

“L'aeroport de Castelló és una bogeria”

Gregorio Martín Quetglas va nàixer a Ciutadella (“que era el cul del món”) el 1950. Als disset anys, va pujar a un vaixell i va arribar a València, on estudià i s'ha establert. Des de fa més de cinc anys dirigeix l'Institut de Robòtica de la Universitat de València, una entitat molt activa especialitzada en l'aplicació de les noves tecnologies al transport. Des d'aquesta tribuna, Martín critica sense embuts moltes situacions, però amb un optimisme visceral pel que fa al futur de la seua ciutat d'adopció.



“A València, s'està articulant una societat civil. Hi ha una sèrie de professionals moderns acostumats a tractar amb gent de fora que exporten la seua capacitat creativa i productiva.”

Deia vostè fa pocs dies que ha arribat l'hora que els progressistes, i sobretot els nacionalistes d'arrel fusteriana, superen el pessimisme i contribuïsqen a dissenyar projectes col·lectius sense els quals una societat no pot avançar. Lluita vostè contra una de les imatges més esteses sobre el País Valencià, aquesta és una societat on és impossible arribar a cap acord sobre res.

—Jo sóc un trist matemàtic i informàtic, per la qual cosa no tinc coneixements històrics. Però sent un fill adoptiu d'aquest país, m'he adonat que aquesta societat potser no ha sabut apreciar allò que tenia. Ara, però, ja està en condicions de començar

a treure's alguns tòpics. A València, s'està articulant una societat civil, possiblement no amb les mateixes característiques que la de Barcelona, però hi ha una via valenciana. En què em base? València té una sèrie de professionals moderns que estan molt acostumats a contactar amb gent de fora del seu entorn, que han utilitzat la tradició exportadora que els seus avis van tenir, i en aquests moments exporten la seua capacitat creativa i productiva. En el marc polític que tenim, València està començant a trobar les seues dimensions, que no poden estar mai en contra de Madrid o de Catalunya, sinó que ha de buscar la complementarietat amb aquestes dues

ciutats. Per això, un objectiu en el qual està tot el món d'acord és en la necessitat de millorar els contactes i la mobilitat amb les dues grans capitals de l'estat. És evident que hi ha un cert complex tant pel que fa a Madrid com a Barcelona, que crec que és infundat, perquè els últims anys s'ha demostrat que València ha sabut sobreviure malgrat les comunicacions dolentes i malgrat que s'ha afavorit altres ciutats. Si haguera estat una societat desestructurada, haguérem anat camí de ser una mena de *mezzogiorno*, cosa que no ha passat. A València, tan sols li falta iniciar el procés per convertir-se en un *nodo* de la societat en xarxa.

València reuneix des del punt de vista climatològic o hedonista condicions molt semblants a les de Califòrnia. És una societat oberta. Els estrangers, en aquest moment, veuen que és un lloc on es viu a gust. Ara bé, per aconseguir que València s'enlaire cal que hi haja un bon sistema de comunicacions.

—Vostè ha parlat d'iniciatives de nova economia privades, però no ha donat cap exemple de projectes de la Generalitat Valenciana. S'ha oblidat el senyor Zaplana d'aquest sector econòmic?

—Evidentment. Quan s'inverteix a Terra Mítica, no es fa en un parc tecnològic. Sembla que la Generalitat Valenciana se n'ha adonat i fa un any va crear l'Oficina de Ciència i Tecnologia per tractar de resoldre aquest problema. El primer mandat de Zaplana va estar absolutament a favor dels serveis i sense tenir en compte les capacitats de les tecnologies, si no eren com una mena de gran operació propagandística com va ser, per exemple, Infoville, que no ha deixat solatge a la societat. A mi m'agradaria que es fera l'anàlisi sobre la destinació que ha donat el Govern valencià a tants fons europeus. S'ha perdut una gran oportunitat, perquè Europa ja ha fet la seua part. Tot i això, s'ha de dir que en aquests moments València és la ciutat més ben cablejada de l'estat espanyol, no precisament per iniciativa dels "infovilles", sinó per algunes iniciatives privades que han anat pel camí correcte. El que és greu és que Telefónica no haja deixat ací un sol

lloc de treball. Ahora que IBM se n'anava de València, Telefónica s'instal·lava a Valladolid. Ni una sola multinacional s'ha instal·lat a València, ni una sola capitalitat s'ha reclamat per a València. Ací ningú no ha posat les infraestructures perquè la societat del coneixement tinga un cert arrelament.

