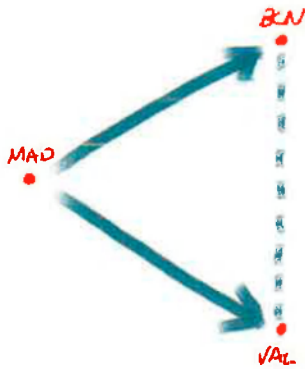


Barcelona-València,

l'eix oblidat



Arran de l'opinió que Madrid discrimina Barcelona en favor de València expressada per Xavier Bru de Sala i per Oriol Bohigas en EL TEMPS, s'ha estès la polèmica. Molts polítics principatins han reiterat aquesta tesi. Tres especialistes de Barcelona i tres de València debaten sobre aquesta controvèrsia per videoconferència. Una conclusió és unànime: Madrid discrimina tot l'eix mediterrani.

“**C**rec que València adquireix una prosperitat i una força econòmica que pot desbancar Barcelona en moltes activitats. És una operació dirigida des de Madrid, que vol que València sigui la contrapartida forta de Barcelona”. Era l'opinió expressada per l'arquitecte i urbanista Oriol Bohigas en les pàgines d'aquest setmanari, el mes de gener passat, que va tenir un èxit immediat. Des d'aquell moment, polítics principatins de quasi tot l'espectre ideològic i un bon grapat d'intel·lectuals han reiterat aquesta tesi. Zaplana també ha aprofitat la controvèrsia i ha reafirmat que els valencians són, ara com ara, els preferits en les instàncies de decisió de la capital de l'estat.

Aquest nou debat començava al mateix temps que el ministre de Foment, Francisco Alvarez Cascos, anunciava el traçat definitiu de la línia de gran velocitat que unirà Madrid amb València.

Altres esdeveniments, com ara la progressiva posada en marxa de la Ciutat de les Arts i de les Ciències a la capital valenciana o el pla per transvasar aigua de l'Ebre, han contribuït també a estendre la sensació d'enlairament de València.

Ara bé, què hi ha de cert en totes aquestes teories? EL TEMPS ha reunit en una videoconferència tres especialistes en matèries diverses de València i tres de Barcelona per debatre sobre aquesta presumpta discriminació de Barcelona en favor de València, però el debat ha transcorregut per vies ben diferents. Una conclusió ha estat unànime. Si hi ha un fet escandalós en la xarxa d'infraestructures que el govern de Madrid dissenya per al segle XXI, aquest és

l'oblit del corredor mediterrani, l'eix més important de desenvolupament de l'estat espanyol. No hi ha, de moment, cap acord per unir amb gran velocitat les dues grans capitals d'aquest eix. Tampoc no hi ha cap pla per enllaçar-les amb l'ample de via europeu, una infraestructura que, més enllà del cridaner debat sobre la gran velocitat, els participants en aquesta discussió consideren imprescindible per al futur de molts sectors, com ara el portuari.

Una discriminació que es reproduïx a la comunicació aèria, ja que el Ministeri de Foment prepara un aeroport a Campo Real, a prop de Madrid, com la gran connexió interoceànica de l'estat, i al transport per carretera. A hores d'ara, l'autopista A-7, que va ser la primera que es va posar en marxa a l'estat espanyol a finals dels anys 60, és encara de peatge, i es pot arribar a atzucacs com que s'acabe de construir una autovia que travessa totes les comarques de la Plana de Castelló i no tinga continuïtat a les comarques del Principat.

El sociòleg Rafael Ll. Ninyoles, en un treball recent, ressaltava la paradoxa que als anys de la dictadura es beneficiaren les comunicacions de l'eix mediterrani i que ara, amb la nova política d'infraestructures, es restaura l'antic model centralista de comunicacions, just quan es reajusta el nou entramat territorial europeu, i Madrid queda en una situació cada vegada més perifèrica en relació als centres de desenvolupament econòmic.

De tots aquests conflictes, es parla en la videoconferència transcrita a continuació, que restitueix, si més no de manera virtual, els llaços de l'eix mediterrani.

Els participants de Barcelona



Josep Anton Acebillo,
arquitecte en cap de
l'Ajuntament de Barcelona.



Xavier Bru de Sala,
escriptor i intel·lectual
polemista.



Albert Sorratosa, president
de l'Institut d'Estudis
Territorials de Catalunya.

Els participants de València



Vicent Soler, catedràtic a
la Facultat d'Econòmiques,
Universitat de València.



Gregorio Martín, director
de l'Institut de Robòtica de
la Universitat de València.



Josep Sorribes, professor
universitari i especialista en
economia regional i urbana.

EL TEMPS: El mes de gener Xavier Bru de Sala i Oriol Bohigas van encetar una polèmica a les pàgines d'aquest setmanari: van assegurar que Madrid discrimina Barcelona respecte a València. Aquesta controvèrsia s'ha estès. Polítics del Principat de quasi totes les tendències han donat suport a aquesta tesi o, si més no, han assegurat que València ha recuperat la inversió que li pertocava. Quina és la base d'aquestes consideracions? Està València guanyant posicions estratègiques respecte a Barcelona?

