

l'aplicació d'una lògica estrictament europea més enllà de les voluntats individuals dels estats". Aquesta agrupació empresarial dels Països Catalans proposa que s'acompleixin els projectes estratègics per al corredor mediterrani, particularment "la interconnexió de tren i carretera entre ports i àrees logístiques, el servei de tren entre grans ciutats, la segregació del tràfic de llarga distància respecte al de curta distància i les connexions per carretera entre les zones costaneres i les d'interior". L'IIVVE també remet a la Comissió Europea les conclusions de l'estudi que va dur a terme entre el juny del 2007 i el febrer del 2009 per elaborar el *Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram*, fruit de diversos debats entre representants del món empresarial, social, polític i acadèmic dels territoris que integren l'Euroregió de l'Arc Mediterrani. En aquest sentit, el document diagnostica que el retard en la construcció del TGV mediterrani ha fet que quedés històricament arraconat per la UE i pels executius espanyol i francès. Per una banda, el govern espanyol mai fins ara no havia fet ni un sol moviment per resoldre el coll d'ampolla ferroviari entre Tarragona i Castelló, que impedeix la connexió per alta velocitat entre Barcelona i València. D'una altra banda, la connexió amb l'estat francès per Catalunya també ha estat molts anys en via morta, tot i que ara sembla que l'executiu francès està disposat a accelerar el tram que correspon al seu territori.

Des de l'àmbit públic, la Generalitat Valenciana va anunciar el dia 21 d'abril que ha traslladat a la Comissió Europea un plec d'al·legacions per mostrar el seu suport al *Green Paper* de la UE, que es decanta per substituir el sistema de projectes prioritari per un d'itinerari

L'IIVVE envia a Europa el fruit de dos anys de debats entre representants empresarials, polítics i acadèmics

ris prioritari, i reordenar integralment el mapa europeu de transports. Segons que va explicar en una conferència de premsa el director general de Transport de la Generalitat Valenciana, Vicente Dómine, "la presentació de les al·legacions a aquest document de criteris implica la gran oportunitat de reivindicar que el corredor mediterrani siga considerat prioritari i diferenciador per a tornar a tenir el pes que li correspon en el nou mapa europeu d'itineraris prioritari". Segons Dómine, les al·legacions se centren a "acceptar la posició de la Comissió per a impulsar i millorar els criteris de vertebració de les xarxes transeuropees" i a demanar que "el corredor mediterrani i la connexió amb Lió tinguem un tracte preferencial d'inversions, perquè satisfan les necessitats de més de trenta milions d'europeus i bona part dels ports més actius del sud d'Europa".

El catedràtic de ciències de la computació de la Universitat de València Gregorio Martín adverteix que la lluita perquè s'inclouï el corredor en aquests trenta projectes prioritari pot no tenir gaire sentit. A parer seu, "la prioritització o no és una qüestió estúpidament política, perquè Europa realment no sembla que vaja en la línia de continuar pagant obres físiques. Europa aposta per pagar els sistemes de control i els sistemes de trànsit, sobretot tenint en compte que el corredor mediterrani s'ha dibuixat d'una manera prou coherent perquè l'amplada europea avance des de València cap a Castelló, i baixa des de la frontera cap a Reus". Segons Martín, el debat sobre la prioritització arriba tard, perquè s'havia d'haver dut a terme el 2002, quan la UE va decidir de prendre el control de les xarxes de transport. Amb tot, aquest acadèmic destaca que l'eix europeu ja s'ha engegat, i que "per primera volta s'ha decidit una solució que *balanceja* la situació radial que tradicionalment hi ha hagut a l'estat".

Ara caldrà veure si l'estat espanyol i el francès fan els esforços promesos, si la UE té en consideració l'eix i quants anys s'ha esperar perquè, efectivament, el corredor mediterrani esdevingui una xarxa transeuropea de transport.

Gemma Aguilera

Tres ex-presidents autonòmics: José Bono (Castella - la Manxa), Eduardo Zaplana (País Valencià) i Alberto Ruiz-Gallardón (Madrid).



