



**ACCESIBILIDAD Y FUTURO DE LA
COMUNIDAD VALENCIANA:
ESPECIAL REFERENCIA AL TREN
DE ALTA VELOCIDAD**



Francisco Pons Alcoy
Presidente de AVE

**Aula Las Provincias
25 de abril de 2006**

En primer lugar quiero agradecer a **LAS PROVINCIAS** la oportunidad que me ha brindado para poderles dirigir unas palabras esta tarde-noche, agradeciendo sinceramente su presencia en esta conferencia.

No quiero dejar de decirles que cualquiera de las manifestaciones que aquí realice, la hago no como experto en infraestructuras, sino como usuario de las mismas, como empresario que sabe lo que las mismas contribuyen de forma capital a nuestro desarrollo y competitividad. Lo que oirán trata de ser un análisis riguroso y resume lo que la Asociación Valenciana de Empresarios, ha ido transmitiendo a lo largo del tiempo.

En la conferencia se analiza la situación actual de nuestras infraestructuras de comunicación, en especial la del tren de alta velocidad. Se analizan desde la doble vertiente de aumento de la competitividad y de generación de riqueza para su área de influencia, no ya sólo por los efectos inducidos de las mismas sino por el desarrollo de actividades empresariales en su ejecución.

En nuestra región existe un importante grupo de empresas valencianas, serias, sólidas y rigurosas, que centran su actividad en el desarrollo y ejecución de las infraestructuras.

Y a este respecto, antes de empezar la conferencia, me gustaría animar a las administraciones autonómicas y locales, así como la propia administración central a que apuesten más por las empresas de la Comunidad Valenciana, asignándoles más contratos, por la generación de riqueza territorial y el avance tecnológico que ello supone. En el bien entendido de que ello se haga así siempre y cuando las empresas de nuestra Región estén en igualdad de capacidades, seriedad y experiencia exigidas. En este sentido me consta que las empresas de nuestra Comunidad están haciendo un gran esfuerzo tecnológico y financiero que debe verse recompensado.

Pero hay muchas otras infraestructuras, tangibles e intangibles, de las que podríamos hablar: me estoy refiriendo a las hídricas, energéticas y a las de telecomunicaciones, por una parte y a las que sustentan nuestro sistema educativo y formativo, por la otra.

Pero eso sería objeto de muchas otras conferencias...

1. ALGUNOS DATOS...

Dado que las infraestructuras de comunicaciones son claves para la competitividad y desarrollo de cualquier economía, sus **carencias** pueden **constituir un obstáculo** y una **seria desventaja competitiva** para los actores económicos y el territorio que las sufre.

En el caso de España, **la zona más dinámica del país, el Arco Mediterráneo, ha padecido** y sigue padeciendo **el carácter radial de nuestro sistema de comunicaciones, principalmente las ferroviarias.**

La **visión madrileña**, tanto de políticos como de los funcionarios los Ministerios, del esquema de ordenación de las comunicaciones españolas y la **debilidad social y política de una parte importante del Arco Mediterráneo Español**, nos ha llevado a un sistema poco racional en lo económico y a una política en la que no se ha priorizado en función de intereses estratégicos.

El Arco Mediterráneo Español (Cataluña, Baleares, Comunidad Valenciana, Murcia y las cuatro provincias andaluzas bañadas por el Mediterráneo, inclusión hecha de Cádiz) forma parte del **segundo gran eje de desarrollo de la Unión Europea** y constituye la zona más dinámica, junto con Madrid, de la economía española en los últimos veinticinco años.

En él se genera el **41% del PIB español** y se asienta más del **34% de la población en apenas el 21% de la superficie nacional**. Su densidad demográfica, con más de 140 habitantes por kilómetro cuadrado, es sensiblemente superior a la nacional, que apenas supera las 87 personas por km².

Este reducido espacio del país concentra el **51% de las pernoctaciones de extranjeros** y representa el **52,46% del índice turístico nacional**.

En suma, se trata de un **espacio de alta densidad demográfica y fuertemente dependiente del mercado europeo**, desde el punto de vista económico.

Curiosamente, es la zona con más problemas de accesibilidad ferroviaria y por carretera a Europa. Nos encontramos ante un problema que no ha creado ningún partido en particular, pues viene del siglo XIX, sino la inamovible concepción dominante en Madrid y la debilidad de las sociedades del Arco Mediterráneo.

2. LA COMUNIDAD VALENCIANA COMO PIEZA CLAVE EN EL ARCO MEDITERRÁNEO

La **Comunidad Valenciana** se sitúa en el **centro geográfico del Arco Mediterráneo Español** y cuenta con la estructura económica más compleja de este espacio junto con la de Cataluña, lo que hace de **los problemas de accesibilidad algo aún más delicado** que para el resto de los territorios del Arco.

La nuestra es una economía con una **base exportadora** sustentada en la **industria**, el **turismo** y la **agricultura**. Una **industria diversificada y fuertemente exportadora**, con un marcado predominio del **mercado europeo**.

En lo que a la **economía turística** respecta, aunque el **mercado europeo** es **importante**, lo es aún **más el** del resto **de España**, especialmente el del centro de la Península, dado el predominio de la **segunda residencia**, lo que hace de los **accesos a Madrid algo fundamental**.

