

L'eix València-Bordeus dibuixa una nova dimensió europea

El camí més curt

La utopia dels 90 ja te nom: l'eix València-Bordeus. I promotors: les cambres de comerç de les ciutats alineades en el projecte. Aragó, País Valencià i Aquitània són les comunitats que se'n beneficiaran.

ECONOMIA

El projecte d'enllaçar el litoral atlàntic francès i la costa mediterrània de l'estat espanyol, mitjançant la construcció d'una via ràpida, apareix en aquests moments com un dels objectius prioritaris que s'han marcat els col·lectius empresarials del País Valencià i Aragó d'una banda, i de les regions franceses d'Aquitània, Bearn i Les Landes, de l'altra. La proposta ha estat profundament analitzada en la reunió celebrada la passada setmana a València, amb motiu de la convocatòria promoguda des de l'Associació per a la Promoció de l'Eix Bordeus-València, constituïda per les cambres de comerç de València, Terol, Saragossa, Osca, Mont de Marsan, Pau i Bordeus i per la Cambra Regional de Comerç d'Aquitània.

L'orige d'aquest projecte està en la reunió celebrada a finals de setembre del 1988 a Pau, en la qual la Conferència Permanent de Cambres de Comerç del Sud de França i Nord i Est d'Espanya (COPEF) va decidir potenciar el projecte d'enllaç entre Bordeus i València amb una via ràpida. Aquesta tindria el seu punt de penetració a Aragó amb la construcció del túnel transpirenaic de Somport —a les rodalies de Canfranc en la part espanyola i d'Oloron a França— de manera que la carretera es componria dels trams Somport-Pau-Mont de Marsan-Bordeus a França i de les etapes Somport-Osca-Saragossa-Terol-València a l'estat espanyol. En total, 292 quilòmetres a l'altra banda dels Pirineus i 521 a aquesta. Una carretera de 813 quilòmetres que estalviaria en 200 quilòmetres el trajecte utilitzat actualment pels transportistes que penetren a França via Perpinyà i que, segons la COPEF, per aconseguir una òptima racionalitat hauria de tenir doble carril i aproximar-se al màxim al túnel de Somport

UNA VIA DE CREIXEMENT

La construcció d'una via ràpida que en-

lace València amb Bordeus és de vital importància per als sectors econòmics de les regions implicades, articulades al voltant d'una millor connexió viària del quadrilàter format per les ciutats de Madrid, València, Bordeus i Tolosa de Llenguadoc.

Per a Aragó significa la possibilitat de superar el subdesenvolupament de bona part de les seues comarques, especialment les corresponents a Osca i Terol. De fet, la Diputació General d'Aragó ha realitzat un pre-estudi del projecte al qual s'aconsella l'execució del projecte.

L'interès es doble per a Aragó si es té en compte la futura construcció d'un tram d'autopista que unirà Saragossa i Madrid, segons contempla el II Pla de Carreteres 1994-2000 que està elaborant el Ministeri d'Obres Públiques (MOPU) i que el govern central aprovarà enguany. El MOPU també estableix un programa pont 1992-93, que serveix d'ajust entre el I Pla de Carreteres, vigent fins al 1991, i el segon Pla. Aquest programa pont inclou la realització de l'autovia Saragossa-Osca i la perforació de 4 túnels de nova creació: Piqueras, La Carrasqueta, Viella i Somport.

SOMPORT

El túnel de Somport, clau en la resolució de l'eix València-Bordeus, serà el més llarg dels quatre i tindrà una llargària de 7,7 quilòmetres dels quals 2,7 es troben en territori francès. Està previst l'inici de les obres a mitjans del 1991 i la seua finalització el 1995. L'obertura es practicarà en la cota de 1.100 metres, on la neu no apareix habitualment a l'hivern, de manera que es garanteix un túnel tot-trànsit durant tals 12 mesos. El seu cost, segons les primeres previsions, és de 13.300 milions de pessetes que es distribuïran de la següent manera: 5.130 milions de pessetes seran aportats per la CE; 5.130 milions, per l'estat espanyol i 2.565 pel francès.

L'import de la construcció de l'autovia des de Somport fins a Sagunt se situa en 83.065 milions de pessetes, segons l'estudi efectuat per la Diputació General d'Aragó.

Pel que fa a l'empresariat valencià, qual-sevol infraestructura de comunicació que es cree de manera alternativa és beneficiosa tenint en compte que les exportacions valencianes cap a França ascendeixen a 147.000 milions de pessetes, 12.255 dels quals tenen per destinació la regió d'Aquitània. Pel que fa a les importacions franceses amb destí al País Valencià, ascendeixen a 47.316 milions de pessetes, de les quals 4.405 provenen d'Aquitània. A aquestes xifres cal afegir els 31.290 milions de pessetes exportats al Regne Unit i els 650 a Irlanda, ja que l'eix té la seua prolongació fins París i en el futur pot arribar al Regne Unit una vegada s'haja finalitzat el túnel del Canal de la Manega.

Actualment són dues les carreteres utilitzades pels exportadors i totes dues presenten problemes. La carretera que desemboca a la Jonquera és un coll d'ampolla on les llargues cues de vehicles són habituals. El pas occidental, per Irún, afegeix a la saturació de trànsit els problemes derivats de les adversitats climatològiques i els habituals conflictes polítics.

