



## L'economia valenciana avui (4/5)

# Model d'infraestructures: un país sense tren

L'any 2003 Francisco Álvarez Cascos va dir que entre el 2005 i el 2010 "calia invertir sobretot en els territoris que suporten els principals fluxos de transport" i, segons ell, eren els situats entre Madrid i la perifèria: Castella-Lleó seria la primera receptora d'inversions. Espanya, però, no és una illa: per la Jonquera hi passa el 40% de tot el comerç exterior estatal i la majoria dels turistes estrangers que no entren per avió. L'arc mediterrani és amb gran diferència el principal eix en fluxos de transport, però això era ignorat pels governs del PP. I pel que fa a l'AVE, Madrid connecta amb València-Castelló i amb Lleida-Tarragona-Barcelona-França, però Tarragona no enllaça amb Castelló.

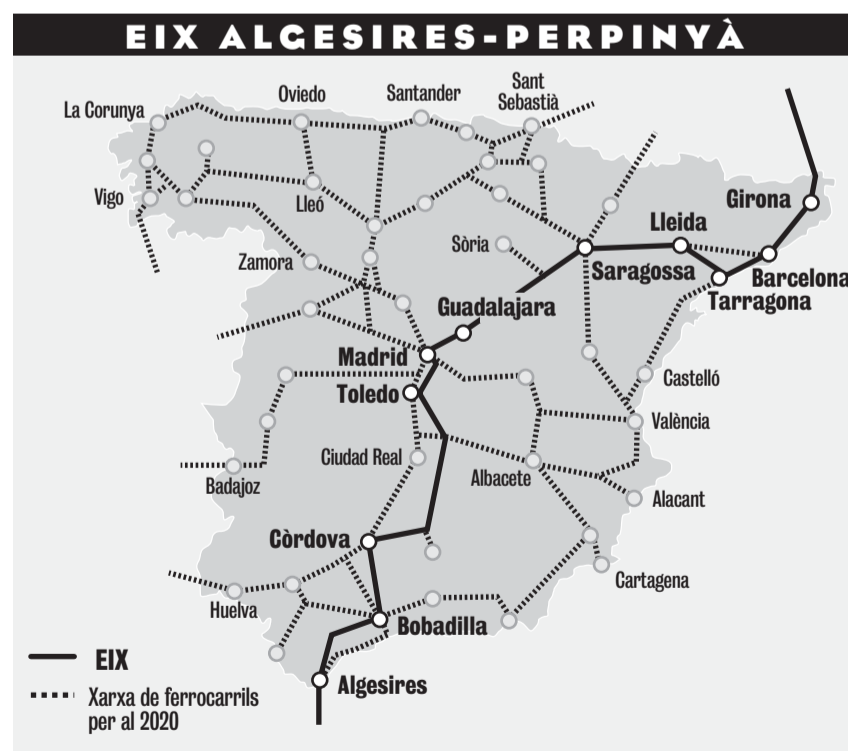
El recent pla estratègic d'infraestructures de transports (PEIT) del PSOE també "oblida" l'enllaç entre Castelló i Tarragona. La premsa valenciana hi està dedicant pàgines senceres però, si no hi ha canvis de darrera hora, el País Valencià quedarà aïllat d'Europa per ferrocarril una generació més, just quan el tren és més vital que mai per a la indústria i l'agricultura valencianes. Sense alta velocitat les línies convencionals ja existents no poden dedicar-se al transport de mercaderies, tot i que només el tren podrà absorbir les creixents necessitats del transport terrestre, connectat cada vegada més amb el transport marítim. Per això França endarrerirà la connexió d'ample europeu tant com pot per afavorir Marsella.

Amb el PSOE Saragossa serà la nova capital ferroviària espanyola: si s'impulsen primer els eixos Algesires-Madrid-Saragossa-Somport, València-Saragossa-Somport i Barcelona-Saragossa-Bilbao, queda fora un nou mapa radial més "amable". No és Madrid qui centralitza el trànsit ferroviari però, al cap i a la fi, es margina l'eix mediterrani. I amb aquest disseny el govern del PSOE també ajorna en el temps la petició basca d'un eix ferroviari atlàntic que enllaci Euskadi amb Bordeus. El govern basc, però, disposa de diners per a l'alta velocitat, ja està adjudicant la Y basca i tindrà les tres capitals unides l'any 2010.

