

Perills i oportunitats de la Copa Amèrica

El nomenament de València com a seu de la Copa Amèrica ha desbordat l'eufòria dels responsables polítics valencians, que l'han qualificat com l'oportunitat de fer que la ciutat s'enlaire cap al futur. Tot seguit analitzem, més enllà de la grandiloqüència oficial, quins poden ser els beneficis i els perills de València amb la celebració d'aquest esdeveniment esportiu.

Els beneficis. Diversos dirigents del PP han arribat a comparar els beneficis econòmics que pot obtenir la ciutat de València amb la celebració de la Copa Amèrica 2007 amb els d'uns Jocs Olímpics. Malgrat l'evident exageració d'algunes consideracions econòmiques efectuades enmig de l'eufòria, sí que sembla que els rèdits per a la ciutat poden ser considerables. Les dades més fiables per fer una aproximació del que pot suposar econòmicament aquest esdeveniment són les de l'estudi d'impacte econòmic que es va fer a Auckland (Nova Zelanda), seu de l'anterior edició de la Copa Amèrica. Segons aquest informe, Nova Zelanda va obtenir uns guanys de 640 milions de dòlars i una ocupació equivalent al treball de 10.062 persones durant un any. Els ingressos van ser generats principalment per la despesa dels equips (23%), dels visitants (27%) i per les infraestructures pagades pel Govern (20%). D'aquests beneficis, un 20% va repercutir en la indústria nàutica, un 14% en la construcció, un 12% en el transport i un 30% en hotels, restaurants i comerços, entre d'altres.

Per al professor de la Universitat de València Pau Rausell, especialista en l'estudi dels impactes econòmics d'esdeveniments esportius o culturals, "previsiblement, l'impacte sobre la indústria nàutica serà molt menor a València, ja que a Auckland aquest sector està molt més desenvolupat. L'impacte turístic, per altra banda, pot ser més alt a València perquè és més accessible. Un altre impacte a tenir en compte serà el de les

obres a la zona marítima, que poden tenir un efecte multiplicador pagat pels mateixos valencians. Les inversions més interessants són les que puga pagar l'estat." Per a Rausell, falta saber quant s'haurà de pagar al consorci ACM per acollir la Copa Amèrica. "Ningú no ha dit encara –assegura– quants diners s'endú l'organització." Més enllà dels beneficis immediats, per a Rausell és important saber també què pot guanyar la ciutat després del 2007: "Es indubtable que aquest esdeveniment empenyarà València des del punt de vista turístic. Si les infraestructures són adequades, pot haver-hi impacte també en altres sectors. El perill més gran són les bestieses que es puguen cometre."

Els perills. L'Ajuntament de València i la Generalitat Valenciana, principals promotors de la celebració de la Copa Amèrica, poden aprofitar aquest esdeveniment per accelerar alguns projectes amb un gran impacte ecològic o una important contestació social sota l'empara de l'interès per a aquesta trobada esportiva. El primer projecte desbloquejat ha estat el Pla de Ports de la Generalitat Valenciana, una decisió llargament covada per l'administració valenciana aprovada divendres 28 de novembre, dos dies després del nomenament de València com a seu de la Copa Amèrica. Aquest pla preveu 212 actuacions, entre les quals hi ha l'ampliació de vuit ports esportius i la creació d'almenys tres ports nous. Total, es preveu crear uns 10.000 amarraments més. Moltes d'aquestes obres tenen l'aferrissada oposició de col·lectius veïnals



RAFAEL GIL

Imatge de les barraques de Roca, a la Punta de València, envoltades per les obres de la ZAL i de l'accés ferroviari al Port de València. Aquestes dues barraques són ara com ara les úniques que queden en peu dins del que serà la ZAL. Encara no se sap com pot afectar la celebració de la Copa Amèrica al poc espai d'horta que sobreviu a la Punta de València.

i ecologistes. L'impacte ambiental d'alguns d'aquests projectes sobre la saturada línia costanera valenciana és considerable. Un altre perill és que es faça realitat la gran obsessió de Rita Barberà, l'ampliació de l'avinguda de Blasco Ibáñez fins a la mar a través del barri del Cabanyal, amb l'excusa de connectar València amb la Mediterrània. De moment, l'ampliació està paralitzada judicialment perquè afecta una part del barri que està declarada Bé d'Interès Cultural (BIC), però el Consell ha remès a les Corts Valencianes una reforma de la llei de patrimoni valencià que reduirà la protecció dels BIC per poder dur a terme el projecte. Aquesta ampliació, que tallaria per la meitat la peculiar trama urbana d'aquest antic poble mariner, és cada vegada més controvertida. L'especialista en economia urbana Josep Sorribes creu que aquesta ampliació pot perdre la seua raó de ser: "La via fèrria València-Barcelona, que passa pels barris marítics, surt a la superfície dins del Cabanyal. Ara diuen que volen que con-

