radial que té la màxima expressió en el quilòmetre zero de la Puerta del Sol. No cal posar en dubte la inversió de l'AVE Barcelona-Madrid (justificada per la intensitat del trànsit en aquest corredor) per preguntar-se sobre el sentit que té posar-lo per davant de la connexió amb tot un continent europeu.

Una darrera a qüestió, i no pas menys important, és el terrible contrast del nou tren ràpid amb el paupèrrim estat de la resta de línies convencionals del país, des d'unes Rodalies precàries i en perpetu estat de crisi fins a uns trens de mitjana distància propis del segle XIX. Un país sòlid i cohesionat no es pot permetre anar a dues velocitats; almenys, a dues velocitats separades per un abisme tan gran.