XAVIER BRU DE SALA: Tots els qui estan en aquest debat excepte jo són tècnics en matèries més aproximades. Jo, de fet, m'hi vaig fixar des d'un punt de vista polític. Hi ha una afinitat política que no hi era, i aquesta afinitat comporta la consolidació del model territorial d'Espanya que té Madrid. Aquest és un model que substitueix la bicapitalitat per l'incre-

ment de la potència relativa de Madrid d'una manera exponencial, tant com sigui possible, i intenta evitar, per tant, que Espanya sigui un model bicapital com Itàlia, per exemple, i afavorir que sigui un país unicapital amb una xarxa de ciutats mitjanes. Crec que en aquest model a València li toca tirar amunt, que ja era hora després de segles fent genuflexions, o si més no una certa València, sense obtenir-ne res en canvi. A Barcelona, en aquest model, li toca quedar-se on és i per tant disminuir en termes relatius. Aleshores tenim dues ciutats com València i Sevilla. Bilbao és també una ciutat a la qual li tocarà disminuir. Jo crec que aquest és el nou mapa del PP. Com es tradueix en termes de ferrocarril? Per anar de Castelló a Tarragona en AVE haurem de passar per Madrid. Un altre exemple és que els del port de Tarragona es queixen que ells paguen IVA i els del

port de València no. És un disseny polític que vosaltres haureu de dir fins a quin punt té traducció econòmica.

VICENT SOLER: Continuem amb la política, Xavier. Jo crec que efectivament el Partit Popular té una idea d'Espanya, que potser no és la que compartim nosaltres. I és possible que en algun moment hagen pensat tot això que tu dius i més coses encara. Ja ve de lluny. José Calvo Sotelo en temps de la dictadura de Primo de Rivera ja entenia que Galícia i València podien ser els contrapunts de la malta sobre el cafè respecte dels catalans i dels bascos. Per tant, aquesta teoria ja era present. El mateix president Zaplana ha fet declaracions dient que ell, com Aznar, està molt d'acord amb la importància que València mire a Madrid i no al nord. Però és clar que els números no acompanyen i tenim ara una bona estona per a demostrar que aquesta idea d'Espanya en la qual València representaria un paper crucial per tal de trencar tibantors, li està resultant baratíssima al PP.

JOSEP SORRIBES: Jo també volia parlar de política. El mateix Zaplana ha dit que ja parlen de nosaltres. Hi ha molt de fum i poc de contingut. Objectivament parlant, una part de la campanya electoral se li fa gratis a aquest senyor. La situació, al País Valencià, és que s'ha duplicat o s'ha triplicat el deute de la Generalitat, però el suport de Madrid a València no ix per enlloc.

A més, quan parlem de la competència entre ciutats, cal situar les coses en els seus termes relatius. València i la seua àrea metropolitana, tots plegats, són un milió i mig d'habitants, amb un dinamisme econòmic evident però no més gran que el de Barcelona, i l'àrea metropolitana de Barcelona són quatre milions, que és tota la població del País Valencià. La ciutat de València pot competir esporàdicament o col·laborar en algunes coses amb Barcelona, però no està en el nivell de la jerarquia urbana que li permeta plantejar-se la competència amb Barcelona objectivament perquè hi ha un problema de massa crítica, de dimensions, i també d'estructura social i de comportament dels agents socials molt diferent del de Catalunya. València no té ni diners de Madrid ni un suport operatiu que l'afavoresquen enfront de Barcelona.

València no pot aspirar a competir amb una ciutat i una àrea com Barcelona, que està en un altre nivell.

ALBERT SERRATOSA: Al parer meu, una qüestió prèvia que s'hauria d'aclearir és el model territorial de cada país. Si contemplem el mapa nocturn d'Europa, observem que no tenen res a veure el model territorial francès i el de l'Europa forta: Benelux, Alemanya, Suïssa, Àustria o el nord d'Itàlia. Aquests darrers són països molt més equilibrats, on la diferència de dimensions entre l'assentament urbà més gran i els següents és molt petita. Què passa amb París? La regió Ile de France és deu vegades més poblada que la següent: dotze milions enfront d'un milió tres-cents mil a Lió. És un model en el qual París fa el paper de centre únic i indiscutible. Lió i Bordeus, per exemple, amb prou feines es relacionen i tota la perifèria francesa està molt poc urbanitzada. A Espanya, la situació és intermèdia. Malgrat les tendències històriques, centrípetes, el territori no és tan desequilibrat com a França. No obstant això, molts pensen que hi ha un cert interès a fomentar la rivalitat, més enllà de la lògica competència, entre valencians i catalans. Ha de quedar clar que de forma majoritària Barcelona i Catalunya desitgen unes bones relacions amb València i el País Valencià, per raons històriques i culturals, però també per interès mutu. A tots ens convé especialment la prosperitat dels respectius veïns. Benvinguda la lliure competència, però és encara més essencial la cooperació.

