

GESTIÓ EMPRESARIAL

## AVE, Cèsar

MODEST GUINJOAN / JOSEP MARIA LLAURADOR

Consulting Barcelona Economia

**E**n una enquesta quadrimestral que realitza el Col·legi d'Economistes de Catalunya entre els seus col·legiats hi figura una pregunta relativa a quins són els principals problemes de l'economia catalana. Des del febrer del 2002 el problema més citat és el dèficit d'infraestructures i comunicació, que en l'edició de l'octubre és mencionat pel 66,9% dels que responen. En la mateixa enquesta, entre els temes que els economistes consideren prioritaris en el marc de les eleccions al Parlament de Catalunya hi figura, en primer lloc, abordar el dèficit d'inversions en infraestructures, amb un 75,9% de les respostes.

Una de les infraestructures de més actualitat és el conegut AVE, acrònim d'Alta Velocitat Espanyola, una línia d'interès per a molta gent –empresaris, directius, polítics i població en general– que acaba de treure el nas a les Terres de Ponent i s'espera que arribi algun dia a Barcelona. La idea d'una línia d'alta velocitat va tenir el seu primer embrió en forma de projecte Barcelona-la Jonquera fa uns 20 anys. L'artífex en fou l'exconseller del govern de la Generalitat i posterior secretari d'Estat Albert Vilalta, i estava inspirat en la lògica de preparar-se per connectar amb el TGV francès, que ja era operatiu en aquelles dates. El projecte va topar amb un gran contratemps per a Catalunya, prou ben servida amb les Olimpíades i les in-

versions associades, quan el govern de Felipe González va pensar que s'havia de començar la casa pel terrat. El que han fet els seus seguidors és donar continuïtat a aquella secular i genial concepció.

Ara com ara l'alta velocitat a Catalunya uneix Lleida amb Madrid i amb Saragossa com a grans ciutats. Més endavant, quan la línia arribi a Barcelona i els trens agafin la velocitat prevista, Madrid quedarà a 2 hores i 25 minuts, de centre a centre. Tota una competència per a l'avió. I un gran apropament de la capital del regne a les necessitats catalanes (d'executius de societats, d'organismes oficials, d'entitats financeres, de polítics, entre altres). El sentit invers, Madrid-Barcelona, servirà fonamentalment per a finalitats turístiques dels madrilenys, molts dels quals es quedaran a mig camí, tenint com tenen la Vall d'Aran més a prop que els barcelonins mateix.

L'arribada del TGV a Lleida és la primera fase de construcció del radi de roda de bicicleta que connecta Madrid amb el nord-est. La connexió inicial amb el nord és un projecte *sine die* que potser ara –si se'n troba finançament privat (ja estem avisats)– rebrà un

impuls de Brusselles a l'incloure el tram Figueres-Perpinyà entre els projectes transfronterers prioritaris que haurien de reactivar el creixement econòmic. Mentrestant, l'eix ferroviari mediterrani té una prioritat 2 o 3. I d'altra banda, que el tren des de Barcelona a Manresa, a Igualada, a Vic, a Tarragona, a Girona, tardí més d'una hora, més de dues el de Barcelona a Tortosa, Port-bou, Móra la Nova o Lleida i més de tres el de Puigcerdà sembla que no té prou entitat ni relleu. Encara en té menys connectar per tren Tortosa i Figueres o Lleida i Girona, trajectes de més de quatre hores.

Si s'hagués dissenyat el TGV per a Catalunya, la connexió amb el nord hauria estat prioritària; l'eix mediterrani, també; i potser simplement amb l'adaptació de la xarxa a les noves tecnologies n'hi hauria hagut prou, sense aquesta magna infraestructura de gran cost econòmic i territorial. Però esclar, això és ciència-ficció: no s'ha pensat a Catalunya ni per a Catalunya, sinó com un pas més per posar la perifèria al servei del centre, amb l'oci, la política i la gestió administrativa com a finalitats, en comptes de descansar en la producció i la cohesió territorial. Bé, no del tot. Que els anuncis del GIF ho diuen ben clar: "Madrid-Lleida, una peça més en la vertebració d'Espanya". Per a satisfacció del cèsar.