Además de lo anterior, la posesión de un **puerto intercontinental como el de Valencia**, salida y entrada natural de las mercancías procedentes y destinadas a nuestra Comunidad y al centro de España, hace de las **comunicaciones ferroviarias** con el centro de la Península y el centro y norte de Europa una variable de **capital importancia para nuestra competitividad** y desarrollo futuros.

Y esto por dos razones:

- 1) El futuro del **transporte por carretera** se verá afectado por la **congestión del tráfico en el centro de Europa** y por la política de transporte que augura el desarrollo del protocolo de **Kyoto**.

El **puerto de Valencia**, el más dinámico del Mediterráneo, tiene en la **mala comunicación ferroviaria con el centro y norte de Europa** uno de los principales obstáculos para mantener su liderazgo portuario, con el **agravante de la proximidad del de Barcelona**, en claro proceso de **expansión y beneficiado por unas mejores comunicaciones ferroviarias**.

Como el potencial de un puerto depende de las compañías navieras que trabajen en él, y estas son las que atraen la carga, es de temer que, en ausencia de cambios importantes en la accesibilidad ferroviaria del puerto de Valencia, perdamos además la oportunidad de convertirlo en el puerto indiscutible del centro de España.

- 2) La **aproximación en tiempo** entre dos espacios y la **facilidad de la comunicación de personas y mercancías** influye considerablemente en la elección de **puerto de entrada y salida de las mercancías** del espacio central.

La **percepción de lejanía**, a causa de las **malas comunicaciones** por ferrocarril y aire para el tráfico de pasajeros, entre Madrid y la Comunidad Valenciana así como las dificultades que afronta el tráfico de mercancías por ferrocarril entre estos dos puntos, añade un nuevo y poderoso obstáculo a la conversión de Valencia en el puerto indiscutible del centro de España, a lo que hay que unir la mala comunicación ferroviaria con **Lisboa** y con **Aragón** y el **norte de España**.

3. LA ACCESIBILIDAD DE PERSONAS Y MERCANCÍAS

Perder de vista esto es olvidar el papel dinamizador de la economía que cumple un **puerto interoceánico**.

Un puerto de esta naturaleza no es sólo una **poderosa ventaja competitiva** para los productos de la región donde se ubica, con ser esto muy importante dada la fuerte vocación exportadora de la economía valenciana. También es una **fuerza de atracción de actividades**, tanto las de naturaleza **logística** como las relacionadas con las **decisiones de inversión de empresas importadoras y exportadoras**, además de ser un **magnífico reclamo para cualquier tipo de actividad** y un factor fundamental de identificación y de imagen de marca de la Región.

En una economía abierta como la nuestra y en un contexto de rápida globalización económica, la accesibilidad es una condición fundamental para que nuestras empresas puedan competir y nuestro territorio sea atractivo para los inversores.

La situación actual no es buena, como han puesto de relieve en un seminario organizado por AVE algunos de los representantes más significativos de las empresas líderes valencianas y de las empresas foráneas más importantes de la Región.

La conexión con el centro y norte de Europa y el resto del mundo es problemática. En primer lugar porque las comunicaciones directas por avión son complicadas. En segundo término porque el acceso a Madrid, con el principal aeropuerto internacional de España, está plagado de inconvenientes, dado el mal servicio aéreo existente.

Solamente lo que acaba de decirse constituye ya una importante **razón para defender el tren de alta velocidad** que permita acceder al **centro de Madrid en menos de dos horas.**

Si a esto unimos la **práctica imposibilidad de enviar mercancías por ferrocarril a Europa** en tiempo y forma a causa del estrangulamiento ferroviario que define una línea multiusos y con un solo carril en uno de los tramos, tendremos que convenir que **las comunicaciones son una importante debilidad de nuestra economía y la falta de soluciones rápidas** una gran amenaza en una economía en rápido proceso de globalización y en un contexto de creciente **competencia internacional** (con la entrada de los países del Este en la UE) **y nacional** (con el **puerto de Barcelona** en proceso de ampliación y la mejora del **sistema ferroviario catalán**).

Pero esta situación no puede ser contemplada por los políticos, especialmente los de Madrid, desde la simple perspectiva de la economía valenciana. Al fin y al cabo **la Comunidad Valenciana es el espacio de paso de las mercancías de la mitad sur del país y el puerto de Valencia el centro de gravedad portuario del Arco Mediterráneo y del centro de España.**

No considerar prioritaria la accesibilidad de esta región constituye no sólo un **serio ataque a la competitividad de nuestra economía** sino a la de una parte fundamental del Arco Mediterráneo y el centro de España pues, el transporte naval es el más económico e importante, en una economía globalizada.

El que ni los políticos españoles ni los europeos hayan considerado esta situación al diseñar el sistema ferroviario nacional y europeo y las autopistas del mar muestra, hasta que punto, la **racionalidad económica** y el **principio de prioridad** están ausentes de sus decisiones. De forma incomprensible se han priorizado otras inversiones a las del Arco Mediterráneo y al eje transeuropeo de mercancías.

