

## Rutlla a poc a poc, però rutlla

El TGV fa que els mons econòmic i polític del Principat i del País Valencià deixin de viure d'esquena. El dia 17 de novembre les Cambres de Comerç de Barcelona, València i Perpinyà signaven un acord històric reclamant al govern espanyol l'eix mediterrani de l'alta velocitat.

La qüestió estava adormida, gairebé oblidada. Però va sonar el despertador: el govern espanyol havia decidit de començar les obres del futur enllaç TGV entre Lleida i Sagrassa, primer tram que entrarà en funcionament de la línia entre Barcelona i Madrid. L'alerta va córrer ràpidament pels ambients polítics i econòmics. La decisió del govern espanyol evidenciava que el passadís mediterrani d'alta velocitat no era cap prioritat per a Madrid. La metxa s'havia encès: primer va ser el profund malestar que va generar la notícia entre els socialistes valencians i sobretot dins mateix de la Generalitat valenciana. Després van venir les contundents declaracions del president Pujol a València destacant el TGV com a exemple de la necessitat d'actuació conjunta entre el Principat i el País Valencià. S'anava creant el clima necessari. I l'últim episodi va tenir lloc el dia 17 de novembre a la Llotja de Mar de Barcelona, seu corporativa de la Cambra de Comerç i la Indústria de Barcelona. S'hi feia una Jornada sobre noves infraestructures en el ferrocarril europeu, amb la presència dels més destacats especialistes del continent en trens d'alta velocitat. Hi eren tots: **M. Walrave**, secretari general de la Unió Internacional de Ferrocarrils (UIC); **Pierre Romeguère**, director adjunt de la Societat Francesa de Ferrocarrils (SNCF); **Cario Villatico**, director adjunt de la societat italiana d'exploració del TGV; i **Antonio López Pita**, director tècnic de l'estudi de la nova línia entre Barcelona i la frontera francesa.



Els presidents de les Cambres en el moment de la signatura del manifest. En primer terme, Henry Cassan (Llenguadoc-Rosselló). Al mig, Luis Enrique Silla (València). A la dreta, Antoni Negre (Barcelona).

PABLO

Davant de tots ells i davant de tota la premsa, els presidents de les Cambres de Comerç de Barcelona, València i Llenguadoc-Rosselló van signar un històric manifest conjunt en favor del passadís mediterrani del TGV. En el manifest els signants fan públics dos acords fonamentals: en primer lloc, el seu compromís de treballar junts per aconseguir de les administracions responsables la màxima acceleració dels terminis previstos per a les obres de connexió de la nova línia fèrria d'alta velocitat Montpeller-Barcelona; i en segon lloc, demanen a l'administració espanyola "que es comprometi a prosseguir la nova línia fins a Alacant donant també a aquest tram un tractament prioritari".

"D'altra banda –continua el manifest– estem disposats a no regatejar esforços per a ajudar a la possible recerca, si cal, de solucions complementàries al finançament pú-

blic, col·laborant en la mesura de les nostres possibilitats a tirar endavant el conjunt del projecte".

La signatura del manifest va ser presidida pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Joaquim Molins, la presència del qual significa un reforç polític important a la iniciativa de les Cambres. En la conferència de premsa posterior, Molins va confirmar que pel govern del Principat el passadís mediterrani del TGV "és una línia d'extraordinària importància", però no va voler especificar si la Generalitat considera prioritari l'enllaç de Barcelona amb València o amb Madrid. Sobre aquesta qüestió, el conseller es va limitar a afirmar: "És pràcticament impossible de fer entendre al govern espanyol la conveniència d'una línia d'alta velocitat que no tingui origen a Madrid".

Molins va afegir que molt probablement el tram entre

Barcelona i Lleida de la futura línia Barcelona-Madrid passarà per l'àrea de Tarragona, concretament per algun punt del triangle format per Reus, Valls i Tarragona. "Amb la qual cosa –va dir– ja tindriem construït el 30% d'una hipotètic tram entre Barcelona i València".

Fins ara només una cosa és clara: cap a l'any 2002 la línia Montpeller-Barcelona ja estarà construïda. Que el TGV es desviï cap a la *meseta* o continuï Mediterrània avall fins a Alacant depèn, en primer lloc, de la voluntat política del govern de Madrid –que no és gens receptiu–, de la capacitat d'acció conjunta dels governs autonòmics de València i Barcelona –que sembla que comencen a moure's, si bé molt tímidament–, i de la determinació de la classe empresarial del nostre país –que ja ha fet el primer pas–.

Hi ha feina per a tothom.

**Eduard Voltas**