

# A Europa en tren

Més enllà de les millores intrínseques que suposarà per al transport ferroviari, la dotació d'un traçat de Tren d'Alta Velocitat que enllace Catalunya i País Valencià apareix com un factor determinant en la vertebració econòmica de les comarques valencianes i en la constitució d'una macroregió europea del Mediterrani occidental.

Albert Vicent

«O ens comuniquen amb Catalunya per a comunicar-nos amb Europa, o el País Valencià quedarà fora del context europeu». En aquests termes s'expressa el sociòleg Damià Mollà Beneyto, coordinador de l'estudi sobre viabilitat de la instal·lació d'una línia de Tren d'Alta Velocitat (TAV) que enllace el País Valencià amb la frontera francesa. Aquest treball, encarregat per la Cambra de Comerç a les universitats valencianes, ha comptat amb la intervenció d'un total d'onze experts en les àrees d'economia, arquitectura i enginyeria industrial.

L'anàlisi incorpora un minuciós estudi comparatiu dels diferents estats —Japó, França, Alemanya i Itàlia— detalla l'estructura econòmica valenciana i compara la postura dels diferents actors socials davant aquesta revolució en matèria de transport ferroviari. De fet, el que proposa aquest estudi és la necessitat de replantejar els criteris d'adjudicació del TAV a l'estat espanyol tot primant les raons econòmiques i socials per damunt dels interessos polítics, cosa que converteix al tren Barcelona-València en un dels prioritaris.

En una franja de 300 quilòmetres de longitud, el País Valencià concentra el 10 per cent de la població espanyola, amb un nivell de vida superior a la mitjana estatal i una de les taxes de creixement més elevades de la península. Tant la relació PIB/Població com les perspectives de creixement són de les més altes d'Espanya. Pel que fa al mercat exterior, el País Valencià aporta el 20 per cent del total de

les exportacions estatals, quota que ascendeix fins al 40 per cent en productes agrícoles. Aquestes dades es dupliquen si tenim en compte que les exportacions de productes catalans suposen un 20 per cent del total estatal, de manera que l'eix del Mediterrani aporta a la balança comercial espanyola més del 40 per cent de les exportacions.

Aquest quadre econòmic, el fet que l'estructura industrial valenciana haja passat ja la seua reconversió i la dependència dels sectors econòmics amb l'exterior, serveixen de base perquè els autors de l'estudi arriben a la conclusió que la instal·lació del TAV al corredor del Mediterrani pot, a més d'aportar avantatges econòmics, suposar un factor decisiu de vertebració del País Valencià i d'incentivació en la for-

mació d'una macroregió europea del Mediterrani nord-occidental.

A falta d'una vertebració real del País Valencià, els sectors econòmics valencians estan dirigint els seus esforços a integrar els diferents espais econòmics. La cimera empresarial d'Oriola va significar un primer pas en aquest sentit. Les organitzacions empresarials, per la seua banda, intenten ara adquirir una dimensió que supere la mera ment provincial. L'última entrega d'aquest intent és la demanda que el TAV arribe fins a Alacant.

Les comarques del sud concentren més d'un milió d'habitants, apareixen con la principal àrea de creixement demogràfic del País Valencià, gaudeixen d'una taxa de creixement econòmic superior a la mitjana valenciana i disposen del 30 per cent de la renda regional. Malgrat això, el País Valencià apareix desvertebrat, amb distàncies socio-culturals, geogràfics i econòmics entre l'espai central valencià, potenciat per l'àrea metropolitana de València, i l'espai sud, al voltant d'Alacant.

El TAV, segons els experts, comportaria «una major connexió econòmica entre els principals espais socio-econòmics de la regió que potenciarà també el seu propi desenrotllament pel fet d'incrementar les economies d'aglomeració, profunditzar en la divisió in-



El TGV francès, model de connexió entre París i Lió



RAFA GIL

Autors de l'estudi sobre viabilitat TAV Alacant-Barcelona.

traregional del treball i augmentar el grau d'integració del mercat de treball qualificat».