JOSEP ANTON ACEBILLO: Jo vull parlar de dues coses: de l'excentricitat de Madrid i del corredor mediterrani. Fem un exercici. Agafem un compàs, el clavem sobre Madrid i fem un radi d'uns set-cents o vuit-cents quilòmetres, que és la distància dissuasòria entre la gran velocitat ferroviària i l'avió, i vejam quines ciutats hi ha dintre. Després fem el mateix amb Barcelona. Nosaltres arribem a Torí, a Luxemburg, a Lió, a les portes de París i també a Madrid. Aquesta diferència de sis-cents quilòmetres que hi ha de Madrid a Barcelona i que sembla una diferència menor, resulta que és molt important. Madrid és clarament excèntrica respecte a la cornisa europea, que passa per París, baixa fins a Lió i després pas-

**XAVIER BRU DE SALA:
"Crec que amb el
model territorial
que té Madrid,
a València li toca
tirar amunt,
que ja ora hora
després de
segles fent
genuflexions, o si
més no una certa
València, sense
obtenir-ne res
en canvi."**

sa per Torí. A efectes de moltes qüestions, com són la gran velocitat o l'aeroport, hi ha interès a anul·lar la capacitat logística de la ciutat de Barcelona. Jo el passat dia 1 de març vaig estar present en una reunió entre l'alcalde de Barcelona i el ministre de Foment. L'alcalde li va demanar al ministre la seva opinió sobre la nova extensió de l'aeroport de Barcelona. El ministre va contestar amb quinze minuts de relat explicant fil per randa com seria el nou aeroport de Madrid, no el de Barajas ampliat, sinó el que està en projecte, a Campo Real, i aquest sí que té AVE. I va dir que com a ministre, el més important per a ell era deixar aquest projecte acabat i amb possibilitats de finançament.

Segona qüestió: corredor mediterrani. Jo tinc a casa un mapa de les vies romanes. És curiós, però la infraestructura no ha variat gaire des de les vies romanes. Corredors com el mediterrani són els que s'han utilitzat durant tota la història per fer qualsevol tipus d'intervenció de desenvolupament. Al corredor mediterrani, hi ha situades dues ciutats, que són

Barcelona i València, a una distància de poc més de tres-cents quilòmetres. Si nosaltres veiem en aquest moment quines són les potencialitats de corredors al món, observarem que precisament corredors amb costa de dimensions similars amb dues àrees urbanes d'un milió i mig d'habitants una i de quatre milions l'altra, són d'una potencialitat tremenda. El corredor mediterrani hauria de ser la nostra tàctica. Els corredors són elements lineals, i qualsevol element lineal només funciona si hi ha diferència de potencial entre els seus extrems, com és el cas. Amb tot això vull dir que el nostre corredor, que va cap al nord, cap a Europa, va també cap al sud, cap a València. Que València en aquest moment orienti les seves naus cap a Madrid, doncs també ho entenc, perquè no ha tingut cap receptivitat els darrers vint anys en el govern català per fer un corredor mediterrani. València s'acosta on es pensa que hi haurà millor ombra, i pensen que potser els caurà alguna cosa de Madrid. Ara, entre Madrid i València hi ha el que hi ha. Tan sols hem de passar sobre un mapa i mirar què hi ha.

Per tant, nosaltres tenim un corredor mediterrani desestimat pels mateixos catalans i pels mateixos valencians, i tenim un problema d'excentricitat de Madrid que estem pagant des de Barcelona. Això implica que Barcelona està clarament discriminada en relació amb la resta d'Espanya, no en relació amb València. Per a mi, com més s'enlaira València, millor. Les ciutats duals com València i Barcelona són les que permeten corredors d'altíssima eficiència. Són les que avui a tot arreu del món es configuren com les distàncies de logística apropiada.

GREGORIO MARTÍN: El que dibuixa el ministre de Foment és efectivament una qüestió de distàncies a Madrid i de punts geogràfics respecte a Madrid. Tenen vostès tota la raó en aquest punt. Però hi ha també un altre problema. Catalunya ha posat una frontera d'ample de via europeu a Tarragona sense que s'haja produït una discussió intraterritorial. Segons els nostres estudis, l'eixida de Barcelona cap al sud és econòmicament molt més interessant que l'eixida cap als Pirineus. Les línies de gran velocitat ten-



D'esquerra a dreta, Josep Anton Acebillo, Xavier Bru de Sala i Albert Serratosa durant la videoconferència. Manifesten opinions divergents sobre la responsabilitat de la Generalitat de Catalunya en la manca d'infraestructures que connecten l'eix mediterrani.

deixen a unir distàncies com a màxim de set-cents quilòmetres, i la destinació més important que Barcelona té en aquest moment dins d'aquest cercle és València. Ara com ara, tenim pendent la decisió de saber com articular un eix mediterrani. Tenim la sensació, i són paraules del senyor Pujol, que al govern català el que li interessa realment és la frontera. Que és molt més prioritari l'accés a la frontera que l'accés a València.

EL TEMPS: No ha mirat Barcelona molt cap al nord i s'ha oblidat del sud?