tinue soterrada fins a la Font de Sant Lluís. Si es duu a terme aquest projecte, l'avinguda de França podrà arribar fins al port i l'ampliació de Blasco Ibáñez perdrà sentit." Com que encara s'ha de dissenyar el projecte de reforma de la façana marítima de València, encara no se sap què pot ocórrer amb la poca horta que queda a la Punta, al costat de l'extrem sud del Port de València. Tampoc no se sap quins poden ser els projectes per a rehabilitar alguns dels barris marítics, com la Malva-rosa o Natzaret, que són dels més degradats de tota la ciutat. "Es poden exagerar els contrastos, la dualització social. No és just que els guanyats siguen per als que puguen els preus dels pisos", considera Sorribes.

Un dels grans dubtes, alimentats per anteriors actuacions del PP, és saber si els promotors immobiliaris seran els qui controlaran el disseny dels nous projectes, i si la celebració de la Copa Amèrica tindrà com a conseqüència una alça considerable dels preus dels pisos. L'eufòria es palpava a la fira Urbe De-

sarrollo, duta a terme a Fira València els passats 28 i 29 de novembre. Els promotors presents en aquesta trobada d'urbanisme del País Valencià coincidien a considerar que la Copa Amèrica serà una nova empenta per al seu sector. El conseller de Territori i Habitatge, Rafael Blasco, ha assegurat que la celebració de la Copa Amèrica "dinamitzarà el sector de la construcció i de l'edificació, i posarà en el mercat unes millors instal·lacions i un major nombre d'habitatges".

Les infraestructures pendents.

Amb l'anunci de la celebració de la Copa Amèrica ha arribat una cascada de promeses d'infraestructures, algunes noves, d'altres pendents des de fa anys: l'ampliació de l'aeroport de Manises, l'AVE Madrid - País Valencià, el Parc Central de València o la reforma de la dàrsena interior del Port de València. Aquesta darrera infraestructura, que preveu de crear un gran parc i un hotel en aquesta dàrsena, a més de nous amar-

raments per a vaixells esportius i un canal per on puguem eixir els vaixells a navegar, és la infraestructura bàsica, imprescindible per a la celebració de la Copa Amèrica. A més, d'una o altra manera, s'haurà de reformar en profunditat la façana marítima de València, algunes parts de la qual són de les més degradades de la ciutat, perquè el cap i casal s'aboque cara a la Mediterrània. Aquesta idea, batejada com el Balcó al Mar, és un projecte que ja fa anys que publicita el Govern encapçalat per Rita Barberà. Pel que fa a alguns dels altres projectes anunciats, hi ha dubtes que puguem estar acabats el 2007. La polèmica més important ha sorgit al voltant de la línia d'alta velocitat entre Madrid i el País Valencià. Els mateixos responsables del PP s'estan contradient entre ells. El president de la Generalitat Valenciana, Francesc Camps, i la comissària europea de Transports, Loyola del Palacio, han assegurat que la línia d'alta velocitat estarà acabada per a la Copa Amèrica, però Francisco Álvarez Cascos, ministre de Foment, responsable de la construcció d'aquesta línia, assegura que l'any de la celebració de la Copa Amèrica no podrà estar enllestida. Una dada que reforça les declaracions d'Álvarez Cascos és el darrer informe sobre l'alta velocitat de la Unió Europea. En aquest informe, es detallen els projectes *Quick Start*, que són els que rebran fons de la Unió Europea de manera immediata. Entre aquests projectes hi ha la línia Lisboa-Madrid i la que transcorre entre aquesta darrera capital i la frontera francesa passant per Barcelona. Gregorio Martín, director fins fa poques setmanes de l'Institut de Robòtica de la Universitat de València, ha hagut de dimitir com a responsable màxim d'aquesta institució després d'una agra polèmica sobre aquest informe de la Unió Europea amb el conseller d'Obres Públiques de la Generalitat Valenciana, José Ramón García Antón. El conseller va acusar Martín de desinformar i de no aportar mai res positiu després que aquest especialista en transports denunciara la discriminació que les línies d'alta velocitat valencianes (tant la de l'arc mediterrani com la del Madrid-País Valencià) patiran a favor d'un projecte nou, el Lisboa-Ma-



Rita Barberà, alcaldessa de València, i Francesc Camps, president de la Generalitat Valenciana, el dia de la concessió de l'organització de la Copa Amèrica a la ciutat.

