



VNIVERSITAT
(E) VALÈNCIA

***PUBLIC CONSULTATION
QUESTIONS TO THE STAKEHOLDERS
The Trans-European Transport Networks
"TEN-T". External Dimension***

Documento presentado por Prof.Dr.Josep Vicent Boira

Josep.Boira@uv.es

Departament de Geografia. Universitat de València (Spain)

6 de marzo de 2006

1. *Do the five main transport axes highlighted in the High Level Group (HLG) report, in your view, represent the main axes for international traffic and what you add/delete, if given the opportunity and why?*

De acuerdo a la experiencia mostrada por los trabajos que se refieren al final de este informe y por los estudios desarrollados por este profesor, uno de los cinco ejes de tráfico internacional podría ser corregido con el complemento o su sustitución absoluta por otro de mayor provecho para los objetivos propuestos.

Se trata del eje denominado **SOUTH WESTERN AXIS** (p.25 del documento “*NETWORKS FOR PEACE AND DEVELOPMENT. Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions*”). El eje que se defiende en este documento es el que transcurre por Algeciras-Madrid-Zaragoza-Barcelona.

De los estudios derivados de nuestra experiencia y de nuestra visión del espacio euromediterráneo, defendemos que sería mucho más apropiado la constitución de un eje Algeciras-Alicante-Valencia-Barcelona, es decir un eje mediterráneo articulado en conexión intermodal con los importantes puertos de Valencia y Barcelona, y los también dinámicos de Alicante, Castellón y Tarragona.

Este eje mediterráneo cuenta con ventajas comparativas respecto al propuesto e interior. Entre sus ventajas pueden enumerarse las siguientes:

1. Dispone de una red de comunicaciones terrestres norte-sur articulada por la autopista de peaje AP-7 entre la frontera francesa y la costa meridional de Murcia y Andalucía. Además, la actuación de los gobiernos regionales está permitiendo la construcción de vías alternativas que, al unirse, podría conformar nuevas vías de comunicación por carretera complementarias a la internacional de peaje.
2. Dispone de una red de comunicaciones ferroviarias que, aunque debería ser unificada, podría servir de base a actuaciones futuras, con el segundo eje más dinámico de España, el Alicante-Valencia-Barcelona y sus extensiones hacia el sur (Murcia) y norte (frontera francesa).
3. Atraviesa las zonas de mayor dinamismo económico reciente de España.

4. Dispone de puertos de gran capacidad, tradición y actividad económica, especialmente los de Valencia y Barcelona.
5. Ha sido la puerta de entrada y salida de las comunicaciones con el norte de África, especialmente Argelia (desde Alicante).
6. Maximizaría la inversión pública por conjuntar diversas escalas geoeconómicas en un mismo eje físico: de la escala local, la regional, la española, la europea y la internacional.
7. Debido al dinamismo de su tejido humano y económico, podría atraer a la iniciativa privada para las medidas de co-financiación.

En el caso de considerar el eje que proponemos, se deberían asegurar las siguientes acciones:

1. Mejorar el trazado y seguridad de la autopista internacional AP-7 y su conexión definitiva con el norte de África.
 2. Establecer las conexiones de permeabilidad necesarias con las vías secundarias de las regiones españolas que atraviesa esta vía.
 3. Unificar las características de las vías férreas de los subsistemas que integrarían un eje ferroviario de mercancías entre Algeciras-Valencia y Barcelona, con su prolongación hacia el centro de Europa. Esta actuación comportaría la unificación de la amplitud de las vías a ancho internacional (UIC). Esta actuación podría tomar como base los subsistemas actuales de transporte ferroviario, estudiando la posibilidad de discriminar el tráfico, utilizando los subsistemas locales de ancho ibérico para transporte local o regional y construyendo o unificando el sistema general en ancho internacional para asegurar su conexión con el resto de la red europea.
 4. Asegurar la conexión intermodal de los puertos de Valencia y Barcelona, y también de otros de menor magnitud (Alicante, Castellón, Tarragona...) con esta vía férrea con el fin de cumplir las orientaciones del Libro Blanco de los Transportes de la UE en lo que respecta a este punto y a la descongestión de la carretera.
 5. Desarrollar las autopistas del mar en conexión con esta ruta mediterránea terrestre de comunicación entre norte de África y Europa.
 6. Desarrollar una serie de medidas (véase punto 2 de este informe) en referencia a medidas específicas de control, facilitación de tráfico, etc.
2. *The HLG report outlines a number of measures, on so-called horizontal issues, are these the most important ones and do the recommendations made by the Group help to solve the problems?*

