

# L'última muralla

Les obres de l'AVE que ha d'enllaçar el País Valencià amb Madrid han patit continus retards, però el projecte del PP que preveu el seu pas pel bell mig de l'Horta no troba l'oposició del nou Govern socialista. Els col·lectius que alerten contra aquest traçat demanen més sensibilitat als nous mandataris, i asseguren que l'impacte ambiental seria irreparable.

**S**ón pocs els qui neguen que el tarannà del president José Luis Rodríguez Zapatero ha estat la novetat de la temporada. No debades, la crispació política ja no és el plat de cada dia. Un tarannà que, entre altres coses, ha permès desencallar conflictes insolubles i que, en certa manera, ha recuperat el diàleg com a patró del debat públic. Tanmateix, potser encara caldrà més diàleg per tancar algunes polèmiques obertes, com ara el traçat de l'AVE al seu pas per l'Horta.

De moment, les obres de l'AVE Madrid - País Valencià continuen a bon ritme i, és clar, la preocupació ciutadana a l'Horta, també. Aquest fet indica clarament que amb el canvi de govern, i amb el nou tarannà de Zapatero, no n'hi ha hagut prou per paralitzar, com demana bona part de la societat civil de l'Horta, un projecte que amenaça el fràgil equilibri urbanístic i ambiental de la comarca.

Recentment, Josep Santamaria, diputat socialista al Congrés i exalcalde de Xirivella, ha estat elegit secretari comarcal del PSPV-PSOE a l'Horta Sud. Entre els compromisos adquirits el dia de la seua elecció, en destaca un: la paralització de les obres de l'AVE al pas per la comarca. Santamaria ha estat un dels alcaldes de l'Horta Sud que més s'ha oposat al projecte. Fins i tot, fa dos anys, juntament amb altres edils, va amenaçar de bloquejar el traçat si aquest no variava substancialment. Una amenaça que s'entén millor si matisem que, aleshores, el ministre de Foment era l'inefable Álvarez Cascos.

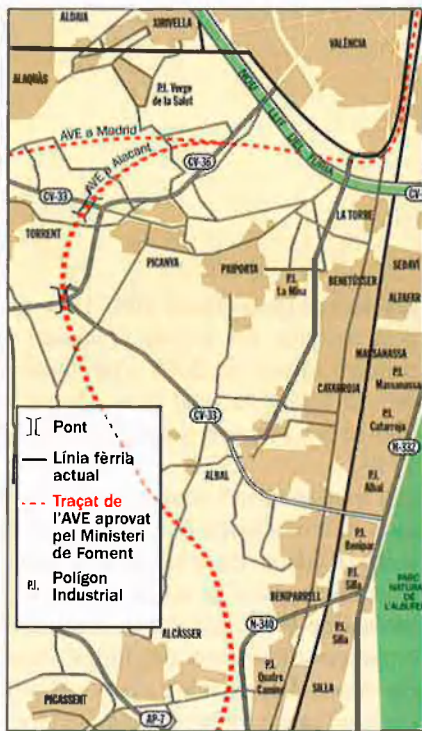
Ara, tanmateix, amb Zapatero a la Moncloa, les tornes han canviat i són els socialistes qui han de decidir, finalment,

si varien el projecte o si continuen amb l'original, aprovat pel Partit Popular, que aposta per crear una muralla ferroviària pel bell mig de l'Horta Sud, entrar al cor de València, i continuar-la per l'Horta Nord, en direcció a Barcelona.

El passat mes de juliol, la coordinadora No a la Muralla de l'AVE per l'Horta, que agrupa un bon grapat d'associacions ciutadanes en contra del projecte, va mantenir una reunió de treball amb la cúpula del PSPV-PSOE per tractar la possible paralització de les obres. En paraules de Paco Mateu, membre de la coordinadora, "com que veiem que les obres continuen, ens van intentar tranquil·litzar, donant a entendre que esperaven tenir algun estudi alternatiu seriós abans de parar les obres. Fins i tot si ens alarmem perquè el ritme de les obres ha augmentat des de fa un mes, és possible que es dega al fet que les constructors adjudicatàries s'oloren que s'acosta la paralització. Per això volen acabar fases, per poder cobrar de moment".

