

LES DEFICIÈNCIES EN 13 KM. DE LA N-III CAUSEN 900 MILIONS DE PESSETES DE PÈRDUES A L'ANY ALS EMPRESARIS VALENCIANS

## Una carretera de tercera

L'escassa infraestructura viària entre València i Madrid ha evidenciat que cal adequar el sistema de comunicacions al grau de desenvolupament econòmic. Els empresaris valencians han fixat la seua reivindicació en una autopista ràpida, eficaç i segura per anar a Madrid.

Remei Blasco

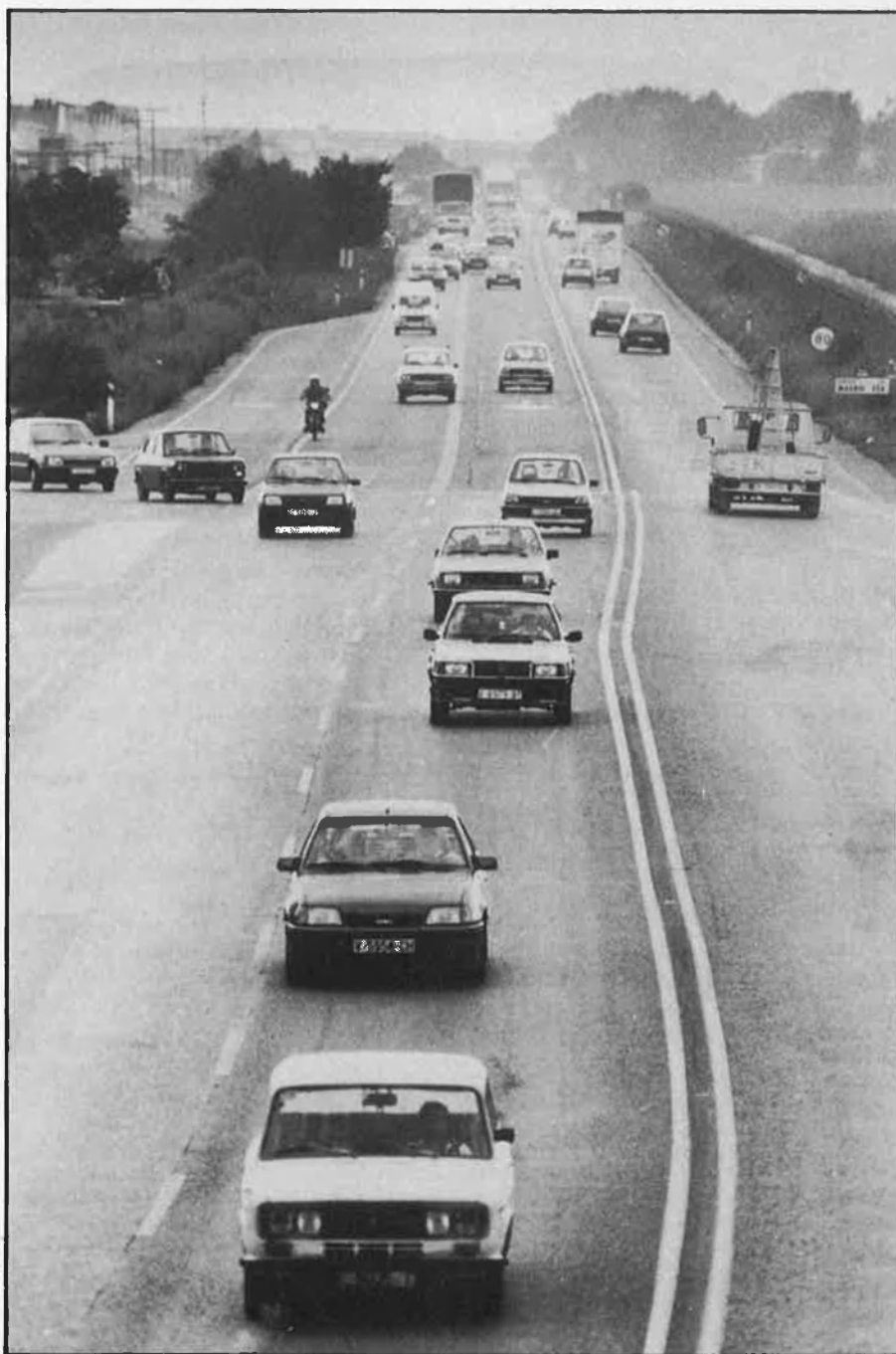
**F**eia temps que, des del País Valencià, no es presentava cap batalla al govern de l'estat. Els socialistes, al capdavant del govern central i de la Generalitat, no han donat ni donen motiu per a la discòrdia. Aquest bon enteniment s'estenia, també, a les relacions PSOE-empresaris i tot anava com una seda. La calma, però, s'ha esvaït. La classe empresarial ha baixat a l'arena i, portant a la mà dades i xifres, denuncia que la falta d'una infraestructura viària adequada amb Madrid estrangula l'economia valenciana. A l'altra part de la barrera, hi ha el govern central, que té el monopoli de les comunicacions, i, indirectament, la Generalitat que presideix Joan Lerma.

