

# Un aniversari oblidat

Text > TEIA BASTONS

Il·lustració > IVÁN GARCÍA

Aquest 2023 ha fet deu anys de l'arribada del tren d'alta velocitat a Girona i a Figueres-Vilafant. I la veritat és que, malauradament, ha estat un aniversari que ha passat sense pena ni glòria. I dic malauradament perquè tot i els retards del projecte, els problemes en la seva execució, els actuals problemes de gestió i les expectatives que es van quedar en això, en expectatives, aquest aniversari es mereixia ser recordat. Però la realitat ha estat una altra. I és que deu anys després, es pot dir que aquest servei està a punt de morir d'èxit. Des d'aquell dia de gener del 2013 que va circular el primer tren, les xifres van demostrar la bona acollida per part dels passatgers. Es van superar totes les previsions, fins al punt que la línia Figueres-Girona-Barcelona es va convertir en la línia de distància mitjana més utilitzada. Dels 2.375 passatgers que la van estrenar el primer dia, va passar a 5,2 milions en cinc anys, i a més de tretze milions en deu anys. Uns passatgers que es desplacen principalment per turisme, però també per motius de feina, aprofitant que en trenta-vuit minuts es pot fer el trajecte Girona-Barcelona. Tot i això, aquests passatgers han vist com darrerament la satisfacció dels primers anys s'ha anat diluint i ha derivat en una decepció rere l'altra. La famosa pandèmia va canviar moltes coses. I ara els usuaris de l'alta velocitat han perdut la confiança en aquest servei, gairebé com els usuaris de Rodalies, per a qui arribar a la feina a temps és com una loteria. Reducció de fre-

qüències, retards, canvis d'horaris i poca disponibilitat de places s'han convertit en problemes massa habituals. Sense oblidar la dificultat per trobar places a preus assequibles (sovint estan gairebé totes bloquejades, tot i que després el compartiment està mig buit) i l'aparició de les famoses cues virtuals per comprar un bitllet. Una gestió nefasta i comprensible espatlla un servei que ara no dona l'abast. És com si es tornés a repetir la història. L'arribada de l'alta velocitat no va ser ni fàcil ni ràpida, i va estar plena d'entrebancs i desenganys després de dècades de planificació. Els diferents governs la van prometre per al 2004, després per al 2006, el 2008... I així fins que va arribar el 2013, entre una satisfacció moderada i molta prudència per si acabaria sent un revulsiu per a les comarques gironines o no. Va quedar clar que el tren per si sol no ho seria, però els beneficis compensaven tots els obstacles que havia calgut superar. A més, amb els anys ja ningú vol recordar el projecte per enderrocar el viaducte i soterrar la línia convencional. Fins i tot ni se'n recorden aquelles persones que van creure que es duria a terme i que van comprar un habitatge a tocar del viaducte amb la confiança que al cap de poc temps desapareixeria. Ara, aquestes persones, que també van posar la seva confiança en l'alta velocitat per anar a la feina, pateixen impotents la degradació del servei. Com la resta d'usuaris que veuen, incrèduls, que, tot i ser la línia més rendible, els gestors són incapaçs d'evitar que mori d'èxit.

