

# El viatge amb tren al centre de l'estat

L'AVE València-Madrid ha esdevingut el ser o no ser de la política valenciana. L'última proposta del Govern espanyol connecta les dues ciutats en 85 minuts i uneix Alacant amb Barcelona en 150 minuts. I tot amb línia de gran velocitat.



ARXIU / EFE

**Els presidents de Castella-la Manxa, José Bono, País Valencià, Eduardo Zaplana, i Madrid, Alberto Ruiz Gallardón, després de la signatura del conveni per a fer l'AVE València-Madrid. L'aleshores ministre Rafael Arias Salgado era reticent a impulsar aquest eix ferroviari.**

**D**es de les últimes eleccions autonòmiques, la línia de gran velocitat València-Madrid ha estat l'eix sobre el qual ha girat tot el debat polític al País Valencià. Si tenim en compte que l'Acadèmia Valenciana de la Llengua està adormida, que el PSOE sobreviu en una crisi permanent i que, de moment, la situació econòmica és força favorable al PP, les Corts Valencianes només tenen ara un element de discussió important, a banda dels petits escàndols de corrupció domèstica: el TAV.

No hi ha dubte que allò que va començar essent una promesa gairebé irrealitzable és ara un projecte factible que, fins i tot, capitalitzà el debat de les eleccions espanyoles.

La foto oficial per promoure el tren de gran velocitat espanyol (l'AVE) es va fer l'any passat, quan els tres presidents autonòmics del País Valencià, Castella-la Manxa i la Comunitat de Madrid, Eduardo Zaplana, José Bono i Alberto Ruiz Gallardón, s'avingueren a impulsar aquest eix ferroviari d'alta velocitat, molt a desgrat de les reticències de qui aleshores era ministre de Foment, Rafael Arias Salgado. La foto, feta abans dels

comicis, va donar una empenta significativa a cadascun d'ells per a renovar el càrrec per majoria absoluta i per a adquirir una pàtina, cada vegada més densa, de barons autonòmics dintre la política estatal.

**Els suports del TAV.** El TAV, doncs, no era un tema mancat d'importància. Més aviat responia a una estratègia calculada de tots plegats i, en especial, del president valencià. Es així que Zaplana va implicar des del principi els sectors econòmics i socials del país més interessats en aquesta infraestructura perquè el TAV no solament responguera a una voluntat política, sinó també a un consens social majoritari que el legitimara encara més. Dues van ser les plataformes des d'on s'ha format un corrent d'opinió pública favorable a la necessitat del TAV.

D'una banda, Federico Félix, president del *lobby* empresarial Associació Valenciana d'Empresaris i president de la Fundació Pro-AVE; i Rafael Ferrando, president de Cierval, patronal autonòmica, han fet aquest paper dinamitzador en el sector dels empresaris. D'una

altra, el Foro Cívico, presidit per l'arquitecte Julio Gómez-Perretta, i l'Institut de Robòtica de la Universitat de València, dirigit per Gregori Martín, també s'hi han mostrat favorables, tot i que s'han diferenciat pels matisos, per traçats diferents. Traçats que han ocupat una gran part del debat, sobretot mentre Arias-Salgado era ministre de Foment, i que es poden resumir en tres grans alternatives: nord, centre i sud.

L'opció nord d'Arias Salgado era la més cara i connectava Madrid amb València, via Conca-Requena, alhora que el ramal Alacant-Múrcia s'empalmava a Castella-la Manxa. Aquesta alternativa va tenir les adhesions de l'alcalde de València, Rita Barberà, del Foro Cívico, de l'Institut de Robòtica i, en certa mesura, dels empresaris de Castelló, que veien que aquesta alternativa feia la connexió amb la capital de la Plana més viable i ràpida.

L'opció centre també era força onerosa; la gran diferència amb la nord era que no passava per Conca i que la distància Alacant-Madrid era més curta. Aquesta va ser l'aposta decidida de Zaplana, encara

que molt ambiguament i sempre jugant amb la sud, en ares de la vertebració del sud del país. També Federico Féliz i Rafael Ferrando hi van donar suport. El PSOE i el Bloc Nacionalista Valencià també van matisar en aquell moment que era una bona proposta.

L'opció sud era, sense dubte, l'opció més barata. De Madrid es dirigia a Albacete, passant per la Encina, on naixien els ramals Alacant-Múrcia i València-Castelló, encara que aquest darrer trepitjava les comarques de la Costera i de la Ribera, molt castigades per l'excés de vies de tren, autovies i autopistes. Aquesta alternativa va rebre el suport de l'empresariat alacantí, a vegades de Zaplana i, sobretot, el de Rafael Arias Salgado. Però també va ser la que més recels va suscitar. En primer lloc, pel dany ambiental que infligia i que va fer quallar una coordinadora de la Ribera contra aquest traçat, i en segon lloc, pel poc interès en el temps: els trajectes eren massa llargs i no responien a la virtualitat del projecte, que no és sinó el temps curt de trajecte.