### Ni Renfe, ni Ibèria

El sistema radial de les comunicacions per carretera i ferrocarril de l'estat espanyol obliga al pas per Madrid. Tant els viatgers com les mercaderies que, des del País Valencià, ixen cap al centre i nord de l'estat, fan parada i fonda a la capital. És per això que la patronal ha centrat les seues queixes en la carretera N-III, que fa el trajecte València-Madrid. Però, hi ha encara una altra dada que justifica la reivindicació empresarial: de cada 100 tones que s'exporten des del País Valencià, 90 són transportades per carretera, mentre les 10 restants s'envien per tren o per avió.

Els directius d'Iberia ho han repetit en diferents ocasions. La distància que separa València i Madrid, 350 quilòmetres, no és, econòmicament, rendible per al trànsit aeri de passatgers i encara ho és menys per al trànsit de mercaderies. L'alternativa, com que els aeroports de Manises i l'Altet no donen cobertura al trànsit que genera el País Valencià, podria estar en el ferrocarril, però res més lluny de la realitat.

Renfe mai ho ha explicat, però és un fet que el Tren de Gran Velocitat no arribarà a València. El Pla de Transport Ferroviari preveu que, en un termini de 15 anys, caldrà reduir el temps i augmentar la velocitat en les comunicacions València-Madrid. La durada del trajecte, ara de quatre hores i mitja, es podrà fer en tres hores i un quart, mentre que la velocitat comercial passarà de 109 a 149 quilòmetres-hora. Aquestes millores estan molt lluny de



N-III: Els dos carrils d'entrada a València i un d'eixida provoquen diàriament el collapse circulatori.



L'autovia València-Madrid podria estar acabada el 1992.

les que, per exemple, es faran en la xarxa Madrid-Andalusia, amb una velocitat superior als 200 Km/h. i que permetrà un estalvi de tres hores.

El secretari de la Confederació Empresarial Valenciana (CEV), Luis Espinosa, si bé dóna la raó a Iberia «perquè un aeroport de càrrega i descàrrega amb una xarxa àgil de comunicacions no és factible a València», assegura que «és incompreensible que en la futura línia del Tren de Gran Velocitat (TGV) s'haja ignorat el País Valencià, principal exportador de l'estat pel que fa a productes hortofrutícoles i manufactures».

### Pèrdues milionàries

Entestats a demostrar que la relació

entre economia i mitjans de transport no era patrimoni de la revolució industrial, els empresaris, des de la Confederació i des de la Cambra de Comerç han volgut ratificar-ho. Un estudi d'encàrrec demostra que les insuficiències viàries d'un tram de 13 quilòmetres de la N-III, concretament el que separa València de la zona coneguda com la Reva, suposen unes pèrdues de 900 milions de pessetes l'any per a les 350 empreses ubicades a la zona. Aquesta xifra, que té un cost per treballador de més de 42.000 pessetes l'any, ix «del càlcul d'hores perdudes pels retards en l'entrada a la faena; demores en recepció i expedició de mercaderies; disminució de la productivitat del personal i consum extra de carburants per embussos i accidents».

Segons les empreses enquestades, els punts negres de la carretera són: la falta de carrils; la inadequació dels accessos laterals; la ubicació dels canvis de sentit i l'escassa amplitud de la calçada i de les voravies. Per a pal·liar tot això, els empresaris exigeixen una autopista «ràpida, segura i eficaç, perquè tot i que aquest estudi no es pot extrapolar a tot el trajecte de la N-III, els resultats són prou significatius».