Si bé la tradició històrica ha definit les relacions entre Catalunya i País Valencià per la ignorància mútua, l'empresariat valencià està canviant aquesta visió de la realitat.

Així, «l'increment de la connexió en tre les economies catalana i valenciana és fonamental per al creixement de l'eix del Mediterrani» i l'estudi promogut per aquesta institució assenyala que «l'economia valenciana està més prop de la catalana que de qualsevol altra regió espanyola», i més avant fa veure que «des del punt de vista valencià, millorar la connexió viària amb Catalunya és potenciar el desenvolupament regional». Un projecte que troba en el TAV el seu pilar principal.

El disseny d'un eix mediterrani a la península tan sols troba sentit ple, segons el debat obert per geògrafs i economistes, si aquest forma part de la macroregió europea del Mediterrani nord-occidental, en contrapès al quadrilàter Londres-París-Stuttgart-Hamburg.

La gran regió europea que es pretén dissenyar abraçaria l'arc comprès entre València i Nàpols, un espai encara massa dependent de l'epicentre europeu i amb febles connexions internes. Segons els experts, el seu futur està en funció de la capacitat que els diferents estats tinguen per a dotar-la d'una xarxa urbana i econòmica capaç de concentrar centres industrials que al seu torn dinamitzaren àrees més petites.

Més enllà de l'obligat compromís

## Lluny del model francès

**E**l Tren d'Alta Velocitat comporta un nou concepte del transport ferroviari. El TVG francès que uneix las ciutats de París i Lió ha assolit la xifra de 50.000 passatgers diaris cosa que provoca el dèficit del pont aeri que uneix els dos punts. El seu èxit és degut al fet que hi ha un tren cada quinze minuts i que el cost del bitllet és el mateix que el d'un servei normal, és a dir de 9 pessetes el quilòmetre. Al Japó el preu per quilòmetre és de 20 pessetes i a l'estat espanyol les previsions el situen en 10 pessetes.

Les previsions del TAV en la hipotètica línia València-Barcelona aconsellen un mínim de 10.000 passatgers diaris. Això comportaria l'eixida d'un tren cada mitja hora, amb 12 hores diàries de serveis i una mitjana de 260 a 300 passatgers per hora. En principi, l'usuari model del TAV seria l'home de negocis que vol fer viatge d'anada i tornada en un sol dia i la relació temps de viatge-preu li compensa respecte de l'avió o la carretera.

Si bé a França, Japó i Alemanya la instal·lació del TAV ha comportat la construcció de noves vies, amb una senyalització electrònica i traçats sense encreuaments amb carreteres, al nostre estat la instal·lació de noves vies tan sols es farà en alguns tras, mentre les previsions per al corredor del Mediterrani són de millorar el traçat actual perquè els trens puguin atènyer una velocitat màxima de 220 km/h i una mitjana de 180, per sota de la velocitat màxima de 250 km/h en els nous traçats.

El cost de la posada en funcionament es calcula en 600.000 milions de pessetes per al tram Alacant-Barcelona, al qual s'han de afegir 2.000 milions de pessetes per cadascuna de les unitats que fan el recorregut. □

polític que aquest projecte suposa per als govern d'Espanya, Itàlia i França, apareix la voluntat de les comunitats autònomes implicades i la seua perspectiva de futur de cara a una CE definida per la Unió Econòmica i Monetària. O com assenyala l'informe coordinat per Damià Mollà, «tenint con a objectiu la constitució d'aquesta euroregió, la línia d'alta velocitat es constitueix en un instrument fonamental d'integració parcial. És a dir, un

mitjà de connexió per trams de les principals ciutats de l'arc, a saber: València-Barcelona-Lió-Milà; Milà-Roma-Nàpols»

En la mesura que el TAV entrara a formar part intrínseca de la interconnexió de les grans ciutats europees, el seu funcionament contribuiria al desenvolupament de les economies regionals, a la concentració de centres de producció industrial i la posterior difusió dels seus beneficis. □