D'altra banda, un estudi realitzat per l'Agrupació Professional de Carreteres dels Pirineus Atlàntics demostra que el túnel projectat a Somport, amb relació al trànsit per Irun, permet economies sobre el preu de cost del transport que es calculen en un 42% sobre el trajecte Bordeus-Saragossa; en un 30% sobre Bordeus-València; un 60% sobre Pau-Saragossa i un 47% sobre Tolosa-Saragossa. En el cas d'efectuar la transformació en autovia del tram entre Sagunt i Somport, l'any 2010 es registraria un augment de trànsit del 47% amb un increment de velocitat del 26%. Si tot l'eix adoptara l'estructura d'autovia, l'increment previst estaria del 70% per al trànsit lleuger i del 55% per al pesant.



Eix València-Bordeus

Per a Aquitània, el futur eix pot ser beneficiós per al comerç dels seus productes agrícoles, ja que la Conca de l'Adour podria passar d'exportar 8.000 tones de cereals a 232.000 tones. De fet, el conjunt de la posició geoestratègica d'Aquitània quedaria revaloritzada tant des del punt de vista econòmic com des de la nova posició en què quedaria Bordeus.

DIMENSIÓ EUROPEA

La ciutat francesa aspira a ser una cruïlla

europea on intervindrien l'eix amb València, el túnel sota la Manega, la circumval·lació de París i la via Bordeus-Lió-Ginebra.

L'eix València-Bordeus és un projecte de dimensió interancional, no sols perquè la seua extensió implica tres regions i dos estats, sinó perquè necessita el suport econòmic de la CE i d'alguna manera redistribueix el pes específic de l'Europa occidental en el conjunt del nou mapa comunitari.

En aquest sentit cal assenyalar que la

resposta ha estat més favorable per part de l'estat francès que de l'espanyol, si bé les decisions per a llançar definitivament el projecte depenen encara de la signatura d'un conveni estatal que haurà de ser ratificat pels respectius parlaments. El pas següent serà convèncer a la Comissió Europea de la necessitat de l'eix i obtenir així l'ajuda financera procedent del Fons Europeu del Desenvolupament Regional (FEDER).

El projecte ha estat remès per la COPEF als Ministeris de Transports i Obres

Públiques i als departaments d'Obres Públiques de la Generalitat Valenciana i la Diputació General D'Aragó. El silenci ha estat la resposta del Ministeri d'Obres Públiques i dels seu homòleg valencià. Des del departament aragonès s'ha respost amb un compromís de realitzar "totes les actuacions possibles perquè les sol·licituds siguen una realitat en data pròxima". El Ministeri de Transports, com a única resposta s'ha encomanat al II Pla General de Carreteres. La qüestió es complica si s'analitza que els grans plans de carreteres a Espanya sempre han estat radials o litorals, però mai transversals. La novetat mai és bona tarja de presentació per a l'estat.

Aquesta actitud per part de les autoritats hispanes contrasta amb la de l'estat francès, on els ministres d'Equipament, Vivenda, Transports i Comunicació, M. Delebarre, i Economia i Finances, M. Beregovoy, estudien el projecte d'una manera seriosa. També el Comitè Econòmic Social d'Aquitània qualifica l'eix de prioritari i el Consell Regional d'Aquitània justifica la urgència de les obres "per evidents raons econòmiques".

Finalment, la CE ha fet dos pronuncia-

ments respecte al tema. El primer, el 8 de novembre passat, per boca d'un portaveu de la Direcció General de Transports de la Comissió Europea, qui condiona una major vinculació econòmica al pronunciament formal dels governs implicats. La segona referència, per part del president de la Comissió, Jacques Delors, apunta a un suport implícit als beneficis que comportaria l'execució de l'eix i es compromet a examinar el projecte prèvia sol·licitud de finançament per part dels governs implicats.

I és que imaginar l'Europa del futur va lligat a la construcció de nous eixos que relacionen centres econòmics. El *arquitectes* de Delors estan obligats a contemplar la unió de l'Atlàntic francès i el corredor mediterrani amb la mateixa equanimitat que l'eix Milà-Barcelona-Madrid. Una altra cosa serà que alguns partits facin del binomi autovia-autopista punta de llança política. El que realment està en joc actualment és la possibilitat d'equilibrar Europa creant, en contrapes al gran potencial alemany, una zona de desenvolupament a l'oest del Vell Continent.



Albert Vicent

MESTRATGE EN TOPONÍMIA

febrer 1990 / abril 1991

курс *master* de post-grau per a geògrafs,
historiadors, filòlegs, arquitectes i enginyers



Informació: Departament de Geografia (telèfon 96 /
3864230* 1136); apartal de correus
22.060. 46080 - València.

Matrícula: Secretaria General (carrer de la Nau, 2
46001 - València).

Preinscripció: Del 8/1 al 10/2.

Conselleria de Cultura, Educació i Ciència de la
Generalitat Valenciana

Universitat de València

A U L A
D E
C U L T U R A

PROGRAMACIÓ DE FEBRER
DELS CURSOS ESPECIALS

- DICCIÓ: Tècniques d'expressió oral
- INTRODUCCIÓ AL MÓN CINEMATogràfic

PLACES LIMITADES



ACCIÓ CULTURAL DEL PAÍS VALENCIÀ
Cl. Moratín, 15. 6a. - Tel. (96) 351 17 27 - 46002 València