### ¿Qui es baralla?

La polèmica sobre l'autopista-autovia ha implicat un bon nombre de sectors socials i fa quasi un mes que és carn de canó a la premsa local valenciana. Sense posar en dubte, en cap moment, l'objectivitat dels estudis presentats per la Confederació Empresarial Valenciana, els polítics socialistes han assegurat que darrere l'autopista

València-Madrid s'amaguen interessos polítics. Totes les instàncies s'hi han pronunciat. Des del president Lerma fins al ministre Coscolluela, passant pel tot just nomenat president de la Diputació de València, el governador civil, els consellers d'Obres Públiques i Indústria, i el ple de l'ajuntament de la ciutat.

El conseller d'Obres Públiques i Urbanisme, Rafael Blasco, després de reunir-se amb el ministre Coscolluela deia que «no té cap sentit fer el paper de víctimes, tret que algú vulga instrumentalitzar políticament el tema sobre bases falsejades demagògicament. Perquè ni l'administració central ha marginat en aquest cas el País Valencià, ni la Generalitat ha estat un convidat de pedra en l'elaboració del Pla General de Carreteres. La mateixa Confederació parla d'una inversió superior als 350 mil milions de pessetes, però a aquesta xifra, cal afegir-hi les dificultats tècniques que planteja l'orografia del terreny».

La CEV, davant les acusacions de victimisme, exigeix a l'administració xifres comparatives. «Hem demanat quants quilòmetres d'autopista per habitant té el País Valencià i ningú ens ha facilitat les estadístiques. Tampoc ens han dit quin percentatge dels nostres impostos s'inverteix aquí. Temen que es veja la discriminació respecte a Catalunya i Madrid».

De l'entrevista Blasco-Coscolluela, a més d'aquest creuament de dures declaracions, ha eixit el compromís del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme d'incloure, en el segon pla de carreteres, el tram d'autovia que falta en-



Centro G. Leopardi  
Llengua i Cultura italiana

## On aprendre l'italià

Si vols aprendre l'italià com cal i cerques un centre especialitzat en l'ensenyament de la llengua italiana, t'anticipe que el CENTRO G. LEOPARDI és l'únic que a València en té l'exclusiva i t'ofereix:

**Curs 88-89 comença el 5 d'octubre.**

#### ÀREA LINGÜÍSTICA

- Cursos de llengua italiana (elemental-mitjà-superior).
- Cursos intensius (juliol i setembre).
- Àmplia gamma d'horaris de matí i vesprada.
- Professorat natiu experimental i qualificat.
- Grups reduïts amb els mètodes més avançats.
- Cursos i serveis de traducció i interpretació.

#### ÀREA CULTURAL

Per tal d'enriquir els coneixements de llengua i cultura italiana, el CENTRO G. LEOPARDI et proposa durant anys les activitats més diverses, a l'avantguarda de l'estat:

- La BIBLIOTECA de consulta amb més de 500 títols, a més de revistes i còmics.

- La CINETECA LINGÜÍSTICA en V.O. italiana que ha programat cicles de Fellini, Mastroianni, G.M. Volonté; maratons de Gassman, etc., afavorint un gradual aprenentatge de la temàtica italiana (història, mafia, literatura...).
- El club de viatges culturals, el LEOPARDI ITALIA VIAGGI; l'únic que planteja itineraris inèdits per a descobrir la Itàlia desconeguda, assistint a manifestacions com el PALIO, la REGATA STORICA, el CARNEVALE...
- La «SOCIETÀ BONGUSTAI» us introdueix, en els cursos de cuina casolana i degustació de vins italians, a la gastronomia italiana.
- Els SEMINARIS de NARRATIVA ITALIANA t'actualitzen, a València, de les últimes tendències literàries italianes, amb el rigor de les més reconegudes universitats italianes.

#### RESULTATS

La sistemàtica preparació que donem al nostre alumnat és premiada amb uns òptims resultats al DIPLOMA DE LLENGUA I CULTURA ITALIANA: Un 100% d'aprovats, dels quals més d'un 50% són excel·lents.

Els/les alumnes instruïts/ides gaudeixen hui de càrrecs de traductors/res, intèrprets/tes, professors/res o es doctoren o assisteixen a congressos internacionals amb un italià perfecte.

¡EL LEOPARDI ÉS L'ÚNIC QUE FA PER TU A VALÈNCIA, EN LLENGUA I CULTURA ITALIANA!

