

El tren Alcoi-Xàtiva

Tres comarques valencianes, la Vall d'Albaida, l'Alcoià i el Comtat, mantenen una dura lluita amb el Ministeri de Transports per aconseguir la subsistència del ferrocarril que uneix Xàtiva i Alcoi. Compten amb la col·labo-

Enric RODES

ments del contracte-programa de Renfe.

Posteriorment, tant els municipis afectats com la Diputació d'Alacant i el Parlament valencià, aprovaren, per unanimitat, mocions de rebuig a aquesta postura i de suport total al manteniment de la línia.

A finals de juliol, el Mi-

rendiment de la línia supera el 40%, fet que fa renàixer l'optimisme entre els implicats.

Després del parèntesi estiuenc, a Madrid se celebra una reunió entre el conseller Llombart i el ministre Barón, acompanyats dels equips respectius, de la qual el conseller ix satisfet, perquè «el ministre ha assumit els nostres plantejaments».

L'optimisme augmenta fins que un periodista, a la primeria de mes, parla amb responsables de l'oficina de premsa del Ministeri, que l'informen que «el ministre escoltà el conseller, però mai no digué que assumiria les demandes plantejades. Segons el ministre, si la Conselleria vol el tren, que el pague».

Aquestes declaracions causaren commoció en els pobles afectats i, pocs dies després, tots els alcaldes i el conseller es reuniren a Alcoi. Els alcaldes van considerar «molt satisfactòries» les raons argüïdes per Llombart.

La línia fèrria, imprescindible

Durant aquests vuit mesos d'intranquil·litat pel futur del tren, els informes elaborats per diferents estaments polítics, sindicals i econòmics, que han plantejat la necessitat del tren, han estat nombrosos.

El problema es planteja per una diferència de criteris: per a Madrid, la línia s'entén com a trajecte Xàtiva-Alcoi, mentre que per al govern valencià i les tres comarques, cal parlar del trajecte Alcoi-València, ja que la immensa majoria de viatgers que utilitzen el transport es dirigeixen a aquesta capital.

Per al govern de Madrid, doncs, atés aquest criteri, les pèrdues que produeix la línia són molt importants, mentre que per al valencià són les normals de qualsevol itinerari estatal.

La peculiar situació orogràfica d'aquestes tres comarques, la seua potència industrial i la difícil accessibilitat, són tres raons de pes que fan pensar que els motius que han induït a plantejar-se el tancament de la línia no han estat imparciais. Potser només obeeixen a raons estrictament econòmiques.

I és lamentable que tres comarques perden la comunicació per tren amb la zona central del país, per unes pesetes amunt o avall, que preocupen el govern central, quan el transport públic, per definició, és deficitari.

A més, fins fa dos anys, utilitzar els serveis d'aquesta línia fèrria era endinsarse en l'aventura: vies en pèssimes condicions, unitats vetustes i caduques, i més de tres hores de viatge entre Alcoi i València. Ara hi ha unitats noves, n'han renovat gran part de la via i ha disminuït el temps del viatge; així, doncs, l'augment de passatgers s'ha disparat.

Alerta amb els resultats

La papereta més complicada, la té ara el conseller Llombart, si tenim en compte que el govern valencià no disposa de presupost assignat per a mantenir línies ferreries deficitàries. Si el Consell de Ministres n'aprova el tancament, Llombart es trobaria en un atzucac.

Si Madrid tanca i la Conselleria, i, per extensió, tot el govern valencià, no assumeixen el déficit, una altra vegada les «raons globals d'estat» hauran pogut amb l'interès propi del País Valencià.



La via buida davant l'estació d'Alcoi, com una premonició

/ Francesc i Giscer

ració de la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, i amb l'adhesió solidària de la Foia de Castalla.

Aquest conflicte nasqué arran de l'elaboració, pel mes de febrer passat, del contracte-programa de Renfe, que contemplava la desaparició de més de 3.000 Km de línies fèrries, considerades «altament deficitàries», l'u de gener de 1985, entre les quals hi havia la línia Xàtiva-Alcoi.

El coneixement d'aquesta decisió marcà una reacció immediata per part dels alcaldes de les poblacions implicades i de la Conselleria d'Obres Públiques, la qual va demanar-ne explicacions al Ministeri; la resposta van ser els planteja-

nisteri de Transports envià a la Conselleria un informe elaborat per l'Institut Nacional del Transporte, encarregat pel mateix Ministeri, on es diu que la línia ha de ser tancada immediatament, perquè suposa un déficit elevat: els ingressos només cobreixen el 16% de les despeses.

Després d'una reunió de tots els alcaldes afectats, en l'Ajuntament d'Alcoi, s'acorda que la Conselleria elabore un informe alternatiu, de cara a realitzar un estudi propi, que valga com a resposta a l'alternativa proposada des de Madrid.

En les conclusions d'aquest estudi, que va ser enviat immediatament al Ministeri, es dedueix que el