drid. La denúncia de Martín és contundent: "Amb la nova programació europea, la frontera ferroviària s'establirà a

Vandellòs." Martín, en sintonia amb les afirmacions del ministre, explica que en la situació actual seria molt complicat

(PER)VERSIONS
de Martinhabàs i Quire Vinyes
HUIJUELI: PEP CRUZ

**VI CERTAMEN DE POESIA
VICENT ANDRÉS ESTELLÉS
DE BURJASSOT
GALA D'ENTREGA DEL PREMI I
PRESENTACIÓ DEL
LLIBRE DEL GUANYADOR,
JOSEP ENRIC RIBERA CONDOMINA**

**L'ACTE TINDRÀ LLOC EL DIA 11
DE DESEMBRE DE 2003 A LES
19,30 HORES AL CENTRE CULTURAL TÍVOLI**

ASSISTÈNCIA AMB INVITACIÓ

Centre Cultural Tívoli
C/ José Carri, 50
46100 Burjassot
Tel.: 96 390 30 55
www.burjassot.org

bromera

Cultura
Jove

Ajuntament
de Burjassot



Dalt, imatge de la dàrsena interior del Port de València, que s'haurà de remodelar per acollir la Copa Amèrica. A sota, imatge del Cabanyal. Rita Barberà pot aprofitar la celebració de l'esdeveniment esportiu per ampliar l'avinguda de Blasco Ibàñez i partir per la meitat el barri.



RAFA GIL

que es poguera inaugurar la línia el 2007. “Des d’Aranjuez –assegura– fins a Motilla del Palancar, prop de 200 quilòmetres, està pendent la declaració d’impacte ambiental, és a dir, que no ha començat la fase de projecte.” García Antón, després de tota la polèmica, continua assegurant que la línia pot estar acabada el 2007 a pesar de tots els problemes i de la manca de finançament europeu.

Per a Martín, hi ha altres problemes ferroviaris greus més enllà dels propis

de calendari de la línia d’alta velocitat que es vol inaugurar per a l’any 2007. La línia ara en construcció es la que es coneix com a variant sud, que passa per Conca i Albacete, i que situa València de Madrid a poc més de 500 quilòmetres. Molts trams d’aquest trajecte, ja construïts, seran convalidats com a alta velocitat a unes velocitats de 200/220 quilòmetres/hora gràcies a les rebaixes en la definició d’alta velocitat fetes per la Unió Europea. En altres paraules, la velocitat mitjana d’aquest tren, que col·lo-

carà València a unes dues hores i mitja de Madrid, serà molt més baixa que la de l’AVE Madrid-Sevilla o el Madrid-Barcelona. El gran dubte és saber si algun dia es construirà l’altra línia, acordada l’any 2001, el traçat de 350 quilòmetres directe entre València i Madrid, que situaria la capital de l’estat a una hora i mitja del cap i casal aproximadament. “Si hi ha un AVE que va per Albacete, les raons que justifiquen la línia directa València-Madrid són ridícules. Ningú no defensarà com una prioritat aquesta línia si està la d’Albacete construïda. Quan nosaltres dèiem que la línia directa era millor que l’altra, estàvem parlant d’una o de l’altra, no de les dues alhora. La línia triada és ruïnosa per a València i terrible per a Castelló”, rebla Martín.

Per a aquest especialista hi ha un altre problema, més greu, que és el coll d’ampolla entre Castelló i Vandellòs. “Diuen que entre el nord de Castelló i Vandellòs ja està fet tot el que s’havia de fer, quan només hi ha dues vies. En falten dues més per a mercaderies. Un fet dramàtic si tenim en compte que tothom diu que s’ha de substituir successivament el camió pel ferrocarril”, explica Martín.

Una altra de les obres faraòniques pendents és l’estació i el Parc Central de València, una infraestructura anunciada des de fa dècades. Aquest projecte preveu de soterrar les vies des de la seua arribada a València i construir sobre l’actual entramat ferroviari, al cor de la ciutat, un gran espai verd. El problema per a la finalització d’aquesta obra és el gran cost que té, que hauran de suportar diverses institucions: l’Ajuntament de València, la Generalitat Valenciana i el Ministeri de Foment. El regidor de Grans Obres de l’Ajuntament de València, Alfonso Grau, ha anunciat que s’ha posat en marxa el projecte.

De moment, tot són promeses. El president de la Generalitat encara ha de nomenar els responsables que s’encarregaran de començar a dissenyar els canvis a la ciutat de València per acollir la Copa Amèrica. Poc o res se sap, però, sobre quina magnitud tindran les transformacions que patirà la ciutat ni la manera com es plantejaran aquestes.

Miquel Calvet