LA FATALITAT DE LES COSES MAL FETES

Accident ferroviari a Toledo



Si oblidem la política, el xoc entre dos trens és un accident fortuït i desgraciat. Si ens abstenim de fer campanya electoral, la col·lisió es debatrà entre tècnics especialitzats i els resultats no es sabran fins passades unes setmanes. Si no utilitzem les jornades preelectorals, l'errada, sigui tècnica o humana, s'arxivarà com a greu circumstància, impossible de predir, com qualsevol altre accident d'aviació o d'automòbil.

El mateix accident de dos trens d'alta velocitat, ara, en plena campanya electoral varia la seva dimensió i es converteix en armament pels partits polítics. Just saber-se la notícia, els partits polítics vàren començar acusar al govern, a demanar la dimissió de ministres i president, a promoure manifestacions i protestes. Ho van fer tots i, potser, massa just després de l'accident. Que el viatge d'un ximple com Milei ajudi un partit, no justifica que un accident amb setanta morts s'utilitzi per a debilitar-ne un altre. Els casos i les conseqüències són molt diferents.

Dit això, de l'examen entre la topada de l'AVE i el CEO d'Iryo, en surten tot de falles polítiques.

RENFE va néixer amb un parell de tares de despatx polític: l'ús de mà d'obra esclava, presa del franquisme (emprada per a la construcció d'infraestructures que van assolar i assolen tota Espanya); i, com no, la seva radialitat (molt espanyola). Des d'aleshores, tot ha estat un insistir en una planificació egocèntrica que impedeix l'agilitat ferroviària. De la planificació inicial fins ara, les diferents direccions han seguit un rumb erràtic i oportunista. A vegades per a cobrir expedients, a vegades per a donar peixet a les autonomies més pobres, i pràcticament sempre amb les urgències que condemnen les obres a tota mena de falles i inseguretats. La chapuza española és la que s'ha fet càrrec de les infraestructures del país. Encara no s'ha inaugurat un pont, que ja cal reforçar el del costat. I tot això és política, dels uns i dels altres. Com és política tenir una part de línia sense que hi arribin els sistemes de seguretat necessaris, o fins i tot, mantenir part del territori per on passen trens d'alta tecnologia sense cobertura mòbil. També és política l'estupidesa majúscula de tenir més kilòmetres d'alta velocitat de tota Europa i gairebé del món (tots des de Madriz, és clar) i, a més, ser garrepa amb el personal i el manteniment. És política i és de ser malparit.

Un país no comença tenint línies d'alta velocitat només per fardar, cal començar pel principi, assegurar la base i després anar creixent. En aquest sentit, sí, els polítics són culpables — tots, dictadors i demòcrates.