Pero lo más grave es que al actuar así y privarnos de las ventajas competitivas que otros disfrutan o están construyendo, **se está atentando seriamente contra el principio de solidaridad y la justicia distributiva interterritorial.**

Desgraciadamente esta actitud y comportamiento son compartidos por los dos grandes partidos del arco parlamentario español, lo cual revela nuestra debilidad como sociedad al ser la capacidad de negociación de los territorios lo que informa sus actos.

Lo que **la Comunidad Valenciana**, y por derivación el centro y sur del Arco Mediterráneo, **precisa** para ganar en competitividad y superar las amenazas expuestas es **conseguir que el gobierno central confiera prioridad a la implantación del tren de alta velocidad Madrid-Comunidad Valenciana por Cuenca, la rápida ejecución del corredor de alta velocidad en ancho europeo que una el Arco Mediterráneo de norte a sur (frontera francesa a Cádiz), y convertir la actual línea al tráfico de mercancías.**

4. EL TREN DE ALTA VELOCIDAD: UNA PRIORIDAD SOCIAL Y ECONÓMICA

Existen buenas razones económicas y estratégicas, así como de justicia y políticas, para que se de prioridad dentro de la política ferroviaria española a la alta velocidad Madrid-Comunidad Valenciana.

Para los valencianos la alta velocidad por Cuenca, que es la que aporta considerables ventajas, es muy beneficiosa por distintos conceptos:

- a) Por un lado por el **sensible acortamiento del tiempo de desplazamiento** que supondría, situando el centro de Valencia a menos de hora y media del centro de la capital de España y a Alicante y Castellón a menos de dos horas, lo que supone una considerable ventaja con respecto al avión y al automóvil.
- b) En términos de **comodidad y aprovechamiento del tiempo** las ventajas son también notables, al tiempo que el **coste económico** del desplazamiento se reducirá a menos de la mitad del correspondiente al avión. Para los ejecutivos valencianos, y por tanto para las empresas, esto supone una considerable mejora al reducir sensiblemente el coste económico y humano del acceso al principal centro económico, político y relacional del país y al aeropuerto internacional de Madrid.
- c) El **coste medioambiental**, por último, se reducirá notablemente.

Pero además de las consecuencias sobre la **competitividad empresarial** de una mejor accesibilidad a Madrid, la alta velocidad generará **nuevas oportunidades económicas**, tanto por el crecimiento y desestacionalización (vía paquetes de fin de semana) de la demanda turística que conlleva la aproximación a **Madrid**, primer centro demográfico de España y **principal**

mercado turístico de la Comunidad Valenciana, como por el efecto **atracción que la proximidad genera en los turistas que visitan Madrid**.

La experiencia de Sevilla es la prueba más clara de lo que estoy diciendo. Sin olvidar la oportunidad que el AVE brinda de generar una oferta conjunta de destinos (combinación Alicante-Madrid y Valencia-Madrid) para los **cruceros**, con el consiguiente efecto inducido sobre este poderoso mercado turístico, y la atracción residencial de Valencia y Alicante por parte de ciertos sectores de la sociedad madrileña.

Lo que acaba de decirse permite entender el que tanto la **Conselleria de Infraestructuras de la Generalitat Valenciana** como la **Fundación ProAVE** valorasen, de forma conservadora, **el efecto macroeconómico del tren de alta velocidad en unos 100.000 millones de pesetas anuales en la perspectiva del año 2000**. A esto habría que añadir los efectos inducidos sobre las actividades logísticas y productivas de la definitiva conversión del puerto de Valencia en puerto del centro de España, a impulsos del efecto psico-social de la mayor proximidad en tiempo de ambas realidades.

Este último efecto genera una organización económica de España más racional y eficiente, al **integrar dos economías complementarias como la madrileña y la de la Comunidad Valenciana**, al tiempo que contribuye a la generación de una red metropolitana en el país aproximando en tiempo real la primera y la tercera áreas metropolitanas de España.

La **conexión en alta velocidad de los tres principales centros del país, Madrid, Comunidad Valenciana y Barcelona**, permite crear una **red metropolitana global en el sur de Europa** capaz de convertirse en **nudo de la red mundial de ciudades globales** (Nueva York, Tokio, Londres, París...) y una fuerza fundamental del desarrollo nacional en la era de la globalización y la economía del conocimiento.

Posiblemente la gran oportunidad de actuar con racionalidad económica y criterio estratégico se tuvo cuando se planteó enlazar en alta velocidad Madrid con Barcelona por la Comunidad Valenciana, permitiendo al mismo tiempo construir una línea rentable y crear la red metropolitana global de la que estamos hablando. Sin embargo, las inercias del pasado, **la concepción radial del sistema ferroviario imperante en la Villa y Corte** desde tiempo inmemorial y **los intereses de Cataluña, siempre mejor representados en Madrid que los de la Comunidad Valenciana**, impidieron que la razón se impusiera.