—Si no s'ha instal·lat cap multinacional a València, és a causa de les carències en comunicacions?

—A València, no pots tenir la sensació d'estar connectat físicament amb

"A València, ningú no ha posat les infraestructures perquè la societat del coneixement arrela.

No s'ha reclamat cap capitalitat, ni s'ha instal·lat cap multinacional"

cap lloc. S'han descurat d'una manera tremenda les comunicacions. La insensibilitat ha portat València a un risc: haguera pogut quedar aïllada en unes situacions dramàtiques per al seu futur. Com anaven a venir les multinacionals a València amb el cost d'arribada a Madrid i Barcelona, els llocs on estan els aeroports internacionals?

—S'han començat ja a posar les bases per resoldre una part d'aquest problema de mobilitat amb l'aprovació del traçat nord de l'AVE a Madrid que vostè tant va reclamar. Falta, però, l'altre dels vèrtexs del triangle, que és el que uniria València i Barcelona amb alta velocitat. El Govern francès acaba de reconèixer que és prioritària la connexió amb Itàlia i no amb el Principat, i queda així dançada l'aposta de les autoritats de Cata-

lunya de dur l'alta velocitat a la frontera i no a València. Vostè, això, ja ho va profetitzar.

—Barcelona sempre ha tingut la tendència de mirar cap al nord. Això portarà seriosos problemes, perquè sense el mercat de València no es podrà omplir el Prat perquè siga el segon aeroport internacional de l'estat. Barcelona ha de ser de nou la capital de l'antiga Corona d'Aragó. Ara bé, el que està clar és que la nova línia entre Barcelona i la frontera no serà per a passatgers, sinó per a mercaderies, per ampliar el mercat del port de Barcelona. L'estat deu com a mínim una explicació a València, pel fet que prioritze una connexió per a mercaderies cap a la frontera en lloc de la connexió entre Barcelona i la tercera capital de l'estat. Tampoc no podem oblidar l'enorme retard de l'AVE Madrid-València quan les obres a Màlaga i Valladolid estan funcionant i a Barcelona estan a punt d'acabar-se.

—Vostè culpabilitza en bona part els responsables polítics de Barcelona de les desfasades comunicacions de l'eix mediterrani perquè no han sabut exercir la seua capitalitat.

—Jo responsabilitze sobretot el Ministeri de Foment. Ara bé, en segon lloc sí que dic que sembla mentida que la segona i la tercera capital de l'estat espanyol no tracten d'utilitzar aquesta connexió com a contrapès del mapa absolutament radial del Ministeri de Foment. CiU va tenir la clau de la governabilitat a la primera legislatura del PP i va utilitzar la seua capacitat d'influència per aconseguir que l'AVE arribara a la frontera.

—Al País Valencià, els grups empresarials han insistit molt més en la connexió amb Madrid que amb Barcelona.

—Aquest fet demostra dues coses: que la classe empresarial valenciana ha seguit el que li deien des del Ministeri de Foment i que tenim una classe empresarial que està molt dominada per un sector del transport que viu molt de camions que van i vénen al llarg de l'A-7, que duen tota l'exportació agrícola que ve no tan sols del País Valencià sinó també de Múrcia i fins i tot del Marroc. Hi ha uns inte-

ressos claríssims de les empreses de transports i vull deixar clar que en el pròxim llibre blanc europeu que traurà el mes que ve Loyola de Palacio es posa de manifest la preocupació de França perquè els camions que vénen pel sud li creen uns problemes i unes congestions tremendes. A més, tota l'exportació espanyola depèn d'una única via i per això tenim tants problemes quan els llauradors francesos bloquegen les carreteres i la nostra economia queda col·lapsada. L'em-

l'administració valenciana hi posa 1.800 milions de pessetes. La gent de Castelló ha d'entendre que les seues necessitats estan absolutament cobertes amb l'aeroport de Manisses i amb una bona connexió amb l'aeroport de Barcelona. L'aeroport de Castelló és una bogeria i una manera de gastar-se els diners que no es pot entendre. La indústria turística no depèn d'aquest aeroport, en absolut.