V. SOLER: La Generalitat de Catalunya ha estat una mica miop a l'hora de mirar al seu voltant i potser mirar cap al sud li haguera vingut millor. De totes maneres, era complicat perquè els recels que s'han acumulat per la famosa batalla de València han perjudicat els interessos econòmics de valencians i de catalans. Efectivament, jo crec que la Generalitat de Catalunya mostra poca sensibilitat sobre aquest eix, però no podem fer-la responsable del desastre, de la inèrcia històrica de fer prevaldre la idea de radialitat de les comunicacions a Espanya

**VICENT SOLER:
"Fa molt de temps
que no acudim a la
inauguració d'una
infraestructura
gran a la ciutat
de València
pagada per
Madrid. No es veu
per enlloc que
a la Moncloa
s'hagen plantejat
de cuidar-la
amb diners."**

enfront d'eixos alternatius. Cal mirar al nord i també al sud. Als valencians ens convindria que les comunicacions no s'acabaren a Barcelona perquè Europa és el nostre principal mercat. Per tant, tot i sumar-me a la preocupació perquè Tarragona siga una frontera, crec que finalment els grans protagonistes del desfici en les infraestructures són els ministeris de Foment o els Ministeris d'Obres Públiques des de fa dos-cents anys. I aquesta radialitat és la que continua. Ací està la gran alternativa: radialitat Madrid-Mediterrani enfront de l'eix mediterrani. Els diners que s'estan gastant per acostar Madrid al Mediterrani són immensos i naturalment són substituïts dels que es podrien posar per vertebrar l'eix mediterrani. El Ministeri de Foment no està fent això. La seua alternativa és, per exemple, fer l'aeroport de Campo Real, amb la intenció que siga el gran aeroport del sud-est d'Europa i que tota la resta siguen satèl·lits. Aquest és el gran drama. Jo crec que és interessant que Madrid es connecte al Mediterrani, que busque una eixida molt curta, i

València està a 350 quilòmetres. El que hem de preguntar-nos nosaltres és si aquestes són les nostres prioritats. Madrid són cinc milions de persones, és un mercat important, però evidentment no és la nostra prioritat estratègica. La nostra prioritat és Catalunya i Europa. Continuen alimentant-se les infraestructures radials com al segle XIX.

D'altra banda, les xifres sobre la situació de València canten claríssimament. Xavier Bru de Sala ha parlat de la competència portuària. Parlem d'aquesta competència portuària entre València i Barcelona. Al pla d'infraestructures del 2000 al 2007 hi ha previstos 50.000 milions de pessetes per al port de València i 210.000 milions per al port de Barcelona. Podríem parlar també del finançament del transport públic urbà. En el cas de València, el finançament que fa l'estat és de vuit pessetes per viatger i en el cas de Barcelona és de 28 pessetes per viatger. Sabem que el dèficit fiscal valencià i català total és molt gran, però he de dir-vos que el País Valencià té la despesa per habitant més baixa del seu grup competencial. Tots els estudis que es fan ens posen als catalans, als valencians i als balears al final d'aquest rànquing. És a dir, que no trobe per part del PP diners, més enllà de les paraules. Fa molt de temps que no acudim a la inauguració d'una infraestructura gran a la ciutat de València pagada per Madrid. A València, no es veu enlloc que al carrer de Gènova o a la Moncloa s'hagen plantejat una política de cuidar-la pressupostàriament.

X. BRU DE SALA: Jo acabava el meu article reclamant una oferta alternativa, que parteix del fet natural del corredor mediterrani, que té molta força. Quan hi havia uns catalans que influïen a Madrid, a l'època de l'Estapé, preniën unes decisions que feien reforçar el corredor mediterrani. Ara, quan durant set o vuit anys seguits ha influït Convergència a Madrid, resulta que la influència no ha servit per reforçar el corredor mediterrani. Per tant, estic d'acord que hi ha una falta d'estratègia a Catalunya.

Jo, de totes maneres, voldria introduir un altre element en el debat. En el món que estem dibuixant no només hi ha corredors i moviments de persones. També hi ha moviment de *know how*, de saber

**JOSEP SORRIBES:
“Hi ha un malentès d'inici. València no pot competir amb Barcelona, perquè està en un altre nivell. València pot competir o col·laborar esporàdicament amb Barcelona.”**

fer, i de capitals, a més dels de persones i de mercaderies. Crec que en aquesta estratègia Madrid està apostant molt bé i crec que el sentit de tenir l'exclusiva aeroportuària va molt lligat als moviments de capital i de coneixements, i no només als moviments de persones, encara que això sembli contradictori.

Voldria acabar parlant de la relació entre els sentiments i els interessos, perquè em sembla que és la base de tot el que estem debatent. Des d'un punt de vista antropològic, els sentiments són molt forts perquè identifiquen millor els interessos que la pròpia raó. Els interessos tenen una immediatesa gairebé infal·lable. Ara bé, hi ha moments de fractura entre els sentiments i els interessos i és quan canvien els interessos o els interessos no estan clars. Per tant, jo crec que si hem de fer una aposta de futur de Països Catalans, no la farem si no som capaços de desenvolupar estratègies d'interessos que puguin resituar les estratègies sentimentals que en aquest debat estan sobre la taula.