Pero cualquiera que sea la trayectoria pasada de la política ferroviaria española, lo cierto es que desde la perspectiva del desarrollo económico de España, la alta velocidad entre la Comunidad Valenciana y Madrid y Barcelona es de fundamental valor estratégico, justificando la necesidad de dar prioridad tanto al AVE Madrid-Comunidad Valenciana por Cuenca como a la alta velocidad en el Corredor Mediterráneo.

No menos importante es, además, el hecho de que ambas líneas constituyen dos de los lados del triángulo de oro del sistema ferroviario español y las más rentables del mismo, de acuerdo con el informe del propio Ministerio de Fomento.

Basta un simple cálculo tentativo para mostrar el **impacto sobre el tráfico de pasajeros** que puede tener la alta velocidad entre Madrid y la Comunidad Valenciana para establecer sus consecuencias económicas para Renfe.

Si la pauta de evolución del tráfico por ferrocarril fuese similar a la que ha seguido la línea Madrid-Sevilla desde la implantación del AVE, lo que es más que razonable, sólo entre Madrid y Valencia se alcanzarían los **10 millones de pasajeros en 2015** en el caso de que el AVE por Cuenca empezara a funcionar en el 2009.

(Entre Sevilla y Madrid viajaron por ferrocarril 400.000 personas en 1991, antes de la entrada en funcionamiento del AVE; en 2001 viajaron 6 millones, lo que supone una tasa de crecimiento total del 1.500%. Entre Valencia y Madrid han viajado en **el Alaris 1.033.000 pasajeros en 2003**, y a una tasa de crecimiento del 3% anual, el número sería de 1.200.000 en 2008, y aplicando la pauta del Sevilla-Madrid se conseguirían los **10 millones de pasajes en 2015**).

Esto sitúa a la línea **Madrid-Comunidad Valenciana como la más exitosa**, con diferencia, en el sistema ferroviario español, con un espectacular efecto inducido y una rentabilidad probada.

En un sistema ferroviario deficitario como el español, poner a funcionar lo antes posible alguna línea rentable es una exigencia fundamental de su sostenibilidad económica, lo que aporta otra buena razón para dar prioridad a las obras del AVE Madrid-Comunidad Valenciana y del Corredor Mediterráneo.

Hay algunas razones adicionales que aportan aún más argumentos para priorizar, desde una perspectiva tecno-económica, las dos líneas que afectan a esta Comunidad.

La alta velocidad no se justifica para cualquier distancia entre dos centros ni para cualquier tamaño de esos centros. Sólo en determinadas circunstancias está justificado hacer una tan importante inversión.

- 1) En primer lugar, la alta velocidad resulta ventajosa respecto a otros modos de transporte, como el automóvil y el avión, en **distancias entre 250 y 500 kilómetros**.
- 2) En segundo término, su **rentabilidad** depende de la **demanda**, lo que implica que sólo tiene pleno sentido para unir áreas demográfica y

económicamente potentes, capaces de generar una relativamente **alta densidad de tráfico**.

Pues bien, son justamente la línea **Madrid-Valencia** por Cuenca, con una distancia de poco más de 380 kms, la de **Madrid-Alicante**, con una distancia en torno a 425 kms, y la de **Madrid-Castellón**, de 435 kms, y que unen grandes concentraciones demográficas y espacios con un gran movimiento de pasajeros entre sí, las que mejor se ajustan a estos parámetros en el conjunto de la red ferroviaria nacional.

Con la ventaja añadida de que las tres se solapan en una gran parte de su respectivo trazado, disminuyendo la inversión necesaria e incrementando la rentabilidad del capital aplicado.

A este argumento hay que añadir en la actualidad la **implicación de la alta velocidad en el evento del Copa del América**. Con independencia de que en relación con Sevilla se echó el resto para hacer coincidir el inicio de la **Exposición Internacional del 92** con la puesta en funcionamiento del AVE Madrid-Sevilla **y que con Barcelona se hizo otro tanto con el aeropuerto y la mayor dotación de infraestructuras de la historia de dicha ciudad** en pocos años, lo importante es tener en cuenta que para los intereses nacionales es fundamental ofrecer a la **élite internacional del mundo de los negocios** y potenciales inversores una **imagen de Valencia de ciudad bien comunicada y de la Comunidad Valenciana y de España de sociedad moderna y tecnológicamente avanzada**.

Un elemento fundamental para conseguirlo es contar en el 2007 con el AVE por Cuenca. Curiosamente, **no sólo esto será imposible, porque así lo han decidido los políticos de Madrid, sino** que también parece que lo será tener acabado y en condiciones de funcionamiento aceptable (con el parque central terminado) **la línea tradicional mejorada por Albacete**. Una muestra más de que ni la razón económica ni la estratégica forman parte del vocabulario de

nuestros políticos, y que sólo una sociedad consciente y activa puede obligarles a introducirlas.

Si la **racionalidad tecno-económica** hubiese guiado la política ferroviaria española, no cabe duda alguna de que la línea Madrid-Comunidad Valenciana debiera haber sido **la primera en construirse en nuestro país**.

Sin embargo, ha sido a la de Sevilla-Madrid, de más de 540 kms, y a la de Madrid-Barcelona, con unos 660 kms., a las que se les ha concedido prioridad, lo que **refleja con toda claridad el peso de la variable política** y la poca relevancia concedida a la razón económica y estratégica en la toma de decisiones de la política ferroviaria española.

