

El tren d'alta velocitat es converteix en una arma electoral

## El joc polític del TGV

L'alcaldesa de València, Rita Barberà, jugarà fort amb el TGV. A pocs mesos de les eleccions legislatives, el tren d'alta velocitat s'està convertint en un exemple de fins on pot arribar el joc de la política.

**E**l passat dia 12 se celebrava a Barcelona una jornada de treball organitzada per l'Associació Trans Europa TGV Rin-Roine-Mediterrània, un grup de pressió presidit per l'ex-ministre francès Jean-Pierre Chevenement que pretén la construcció d'una línia TGV que enllaci Berlín amb Madrid travessant les conques dels rius Rin i Roine fins arribar a la mediterrània peninsular. Una mena de diagonal europea del TGV. Segons els projectes i plànols que l'associació havia treballat fins la reunió de Barcelona, el tren d'alta velocitat havia d'entrar a la Península per la Jonquera, arribar a la capital catalana i desviar-se immediatament cap a Saragossa i Madrid. València no comptava ni en els dibuixos del mapa. Però el dia 12 tot va canviar.

Amb una decidida intervenció de l'alcaldesa de València, Rita Barberà, present a la reunió per invitació de l'alcalde Pasqual Maragall, n'hi va haver prou. Barberà va demanar la paraula per defensar el pas del TGV també per València exposant tota una sèrie d'arguments econòmics i demogràfics. No van caldre més paraules. El nom de València s'inclouïa en el document final de la trobada.

De l'anàlisi d'aquests fets se'n deriven dues qüestions: en primer lloc, no és gens descartable —malgrat que cap dels dos ho hagi confirmat— que Maragall (PSC-PSOE) i Barberà (PP) haguessin acordat la intervenció de l'alcaldesa prèviament, i d'aquí la invitació personal cursada per l'alcalde de Barcelona. En segon lloc, el fet que amb una simple intervenció sorpresa de Rita Barberà n'hi hagués prou per incloure València en els plans de l'Associació Trans Europa TGV posa en evidència la insuficient política de promoció que s'ha seguit des del País Valencià fins el moment. L'Associació Trans Europa TGV



Les negatives de Borrell al TGV valencià col·loquen Lerma en una posició molt difícil.

RAFA GIL

temps de viatge és de quatre hores. Segons Borrell, aquesta inversió és la prioritària per al govern espanyol, ja que l'elevadíssim cost de la línia TGV entre Madrid i Barcelona fa pensar que no estarà acabada abans de l'any 2010.

### LERMA HO TE DIFÍCIL

Aquesta nova negativa del ministre de Transports al corredor mediterrani del TGV posa en una situació cada cop més difícil els socialistes valencians i el govern de Lerma. La Generalitat valenciana ha encarregat un estudi per valor de cent milions de pessetes a l'empresa assessora francesa

Sofrerail sobre la viabilitat d'un enllaç d'alta velocitat Madrid-Barcelona passant per València en comptes de per Saragossa. Aquest estudi no estarà acabat fins d'aquí uns mesos. Mentrestant, però, Lerma no ha estat capaç d'arrencar de Borrell unes manifestacions compromentent-se a, com a mínim, estudiar l'alternativa valenciana. Cada cop que parla, Borrell és més taxatiu: hi ha una decisió d'un Consell de ministres, i això no es canviarà. I cada cop que Borrell diu això la posició de Lerma es fa més difícil, sobretot tenint en compte la proximitat de les eleccions legislatives i la inconveniència que podria representar amb vista a l'electorat un enfrontament públic entre socialistes.

Aquesta dicotomia entre la defensa dels interessos valencians i la justificació de la política del govern socialista de Madrid explica algunes declaracions contradictòries de Lerma, que d'una banda afirma que hi ha coses més importants que el TGV i que li és igual si passa per València o per

és el principal grup de pressió europeu pel que fa a l'alta velocitat, i ningú no havia anat encara a trucar a les seves portes.

### BORRELL CONTINUA DIENT NO

Però el dia 12 no va ser rodó per a València. A la tarda, i en conferència de premsa, el ministre de Transports espanyol, Josep Borrell, reiterava que el govern central no pensa canviar el traçat previst del TGV decidit en Consell de Ministres l'any 1988. És a dir, La Jonquera-Barcelona-Lleida-Saragossa-Madrid. A canvi, Borrell va anunciar que el seu govern invertirà més de 200.000 milions de pessetes en la millora del triangle ferroviari Madrid-València-Barcelona per tal que el 1997 hi puguin circular trens de velocitat alta (un màxim de 220 km/h, sensiblement més baixa que l'alta velocitat del TGV). Aquesta millora farà possible anar de Barcelona a València i viceversa en menys de dues hores, mentre que actualment el



Pasqual Maragall i Rita Barberà, junts en la reunió del dia 12 de gener a Barcelona.