“S i tenim tants punts en comú, s'hauria de traduir en unes relacions econòmiques i polítiques probablement superiors a les que tenim, i després s'hauria de traduir també en una determinada política d'infraestructures [...] Els anys 20, a Catalunya hi ha una obsessió per l'ample de via europeu, i a València Lluís Lúcia, Joaquim Reig i Romà Perpinyà i Grau també recullen aquesta obsessió. El govern de la Generalitat i Convergència i Unió, des de l'any 86, reclamem l'ample de via europeu, més que el tren de gran velocitat. Però fixin-se que la prioritat d'aquesta nova xarxa ferroviària, altra vegada és radial i oblidat l'arc mediterrani.” Això ho deia, el setembre del 2003, Jordi Pujol. De Castelló estant –Pujol hi havia acudit invitat per l'Institut Ignasi Villalonga–, l'ex-president de la Generalitat verbalitzava davant un auditori format per empresaris i economistes l'oblit manifest al qual ha estat sotmès el corredor mediterrani. Quan



Amb el motor alentit

La concepció des de Madrid d'un esquema ferroviari radial i les vicissituds dels governs catalans i valencians han ajornat una vegada i una altra la connexió en amplada europea entre el País Valencià i el Principat. Fem un repàs històric d'un oblit inexplicable i massa sovint intencionat.

fa 27 anys que el PSOE va emprendre allò que alguns historiadors anomenen l'*impuls modernitzador* d'Espanya, el País Valencià i el Principat continuen comunicant-se pràcticament a través de la mateixa xarxa ferroviària que al final de la dictadura de Franco. La xarxa que uneix dos dels territoris més dinàmics de l'estat espanyol s'ha deixat envellir mentre Madrid mirava de connectar-se per alta velocitat a les ciutats que més li convenia políticament. A pal·liar aques-

ta situació tampoc no hi ha contribuït gaire la tèbia reivindicació expressada des de València i Barcelona. Preocupades pels seus equilibris polítics particulars o temoroses que els electors mal interpretaren el seu discurs, ni l'una Generalitat ni l'altra no han reivindicat amb prou força el corredor mediterrani. Si bé hi ha hagut demandes més o menys esporàdiques, mai no s'ha traçat una estratègia conjunta davant Madrid. El resultat ha estat una connexió ferro-

viària del segle XX, incapaç de respondre a les necessitats del segle XXI.

Tot plegat ha estat l'origen de molts desavantatges econòmics i no pas poques oportunitats perdudes. I això malgrat que ja a la dècada del 1960 organismes internacionals advertien del potencial econòmic d'aquests dos territoris. Més concretament, el Banc Mundial, en plena dictadura franquista, va aconsellar de crear les infraestructures necessàries per connectar el Principat i el País Valencià, perquè eren els principals pols de desenvolupament econòmic. D'aquella recomanació, en va sortir la construcció de la primera autopista de peatge de l'estat espanyol, l'actual AP7, que recorre tota la costa de la Mediterrània.

Amb el final de la dictadura, alguns van confiar en un canvi de la concepció centralista que durant el període franquista havia guiat la planificació de les xarxes de transport. La instauració de poders autonòmics, segons la seua tesi, menava cap a un sistema de contrapoder a Madrid també en matèria d'infraestructures. Però ben prompte els fets van mostrar ben clarament que la realitat era molt més complexa que tot això i que, precisament perquè es tractava d'un projecte entre dues comunitats autònomes, tot esdevenia més complicat. D'una banda, al País Valencià, el president Joan Lerma, per por de despertar el fantasma anticatalanista que havia anat atiant la dreta des de cinc anys enrere, a penes si feia mai cap referència a la qüestió de la connexió ferroviària amb Catalunya, tot i que una part dels empresaris ja li la reclamaven. D'una altra banda, sabent la fredor valenciana sobre aquesta qüestió, Jordi Pujol mai no s'hi va voler comprometre del tot. El president català tenia prou feina a fer-se sentir en les discussions que s'entaulaven a Madrid per decidir on s'implantarien les primeres línies d'alta velocitat de l'estat espanyol. Era l'any 1988, en faltaven només quatre per a la celebració dels Jocs Olímpics de Barcelona –i l'Expo de Sevilla– i el Principat tenia l'oportunitat d'enfilar-se al tren d'alta velocitat. Finalment, el 9 de desembre d'aquell any, el consell de ministres va decidir d'implantar l'amplada de via europea per a l'alta velocitat entre Madrid i Sevilla i entre Madrid, Saragossa i

Barcelona. L'AVE arribà a Sevilla amb motiu de l'exposició internacional, només quatre anys després d'haver-se decidit. A Barcelona, vint anys més tard. Al corredor mediterrani s'hi destinaren, gràcies al ministre d'Obres Públiques, Josep Borrell, els combois de trens sobrants fabricats inicialment per al TGV Madrid-Sevilla. Els trens, dissenyats per transitar per vies d'amplada europea, van haver d'adaptar-se al carril d'amplada ibèrica que continuava unint la costa mediterrània. Avui, i a causa de les característiques de la infraestructura viària, els Euromed mai no han assolit la velocitat que sí que té la connexió Madrid-Sevilla.