EL TEMPS: El senyor Bru de Sala diu que hem de trobar una manera de desen-

volupar estratègies d'interessos, però l'actitud de la Generalitat Valenciana i de la Generalitat de Catalunya no ha estat procliu a millorar les connexions de l'eix mediterrani. Arribem a casos tan absurds com que pot acabar-se una autovia que travessa les comarques del nord del País Valencià i, si no es pren cap decisió, topetarà amb una pista forestal a Tarragona. No estem ben lluny de les estratègies que reclama el senyor Bru de Sala?

J. A. ACEBILLO: La trista realitat és que el govern de la Generalitat de Catalunya de Convergència i Unió ha estat vint anys sense preocupar-se gens ni mica pel corredor mediterrani. I el problema més greu és que l'actual xarxa de gran velocitat consolida quasi irreversiblement el model radial amb una estació a Tarragona que fa molt difícil la bona connexió cap al sud, que la situació lògica seria que estigués situada al sud de la ciutat, al costat de l'aeroport de Reus per a establir mecanismes d'intermodalitat, i no al nord, com està. Els problemes del corredor els hem d'arreglar des de Barcelona i des de València. Si aquestes ciutats no es preocupen d'això, no esperem que la solució vingui de Madrid. Ara bé, jo no he vist moltes reunions dels presidents de la Generalitat de Catalunya i de la Generalitat Valenciana per parlar d'aquests temes. Podem fer responsable Madrid perquè és responsable de tot, però nosaltres podríem tenir una posició molt més ferma i molt més clara de la que hem tingut.

J. SORRIBES: Estic absolutament d'acord amb el que s'ha dit dels vint anys d'oblit de l'arc mediterrani i dels factors polítics i lingüístics que han condicionat l'aïllament de Barcelona i València. També volia fer una puntualització. Hem de parlar del País Valencià i no tan sols de la ciutat de València. Castelló és una miniàrea metropolitana de 300.000 habitants que té un dinamisme econòmic importantíssim els darrers anys, una mica més al sud de la ciutat de València hi ha les comarques centrals, que són una regió urbana que inclou Alcoi, Gandia, Dénia, Ontinyent i Xàtiva, entre d'altres ciutats mitjanes. Una mica més al sud hi ha l'eix del Vinalopó, amb Alacant i Elx. Totes aquestes àrees són també arc mediterrani. Una de les qüestions pendents que tenim ací a casa nostra és estructu-



JOSEP ANTON ACEBILLO: "Joan Clos va demanar a Álvarez Cascos la seva opinió sobre l'ampliació del Prat. Cascos li va contestar amb quinze minuts de relat explicant com seria el nou aeroport de Madrid."

rar una mica millor tot aquest territori.

Pel que fa a la relació entre València i Barcelona, l'àrea de València té oportunitats de fer coses importants en el sistema europeu al nivell que li toque. Té les seues cartes a jugar en col·laboració amb Barcelona més que no amb la competència.

Per últim, he d'incidir en els problemes de comunicació, més enllà de la frontera en Tarragona, que és un fet greu. Hi ha altres entrebancs a la connexió de l'arc mediterrani. Hi ha fronteres mentals, el nivell de col·laboració, de saber fer, d'intercanvi de persones entre el Principat i el País Valencià o entre Barcelona i València és molt feble. Això és un fet que té molta més transcendència de la que puga semblar.

A. SERRATOSA: Jo no estic gens d'acord amb el que ha dit el senyor Acebillo. És bastant sorprenent que la desarticulació d'Espanya sigui culpa dels governs catalans i valencians, que no parlen, i resulta que Madrid no hi té res a veure, com si s'haguessin fet moltes crides per a poder discutir entre tots els temes de les infraestructures o el model territorial que vol-

dríem per a Espanya. El jacobinisme és claríssim. Totes les propostes de plans d'infraestructures de l'estat comencen assegurant que l'objectiu és reequilibrar Espanya i trencar el model radioconcèntric, i tres pàgines més endavant, quan surt el primer pla, sigui quin sigui el partit que l'ha elaborat, apareix un mapa en què no solament es conserven els sistemes radioconcèntrics sinó que les úniques autopistes que s'afegeixen són radioconcèntriques. Aquest és el gran problema. No té res de particular que Catalunya s'hagi preocupat de la frontera, perquè la té al costat i perquè ha tingut més possibilitats de dialogar amb el nord que amb el sud. Ens posaren una autopista que va ser recomanada per l'informe del Banc Mundial l'any 1962, que era la primera que s'havia de fer a l'estat espanyol, i es va fer de peatge i continua essent-ho. Aquest és un dels grans entrebancs que tenim. Jo us asseguro que si aixequéssim les barreres del peatge, les relacions entre València i Barcelona augmentarien necessàriament. Em sembla que aquesta idea d'una responsabilitat perversa de la Generalitat de Catalunya

contra València és un infantilisme realment increïble.