En líneas generales, quien suscribe se halla de acuerdo con las medidas horizontales propuestas por la Comisión de Alto Nivel, aun cuando especifica que algunas de ellas serían mejor desarrolladas en la práctica con la inclusión del eje mediterráneo Algeciras-Valencia-Barcelona en la propuesta de la Comisión. Así, la medida 6.2 sobre “Autopistas del Mar e Intermodalidad” se vería mucho mejor servida con este eje al conectar una de las principales vías de tráfico nacional e internacional de España –el eje mediterráneo–, con la potencia de los puertos referidos anteriormente. De hecho, la creación de un eje mediterráneo occidental entre Algeciras-Valencia-Barcelona podría liberar de tráfico rodado las principales vías de comunicación terrestre actuales (autopista AP-7 y N-340), descongestionando al mismo tiempo el cuello de botella del paso internacional de La Jonquera y de la comunicación España-Francia, España-resto de Europa y Norte de África-Europa. Así mismo, la medida 6.5 (interoperabilidad del sistema de ferrocarril) pensamos que sería mejor atendida con el desarrollo del eje Algeciras-Valencia-Barcelona, al unificar una vía que hasta hoy se halla fragmentada en diferentes anchos de vía (del sistema español) y que las obras del Ministerio de Fomento del Gobierno de España no está en condiciones de asegurar en la actualidad (Plan Estratégico de Infraestructuras, PEIT). La articulación de un eje de transporte férreo de mercancías entre Algeciras-Valencia y Barcelona permitiría una mayor dimensión del proyecto ferroviario de enlace con la red francesa de ferrocarriles, obteniendo una escala de visión y de trabajo superior y, por ello, permitiendo ser incluida en una perspectiva completa de interoperabilidad de la red española y francesa. Por lo que respecta al punto 6.7 (transporte por carretera), la existencia y el reconocimiento de un eje Algeciras-Valencia-Barcelona permitiría, como ya ha sido dicho, descongestionar el intenso tráfico terrestre de la principal ruta de comunicación mediterránea, la autopista de peaje AP-7, al tiempo que redundaría en una mejora de la seguridad de la misma al reducir la intensidad de tráfico pesado. Por lo que respecta al punto 6.9 (facilitación del transporte eliminando barreras no físicas), la existencia de un eje Algeciras-Valencia-Barcelona permitiría mejorar la conexión con el Norte de África y, en general, con todo el espacio euromediterráneo al situar el control de aduanas justo en el eje de comunicación de personas y mercancías, coordinando ambos procesos: el control y el tránsito. La importancia del puerto de Alicante para la conexión con Argelia es un ejemplo del avance que supondría disponer de una conexión real entre el eje de tráfico y el procedimiento de admisión y revisión de personas y mercancías. De hecho, a diferencia del eje propuesto en el documento (Algeciras-Madrid-Zaragoza-Barcelona), el eje recomendado por este informe (Algeciras-Valencia-Barcelona), permitiría promocionar de forma más efectiva el “one-stop office” (p.42 del Documento comentado) por las razones esgrimidas anteriormente, al igual que ocurriría con la medida 6.9.4 (“facilitation of maritime transport”) y 6.9.5 (“visa control”).

