

El desert dels Monegros veurà el TGV abans que Barcelona i València

## La increïble decisió de Borrell

La segona línia del TGV que entrarà en funcionament a l'estat espanyol (després de Madrid-Sevilla) unirà Lleida i Saragossa. Aquesta decisió continua retardant la connexió amb Europa i sembla que ajorna indefinidament l'eix mediterrani de l'alta velocitat.

L'any 1994 començaran les obres de l'enllaç ferroviari d'alta velocitat entre Lleida i Saragossa, que es convertirà en el primer tram del futur TGV Madrid-Barcelona. Aquestes són les previsions del Ministeri d'Obres Públiques i Transports (MOPT), el ministeri de Borrell. La notícia ha provocat perplexitat i alerta. Perplexitat, perquè es comprova que el govern espanyol continua invertint en línies d'alta velocitat de recorregut intern i de més que dubtosa rendibilitat. Alerta, perquè allò que fins ara només eren previsions comença a ser realitat: la futura línia Madrid-Barcelona del TGV es farà per Saragossa i no per València, amb la qual cosa sembla que el govern de Madrid fa el primer gest contrari a la construcció de l'eix mediterrani, una vella

aspiració de la classe política i empresarial tant a Catalunya com al País Valencià.

### AVE, MONEGROS

¿Quin sentit té una línia d'alta velocitat entre Lleida i Saragossa? La comparació amb l'AVE Madrid-Sevilla és obligada. Ambdues són línies de recorregut intern, i per tant gens rendibles. Però si en el cas del Madrid-Sevilla el govern espanyol podia argumentar la necessitat de tenir-lo acabat abans del començament de l'Expo, la construcció del tram Lleida-Saragossa es fa molt difícil de justificar. Les relacions humanes i econòmiques entre aquestes dues ciutats són pràcticament inexistentes. El flux de mercaderies i passatgers és molt més gran de Lleida a Barcelona que no pas de Lleida a Saragossa. Si Lleida necessita mi-



llorar les seves connexions amb alguna capital és amb la catalana i no l'aragonesa. ¿Per què, doncs, començar per Lleida? A banda factors personals relacionats amb el ministre Borrell (vegeu requadre), l'única explicació raonable és que el tram entre Lleida i Saragossa és el més barat per tres motius: perquè és el més curt de tota la línia, perquè el paisatge que ha de travessar no és gaire difícil (el desert dels Monegros és ben pla), i perquè com que allò és un desert no hi viu ningú i no hi haurà els típics problemes amb les expropiacions de terrenys. A partir d'aquí s'acaben els arguments i comença el surrealisme. És per això que a Lleida, ciutat que ni de lluny ha reclamat mai el pas del TGV, com han fet València i Barcelona, l'anunci de la imminent arribada del TGV ha caigut bé i lles-tos. Als lleidatans, els costa d'entendre per què coses barates com l'acabament de l'autovia Lleida-Barcelona o el manteniment de la línia de tren entre Lleida i la Pobla de Segur (el poble de Borrell) són tan difícils d'aconseguir i, en canvi, una inversió tan important com la del TGV els cau del cel gairebé sense demanar-la.

Segons informacions del ministeri, el tram següent que entrarà en funcionament després del Saragossa-Lleida serà el Llei-

da-Barcelona, i per últim el Saragossa-Madrid. De l'enllaç entre Barcelona i La Jonquera ni se'n parla, malgrat que fa dos anys que la Generalitat de Catalunya ha elaborat un detallat estudi de viabilitat econòmica del tram, malgrat també que hi ha un estudi d'impacte ambiental (publicat en aquesta revista), i malgrat que els francesos semblen molt decidits a fer entrar el TGV a l'estat espanyol per Perpinyà i no pel País Basc.

¿I VALÈNCIA?

La notícia del començament de les obres del tram Lleida-Saragossa l'any 1994 és també un gerro d'aigua freda per a una vella aspiració dels Països Catalans: l'eix mediterrani del TGV, una línia d'alta velocitat que uniria Perpinyà, Girona, Barcelona, Tarragona, València i, si fos possible, també Alacant. Una línia que, més al nord, recorreria la costa mediterrània de l'estat francès i italià fins a Milà. La gran aposta de desenvolupament del sud europeu.

L'eix mediterrani és un projecte avalat per la Generalitat de Catalunya, la del País Valencià i també per la Comunitat Europea, que l'inclou en la definició de la xarxa bàsica d'alta velocitat al vell continent.

