

AVE, entre les promeses i la realitat

El tren d'alta velocitat que ha de connectar Madrid amb el País Valencià, un projecte que Eduardo Zaplana va prometre per al 2006, és l'última prioritat del Govern de Madrid, sobretot el trajecte directe de València a la capital de l'estat. Aquest fet no impedeix que la Generalitat Valenciana cada dia faça més promeses de dur trens amb marca AVE a un bon grapat de ciutats valencianes.

Eduardo Zaplana va assegurar durant el debat de política general de l'any passat que l'AVE Madrid-País Valencià s'acabarà l'any 2006. Alguns analistes asseguren, però, que tenint en compte els tràmits que ha de passar el projecte, el retard que ja duu i l'escanyolit pressupost que hi destina el Ministeri de Foment, trigarà molt més a posar-se en funcionament. Ben lluny de les aspiracions del president de la Fundació ProAVE, Federico Félix, que demanava el gener del 2001, en signar-se l'acord sobre l'AVE del ministre Cascos i els presidents autonòmics, que els treballs "no acabaren més enllà del 2005".

El fet és que Eduardo Zaplana, des de l'any 1996, poc després d'arribar a la presidència de la Generalitat valenciana, va considerar aquest projecte ferroviari com un dels reptes bàsics del seu mandat i com una de les principals bases propagandístiques del seu partit. Des d'aquell moment, les promeses de posar-lo en funcionament han estat reiterades, mai més tard del 2006.

Ben diferent ha estat l'actitud del ministre de Foment, Francisco Álvarez Cascos, qui, després d'alguns estira-i-arronses, va imposar el trajecte definitiu de l'AVE, amb una connexió quasi recta entre València i Madrid passant per Conca (el que es va conèixer com l'opció nord) i una altra cap a Alacant i Múrcia per Albacete (vegeu gràfic a la pàgina 74). Aquesta decisió va ser ratificada el gener de l'any 2001 en una reunió de Cascos amb els presidents autonòmics de totes les àrees per on passarà aquest AVE. El ministre, molt més prudent que l'executiu valencià, ha assumit pocs compromisos concrets des d'aquell moment. De fet, aquesta línia d'alta velocitat s'ha en-

darrerit molt més que les altres que hi ha en projecte a l'estat espanyol: Còrdova-Màlaga, Madrid-Barcelona i Madrid-Valladolid, tres línies que, en una o en una altra fase, ja estan en obres. Aquest retard té el seu reflex en els pressupostos del Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF), l'organisme dependent del Ministeri de Foment que s'encarrega de la construcció de les noves línies ferroviàries d'alta velocitat.

De fet, el GIF ha pressupostat per aenguany 1.804 milions d'euros destinats a la línia Madrid-Barcelona-frontera francesa, 407 milions per a la línia Madrid-Valladolid, 315 per a la que transcorre des de Còrdova fins a Màlaga i 146 a l'AVE Madrid-País Valencià. En el cas d'aquesta darrera línia, aquests pressupostos preveuen la redacció definitiva dels projectes dels trams Almansa-La Encina i Xàtiva-València, que consisteixen en la remodelació de la línia sud, ja existent, i l'inici dels projectes de nova construcció d'una part del traçat nord, Conca-València i València-Castelló. En el gràfic de la pàgina 74, podeu observar quin és l'estat en què es trobaven els projectes en tot el recorregut de l'AVE Madrid-País Valencià a començament de l'any segons la informació oficial del Ministeri de Foment.

Vies adaptades. En aquest mapa, podem observar que la línia que ha de connectar Madrid amb Alacant per Albacete, que aprofita el recorregut actual del tren, està molt més avançada que l'opció nord, el traçat directe de nova construcció que condueix quasi en línia recta de València a Madrid.

El ministre Cascos, en una visita recent a València, assegurava que aquest estiu probablement començaran les obres



La línia d'alta velocitat Madrid-Pais Valencià és la que menys pressupost té de totes les que ha projectat el Ministeri de Foment estatal. Amb els diners que hi ha, es podran començar uns pocs projectes informatius i, potser, alguns quilòmetres d'adaptació de via a l'opció sud.

d'adaptació de la via al polèmic tram de Xàtiva a València (que s'ha enfrontat a una gran oposició a les comarques afectades), que enllaçarà València amb el tram sud que passa per Albacete. Aquesta adaptació, tanmateix, estarà preparada per anar a una velocitat d'uns 180 o 200 quilòmetres per hora, una velocitat que el Govern espanyol considera "alta velocitat" gràcies a un decret que va aprovar l'any 2000. Aquest decret presenta una nova denominació d'alta velocitat: màximes de 250 quilòmetres per hora en noves plataformes i de 200 per hora en les adaptades, enfront de l'anterior denominació, que considerava velocitats fins a 350 quilòmetres per hora. Una rebaixa que permet que moltes vies ja construïdes es consideren alta velocitat.

Gregorio Martín, director de l'Institut de Robòtica i un dels personatges que més insistentment ha reclamat l'alta velocitat per a València, és contundent: "El tram que es fa ara és el trajecte sud. Amb pocs diners, faran un poc del corredor

Gregorio Martín: "El tram que es fa ara és el trajecte sud, però mai un AVE València-Madrid"

mediterrani i la connexió a Madrid, que quedarà a més de tres hores de València. S'està decidint un AVE Alacant-Madrid i un altre Alacant-València, però mai un AVE València-Madrid." El tren actual més ràpid entre Madrid i València, l'Alaris, ja fa el trajecte en tres hores i mitja. En definitiva, més del doble que el temps que estima el Ministeri per a l'opció nord, una hora i vint-i-cinc minuts. Aquest trajecte sud deixa València a uns 450 quilòmetres de Madrid, quan en línia recta n'hi ha cent menys, i Castelló a més de 500.

En el trajecte directe València-Madrid han començat els tràmits dels estudis informatius referits a alguns trams. En altres, aquest estudi informatiu, el primer

dels molts passos necessaris per construir una línia d'alta velocitat, encara continua pendent. "No hi ha diners adjudicats per a l'opció nord", valora Martín. Mercedes Sanchordi, portaveu d'infraestructures del PSPV a les Corts Valencianes, dóna una sèrie de dades que permeten entendre el temps que pot costar construir un tram de la línia d'alta velocitat: "En total, un projecte d'AVE necessita uns 85 tràmits administratius. Quatre anys per a l'estudi informatiu, la informació pública i la declaració d'impacte ambiental, dos anys per als projectes, un per a la licitació, l'adjudicació i l'expropiació, i després entre dos i quatre per a l'execució i la posada en marxa. Cada tram, té un termini d'execució d'entre 24 i 30 mesos."