3. *Financing transport investments is a headache. How can the implementation of these axes and horizontal measures be best financed? What could be the role of the private sector and the user charges?*

El eje propuesto, el eje mediterráneo Algeciras-Valencia-Barcelona es un ejemplo perfecto de implicación de la iniciativa privada en la construcción y mantenimiento de infraestructuras. Su historia, que no viene al caso recordar, se debe relacionar con el Informe del Banco Mundial de 1961 sobre la economía española que abogaba por este eje como uno de los principales de España y, sobre todo, de su futuro justamente por las relaciones de Europa con el norte de África. Los siguientes testimonios son suficientes para demostrar su visión. El 3 de agosto de 1962, Eugene R. Black remitió a Mariano Navarro Rubio, ministro de Economía del General Franco, el informe que el *International Bank for Reconstruction and Development* había realizado sobre la exconomía española después de que una comisión de diez expertos del IBRD recorrieran España. En una de las páginas del informe podemos leer: *“La única pieza importante de nueva construcción que probablemente será necesaria en un futuro próximo es la autopista de la costa de Levante, carretera moderna de acceso limitado, de trazado nuevo a lo largo de la costa del Mediterráneo desde la frontera francesa hasta Murcia, con una longitud de kilómetros 730”*. Su razonamiento es plenamente de actualidad y reafirma nuestra opinión de defensa del eje Algeciras-Valencia-Barcelona: *“A primera vista hay razones poderosas a favor de la construcción de esta carretera. Atravesaría zonas de máxima densidad de tráfico en España y donde el tránsito aumenta con mayor rapidez. Pasa a través de importantes zonas industriales y agrícolas y sirve a algunas de las zonas de turismo más importantes del país”*. Así pues, el eje mediterráneo aventaja al interior en dos puntos: tradición geoestratégica del mismo desde, al menos, el informe del Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo, que lo sitúa como elemento esencial de la modernización de España en conexión con la red europea (francesa) de comunicaciones. Y, en segundo lugar, la ventaja absoluta sobre el anterior de atravesar una de las zonas de mayor desarrollo económico de la Península Ibérica, sirviendo por tanto a las necesidades tanto estratégicas de las comunicaciones Europa-África como de las propias de España. La coincidencia de ambas necesidades beneficiaría las posibilidades de financiación del eje.

Pero además, se comentaba al principio de este punto, el papel que jugó y juega todavía la iniciativa privada en el eje mediterráneo (construcción y financiación de la Autopista AP-7). De hecho, desde su construcción, esta vía se halla en concesión de la iniciativa privada (*Abertis*, en la actualidad). La importancia neoeconómica de las zonas por las que atraviesa podría, a mi entender, ser atractiva para que la iniciativa privada se sintiera atraída a la co-financiación de este eje, mientras que en su trazado interior, este extremo es

más dudoso debido a la falta de tejido económico y demográfico entre los puntos propuestos.

4. *For the implementation and coordination of the recommended actions, the report calls for either a memorandum of understanding or an international agreement – do these help to achieve the objectives? If not, how would you ensure the implementation and coordination of the actions?*

Por lo que respecta a esta pregunta, quien suscribe está de acuerdo en cualquiera de las formas elegidas para su desarrollo, aunque llama la atención de la Comisión de la importancia futura de la Zona de Libre Comercio (ZLC) entre Europa y Norte de África y como su vía natural será aquella que mejor conecte sus riberas. Este pensamiento geoestratégico debería ser asumido por los países que impulsa la ZLC y por tanto podría contar con su apoyo. Parecería menos lógico, al menos a juicio de quien suscribe, que este proyecto se apoyara en una línea de comunicaciones interior (la que propone la Comisión) desconectada de los puertos mediterráneos y a distancias entre 300 y 400 kilómetros de las zonas naturales de contacto y permeabilidad euromediterránea. La definición de un eje interior como el propuesto promovería la sustitución de la lógica de permeabilidad por la de verticalidad de las comunicaciones norte-sur, entrando en contradicción con la filosofía de la ZLC.