Però les coses van canviar quan Arias Salgado va deixar de tenir la confiança de José María Aznar, que va designar a Foment Francisco Álvarez Cascos. Aquest, un mes després de prendre posició del càrrec, va capgirar tot el debat amb una única proposta de TAV que combinava l'opció nord i l'opció centre. Aquesta proposta, que es regia només per criteris econòmics, i no polítics com les d'Arias Salgado, va ser ben vista per partits polítics, per les associacions empresarials i alguns col·lectius cívics perquè connectava València amb Madrid en 85 minuts.

Però no tan sols això. Álvarez Cascos va prometre, després d'una reunió amb Zaplana, que el corredor mediterrani també quedaria connectat a la xarxa TAV abans de tres o quatre anys, de forma que el trajecte València-Barcelona duraria menys de 120 minuts, sempre combinant l'alta velocitat dels trams València-Castelló i Tarragona-Barcelona amb el de velocitat alta (no més de 220 km/h) Alacant-València i Castelló-Tarragona.

No hi ha dubte que aquestes propostes, que tot indica que eixiran a informació pública el mes de setembre, han estat un revulsiu en l'afer AVE, que Zaplana no pensa desapropiar. El president valencià s'ha negat a acceptar la proposta de Cascos, quan Gallardón ja ho ha fet. Aquesta actitud respon a la mateixa estratègia calculada de voler quedar bé amb tots els actors implicats: el president de Múrcia, els empresaris alacantins, perquè volen una opció més acostada a la sud, i els de València, perquè volen una opció més acostada a la de Cascos o a la centre. Així, Zaplana ha manifestat que el Consell de la Generalitat defensa l'alternativa centre i que presentarà al·legacions a la proposta; d'aquesta manera es farà un nom en aquest debat i pre-

**Hi ha qui tem que les inversions en el TAV vagen en detriment de la millora de línies regionals i de rodalies com la Xàtiva-Alcoi.**

sentarà la seua reticència com un acte de valentia d'allò que ell anomena "poder valencià". Siga com siga, el polític del PP vol pugnar i fer valer el seu pes de baró autonòmic en aquesta guerra. Una guerra potser ja pactada amb Cascos i que només Zaplana pot mediatitzar.

Si res no ho impedeix, a principi de l'any vinent començaran els trams de construcció del TAV, que, segons les previsions, l'any 2004 haurien d'haver-se acabat i haurien de connectar València i Madrid en 85 minuts. Fins llavors, hi tindran una veu destacada tots els col·lectius integrats en la Plataforma Tren sí, AVE no, que agrupa gent de la Ribera, de la Costera i del Vinalopó, i que denuncia el dany ambiental que representa aquest projecte

i que proposa un fil argumental d'interès: si calen les línies de gran velocitat o no.

Segons aquesta plataforma, als valencians, no ens cal el tren d'alta velocitat, sinó una xarxa ferroviària de rodalies i regionals que connecte les principals ciutats del país i que prepare per a èpoques d'escassetat de petroli unes bones comunicacions públiques. Josep Lluís Miralles, professor d'Urbanisme de la Universitat Politècnica de València, ha reconegut que les inversions del TAV poden anar en detriment de la millora de vies de rodalies i regionals com Xàtiva-Alcoi o Gandia-Dénia i poden hipotecar el futur d'unes línies essencials. Segons Miralles, ens podem trobar amb la paradoxa que anar de València a Madrid necessite una



inversió de temps molt menor que per desplaçar-se cap a les comarques centrals valencianes, fet que debilita els arguments que defensen que el TAV vertebrarà el territori. Miralles recorda que, fa pocs anys, la construcció de l'AVE Madrid-Sevilla va deixar sense recursos la modernització de les línies de llarg recorregut.

El fet és que Foment ja ha anunciat que traurà a informació pública el projecte el setembre, i allò que començà com una proposta irrealitzable és a punt d'esdevenir realitat. Això donaria a Zaplana la imatge de gran estadista que busca per fer el salt, via AVE, a la política espanyola.

**L'Euromed uneix, ara, Barcelona amb València en 170 minuts.** El ministre Francisco Álvarez Cascos, assegura que la combinació de velocitat alta -la que pot assolir l'Euromed- i l'alta velocitat permetrà unir les dues capitals en 120 minuts.

Joan Colomer