

L'eix mediterrani del TGV

## TGV: ¿València, pròxima parada?

Anar de Barcelona a València o viceversa en una hora i mitja seria possible gràcies al TGV. El que no sembla possible, de moment, és la construcció d'aquesta línia d'alta velocitat a termini mitjà.

**M**entre al Principat de Catalunya encara dura la polèmica sobre la viabilitat i la conveniència de la construcció d'una línia d'alta velocitat entre Barcelona i la Jonquera, al País Valencià sembla que la reivindicació de l'eix mediterrani del TGV passa hores baixes. Des del Principat, però, la pugna del TGV s'ha centrat quasi exclusivament en l'enllaç amb la frontera i cap dels sectors polítics, institucionals o econòmics que aquests darrers dies han pres posicions no ha fet mai referència a una lògica prolongació del traçat fins a València o Alacant. Ara, el fet és que l'eix Alacant-València-Barcelona-Perpinyà forma part d'un dels grans corredors europeus de transport de passatgers i mercaderies que arriba fins al nord d'Itàlia passant per Marsella, i dins l'esquema dels grans eixos europeus és qualificat d'"alt volum de circulació", categoria que comparteix per exemple amb la línia París-Bordeus, per on ja circula el TGV. De moment, doncs, la possibilitat de connexió del País Valencià amb la xarxa europea es presenta bloquejada per diversos factors.

Un dels primers a tenir en compte seria el cost del projecte. Tot i que no hi ha dades oficials públiques, la construcció d'aquest tram del TGV podria requerir una despesa inicial de 200 a 350 mil milions de pessetes, segons que es fes arribar fins a València o es perllongués fins a Alacant. Aquesta inversió gairebé duplica la que necessita el tram Barcelona-la Jonquera, però no superaria gaire la del tram Madrid-Sevilla, de 345 mil milions de pessetes, i ja aprovada pel govern estatal (veure EL TEMPS núm. 355). Cal tenir en compte que la línia Barcelona-València-Alacant, com que és una prolongació de l'europea, no requeriria la compra de determinats materials, com màquines i vagons, amb la qual cosa es reduiria una part important de la despesa inicial. Un altre factor a tenir present és que, en les



E. Silla, president de la Cambra de Comerç, Joan Lerma i Francisco Granados.

RAFA GIL

perspectives del govern estatal, el tram mediterrani del TGV no entra en la primera fase d'execució prevista, sinó que prioritza el tram Madrid-Sevilla per iniciar l'eix Sevilla-Madrid-Saragossa-Barcelona-Frontera. Fins ara, el govern de Madrid no ha mostrat cap voluntat expressa de perllongar el TGV fins a València en un termini mitjà, malgrat que el Pla de Transport Ferroviari de RENFE (PTF) preveu una demanda de viatgers de llarg recorregut per a l'eix mediterrani (que inclou els Països Catalans i la regió de Múrcia) de 760 milions de viatgers/km per a

l'any 2000, 460 milions més que no l'any 85. Tot plegat significa un augment del 153 per cent, el més elevat de tots els eixos comunicatius de l'estat.

### UN TGV AMB "PRUDÈNCIA"

Aquests dos factors han condicionat indubtablement l'actuació del govern de la Generalitat valenciana i del seu president **Joan Lerma**, que ha deixat que el TGV se centri en una pugna entre Madrid i Barcelona. Sobre aquest fet, el director general de Transports de la Generalitat valen-

ciana, **Gaietà Roca**, declarà a EL TEMPS que "som conscients que qualsevol avanç o millora en la connexió europea del TGV entre Barcelona i la frontera beneficia els valencians i la seva economia, però el nostre govern ha volgut mantenir una actitud de prudència, ja que es tracta d'un tema d'estat". Segons el màxim responsable de les comunicacions del País Valencià, "nosaltres no volem entrar en polèmica, sinó plantejar alternatives raonables, com el tema de l'amplada de via europea; creiem que aquest és un objectiu raonable i assolible, sense el qual seria impossible

#### LA MÀQUINA DEL TGV

Al País Valencià, qui ha expressat més clarament la necessitat i l'interès de la construcció d'una línia d'alta velocitat fins a Barcelona ha estat la classe empresarial, encapçalada per les seves dues institucions més significatives: la Confederació Empresarial Valenciana, presidida per **José M. Giménez de Laiglesia**, i la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de València. Per als empresaris valencians, la connexió amb Europa a través del TGV serviria per reduir de forma im-

cia de la connexió de València i Alacant a la xarxa europea d'alta velocitat" i coordinat pel professor **Damià Mollà**, l'arquitecte **Gaspar Fernández** i l'enginyer **Joan Senent**, demostra els beneficis que comportaria aquesta connexió. **José Enrique Silla**, president de la Cambra de Comerç, expressa a la introducció del treball que es tracta de "l'únic document que fonamenta, des de la fredor dels números, però també des de la seva irrefutable realitat, el corrent reivindicatiu que els valencians esgrimim en defensa dels interessos de la nostra economia i, en defini-



Les inversions per al TGV, un barem fonamental per a la rendibilitat.

