



# Un altre projecte al cabàs de les infraestructures incompletes

**C**al estar atent a la premsa internacional. Molt més que no ens pensem. Això ens permetrà de contextualitzar les coses que passen als nostres territoris. La notícia que el Ministeri de Foment es planteja un eix ferroviari de mercaderies entre Madrid i València (portada recent d'un diari valencià) ha aparegut alhora que a Itàlia esclatava l'afer de l'aeroport de Milà-Malpensa. No és cap casualitat. Expliquem breument que a Itàlia el debat se centra en la possibilitat, ben real, que l'aeroport de Milà-Malpensa siga desmantellat, especialment com a aeroport de connexió (*hub*) per tal de potenciar el de Roma-Fiumicino (aquesta notícia sonarà als amics de Barcelona). No cal dir que tota la regió nord italiana s'ha aixecat: el 19 de gener hi haurà una gran manifestació a Milà per defensar l'aeroport contra les pretensions dels nous propietaris d'Alitalia, el consorci Air-France i KLM, projecte que té el vist-i-plau del govern de Roma. Les notícies de València i de Milà (com les d'aquest estiu de Barcelona) mostren que els darrers temps es viu una revifada dels territoris, una emergència de les unitats espacials o administratives substamentals i especialment amb relació a les infraestructures. En el cas valencià, la notícia mostra tres coses. La primera és que, malgrat tota la descentralització feta a Espanya des de la transició, Foment continua essent Foment i mana molt. La segona és que els territoris substamentals i les seues necessitats tindran un protagonisme intens en el tauler d'escacs de la política espanyola dels anys vinents. I la tercera és que el debat de les infraestructures interessa a la societat. Si volem saber com serà l'any 2008 barregem aquests tres ingredients: Foment (és a dir, quina serà la política del govern central en aquest afer), regions (o quina serà la potència dels territoris emergents per a negociar les necessitats pròpies) i infraestructures (amb la forta repercussió social del debat). En el cas de del València-

Madrid, benvingut siga el projecte de connexió perquè com més sucre més dolç. Però he dit que com més sucre. Si tot el sucre és aquest, mala cosa. Ho dic pel corredor mediterrani i per les connexions amb Aragó i el Cantàbric. Desparar un altar per a parar-ne un altre és una mala jugada, mentre que parar-ne dos (o tres) és millor que un només. Arribats a aquest punt, caldria demanar una concertació de les accions dels organismes i de les parts implicades. Al País Valencià hi ha un seguit d'assignatures per aprovar. L'arribada d'un nou projecte s'afegeix a dos més encara per fer: el corredor



Al País Valencià cal reflexió estratègica i polítiques de cogestió sobre les infraestructures.

**“En vista d'aquesta acumulació de projectes, caldria una planificació de les necessitats estratègiques de l'economia i la societat valencianes que permetera una prelació”**

mediterrani ferroviari de mercaderies i la connexió ferroviària amb el Cantàbric. De projectes, tants com en vulgueu! Benvinguts siguen tots, però seria hora d'anar tancant carpetes. És evident que a València (al seu port) li interessa Madrid. I és cert que a Madrid li interessa (més encara) València. Però València també té els ulls posats al nord i al nord-oest. En vista d'aquesta acumulació de projectes, caldria una planificació de les necessitats estratègiques de l'economia i de la societat valencianes que permetera una prelació de projectes i una concertació amb Foment per a abordar-les de forma segura, econòmica i ràpida. Dissortadament, de les dues coses en tenim poca matèria a casa nostra. I aquest és el gran dèficit del País Valencià. Sense reflexió estratègica i sense polítiques de cooperació i de cogestió de projectes i d'infraestructures no anirem enlloc. Per molts projectes que tinguem.

Universitat de València