X. BRU DE SALA: Jo voldria introduir un punt geoestratègic. El corredor mediterrani té una potència molt gran, però en canvi té un cert aïllament en el que diem l'arc llatí, que aniria des de l'Andalusia oriental fins a la Toscana. Però aquest arc resulta que no funciona perquè al sud de França no hi ha voluntat que funcioni i perquè la Padània és Centreeuropa. Si volem fer l'arc llatí com una alternativa a la banana real europea, hem de saber que el pes en tot cas el carregarem nosaltres. Ni Marsella ni Milà compartiran aquest pes. Vull acabar assenyalant un punt que simptomàticament no ha sortit, que és el de l'aigua. Jo crec que Catalunya ha comès un error monumental, que és ignorar l'Aragó i ignorar el seu propi Ebre, com si tot el que estigués al sud de Vilafranca no existís. Desaprofitar l'oportunitat històrica d'unir sentiments i interessos, jo crec que és un disbarat tan monumental que només es pot concebre recorrent a dir que els catalans tenim algunes neurones que no ens funcionen.

G. MARTÍN: Com ha expressat el senyor Soler, no tenim cap sensació d'ésser preferits per Madrid. En un article recent, jo plantejava l'alternativa angle o triangle, i ens falta un dels costats d'aquest triangle, que és l'eix mediterrani. Aquest és un eix que hem de resoldre catalans i valencians i que clarament no resoldrà Madrid. Hi ha problemes d'aquesta connexió que no són fàcils de resoldre tècnicament. Però en qualsevol cas, les dues societats civils tenen pendent la reclamació d'aquest eix. Des de València, ja que no tindrem un aeroport transoceànic, reclamem la possibilitat d'elegir Campo Real o el Prat. Em fa molta gràcia tota la discussió sobre l'arribada de l'AVE al Prat. Vostès no agafaran l'AVE per anar de la plaça de Catalunya al Prat. És important que hi haja AVE perquè des de València anirem al Prat. L'AVE a la frontera no durà ni un passatger, durà moltes mercaderies. Si volem tenir un aeroport transoceànic català, dins de la cultura catalana, que articuli aquest eix mediterrani, tenim davant un desafiament extraordinàriament important.

V. SOLER: Voldria només matisar unes referències al tema portuari. Amb el mapa portuari que es configura, els ports tradicionals, com Barcelona, València, Marsella o Gènova, seran ports de connexió amb els *hinterlander*. Poden perdre un cert paper de plataformes logístiques interoceàniques en favor de Malta i Sicília, que estan en l'eix Gibraltar-Suez. Dic això perquè la sana competència entre els ports de València i de Barcelona s'ha de mirar amb aquesta nova perspectiva.

D'altra banda, pel que fa al tema de l'aigua, hem d'anar amb molt de compte perquè hi ha zones que estan passant molta set i la solució potser no és prioritzar els transvasaments, perquè cal fer abans moltes altres actuacions de racionalització de l'ús de l'aigua, cosa que el senyor Zaplana, que ha intentat identificar els interessos valencians amb el transvasament amb la seua política demagògica, no està disposat a fer.

EL TEMPS: Qui utilitzarà l'AVE al Prat?

A. SERRATOSA: Tant per a un port com per a un aeroport la qüestió més important no són les instal·lacions com el seu

hinterland, i aquesta zona en aquest cas depèn dels transports terrestres. Si suprimíssim els peatges de les autopistes i poséssim trens d'ample internacional, fins i tot sense tren de gran velocitat, el panorama canviaria radicalment.

A mi m'agradaria tornar enrere en dues coses. La primera és que penso que d'aquest debat n'hauria de sortir un congrés. Hem tocat temes extraordinàriament importants i els estem tocant d'una manera molt simplificada. La segona qüestió és que s'ha comentat que les regions del sud de França no estaven inte-

**GREGORIO MARTÍN:
"Catalunya
ha posat una
frontera d'ample
de via europeu
a Tarragona, quan
la seua eixida
econòmicament
més interessant
és cap al sud,
segons els
nostres estudis."**

ressades en aquesta col·laboració amb nosaltres. Jo, després de catorze anys d'haver presidit la comissió de comunicacions de la comunitat de treball dels Pirineus, on hi ha les regions del sud de França i les d'Espanya, puc assegurar que les regions tenen moltes ganes d'estar ben comunicades. El problema és que els fils a França els mouen a París.

En qualsevol cas, el problema és que a les comunitats autònomes espanyoles se'ls diu que tenen competències exclusives en matèria d'ordenació del territori, i això fa una mica de riure. Ja ho vivim en el tema de l'AVE. Com podem organitzar el territori si nosaltres no

controlem les grans infraestructures? Llavors es crea aquesta situació que jo definiria com a perversa, en la qual tots els nostres mèrits no estan a posar-nos d'acord perquè no serviria per a res, sinó a intentar treure el que puguem de Madrid.