—Parlem d'una de les seues obsessions, la de la necessitat de substituir el

transferència segura sense haver de parar sense cap mena de problema. Vull donar-li una mena de primícia. Estem en aquests moments treballant en l'establiment d'un estàndard europeu perquè s'utilitze aquest sistema a les autopistes però també per entrar en la ciutat. És curiós que ens sembla bé pagar peatge per utilitzar un aeroport o una via fèrria i que no vulguem el peatge per entrar en una ciutat amb espais escassos.

—En la seua línia de proposar mesures impopulars, vostè va reclamar en un estudi que la grua actuara amb més contundència amb els cotxes mal aparcats.

—Naturalment. Hi ha vies importants de la ciutat de València envaïdes per cotxes en doble fila perquè hi ha moltes menys places d'estacionament que vehicles. L'ajuntament té una política de *laissez faire* que fa que la conducció siga molt més complicada, que el transport públic de superfície estiga destrossat.

—Assegura que les ciutats amb futur són les que tenen bones connexions ferroviàries, però en el cas de València la realitat va per un altre cantó. S'està construint una immensa corona de vivendes unifamiliars al voltant de la ciutat on no es podrà utilitzar el tren.

—Està passant una cosa absolutament dramàtica i que aquesta societat pagarà. És el fet de pensar que tot el moviment domèstic es pot basar en la base indefectible de dos o tres cotxes per família. La gent pensa que podrà viure amb qualitat de vida a vint o trenta quilòmetres del seu lloc de feina utilitzant el cotxe. Això ho pagarà perquè és irracional. Jo acuse seriosament els responsables de l'ordenació territorial per l'explosió que s'està donant a les àrees al voltant de València perquè no hi ha infraestructura de transport que ho soporte. Això acabarà en una caiguda del nivell de vida i ja veurem què passa si hi ha una crisi energètica, la benzina arriba a dues-centes cinquanta o tres-centes pessetes i l'economia d'aquestes famílies que viuen en els xalets quedarà col·lapsada.



Gregorio Martín, amb un dels enginyers de l'Institut de Robòtica. "La classe empresarial valenciana té excessius interessos en el transport per carretera i veu el tren com un enemic dels negocis."

presarial valenciana té excessius interessos en el transport per carretera. Per tant, el tren, el veuen com un enemic dels seus negocis.

—La veu empresarial no respon als interessos dels seus representats?

—La classe empresarial valenciana és exportadora. És sorprenent que no haja demanat al poder polític les infraestructures que milloren el transport dels seus productes.

—Ha comentat la necessitat de millorar les connexions. La Generalitat Valenciana acaba d'aprovar la compra dels terrenys per a l'aeroport de Castelló, però, segons vostè, és una obra innecessària.

—En aquest tema, el Govern valencianà ha de respondre del fet que fins i tot el Ministeri de Foment diu que no hi posarà ni un duro i que en canvi

cotxe pel tren. Vostè, per exemple, no és partidari d'alliberar els peatges, com el de l'autopista A-7?

—El peatge és la gran qüestió política que haurà de resoldre Europa els pròxims anys. A Brussel·les, tot el món està d'acord en el fet que s'ha de pagar per les marginalitats del transport. Això vol dir que el transport és un bé públic i s'ha d'assegurar la mobilitat, però no necessàriament sobre la base de la gratuïtat. Ha arribat el moment que el senyor que utilitze la carretera en unes condicions òptimes almenys pague, encara que no siga exactament com un peatge. Ja és possible tècnicament el pagament automàtic per l'ús de les carreteres, la qual cosa vol dir que a cent quilòmetres per hora en el cotxe es pot fer una

Miquel Calvet