Pero cuando a esto se añade el que en las posteriores decisiones de inversión se les ha dado prioridad a **Málaga y Valladolid**, cuyas líneas se prevé que estén finalizadas en el año 2007, y respecto a la de la Comunidad Valenciana sólo recientemente se ha dado la fecha del 2010 para la conexión Madrid-Valencia, uno tiene que concluir que la razón principal del **retraso y la lentitud** en la implantación de la alta velocidad en la Comunidad Valenciana no es otra que **nuestra propia debilidad en el concierto político español, con independencia de quién este en el gobierno de la nación y en el ministerio de Fomento**.

5. COHESIÓN SOCIAL EN LA LUCHA POR EL AVE

A pesar de un panorama tan desolador para los ciudadanos de la Comunidad Valenciana, que hemos sido relegados a un segundo plano en una infraestructura tan importante para nuestro desarrollo, y para la política ferroviaria española, reo de concepciones caducas y carente de toda racionalidad económica y estratégica, he de decir que **el proceso del AVE ha sido importante para el despertar de este pueblo y, aunque plagado de falsas promesas, frustraciones e interferencias perversas, ya es**

irreversible, a pesar de las dudas que hasta no hace mucho existían sobre la ejecución del trayecto Motilla-Valencia.

La lucha de los valencianos por el AVE ha sido posiblemente la experiencia que más energías y capacidades ha permitido desplegar en esta Comunidad.

A nivel empresarial supuso la creación de un amplio frente de implicados (con **más de 1.000 empresarios adheridos a la Fundación ProAVE**, procedentes de todos los espacios de la Comunidad Valenciana) y la **coincidencia y concertación sin disensiones** o fisuras de todas las organizaciones y todos los territorios de la Región.

Permitió desplegar una amplia e intensa **actividad de concienciación y de aprendizaje** dirigida a gestar **alianzas internas y con colectivos empresariales y actores políticos de otros espacios y niveles del Estado**.

En suma, **ha sido una experiencia fundamental de creación de sociedad civil y desarrollo de capacidades para gestionar influencias**.

Pero más importante aún es el hecho de que este proceso ha hecho más que ningún otro hasta ahora por la integración territorial, pues por primera vez los empresarios y ciudadanos de espacios tradicionalmente alejados empezaron a ser conscientes de la comunidad de intereses y de la **importancia de construir una misma identidad regional para forjar un espacio de influencia en Madrid**.

Este es un largo proceso que tardará en culminar, pero que sin duda alguna ha recibido un fuerte impulso en torno a la reivindicación del AVE, un proyecto que beneficiaba a las tres provincias al mismo tiempo.

Lo más importante, sin embargo, es que el AVE ha preocupado y ocupado también al resto de la sociedad de la Comunidad Valenciana, que se hizo eco de la necesidad y de la relevancia de movilizarse para conseguir el AVE, **con muy contadas discrepancias**. Recordemos los debates públicos que se suscitaron en torno a los recorridos alternativos, la implicación del Foro Cívico en la defensa del proyecto y su pronta ejecución, de los colegios profesionales, de la Universidad y, ante todo, la trascendencia dada a la cuestión por los medios de comunicación, especialmente la prensa.

Nunca como en torno a este proyecto los valencianos se han movilizado tanto, creando condiciones para propulsar el desarrollo de una sociedad más organizada y más centrada en la reflexión en torno a cuestiones que unen, invirtiendo el proceso desvertebrador de debates de escasa sustancia y mucha carga destructiva del pasado.

Tenemos en el proceso de reivindicación del AVE no sólo una magnífica experiencia cívica de construcción de sociedad, sino un provechoso ejemplo al que apelar para seguir construyendo Comunidad.

El proyecto de construcción del AVE Madrid-Comunidad Valenciana ha sido el gran logro de los valencianos, arrancado a la inercia y olvido del gobierno de Madrid.

Por primera vez la sociedad valenciana se hizo notar con fuerza en la Villa y Corte, arrancándole al gobierno una decisión no contemplada y el funcionariado del Ministerio despreciaba, considerándola innecesaria dada la existencia de la vieja línea por Albacete.

Sin la movilización social nadie en Madrid hubiera tomado en serio el proyecto, como se deduce del olvido de que fue objeto anteriormente por parte de los distintos ministros que pasaron por Fomento y la decisión, contra toda lógica

económica, de obviar la comunicación de Madrid con Barcelona por la Comunidad Valenciana.

No menos clarificador de esa falta de voluntad es el comportamiento posterior de los responsables de Fomento, justificando la no llegada del AVE con la inversión del trasvase del Ebro.

Y si a pesar de todo el AVE Madrid-Comunidad Valenciana por Cuenca es ya un proceso irreversible, es algo que debemos a la insistencia de la sociedad civil valenciana y las expectativas creadas entre los ciudadanos que han impedido a los políticos dar marcha atrás.