L'obsessió per Madrid. Si el corredor mediterrani no va ser una prioritat per a Felipe González, encara ho va ser menys per a José María Aznar, que, per mitjà de Francisco Álvarez Cascos, va aportar una visió encara més centralista de l'organització de les infraestructures. Al principi del seu mandat al ministeri espanyol de Foment, Álvarez Cascos va manifestar que el seu objectiu era que cap ciutat no quedara, amb tren, a menys de quatre hores de la capital espanyola. Sobre la necessitat de vertebrar el territori amb vies de transport en xarxa, tal com recomanaven la majoria d'experts, no va badar boca. Com tampoc no ho féu Eduardo Zaplana. Embarcat en uns altres projectes que considerava de molta més volada, el president de la Generalitat Valenciana no es va preocupar gaire per connectar amb una línia de primera els dos costats del Sénia. En matèria ferroviària, de fet, les seues preocupacions passaven per Madrid. L'arribada de José María Aznar a la Moncloa havia endarrerit la connexió per TGV entre Madrid i València en favor del Madrid-Valladolid. De poc o de res no va servir que el número dos del Ministeri de Foment fora el català Albert Vilalta. Per tal d'evitar la desaparició de València del mapa ferroviari espanyol, Zaplana va cercar complicitats en unes altres comunitats autònomes damnificades pel menyspreu mostrat per Madrid cap a l'est de l'estat espanyol. Fou aleshores que començà a consolidar-se l'amistat entre el president del País Valencià i el de Castella - la Manxa, José Bono.

L'un i l'altre sabien que es necessitaven en benefici mutu. I mentre la connexió amb Madrid monopolitzava les preocupacions ferroviàries, l'eix mediterrani quedava relegat.

El menyspreu es va convertir en abandonó només dos anys després, el 2002. Alhora, l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa, entitat que aplega empresaris dels Països Catalans, començava a alçar la veu sobre els perills econòmics de deixar a la bona de Déu la connexió ferroviària entre el País Valencià i Catalunya. A Brussel·les, representants de tots els estats de la Unió Europea discutien quins havien de ser els trenta eixos de transport d'actuació prioritària. Madrid va veure clar quina carta havia de jugar: l'eix prioritari havia de ser el que uneix Algesires amb Madrid, Madrid amb Saragossa, Saragossa amb Barcelona i des d'allí cap a Perpinyà. Loyola de Palacio, comissària europea de transports i membre del PP, ho va acceptar. La proposta tenia el suport de la patronal espanyola, la CEOE, partidària de resseguir l'esquema centralista que tradicionalment s'ha fet servir a Espanya. Amb els eixos prioritaris dibuixats sobre el mapa, al País Valencià li era reservat el paper d'espectador.

Ara per ara, els canvis en el panorama polític han transformat radicalment els discursos del govern valencià. Desactivat el greuge del TGV (les obres que el faran arribar a València ja són a tocar de la ciutat), el govern Camps ha fet bandera de la necessitat de reivindicar el corredor mediterrani. Havent oblidat que va ser sota la responsabilitat de Loyola de Palacio que l'eix va quedar arraconat de les prioritats de la UE, Camps es fa ajudar pels empresaris per fer sentir la seua veu i escriure un nou ítem en l'agenda pròpia de greuges envers Zapatero. A l'altre costat del Sénia, la preocupació se centra sobre tot a concretar la unió ferroviària amb l'estat francès, sense oblidar, però, que la connexió amb el sud té una importància cabdal per al seu sistema logístic i comercial. Potser és per conveniència, i no per convenciment, però tot sembla indicar que l'hora del corredor mediterrani ha arribat.

Durant la cimera hispano-francesa que va tenir lloc a Madrid a final d'abril, el president francès, Nicolas Sarkozy, es va comprometre a tenir a punt la connexió de TGV entre Barcelona i Lió el 2012. Des del punt de vista tècnic, aquests terminis són viables?

—No vull de cap de les maneres contradir el president francès. Si el president de la República Francesa ve i anuncia això, jo vull pensar que és fruit de la voluntat política que hi hagi alta velocitat amb continuïtat. Ara bé, que tot el recorregut estigui preparat per mantenir l'alta velocitat amb prestacions de 280 km/h - 300 km/h, doncs ja és més dubtós. Perquè, tot i que és cert que els TGV avui ja arriben a Perpinyà, en el tram Montpeller-Perpinyà hi arriben per unes vies que no són adaptades per a l'alta velocitat. Però la qüestió és que allò que interessa a Catalunya, a València i a Espanya és que hi ha-



TINA BAGUÉ

V. Tena