Consideracions a banda, el comentari de Paco Mateu és aclaridor per la manera com confirma que el nou equip de Foment, de moment, no té una alternativa sòlida de traçat damunt la taula; que les obres continuaran i que la paralització no és, ni de bon tros, l'horitzó que preveuen els socialistes, per molt que vestesquen el sant amb arguments com que el bon ritme de les obres és degut a la por de les empreses adjudicatàries. En efecte, aquesta actitud diletant contrasta amb el compromís de molts socialistes de base -i progressistes, en general- en la lluita contra l'AVE al seu pas per l'Horta.

### Entrada de l'AVE a València



L'AVE que ha d'unir Madrid i el País Valencià com a molt prompte no estarà fins al 2007, tot i que el PP va arribar a parlar del 2010. Al costat, el traçat que encara mantenen des de Foment.

I és que l'obra, justament, no admet mitges tintes. O destrueix les poques fanecades d'horta fèrtil que queden a l'Horta Sud per fer que arribe l'AVE al cor de València, o s'aposta per una alternativa, com ara la de la Universitat Politècnica de València (UPV), que preveu l'estació central de l'AVE al mateix aeroport de Manises. Això implicaria, segons Josep Lluís Miralles, autor de la proposta i professor d'Urbanisme de la UPV, que el traçat recorreguera el *bypass* viari en paral·lel, sense envair l'Horta; de manera que permetria, alhora, que l'estació de l'AVE, com succeirà a Barcelona, estiga al mateix aeroport. Això sí, aquesta estació estaria connectada per una llançadora amb l'estació del Nord, aprofitant així determinades infraestructures, com el túnel de la línia 5 del Metro, que connectarà l'estació del Nord amb l'aeroport de Manises.

Miralles afirma que la tendència a Europa és aquesta: la unió de l'avió i l'alta velocitat ferroviària. Això permet crear nodes intermodals de comunicacions destinats a un mercat econòmic i social molt concret que no té res a veure amb

l'objectiu públic de la rodalia o el tren convencional.

Més enllà d'aquesta matisació, cal deixar ben clar que les obres de l'AVE, de moment, avancen a tot el traçat previst, a excepció de l'Horta. I és que el cost ambiental i social que pot significar l'entrada de l'AVE a València, ja siga en trinxera (semisoterrat) o en plataforma (en altura), frena de moment l'inici de les obres, mentre s'estudien alternatives.

Miralles addueix, en aquest sentit, que el conflicte té un origen que perverteix el projecte: la voluntat política perquè l'estació central estiga al cor de València. Això implica que el ramal sud, que prové d'Albacete i Alacant, haja de crear un nou corredor ferroviari per l'Horta, diferent de l'actual, convencional, que transcorre per Silla, Catarroja i Benetússer. Un ramal, el convencional, que d'altra banda encara no s'ha soterrat, tal com exigeixen ajuntaments, partits polítics i ciutadans d'aquests pobles afectats. Segons Miralles, el pacte existent entre l'Ajuntament de València, la Generalitat Valenciana i el Ministeri de Foment, quan aquest encara el governava

el PP, per garantir que l'AVE entre al cor de València, està en la base d'una obra que pot acabar amb les últimes restes d'horta fèrtil de l'Horta i alçar una barrera amb un fort impacte ambiental de caràcter hídric, paisatgístic, urbanístic i social.

Aquesta muralla pot significar l'enèsima per a una comarca devastada per les infraestructures i la urbanització desmesurada de dècades anteriors. Siga com siga, mentre l'actual equip de Foment i el PSOE decideixen alguna alternativa, les obres continuen a bon ritme. Per exemple, a Alcàsser, la porta de l'Horta si s'entra pel sud, les màquines treballen sense descans, com ho fan a Algemés o a la Pobra Llarga (Ribera Alta). Com ho fan al ramal de Conca-València, per l'oest. Les obres estan en marxa. Les adjudicacions, concedides. I, de moment, l'Horta Sud espera que la decisió del Govern Zapatero no siga continuar amb la construcció de l'última muralla, aquesta vegada en forma d'AVE, tal com ho va planejar el Partit Popular.

Joan Colomer