El que es un proyecto irreversible no me cabe duda alguna a la luz de las inversiones ya realizadas y esperemos que esta vez sí, se cumpla el compromiso del presidente José Luis Rodríguez Zapatero de que el AVE Madrid-Comunidad Valenciana por Cuenca se inaugurará en el 2010, a las tres capitales de provincia a la vez.

Pero llegar aquí no ha sido cosa fácil ni carente de incertidumbre. El propio **Gregorio Martín**, una de las personas que, desde la Universidad, más ha batallado por este proyecto, mostraba, con razón y de forma muy documentada, su escepticismo y temor de que la comunicación de la Comunidad Valenciana con Madrid se viera reducida al viejo trazado por Albacete.

El problema, sin embargo, es la **lentitud**. Una lentitud que no hay que ver en el tramo Motilla-Chiva, sino en el **retraso manifiesto de algunos tramos críticos**, como el de **Madrid-Cuenca**, del que no se sabe aún con claridad en qué momento del proceso administrativo está y cuándo empezaran las obras, **Contreras**, con una alta complejidad técnica (que se conoce desde el principio ya que ya se dio con la A-3), o el **parque central de Valencia**, con un claro

enfrentamiento político. Sin olvidar que prácticamente no se ha hecho nada respecto al **tramo Valencia-Castellón**.

Y lo peor de todo es que **las responsabilidades por estas cuestiones son compartidas**, reflejando la desidia política sin distinción de colores.

Visto en perspectiva histórica más que de lentitud habría que hablar de falta de voluntad, engaño e interferencias perversas. Porque la aceptación por parte del gobierno de Madrid se remonta a finales de los noventa. **El famoso pacto de Murcia**, después de la lamentable escena de los trayectos alternativos, se llevó a cabo en 2001, con promesas de ver la infraestructura inaugurada en 2004.

El cambio de partido en el gobierno central conllevó el consiguiente **retraso al tiempo que la supresión del Trasvase**. Aunque actualmente parece que se dan más avances, probablemente producto de la inercia anterior, no se dan con la celeridad que las circunstancias exigen, tanto por la importancia de su finalización para explotar el evento de la Copa América como por **la necesidad política de compensar el agravio cometido con el Trasvase del Ebro, que por otra parte resulta incompensable**.

Si se cumple la promesa del Presidente Rodríguez Zapatero y el AVE está finalizado en el 2010, habrán pasado once años para culminar un trayecto, el de Madrid-Valencia, que en el Madrid-Zaragoza, de similar (330 kms) longitud, ha costado la mitad de tiempo, sin olvidar el ritmo de ejecución del Madrid-Sevilla.

Pero el problema fundamental es que **la alta velocidad llegará a la Comunidad Valenciana con un manifiesto retraso respecto a otros destinos que compiten directamente con nuestros intereses económicos**, como Málaga, Tarragona y Barcelona. Y desgraciadamente esto ocurre, repito, con independencia del partido que gobierna en Madrid.

6. OTRAS INFRAESTRUCTURAS: RED FERROVIARIA DE MERCANCÍAS

Lo que más debiera preocuparnos a los valencianos es que esta **debilidad** también ha tenido **importantes consecuencias en el retraso u olvido de otras infraestructuras fundamentales para nuestro futuro desarrollo.**

- Hemos sido marginados de la **red transeuropea de tráfico de mercancías.**
- El **tráfico de mercancías entre Valencia y Tarragona** no ha sido tenido en cuenta en el PEIT.
- Hemos sido marginados por Bruselas de las **autopistas del mar.**
- **El puerto de Valencia**, el más dinámico de España y del Mediterráneo, ha visto **estranguladas sus inversiones** hasta recientemente, cuando el puerto de Barcelona se beneficiaba de la más importante ampliación de su historia.
- El **aeropuerto de L'Altet**, con un dinamismo espectacular, ha visto **retrasarse las inversiones** que necesitaba, así como el de Manises, a la vez que se ponían trabas y más trabas al de Castellón.

Especial mención merece el **tráfico de mercancías por ferrocarril entre Valencia y Tarragona**, pues la no ejecución del desdoblamiento de la red de pasajeros y mercancías supondrá un serio quebranto para nuestra competitividad futura y la evolución del puerto de Valencia, de trascendental importancia para el futuro desarrollo de la Comunidad Valenciana.

Una sociedad comprometida con la lucha contra el cambio climático debe hacer del **ferrocarril el principal y más barato medio de transporte de mercancías a larga distancia.**

Si la **economía valenciana**, fuertemente proyectada a los mercados europeos, quiere seguir siendo **competitiva y el puerto de Valencia quiere competir** con otros puertos del Mediterráneo, **el acceso por ferrocarril de las mercancías dirigidas al centro y norte de Europa debe ser fácil y barato.**

Y para ello **es fundamental que el tráfico de pasajeros y el de mercancías no se entorpezcan mutuamente.** Los convoyes de los trenes de mercancías deben ser de más de un kilómetro de longitud para que el tren sea eficiente y competitivo, lo que hace imposible un tráfico fluido en la actual línea entre **Valencia y Tarragona, que se convierte en un cuello de botella insalvable entre Castellón y Tarragona.**

La única solución racional es la creación de una línea de **alta velocidad en ancho europeo entre Castellón y Tarragona**, que completaría el **Corredor Mediterráneo**, y la dedicación al tráfico de mercancías, añadiendo **doble vía en este tramo**, de la antigua línea de ancho español.