### Avantatges de l'eix mediterrani

Els avantatges de l'eix ferroviari de mercaderies mediterrani són múltiples: descongestió d'autopistes, més seguretat del transport, possibilitat de captar part del comerç asiàtic (els ports del nord d'Europa en copen el 85% del total) i africà (l'any passat 176.120 camions van entrar per Algesires), estalvi de costos de transport, millora en la distribució i estalvi energètic. Però sense tren només queda la carretera, és a dir, dividends per a Abertis, i quan s'incompleixi Kyoto vindrà el peatge de la UE perquè "qui contamina paga".

La competència amb Marsella i Gènova com a port d'entrada del comerç marítim que ve d'Àsia només tindrà èxit si els ports de Barcelona i



València cooperen i no competeixen. La complementaritat en la distribució de mercaderies recomana deixar a València la península Ibèrica i a Barcelona el mercat europeu, però cal per a això una línia ferroviària de mercaderies capaç d'unir amb fluïdesa els dos ports i les dues ciutats. El PSOE no ho preveu i, encara pitjor, tampoc ho fa Abertis, que podria realitzar una inversió ferroviària pri-

vada de rendibilitat molt més clara, com la que està fent entre Madrid i Lisboa.

Joan Amorós, impulsor de l'Associació Ferrmed per a la promoció de l'eix ferroviari de mercaderies Rin-Roine-Mediterrània, és optimista perquè està sumant d'adhesions al projecte de passadís mediterrani, com ara els ports de València i Cartagena, associacions i confederacions em-

presarials, col·legis professionals i empreses valencianes, murcianes i andaluses. Espera així fer canviar el govern espanyol i la UE, que ha declarat prioritari molts eixos ferroviaris verticals de mercaderies (Anvers-Rotterdam-Gènova, Berlín-Nàpols, Anvers-Sevilla) però no el Ferrmed (Duisburg-Metz-Lió-Barcelona-València-Algesires).

En canvi, el catedràtic de la Universitat de València Gregori Martín és mostra pessimista, ja que els models de mobilitat no es canvien en qüestions de mesos i parla literalment d'engany: "Els membres de la Comissió són uns mandrosos que s'han cregut les mitges veritats del ministeri de Foment espanyol, que els enviava mapes a Brussel·les on es dibuixava entre Tarragona i Castelló una línia igual de maca que la que uneix Madrid i Sevilla. També els informava que ja estava en marxa la construcció del tram

La Encina-Tarragona i que, per tant, no feia falta dedicar ni un euro a aquest tram. I a la falta de ganes de Brussel·les de discutir amb Madrid és incomprendible el silenci de la Generalitat Valenciana, que ha tingut prohibit qualsevol projecte que sonés a col·laboració amb Catalunya" (El País, 12-6-2005).

Els fets consumats, però, indiquen que el PSOE prefereix l'eix Algesires-Madrid-Saragossa perquè, en disposar ja d'una línia d'alta velocitat per passatgers, necessita menys inversió per acomodar les línies convencionals ja existents al trànsit de mercaderies que no pas l'eix mediterrani". La decisió gens innocent de fer primer l'AVE entre Madrid i Sevilla justifica ara les inversions per als trens de mercaderies. No sembla importar gaire que el País Valencià s'estigui jugant el futur de les seves exportacions, quan han caigut del 13,4% del total estatal del 1997 al 11,7% del 2004, ni que Catalunya s'hi jugui la capitalitat portuària mediterrània davant Marsella i Gènova.

Per això es parla d'asfíxia premeditada: els plans d'infraestructures no responen a conjuncions astrals desfavorables, sinó que manifesten de manera clara per quins territoris segueix no apostant el govern central, sigui del color que sigui.

DIMARTS VINENT  
**Model de finançament: una atrofia persistent**