CENTRO G. LEOPARDI. Misser Mascó, 6-2a. Tel. 362 17 11 · 46010 VALENCIA

tre València i Madrid. Es tracta dels 90 quilòmetres que separen el pantà de Contreras d'Honrúbia, que passarien a ser autovia a partir de 1991. Aquesta promesa ha apaivagat, de moment, les protestes empresarials, però ara —replica Luis Espinosa— «cal que aquest compromís es publiqui al «Boletín Oficial del Estado» i que l'autovia, tal com ha dit el delegat del govern, «estigui tancada, no tinga cruïlles ni passe per poblacions. A més, ha de tenir dos o més carrils per sentit de marxa i un carril lateral per a vehicles lents. Si l'autovia compleix tots aquests requisits, ens hauran construït una autopista, però batejada com autovia. La polèmica no és qüestió de noms, sinó de característiques tècniques de la carretera».

### L'ombra d'Aumar

En l'últim capítol de l'afer autopista ha fet acte de presència l'empresa Autopistas del Mare Nostrum, SA (AUMAR), i això ha acabat d'emboïllar la troca. Segons fonts de les administracions central i autonòmica, la reivindicació, per part de la CEV, de l'autopista València-Madrid respondria a les pressions d'AUMAR. El Banco Central, propietari, entre altres, d'AUMAR, estaria interessat a aconseguir per a una de les seues empreses, Dragados y Construcciones, l'obra de l'autopista, valorada en 350.000 milions de pessetes. Això permetria a aquesta entitat financera tenir una bona posició de cara a l'entrada en vigor, a partir del 1992, de l'Acta Única Europea. Encara que l'autopista València-Madrid no fóra rendible en el

### Inversió en carreteres al País Valencià en milions ptes.

	Administració central	Generalitat
1984		
1985	13.500	2.600
1986		
1987	14.000	1.882
1988	20.000	4.625

primer moment, la seua construcció seria un bon negoci.

Manuel Broseta, conseller d'AUMAR, tot i que s'ha pronunciat, públicament, a favor de l'autopista, assegura que «al Banco Central, ara, estan preocupats per la fusió amb el Banesto i no ha arribat la polèmica sobre la N-III». De la mateixa manera, la Confederació Empresarial desmenteix que «la reivindicació de l'autopista València-Madrid responga a pressions d'AUMAR i, indirectament, del Banco Central».



Luis Espinosa, secretari de la CEV.

### La por al tacògraf

**T**ant la normativa de la Comunitat Econòmica Europea com el Decret 2.001 del Ministeri de Treball i Seguretat Social són categòrics a l'hora de regular el transport de mercaderies i el trànsit col·lectiu de viatgers per carretera. Els conductors, controlats per un aparell que es diu tacògraf, poden anar al volant durant un període màxim de quatre hores i és per això que, quan s'enfronten a les deficiències viàries de la N-III, amb els consegüents retards i embussos, exigeixen a l'administració una via ràpida de comunicació amb Madrid.

El president dels transportistes valencians, Arturo Vírosque, assegura que «una autopista, fins i tot si és de peatge, rebaixaria els costos de les empreses ja que permetria una velocitat comercial de 80 km/h. i, per tant, es podria fer el viatge d'anada i tornada a Madrid en un mateix dia».

La N-III té especial importància per a les exportacions si tenim en compte que durant l'any 1987, 7,5 milions de tones van utilitzar com a mitjà de transport el camió. Per avió, el trànsit de mercaderies va ser de 200.000 tones i per tren de 40.000. Aquests percentatges, tot i que poden variar per qualsevol causa exògena, com puga ser una vaga de transportistes o una vaga de Renfe, revelen la necessitat d'una millora urgent en les comunicacions per carretera, independentment que siga una autopista o una autovia. □

És difícil continuar si, tal com han previst els responsables del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, a partir del 1991 s'iniciarà la construcció dels 90 quilòmetres de la N-III que, fins ara, no estaven projectats com autovia. També caldrà veure, en el moment oportú, si la hipotètica autovia compleix els requisits tècnics que el delegat del govern, Eugenio Burriel, ha promès. De moment, es pot dir, sense por a equivocar-se, que l'autopista-autovia València-Madrid ha centrat totes les discussions polítiques de tots els organismes polítics i econòmics valencians. Ja es parla de la tardor de l'autopista, i és que, fins i tot a Nova York, on polítics i empresaris valencians han assistit a la inauguració del Museu Lladro i d'una exposició del pintor Manolo Boix, han parlat de l'autopista □