Mención aparte merece el hecho de que parece que el ancho europeo está proyectado hasta Perpignan y no hay planificación para que conecte con Marsella...

Curiosamente, y a pesar de pertenecer este tramo al triángulo de oro de los ferrocarriles españoles y representar el **Arco Mediterráneo Español** más del **40% del PIB** y casi el **35% de la población en sólo el 21% de la superficie del país**, lo que hace más eficientes a las comunicaciones que en él se instalen, **ni el PEIT, ni la red transeuropea de ferrocarriles elaborada por Bruselas, contemplan esta mejora tan necesaria.**

De nuevo tenemos una prueba más de que **ni la razón económica y estratégica, ni la influencia de los intereses valencianos**, están presentes en las decisiones de la política ferroviaria española.

La situación descrita presenta una serie de fallas fundamentales en nuestro sistema de infraestructuras de transporte, que compromete seriamente la competitividad y el desarrollo futuro de la economía valenciana, y por ende de una parte muy importante del Arco Mediterráneo Español, el área más dinámica y prometedora de la economía española.

Probablemente siendo excesivamente críticos con nosotros mismos, y sin perjuicio que deberíamos reflexionar conjuntamente sobre ello, la razón fundamental para que las cosas sean así es **nuestra debilidad como sociedad y escasa influencia política en Madrid**, producto de la **escasa vertebración social y territorial y actitud pasiva de los ciudadanos de la Comunidad Valenciana**.

7. OBJETIVOS

Si los valencianos queremos garantizarnos un futuro económico más prometedor, tendremos que trabajar con inteligencia para conseguir superar los cuellos de botella de nuestro sistema de infraestructuras de comunicación en el tiempo técnicamente posible.

- 1) **El primer objetivo** a conseguir es la **finalización, antes del año 2009**, de la **línea de alta velocidad entre Madrid y las tres capitales de provincia de la Comunidad Valenciana por Cuenca**. **Y todas al mismo tiempo**.

Esto es técnicamente posible y todos los gobiernos han afirmado que no hay impedimentos presupuestarios, y si así fuese, **permítase al capital**

privado entrar, pues la rentabilidad de esta línea lo atraerá sin problemas. Lo único que debe hacer el Estado es responsabilizarse de la infraestructura (la plataforma), dejando la superestructura (vías, electrificación y señalización) a la iniciativa privada a cambio de la explotación durante un periodo razonable.

- 2) **El segundo objetivo** es conseguir que la línea convencional mejorada entre Albacete y Valencia esté en pleno funcionamiento en el año 2007 coincidiendo con la **Copa del América** y el tiempo entre Madrid y Valencia, por una parte, y entre Madrid y Alicante, por otra, se vea reducido a **dos horas y media**. Las razones no sólo son económicas y estratégicas sino también de credibilidad de los políticos, de consideración hacia la sociedad valenciana y de respeto a la dignidad de sus ciudadanos.

- 3) **El tercer objetivo** es completar la alta velocidad en el Corredor Mediterráneo entre Castellón y Tarragona, implantar el ancho europeo en esta línea y separar el tráfico de mercancías del de pasajeros, al menos entre Valencia y Tarragona, en un tiempo prudencial que **no debería sobrepasar el año 2010**.

Existen buenas **razones** para ello:

- a) Es una **inversión rentable** que debe acometerse por razones económicas y estratégicas.

- b) El **Arco Mediterráneo no puede quedar desconectado ferroviariamente de Europa**, dado su peso y dinamismo económico.

- c) La **racionalidad medioambiental** exige de una alternativa ferroviaria al principal corredor de mercancías de España.

- d) La **integración de los principales y más dinámicos puertos del país**, Algeciras, Valencia y Barcelona, necesita de la comunicación ferroviaria por el Mediterráneo, que es la vía más corta y rápida.
- 4) **El cuarto objetivo** es facilitar la **accesibilidad internacional de la Comunidad Valenciana por vía aérea**, impulsando los aeropuertos de **L'Altet y Manises** y acelerando la construcción del de **Castellón**.

Las decisiones tomadas recientemente, después de una larga e injustificada espera, en materia de inversiones desbloquean el proceso y permiten trabajar para que **L'Altet** se convierta en el **gran aeropuerto internacional del área central del Arco Mediterráneo Español** que debe ser y que el desarrollo turístico de la cornisa mediterránea requiere.

Paralelamente, es necesaria la **presencia de los actores empresariales en el consejo de administración de los aeropuertos valencianos** para introducir racionalidad y dinamismo a estas infraestructuras fundamentales para la economía turística y el tráfico de mercancías especiales.

- 5) **El quinto objetivo**, pero no el menos importante, es **garantizar el desarrollo del sistema portuario de la Comunidad Valenciana y en especial del megapuerto Valencia-Sagunto** y su consolidación como **gran puerto transoceánico del Mediterráneo**.