Però el govern espanyol ha optat per convertir aquest corredor mediterrani en una línia de les anomenades de "velocitat alta", és a dir, preparada per a la circulació de trens a una velocitat de 200-220 quilòmetres l'hora. Concretament, Borrell ha promès que l'any 1996 ja es podrà anar de València a Barcelona a aquesta velocitat. L'alta velocitat (fins a 350 quilòmetres per hora), és a dir el TGV, queda reservada al corredor Barcelona-Saragossa-Madrid.

La reacció al Principat davant la decisió del ministeri es pot resumir perfectament amb les paraules de Joan Miquel Nadal, alcalde de Tarragona: "La veritat és que una línia d'enllaç amb València a 220 quilòmetres per hora ja ens va bé, però crec que amb aquesta decisió ens han dutxat a tots, catalans i valencians, amb aigua freda". Nadal continua considerant que el corredor mediterrani del TGV "ha de ser prioritari", però conclou resignat que "qui tria és el ministre".

Carles Gasòliba, eurodiputat per CiU i president del Patronat Català pro Europa, creu que "per lògica" la connexió europea del TGV a l'estat espanyol hauria de fer-se a través del corredor mediterrani fins a València. Gasòliba va aconseguir ja fa tres anys que la Comunitat Europea considerés



## ¿Per què Lleida?

**J**a s'han fet molts acudits sobre la "connexió europea" de la línia Madrid-Sevilla del TGV. Quan el govern de Madrid va decidir que aquest seria el primer tram d'alta velocitat que entraria en funcionament a l'estat espanyol les reaccions entre la classe política i empresarial, sobretot a Catalunya, van anar de la indignació justificada a la hilaritat incontinguda. Amb l'AVE Madrid-Sevilla semblava que s'havien batut tots els rècords de la irracionalitat (les xifres comencen a cantar), però el ministeri de Josep Borrell s'ha superat a si mateix amb l'anunci del segon tram TGV de l'estat entre Lleida i Saragossa.

I és que Borrell tenia comptes pendents amb les comarques de Lleida, la seva terra natal. De fet, des dels inicis de la seva carrera política Borrell ha estat molt més vinculat a Madrid que no a Catalunya, i sempre s'ha considerat com un home del PSOE més que no del PSC. A Lleida Borrell és vist com un estrany, i hi ha la sensació generalitzada que tenir un ministre de casa a Madrid no serveix de res. Fa gairebé deu anys que l'estat no inverteix pràcticament ni un duro a la regió. Últimament, dos fets havien contribuït a empitjorar la imatge de Borrell: les insinuacions que l'autovia Lleida-Barcelona (obra inacabada) serà de peatge, i la dubtosa continuïtat de la línia de Renfe entre Lleida i la Pobla de Segur. En aquestes circumstàncies, l'anunci d'una línia TGV entre Lleida i Saragossa podria representar un baló d'oxigen per a la imatge d'un home que pot passar a la història per haver estat el ministre que condemnà l'àrea pre-pirinenca lleidatana (mitja província) a la misèria.

Es dubtós, però, que donar prioritat a Lleida en el TGV li serveixi de gaire, a Borrell, ja que fins i tot per als mateixos lleidatans es fa difícil de justificar la necessitat i la viabilitat d'aquesta línia d'alta velocitat, sobretot quan hi ha moltes infraestructures pendents més urgents. Ramon Morell, prestigiós economista lleidatà, és contundent: "Aquesta línia no té cap sentit, si 48 hores després no s'enllaça Lleida amb Barcelona i Saragossa amb Madrid". Irònicament, Morell afegeix: "en tot cas la línia pot servir per a anar fins a Saragossa i allà agafar l'avió fins a Madrid".

Surrealisme pur.

E. V.



A l'esquerra, Antoni Siurana, alcalde de Lleida. A la dreta, Eugeni Burriel, conseller d'Obres Públiques i

tan prioritari l'eix Barcelona-Saragossa-Madrid com el Barcelona-València-Madrid. L'eurodiputat català creu que "un cop més, com en el cas de l'AVE Madrid-Sevilla, el govern espanyol ha fet una opció basada en la lògica de la política interna, i no europea i de rendibilitat".