AFKIU

Saragossa, mentre que de l'altra proclama que ell és qui més ha treballat perquè l'alta velocitat arribi a la capital valenciana. En aquesta línia de confusionisme es poden interpretar també les recents declaracions del portaveu del govern valencià, Emèrit Bono, que va insinuar irònicament que potser Borrell vol que el TGV passi per Lleida i no per València perquè el ministre ha nascut en terres lleidatanes.

#### BARBERÀ S'HI LLENÇA DE CAP

Rita Barberà (PP) ha detectat que en el tema del TGV els socialistes valencians caminen dificultosament entre dues aigües, i ha desplegat una intensa activitat que la col·loqui a ella i al seu partit davant l'opinió pública com la principal defensora del tren d'alta velocitat per a València. El mateix dia 12 a Barcelona, després de la conferència de premsa de Borrell, Barberà carregava contra el ministre i tot el govern socialista: "Els socialistes releguen València a un segon pla, i jo demano als valencians que facin el mateix amb ells a les pròximes eleccions".

El dia següent, l'alcaldeessa convocava els mitjans de comunicació interessats al seu despatx de l'alcaldeia per fer unes extenses declaracions. Barberà va detallar la seva estada a Barcelona i les seves intervencions alhora que destacà el suport rebut en tot moment per part de Pasqual Maragall (company de partit de Lerma) i del president Pujol. L'alcaldeessa cridà de nou els valencians a derrotar el PSOE a les urnes en benefici d'un govern del PP que, segons ella, es preocuparia molt més

de València (Barberà va admetre, però, que no havia parlat amb José María Aznar sobre el pas del TGV per València). També anuncià que havia demanat una entrevista amb el nou comissari europeu dels Transports, l'eivissenc Abel Matutes (PP), per demanar-li que pressionés en favor de la seva demanda.

Finalment, convidà Lerma a treballar plegats per a la consecució d'aquest objectiu, amb la qual cosa situava subtilment el president valencià en una posició subsidiària. A la tarda, l'alcaldeessa continuava la seva ofensiva convocant a una reunió els alcaldes de Tarragona (CiU), Castelló (PP), Alacant (PSOE) i ella mateixa per al dimarts dia 19 (el mateix dia que aquest número d'EL TEMPS ha sortit publicat), per tal de fer front comú en la demanda del corredor mediterrani del TGV. En el moment de tancar aquesta edició havien confirmat l'assistència els alcaldes de Tarragona, Joan Miquel Nadal, i Castelló, Jose Luis Gimeno. El socialista Àngel Luna, alcalde d'Alacant, havia confirmat que no assistiria a la reunió oficialment per problemes d'agenda. Són simptomàtiques, però, les seves declaracions donant suport a les accions de la Generalitat valenciana com a la millor de les polítiques en el tema del TGV. Joan Miquel Nadal, en canvi, troba bé qualsevol acció entre alcaldes de les ciutats interessades, amb independència del seu color polític: "En les polítiques municipals els colors polítics dels alcaldes no compten tant com que les seves ciutats progressin". Nadal continua considerant el corredor mediterrani fins a València i Alacant

com la via "més lògica per al TGV".

#### PUJOL: ENTRE ARAGÓ, LLEIDA I VALÈNCIA

Mentre a València el TGV s'està convertint en una eina d'enfrontament polític amb vista a les eleccions, a Barcelona Pujol no es troba tampoc en una situació gaire fàcil. El president ha expressat diverses vegades en públic el seu suport a la continuació d'una línia del TGV fins a València i Alacant, basat en criteris de rendibilitat. En el discurs de cloenda de la jornada organitzada per l'Associació Trans Europa TGV, Pujol digué: "Queda la batalla pendent de comunicar Llevant, per això hem de parlar de la importància de València per al projecte Rin-Roine-Mediterrània". Però difícilment Pujol podrà implicar-se més en favor de València. Primer, perquè això podria generar un gran descontentament a Lleida, ciutat que no comprendria com el govern espanyol decideix fer-hi passar el TGV i en canvi el president de Catalunya prefereix una altra opció. Això podria tenir uns costos electorals imprevisibles. En segon lloc, pel conflicte que representaria amb Aragó, autonomia governada per un partit regionalista, just en el moment que aquesta comunitat expressa més sorollosament els seus greuges en el tema del transvasament de les aigües de l'Ebre a Catalunya. I finalment, hi ha un últim motiu, exposat en el seu últim viatge a València: Pujol creu que qui més s'ha de moure per aconseguir el TGV fins a València són els mateixos valencians.

**Eduard Voltas**