El **incrementar** sensiblemente el **tráfico de cruceros** es un **objetivo intermedio** de extraordinaria importancia con unos efectos sobresalientes sobre el turismo y el "shopping". Unas buenas conexiones permiten la ida y vuelta en el mismo día a Madrid para disfrutar de sus museos y cultura.

La ampliación del puerto de Barcelona introducirá una fuerte competencia por la hegemonía en el Mediterráneo Español, pero cabe esperar que el

desbloqueo del proceso de ampliación del de Valencia-Sagunto que supone el plan estratégico de la Autoridad Portuaria de Valencia permita afrontarla con éxito siempre que se lleve a la práctica y no lo estrangule la política ferroviaria.

- 6) **El sexto objetivo es conectar los diferentes modos de transporte en un sistema multimodal que dé soporte a una gran plataforma logística en el Arco Mediterráneo.**

Para ello no sólo es importante la conexión ferroviaria con los puertos y aeropuertos y la mejora de la accesibilidad por carretera de los primeros, en especial del de Valencia, actualmente estrangulado por la incapacidad de lograr una eficaz conexión por el norte. También es necesario mejorar las comunicaciones por carretera y tren con el norte de España por **Teruel y Zaragoza**, un proyecto cuya lentitud es aún más desesperante que la del AVE Madrid-Comunidad Valenciana.

8. CONSENSO POR EL DESARROLLO

Para conseguir estos objetivos, cuya realización depende de las decisiones de Madrid, **los valencianos debemos forjar el poder de negociación como pueblo** que hasta ahora, inmersos en contiendas intestinas y tribales, hemos sido incapaces de crear.

Poder significa una sociedad consciente de sus intereses y organizada, así como unos partidos valencianos con voz y voto en sus respectivas direcciones nacionales. Ambas situaciones están estrechamente relacionadas, pues sin una sociedad fuerte y consciente que se haga valer en política, difícilmente tendremos una fuerte representación política en los cuarteles de los grandes partidos y en el parlamento español.

Para crear consciencia de nuestros intereses comunes nada mejor que **identificar los problemas que sufrimos como colectivo.**

Para hacerlo es fundamental una labor de reflexión conjunta que nos permita **separar lo importante de lo accesorio, lo que nos une respecto de lo que nos separa, identificar y tomar conciencia de nuestras debilidades y fortalezas, así como de las amenazas que nos acechan** si seguimos como hasta ahora y de las oportunidades de las que podemos beneficiarnos si actuamos con inteligencia y sumando capacidades y esfuerzos.

Pero esta labor de reflexión de poco serviría si no fuera seguida de **decisiones colectivas y acciones coordinadas** con unos objetivos claramente definidos, metas, tiempos, medios y acciones.

En suma, lo que los valencianos necesitamos es dotarnos de instrumentos de reflexión, movilización conjunta y coordinación de actuaciones, es decir de un plan estratégico que cree la atmósfera de reflexión, cooperación entre actores públicos y privados para la acción y un lugar de encuentro entre actores de distintos territorios para poner sobre la mesa nuestras aspiraciones, seleccionarlas, priorizarlas con criterios de eficacia, eficiencia y solidaridad y poner conjuntamente los medios para conseguirlos.

Pero lo más importante es que haciendo esto nos aproximamos, aprendemos a trabajar juntos y multiplicamos nuestra influencia ante Madrid y Bruselas. Necesitamos ver las cosas conjuntamente y afrontar los retos con nuestros conciudadanos, superando el individualismo que nos ha caracterizado en el pasado y nos ha restado fuerza y creatividad social e institucional. Tenemos que aprender a crear **consenso entre los valencianos, eludiendo la tendencia cainita y el gusto por la confrontación que tanto nos ha debilitado en el pasado.**

Los valencianos en general, y los **partidos políticos** en particular, hemos demostrado en relación con el **Estatuto** que **tenemos capacidad para lograr consenso en torno a las cuestiones importantes**. Continuemos por esta senda y **generemos una amplia coalición de desarrollo en la que se integren las organizaciones empresariales y sindicales, las organizaciones cívicas, las universidades, los medios de comunicación y los partidos políticos**.

Pongámonos de acuerdo concertadamente sobre las prioridades, entre las que las infraestructuras de comunicación ocupan un lugar de privilegio, y desarrollemos los medios para conseguir su efectiva ejecución en tiempo y forma.

Es hora de dejar de lado debates internos estériles, de los que se sirven otros para "ningunearnos", y ponerse a trabajar en serio por el futuro común.

Los políticos deben asumir su responsabilidad, afrontando y liderando la solución de los problemas que nos afectan a todos, no acusándose unos a otros por los retrasos. A la sociedad civil le corresponde exigir que los políticos asuman su responsabilidad y comprometerse en las soluciones, tanto en la fase de reflexión como de ejecución.

Todos somos responsables de lo que nos ocurre y sólo tomando conciencia de ello podremos superar una situación que, de seguir así, compromete seriamente el bienestar futuro. Los medios de comunicación, por su capacidad de sensibilización y creación de opinión, pueden convertirse en el catalizador que impulse un debate serio sobre lo importante y un proceso de creación de la voluntad colectiva que nos permita tomar las riendas de nuestro futuro.