J. A. ACEBILLO: Jo crec que no ens hauria de preocupar gaire l'AVE. El que ens ha de preocupar molt és l'ample europeu. Ho dic perquè és un malentès molt greu des del punt de vista tècnic i sobretot econòmic. Jo voldria que Barcelona i València estiguessin connectades amb ample europeu. L'AVE és només un tren que va ràpid, i l'han muntat sobre ample europeu. Una part importantíssima d'Europa, els que tenen més cultura ferroviària, no deixen que per les línies que aquí diem de gran velocitat de passatgers, passin mercaderies. Les tecnologies que avui s'intenten dur a Espanya de gran velocitat per a passatgers són incompatibles amb les mercaderies perquè necessiten correccions de rodes molt sovint. Tan sols es poden transportar cotxes, no es pot transportar res relacionat amb el camp, amb la qual cosa en quedaria fora tot el que és la gran exportació del País Valencià. En relació amb aquest tema, es diuen moltes coses que són incertes. L'AVE és discutible, l'ample europeu és necessari.

Sobre l'àmbit del Prat, nosaltres, a l'Ajuntament de Barcelona, vam començar a parlar l'any 94 de l'ampliació de l'aeroport amb documents. L'àmbit del Prat per a nosaltres és aquell àmbit que permet que en una hora o en una hora i mitja com a màxim de gran velocitat, i amb facturació en origen, es pugui agafar l'avió a Barcelona des de Saragossa, València, Tolosa, òbviament l'àrea de Barcelona, i el sud-est de França, que en aquest moment està molt mal connectat amb aeroports internacionals. Per això, necessitem gran velocitat al Prat, amb troncal directe i no indirecte.

Pel que fa al que diu el senyor Soler sobre els ports, jo crec que als ports de València, de Tarragona i de Barcelona, que estan situats al llarg de poc més de tres-cents quilòmetres, la idea de la competitivitat els pot ajudar, però en realitat són ports que tendiran a una especialització molt important. El de Tarragona



Gregorio Martín (segon per l'esquerra), Vicent Soler (tercer per l'esquerra) i Josep Sorribes (a la dreta). Coincideixen a considerar que els recels polítics entre València i Barcelona han entrebancat les relacions econòmiques en els darrers vint anys.

s'especialitzarà molt en crus, el de Barcelona s'especialitzarà en contenidors i el de València té una cosa que la resta no tenim, i és que pot aspirar amb més legitimitat que d'altres a ser el port de Madrid. La condició *sine qua non* és que aquests ports estiguen connectats amb xarxa de mercaderia d'ample europeu. Si després hem de compartir aquesta via amb sistemes de passatgers i tenim restriccions, el negoci de la gran velocitat per a passatgers haurà estat per a nosaltres el pitjor negoci del món.

Una altra qüestió. Parlem molt d'un estat jacobí, però nosaltres tenim competències plenes sobre el territori. Nosaltres no tenim capacitat per a planificar aeroports ni gran velocitat perquè això és una competència de l'estat, però el govern de la Generalitat de Catalunya ha considerat amb tota la raó del món que s'havia de fer una línia de gran velocitat entre Barcelona i la frontera, i fa uns anys va fer aquest projecte i no va continuar cap al sud. Avui, el govern de Madrid passa la xarxa de velocitat per on demanava aquell projecte. Com que la Generalitat de Catalunya va preocupar-se d'aquest corredor cap a la frontera, avui hi és. Com que cap al sud no ho va fer, avui no hi és. El corredor mediterrani té moltes més potencialitats que les que a primera vista pugui semblar. Nosaltres tenim València a tres-cents trenta quilòmetres de Barcelona, però a menys

de dos-cents quilòmetres tenim Tarragona, a menys de cent quilòmetres de València hi ha Castelló. Al nord de Barcelona, tenim l'àrea de Figueres, la frontera, i seguint cap al nord, per la via dels romans, de seguida tenim les àrees de Marsella i del Roine. Al sud, vostès tenen un dels corredors més fantàstics que hi ha a Europa, que és Elx-Alacant. Aquests cinc-cents o sis-cents quilòmetres són avui essencials per a la nostra economia i per a l'economia de l'estat espanyol. El que jo trobo a faltar és un sistema d'impulsió més enllà de les bones paraules. I tot això és pràcticament independent de tot el debat que estem tenint ara al voltant de la gran velocitat.

EL TEMPS: Tanquem el debat amb les conclusions de tots vostès. Voldria llançar una reflexió: quines seran les conseqüències que l'eix mediterrani es convertesca en el pitjor comunicat de tot l'estat espanyol?

G. MARTÍN: És necessari que es mobilitze la societat civil dels dos nuclis d'aquest eix mediterrani, que són València i Barcelona. Barcelona té un problema molt seriós perquè ha demanat, si més no, quatre estacions per a l'AVE: Sant Cugat, el Prat, Sants i la Sagrera. Això no ho té ni Nova York. Barcelona, malauradament, ho vol tot, i això és legítim. Però quan un ho vol tot, ha d'optar. En aquest moment, el mapa que dibuixa Barcelona és econòmicament difícil

d'admetre. Hem de tenir clar des de València si Barcelona aposta pel sud o pel nord.