5. *The Group has envisaged integrating the existing agreements and memoranda of understandings into a coherent framework. Should an international treaty be envisaged for this?*

Quien suscribe es de la opinión de la necesidad de construir un esquema general de relaciones entre el Norte de África y Europa (eje norte-sur), que sea compatible con el eje mediterráneo oriental y occidental (este-oeste). Más que acuerdos internacionales al respecto o tratados de ámbito internacional se precisa una visión. Una visión geoestratégica del Mediterráneo en su doble condición norte-sur y este-oeste. Esta visión no se puede construir, a juicio de quien suscribe, a partir del eje propuesto por la Comisión, pues obvia la dimensión “paralelo” par centrarse en la “meridiana”. En cambio, el eje Algeciras-Valencia-Barcelona permitiría conjuntar ambas visiones en un esquema territorial lógico, apoyándose no sólo en este factor, sino tomando en consideración la numerosa literatura internacional generada sobre el “eje mediterráneo” (de España a Italia) como eje de equilibrio territorial en Europa que equilibre el peso de la “banana” europea (Londres-Milán) o del “pentágono” central europeo. La no consideración del eje mediterráneo como el eje sustancial de comunicaciones entre Europa y África iría en detrimento de la

Estrategia Territorial Europea (ETE, o ESDP en sus iniciales en inglés), al “recentralizar” la consideración territorial en el eje que pasa por Madrid, haciendo caso omiso a la idea de policentralidad que se deriva de los estudios de la Estrategia nacida en Postdam en 1991 y de los estudios subsiguientes de ESPON.

Además, la propuesta alternativa de este eje podría conjugarse con la política de cooperación regional que se ha iniciado con la creación de la Euroregión Pirineos-Mediterráneo (EPM) entre las regiones españolas de Cataluña, Islas Baleares y Aragón y las francesas de Midi-Pyrénées y Languedoc-Rousillon, en la que – aun faltando las regiones de Valencia, Murcia y Andalucía –, podría ayudar a implementar las actuaciones. La colaboración de las autoridades regionales valenciana, murciana y andaluza con la EPM podría otorgar una dimensión española e internacional de primera magnitud al eje mediterráneo propuesto.

Algunas de las ideas defendidas en este informe serán defendidas por el autor en la *Annual Meeting of the American Association of Geographers* a celebrar en Chicago entre el 6 y el 12 de marzo de 2006 en la comunicación: **DEBATING EUROREGIONS IN EUROPE: RECENT EVOLUTION AND NEW EMERGING REALITIES. THE EUROREGION PYRENEES-MEDITERRANEAN**, junto al profesor Durà-Guimerà (Departament de Geografia. Universitat Autònoma de Barcelona).

Adenda: algunas publicaciones del autor del informe referidas al tema

Libros

Boira, J.V. *Euram 2010. la Via Europea*. Editorial Tres i Quatre, València, 2002.

Boira, J.V. *Transport per carretera i fluxos interregionals. El paper de l'eix mediterrani*. Documents Euram, 3. Institut Ignasi Villalonga, València, 2003.

Boira, J.V. *Les Euroregions*. Documents Euram, 6. Institut Ignasi Villalonga, València, 2004.

Capítulos de Libros

Boira, J.V. "La Valencia marítima. Determinaciones y vacilaciones en la conformación de un modelo del siglo XIX". *Curso de Historia de la Ciudad de Valencia. Urbanismo, Arquitectura y Arte*. Colegio de Arquitectos-Universidad Politécnica de València-Universitat de València-Generalitat Valenciana, 2002.

Boira, J.V. "El puerto de Valencia en el siglo XX. Paisaje portuario e historia económica", *Cien años de la Asociación Naviera Valenciana*. Asociación Naviera Valenciana, 2003.

Boira, J.V. "La perspectiva interregional i l'economia i el territori d'Espanya. L'eix del mediterrani", pp.303-315. *Memòria Econòmica de Catalunya 2003*. Cambra de Comerç de Barcelona., 303-315.