EL TEMPS també ha volgut saber l'opinió de l'alcalde de Girona, Joaquim Nadal, que ha preferit no fer declaracions fins que no hagi pogut estudiar més a fons els propòsits del ministeri. Tampoc Antoni Negre, president de la Cambra de Comerç de Barcelona, no ha volgut definir-se encara. La Cambra organitza per al dia 17 de novembre una jornada dedicada al tren d'alta velocitat europeu a què assistiran especialistes de tot el continent, i fins llavors Antoni Negre s'estima més guardar silenci. Per ara tampoc no s'ha produït cap reacció de part de la Generalitat de Catalunya, encara que és previsible que aquesta arribi en els transcurs dels pròxims dies. Qui sí que s'ha pronunciat és l'alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, i ho ha fet confirmant el seu suport a la construcció de l'eix mediterrani (vegeu l'entrevista en aquest mateix reportatge).

On la notícia del començament de les obres entre Lleida i Saragossa ha caigut com una bomba és a València, i especialment entre els socialistes valencians, que potser esperaven que el seu company de partit, Borrell, els fes una mica més de cas. Aquests últims mesos, el president Lerma havia demanat públicament i de forma contundent al Ministeri que considerés la possibilitat de fer arribar, d'una manera o altra, el TGV a València en un

termini de temps breu. Lerma ha rebut el suport de la Cambra de Comerç valenciana i de la Confederació Empresarial Valenciana, disposada fins i tot a estudiar la seva participació en el finançament de l'obra.

Però València ha rebut carabasses. Unes carabasses especialment difícils d'entomar, perquè hi ha la convicció que Borrell no ha estudiat gens ni mica la proposta valenciana. Una proposta que representa un estalvi de gairebé 200.000 milions de pesetes d'inversió i que, per tant, com diuen fonts de la conselleria, "com a mínim ha de ser estudiada, especialment en uns moments que el govern de Madrid vol retallar al màxim possible la despesa pública". Malgrat el disgust dels socialistes valencians, el conseller d'Obres Públiques, Eugeni Burriel, es mostra prudent i conciliador: "Nosaltres sabem que feia falta una millora de la línia fèrria entre Lleida i Saragossa, però creiem que la construcció d'aquest tram no és incompatible amb el nostre projecte". L'única cosa que Burriel demana a Borrell és que "estudie la nostra proposta, perquè pensem que es pot realitzar amb menys temps i menys diners".

Concretament, la proposta de la Generalitat valenciana consisteix esquemàticament en els següents punts:

1. Construir un nou traçat d'alta velocitat (TGV) en línia recta de Madrid a València passant per Conca només per a passatgers. Les mercaderies continuarien circulant pel corredor Madrid-Albacete-València.

2. El traçat Madrid-Conca hauria de tallar l'eix València-Barcelona en algun punt entre Sagunt i Castelló, formant una mena d'Y (vegeu gràfic de la pàgina anterior).

## Pasqual Maragall: "És imprescindible el ramal mediterrani del TAV"

**E**stà d'acord amb la decisió del Ministeri d'Obres Públiques i Transports (MOPT), que dirigeix el senyor Josep Borrell, d'iniciar el primer tram de la futura línia d'alta velocitat que ha d'unir Madrid i Barcelona per Lleida-Saragossa?

—En primer lloc cal destacar que en la discussió sobre el TAV hi ha hagut una important evolució. Fa només un any, el problema era per on fer passar l'enllaç Espanya-França i malgrat l'acord del Consell de Ministres de finals del 1988 i la moció aprovada pel Congrés dels Diputats l'any passat, aquest era un punt obert a la discussió.

Un cop clar que la prioritat de l'enllaç és l'eix mediterrani, la discussió se situa en per on començar. Sens dubte és un avanç notable.

El MOPT ha optat pel tram Lleida-Saragossa. Sembla que la raó bàsica és la necessitat ineludible de renovar totalment aquest tram ferroviari. Atesa aquesta situació, el MOPT ha considerat que era més rendible fer un nou traç adaptat al TAV des d'un bon començament.

Des de Barcelona és obvi que hauria estat més interessant començar la línia del TAV en un altre tram, amb origen a Barcelona, però és un interès secundari, perquè per a la ciutat, el més important no és per on comença l'obra, sinó que aquesta es faci, s'acabi i garanteixi un enllaç d'alta velocitat entre Barcelona-Madrid i entre Barcelona-França.

—¿No hauria estat més racional començar pel tram Portbou-Barcelona o Barcelona-Lleida?