V. SOLER: El problema és què fem els catalans i els valencians enfront de la idea d'Espanya de la qual hem parlat. Històricament, ho hem fet prou malament, des del meu modestíssim punt de vista. Alguns han volgut cremar etapes. Han parlat de Països Catalans quan el País Valencià se sentia majoritàriament espanyol. No hem fet didàctica, hem volgut ser germans abans de passar per ser cosins, i hem fet que aquells que volien distanciar-nos ho hagen aconseguit. Avui, el diàleg entre valencians i catalans està curtcircuitat, és una cosa políticament incorrecta perquè hem creat les condicions perquè la demagògia anticatalanista i l'espanyolisme antivalencià s'ho poguera plantejar. Tallar l'eix mediterrani, que només podria ser possible amb un diàleg permanent entre valencians i catalans és tallar una alternativa a una certa idea d'Espanya, l'Espanya plural. I s'ha tallat el diàleg entre valencians i catalans. Per tant, jo crec que replantejar amb seriositat i rigor l'eix del mediterrani passa per replantejar un diàleg sincer entre valencians i catalans, sabent-nos diferents però alhora amb moltes coses en comú.

A. SERRATOSA: Estic d'acord que és més important l'ample internacional que la gran velocitat. La gran velocitat és



Els participants en la videoconferència es mostren pessimistes respecte al futur de les comunicacions al corredor mediterrani.

molt interessant, és una gran millora, però no és un canvi radical ni revolucionari. Augmentem la velocitat de comunicació, però amb unes comunicacions que ja teníem. En canvi, l'ample europeu sí que és un canvi revolucionari perquè eliminaríem aquest tall que tenim a la frontera, que a un senyor de Girona li toca molt perquè li duplica o li triplica el temps que li costaria anar a Perpinyà, encara que a la resta d'Espanya sigui poc percebut perquè la frontera queda una mica llunyana. Tenim un estudi que hem fet per a una zona petita, però que és extrapolable, segons el qual aprofitant el programa de renovació de les vies ferroviàries, que s'ha de fer cada quinze o vint anys, si afegíssim un 5% de cost, en relativament pocs anys es podrien canviar les línies d'ample espanyol a ample europeu. Aquest seria un canvi fonamental. L'AVE Madrid-Sevilla havia estat adjudicat i l'obra civil havia començat amb ample espanyol. Només va ser una decisió d'últimíssima hora, quan ja s'anaven a posar les vies, que es va decidir que s'utilitzava l'ample europeu. I crec que a Catalunya hi vam tenir bastant a veure. Aquesta Generalitat que ha jugat sempre contra els interessos dels seus veïns segons opinions respectables, resulta que va collar moltíssim perquè Madrid-Sevilla fos ample internacional i

ALBERT SERRATOSA:
“El problema és que a les comunitats autònomes espanyoles se'ls diu que tenen competències exclusives en matèria d'ordenació del territori, i això fa una mica de riure. Ja ho veiem en el tema de l'AVE.”

crec que aquesta ha estat la base perquè després s'hagi pogut estendre per la resta d'Espanya.

J. SORRIBES: Jo he de ser pessimista en el sentit que els agents socials i polítics que manen al nostre país no estan per la feina d'apostar per l'eix mediterrani.

J. ANTON ACEBILLO: Voldria en primer lloc fer un aclariment al que ha dit el senyor Martín. L'Ajuntament de Barcelona ha demanat sempre una estació a la ciutat de Barcelona i una altra a l'aeroport. Per qüestions increïbles, el govern de la Generalitat i el de l'estat en volen fer cinc, no quatre. Tot això és un disbarat.

En relació al gruix de la situació que comentem avui, a mi em sembla que estem en el pitjor moment perquè des de Madrid saben molt bé el que volen, però que ho volen i com ho fan. Ho tenen tot a favor. Nosaltres no ho tenim prou clar internament. Tampoc no hi ha relació entre Barcelona i València. Hi ha una necessitat d'una estratègia política conjunta, i jo sóc encara més pessimista que Josep Sorribes, no crec que sigui possible. Qui ho farà possible? A algú, potser, se li apareixerà l'esperit sant i en una nit li canviarà les neurones que en els últims vint anys li han funcionat d'una manera diferent? S'han de donar unes condicions diferents, que es donaran d'aquí un temps, no sé quan, però no ara.

X. BRU DE SALA: Hauríem de pensar potser en termes de triangle Barcelona-València-Madrid. Pensar en forma de triangle potser és més realista. Aquest triangle té unes sortides, que són Europa, on físicament s'arriba més de pressa des de Barcelona, i una altra sortida al món i especialment a Llatinoamèrica, i de moment l'única sortida és la de Madrid. Per a Barcelona, tenir una sortida al món és bàsic, però per a València tenir dues sortides al món a la vora tampoc no és cap desgràcia. Així com l'eix Madrid-Barcelona i l'eix Madrid-València estan assegurats, pensar en termes estratègics de poder assegurar l'eix Barcelona-València és bo per als valencians, per als catalans i per a Espanya. Per tant, tampoc no seria cap disbarat començar a pensar en aquests termes.

Miquel Calvet