

# L'AVE o el 'misteri de Foment'

El Ministeri de Foment farà públic aquest mes de setembre el traçat definitiu de l'AVE que enllaçarà Madrid amb València. EL TEMPS analitza les claus de la decisió més important dels darrers anys en matèria d'infraestructures al País Valencià.

**J**a ha començat el compte enrere perquè es faça pública la decisió del Ministeri de Foment sobre quin és el millor traçat possible entre València i Madrid per construir una línia d'alta velocitat. Aquest mes de setembre s'ha de fer públic l'estudi que ha elaborat la subdirecció de Plans i Projectes d'Infraestructures Ferroviàries del Ministeri, que establirà el traçat per on circularan els trens a 350 quilòmetres per hora (vegeu EL TEMPS, núm. 782). Al voltant d'aquesta decisió, una de les més importants en matèria d'infraestructures al País Valencià dels darrers anys, s'ha especulat molt el passat mes d'agost. A principi de mes van aparèixer unes informacions a la premsa local de València que asseguraven que Foment triaria l'opció més negativa per al País Valencià, l'anomenada opció sud, que allargaria el viatge entre València i Madrid més enllà de les dues hores. Els diferents sectors econòmics interessats en el fet que l'AVE arribe al País Valencià en el menor temps possible, com ara els empresaris, van reaccionar ràpidament i van rebutjar la idea d'un tren d'alta velocitat entre Madrid i València amb un trajecte llarg en temps, més de dues hores, i distància, 464 quilòmetres. Fins i tot el president de la Generalitat Valenciana, Eduardo Zaplana, es va rentar les mans com Pilat en aquesta baralla d'estiu durant el primer ple de les Corts valencianes, el 27 d'agost passat: "Jo no

puc entrar en aquest joc –afirmà Zaplana– perquè la meua responsabilitat és que el mes de setembre hi haja un traçat consensuat entre les tres comunitats i el Ministeri de Foment, que siga el que més convinga als nostres interessos, que arribe a Alacant, Castelló i València, i que les obres comencen l'any 2000." Precisament, un dels punts que sembla que tenen clar tots els defensors

ja batejat la decisió final com el "misteri de Foment".

**Tres camins per arribar a Madrid.** Tres són les possibilitats que han barallat tots els interlocutors implicats en la construcció de l'AVE, tant el govern central com la Generalitat Valenciana i els empresaris de la Fundació pro-Ave. En la primera, o alternativa nord, l'AVE circularia per Conca, tot i tindre un ramal fins a Albacete, i faria el trajecte València-Madrid en 1 hora i 30 minuts, amb un cost al voltant dels 450.000 o 550.000 milions de pessetes. Aquesta opció és la preferida per la Junta de Castellà-Manxa, la Cambra de Comerç de Castelló, l'Ajuntament de Guadalajara i la Federació d'Associacions d'Empresaris Conqueses. El segon traçat possible és l'anomenat alternativa centre i connectaria Madrid i València en 1 hora i 20 minuts. Tot i que hauria de travessar per l'embassament de Contreres, amb el sobrecoast que açò representa, és el preferit per la Fundació pro-Ave, les associacions d'empresaris com la Cierval (Confederació Interprovincial d'Empresaris de la Regió Valenciana) o L'Empresarial, i la Cambra de Comerç d'Alacant. El seu cost estaria prop dels 400.000 milions de pessetes i tindria també un ramal cap a Albacete. La tercera opció és l'alternativa sud, que connectaria València, Albacete i Madrid tot seguint l'actual traçat que fa l'Alaris. En cas de fer-se realitat

**Aquest mes de setembre, el Ministeri de Foment farà públic el traçat definitiu de l'AVE Madrid-València.**

del tren d'alta velocitat és la conveniència que l'AVE arribe també a Castelló i Alacant, per l'efecte vertebrador que representaria per al País Valencià. La construcció d'uns ramals d'alta velocitat cap a Castelló i cap a Alacant estan inclosos en totes les opcions que estudia el Ministeri de Foment. Malgrat tot, el secretisme amb què el departament dirigit pel ministre Rafael Arias Salgado porta tot aquest assumpte del traçat definitiu de l'AVE Madrid-València, ha fet que s'ha-



aquesta opció, anar a la capital de l'estat costaria 2 hores i 15 minuts. El seu cost seria d'uns 300.000 milions de pessetes, el més petit dels tres supòsits que s'han barallat fins ara, ja que les millores que el Ministeri de Foment hauria d'introduir a la línia existent són mínimes. El traçat ja està dissenyat —no com a les alternatives centre i nord, on s'hauria de partir de zero—, tot i que els quilòmetres que haurien de fer els viatgers entre València i Madrid serien 464, mentre que a l'opció nord serien 358 i 379 a la del centre. Aquesta possibilitat té com a ferms defensors la Mesa Unitària de l'AVE per Albacete, que reuneix els empresaris més importants d'aquesta regió, els quals aposten perquè l'alta velocitat passe per la capital manxega.

#### L'ample de via... europeu?

Tot i que el traçat de l'AVE Madrid-València és el tema de discussió que més pàgines ha omplert als diaris valencians, un dels assumptes que s'ha deixat de banda és l'amplada que tindran

les vies per on circularà el futur tren d'alta velocitat. Si l'ample respon a les exigències europees, amb unes vies més estretes que les espanyoles, el volum d'inversió seria molt superior. A l'alternativa nord, la via del tren d'alta velocitat d'ample europeu costaria més de 600.000 milions de pessetes, a l'alternativa centre, 500.000 milions... És a dir, si en lloc de construir un traçat d'ample europeu el Ministeri de Foment inverteix en una xarxa d'ample espanyol, s'estalviarà diners. Amb l'ample europeu, en canvi, qualsevol traçat li costaria uns 100.000 milions de pessetes extres al departament de Rafael Arias Salgado. També es pot donar el cas que les vies no siguin ni d'ample europeu ni espanyol, sinó polivalents, o mixtes, que comportarien problemes de manteniment. Sembla que aquest cas només es pot donar si, finalment, el Ministeri tria l'opció sud, és a dir, l'AVE per Albacete, perquè ja existeix una xarxa ferroviària construïda, no com en el cas de les opcions nord i centre. Les vies mixtes suportarien el trànsit

de trens de mercaderies més pesades que els de passatgers, fet que les deterioraria amb més facilitat. Fet i fet, el seu manteniment significaria una despesa molt alta any darrere any per evitar que els trens d'alta velocitat es puguin veure afectats.

**Qui pagarà l'AVE?** Tot i que aviat se sabrà per on circularà l'AVE, encara s'ha de resoldre qui pagarà la seua monumental factura. Si el Ministeri de Foment no fa un esforç econòmic similar al que farà amb l'AVE Madrid-Barcelona-la Jonquera, els governs autonòmics madrileny i valencià hauran de fer-se càrrec d'una part important de la inversió. El govern de Castella-la Manxa, l'altra autonomia implicada, ja ha dit que no hi posarà diners. Tot i que els empresaris valencians ja han avançat la seua intenció de pagar una part de l'AVE, abans de rascar-se la butxaca totes les parts implicades volen saber per on circularà el tren d'alta velocitat.

**Dalt, l'AVE que circula entre Madrid i Sevilla des de 1992.**

Els trens d'alta velocitat que connectarien València i Madrid serien similars i circularien també a 350 quilòmetres per hora.

**Mario Reyes**