—El MOPT pensa que és millor una política de trams per anar repercutint immediatament els beneficis de temps que es puguin tenir sense necessitat que s'hagi d'esperar a tenir finalitzat tot el trajecte, i en aquest sentit el tram Saragossa-Lleida és el que millor s'adequa a la seva visió d'interessos.

Altres experts opinen que hauria estat millor començar les obres simultàniament a Madrid i Barcelona i obrir la línia en diferent moment, tal i com es va fer en la línia TGV Paris-Lió.

Finalment hi ha qui diu que calia començar pel tram Barcelona frontera o Barcelona-Lleida. Totes les opinions són respectables.

En aquesta decisió cal tenir presents dos elements importants. D'una banda és evident que tan important és arribar a la frontera amb alta velocitat com que puguem continuar des d'allà. I aquí cal tenir en compte que l'Esquema Director del TGV francès no preveu l'enllaç amb Montpeller i Perpinyà fins l'any 2002 com a molt a prop.

D'altra banda, també cal tenir present que si bé el TAV no és en si mateix un element d'ordenació del territori, sí que serveix per estructurar-lo i en aquest sentit, hi ha zones, com el mateix cas de Lleida, que poden tenir més necessitats que Barcelona que, com ja he dit, el que realment necessita és el conjunt de l'obra, més que un tram o l'altre. Pensem que unir en trams ciutats mitjanes amb ciutats grans, sempre anirà en detriment de les ciutats mitjanes que poden patir un drenatge de recursos en favor de la gran ciutat, per això unir en primer lloc dues ciutats mitjanes, com són Lleida i Saragossa, pot beneficiar-les a totes dues sense detriment cap.

—En els últims anys s'ha mostrat partidari de la creació de l'anomenat eix mediterrani del TGV, un eix que enllaçaria Barcelona amb València. Ara, aquest eix queda ajornat sine die. ¿Vostè continuarà impulsant l'enllaç del TGV per València?

—Evidentment des de la perspectiva de la macro-regió que Barcelona i València estem impulsant, juntament amb Saragossa, Tolosa, Montpeller i Palma, és imprescindible aquest ramal mediterrani del TAV. El llibre Blanc sobre xarxes de comunicació que el grup C-6 elaborem es defineix clarament en aquest sentit. Nosaltres confiem molt que aquest document serà útil per promoure els nostres interessos conjunts davant les instàncies decisòries i, presentant-nos junts, amb una política única i definida, tenim un pes específic que tant l'estat espanyol com la mateixa Comunitat hauran de tenir en compte.

He defensat l'arribada del TAV a València, ho continuaré fent i des de totes les plataformes que sigui possible. Defensant això, defenso també els interessos de Barcelona i del conjunt de la macro-regió.

E. V.

Urbanisme de la Generalitat valenciana. RAFA GIL

D'aquesta manera es podrien posar també en explotació trens directes entre Madrid i Barcelona sense passar per València.

3. Millorar el traçat actual entre València i Barcelona perquè es pugui circular a velocitats mitjanes de 200 km/hora (això, ja ho té previst el ministeri), i transformar-lo a l'amplada de via europea.

4. El cost total de l'operació se situaria per sota dels 300.000 milions de pessetes. Una via possible de finançament podria consistir en la divisió de la inversió en tres parts iguals de 100.000 milions de pessetes que haurien d'aportar la Comunitat Europea, l'administració central i les comunitats autònomes implicades (Catalunya, País Valencià i Castella-La Manxa).

5. Temps de viatge previstos: trajecte Madrid-València, 95 minuts; València Barcelona, 105 minuts; Madrid-Barcelona, 200 minuts.

La Generalitat valenciana no ha perdut l'esperança i confia que Borrell encara s'hi repensarà. "Com a mínim, que ho estudié", repeteixen des de la conselleria. Caldrà saber també com rep la Generalitat de Catalunya la proposta valenciana, però les possibilitats d'entesa hi són, ja que tot-hom defensa que el corredor mediterrani és necessari i viable. En aquest sentit és simptomàtic que fins i tot l'alcalde de Lleida, el socialista Antoni Siurana, s'ha mostrat partidari en declaracions a EL TEMPS d'un enllaç d'alta velocitat entre Barcelona i València. Mentre, els estudis dels tècnics ministerials al desert dels Monegros no trigaran ni 3 mesos a començar, i les obres seran una realitat en menys d'un any i mig.

Eduard Voltas