RENFE

la connexió directa i el TGV". La direcció general de Transports va encarregar un estudi a l'empresa SOFRERAIL, filial de la SNCF, sobre la viabilitat de la connexió valenciana amb la xarxa del TGV, però no és públic perquè, segons Gaietà Roca, són "estudis interns que després traslladem als responsables polític-administratius a Madrid, que són els qui han de decidir sobre la qüestió". El que sí que ha fet la direcció general ha estat tenir contactes amb la Generalitat del Principat, "a nivell tècnic i d'intercanvi d'informacions, però no institucionals", segons afirma Roca.

portant els costos de transport, milloraria l'economia valenciana i ajudaria a superar un dels déficits crònics del país: la deficient infraestructura comunicativa. Aquesta actitud dels empresaris és la que ha generat després els posicionaments públics de les institucions autonòmiques i els partits polítics, que sempre han anat a remolc. L'exemple més significatiu de la decidida voluntat empresarial d'aconseguir el TGV va ser l'estudi que la Cambra de Comerç encarregà a la Universitat de València. El document resultant, titulat "Estudi sobre la viabilitat i la convenièn-

tiva, del nostre benestar social". I a continuació afegeix que "tallar els vincles que uneixen la comunitat valenciana amb Europa és anar contra la Història i, de produir-se, seria un error de conseqüències inimaginables". L'estudi de la Cambra de Comerç comprèn des d'una explicació global sobre el tren d'alta velocitat i la seva experiència de funcionament en altres països, com el Japó, Alemanya o França, fins a aspectes tan concrets com un informe sobre el nivell d'acceptació i utilització del TGV per l'empresariat valencià, relacionant-ho tot sempre amb aspectes

econòmics del país i les seves necessitats per a desenvolupar-se.

El treball afirma que el tren, a més de ser necessari econòmicament, és útil per a la vertebració comunicativa i territorial del País Valencià i, després de fer una crítica a l'estratègia ferroviària del govern estatal, que qualifica de "política" i "d'imatge", valora molt positivament la coincidència en favor del TGV de perspectives ideològiques i d'interessos molt diversos. Però aquest estudi pot quedar en una simple il·lusió, si els paràmetres polítics mantenen la mateixa atonia en què es troben actualment, tot i que no sempre ha estat així.

#### ELS POLÍTICS, ELS VAGONS

La necessitat del TGV fins a Alacant entrà dins la política autonòmica valenciana a final del 1988, quan **Blasco**, llavors conseller d'Obres Públiques, Transports i Urbanisme, es manifestà públicament en aquest sentit, tot i que en aquell moment aquesta posició no era compartida per la totalitat del govern autonòmic. El president i el govern de la Generalitat

no assumiren aquesta posició de forma decidida i activa fins a final del 1989, després de fortes pressions empresarials i cíviques. En aquell moment, **Jerma** efectuà diverses declaracions i promeses de pressió sobre Madrid per desbloquejar el tema. Pel que fa als partits, el més actiu en favor de la implantació del TGV ha estat Unitat del Poble Valencià (UPV). Aquest partit nacionalista ha anat més enllà que la resta de l'arc parlamentari, fins a afirmar que el TGV, a més de ser una necessitat econòmica, serviria per vertebrar territorialment i social el país. UPV traslladà el tema a les Corts valencianes i aconseguí que fos aprovada una proposició no de llei demanant al govern de Madrid la construcció de la xarxa d'alta velocitat fins a Alacant.

En conjunt, entre les dificultats econòmiques i administratives i l'atonia reivindicativa dels estaments polítics majoritaris, caldria veure qui, a banda dels empresaris, és prou conscient que el País Valencià, sense TGV, s'allunya una mica més d'Europa.



Pere Martí | El TGV, més que un tren.

ARXIU

SALA D'EXPOSICIONS DE LA FUNDACIÓ "LA CAIXA"  
Carrer Correus, 3 - 46002 VALÈNCIA

## PEPE ROMERO

12 Abril/26 Maig 1991

Inauguració: Divendres  
12 d'Abril  
a les 20:00 hores

Laborables d'11 a 14 i de 17 a 21.  
Festius d'11 a 14.  
Dilluns matí, tancat.



Fundació "laCaixa"

una novel·la quasi màgica per a nois i noies  
d'ALBERT DASÍ

## EL GRAN INVISIBLE

Premi «Guillem Cifre de Colònia» 1990

El Gran Invisible, en el seu viatge per presidir el Gran Consell de la Màgia, ens mostra de prop els entranyables personatges del món meravellós del Circ.

Albert Dasí (Bètera 1959) és mestre de l'escola Gavina de València i aquesta és la seva tercera novel·la.



il·lustrat per PERE PRATS SOBREPÈRE

ELS GRUMETS DE LA GALERA n.º 101

La Galera