Artículos científicos

Boira, J.V. "L'Eix Mediterrani. De les bases intel·lectuals històriques a la realitat econòmica actual". *Debats Tecnològics*, n.20, Barcelona, 2003.

Boira, J.V. "L'Euroregió de la Mediterrània. Una aposta des de València". *L'Avenç*, 278, 2003.

Boira, J.V. "Descentralització o revolució dels territoris? El cas francès i Espanya". *L'Espill*, n.15, València, 2003.

Boira, J.V. "La cooperació convenient al si d'Europa". *Serra d'Or*, n.533, 2004.

Boira, J.V. "La Spagna e l'Europa". *Ambiente, Società, Territorio. Rivista de l'Associazione Insegnanti di Geografia (Itaalia)*, n.3/4, 2004.

Boira, J.V. "Existeix l'economia d'Espanya? Arguments a favor d'una economia regional en un context europeu". *Revista Econòmica de Catalunya*, n.48, 2004.

Algunos artículos recientes en la prensa referidos al Documento de la Comisión

Véanse ficheros adjuntos.

Aragó i València



JOSEP VICENT
Boira Maiques *

A RAGÓ s'està espavilant. Sempre ho ha estat, de regió espavilada. Però ara molt més. Tan sols cal veure els moviments que s'han produït allà en les darreres setmanes. La Generalitat, i el nostre president Camps, com sempre, ofuscats pel suposat perill català, no són capaços d'albirar el que es cuina a les terres aragoneses, on el perill de subordinacions dels nostres interessos s'està desenvolupant a un ritme frenètic. Com un símptoma d'aquesta febre, ha passat, de fet, desapercebuda entre nosaltres la intervenció del senador del Partit Aragonés Regionalista (PAR), José María Mur, el 8 de juny, concretament després d'una sessió al Senat de Madrid. Davant la visita del president Rodríguez Zapatero a aquella casa i d'una pregunta del senador aragonés, la valoració del dirigent del PAR va ser clara: «*se ha aprovechado la oportunidad de dejar constancia de la inquietud de Aragón ante el Fermed y la posible línea ferroviaria de mercancías Algeciras-Duisburgo, que podría ir en detrimento del túnel de baja cota y de la travesía central*». El polític aragonés es referia al projecte de túnel entre Osca i Tarbes (França) que permeabilitzaria els Pirineus i que, segons els seus promotors, hauria de canalitzar fins a 30 milions de tones de mercaderies. I cal dir-ho clar: si Aragó està en l'Euroregió del president Pasqual Maragall és per a tirar endavant aquest projecte, raó per la qual també està l'altre soci solidari a l'altra banda dels Pirineus, el govern de Midi-Pyrénées. I si Aragó tirara endavant aquest projecte, i això es combinara amb: 1) la proposta de la CEOE d'una línia ferroviària de mercaderies Algesires-Madrid-Sa-

ragossa-Barcelona-Perpinyà, 2) el deficient estat del corredor mediterrani, 3) la dependència de la carretera de les exportacions valencianes, 4) la desconexió dels ports valencians d'una xarxa intermodal i, 5) l'encara indeterminat corredor Sagunt-Cantàbric, el demà és certament pessimista per als interessos econòmics valencians. Però la culpa no és, tota, d'Aragó. Si els valencians no estem a l'Euroregió, aquesta o una altra, no ens pot estranyar que la dimensió mediterrània de la cooperació regional en aquest cantó de la Península Ibèrica siga substituïda per una lògica geogràfica continental i pirinenca. El president Camps i el president Matas serien els únics que podrien equilibrar el tiró del president Iglesias —tant en quant els catalans viuen la seua pròpia dualitat mediterrània i pirinenca—, i retornar a la Mediterrània el que és seu: ser zona de comunicació privilegiada i multimodal de connexió interna entre les regions limítrofs i externa entre el Magrib i Europa, com ha reconegut, entre altres el delegat de Transmediterrània a les Balears el senyor Álvarez la setmana passada. Les Illes Balears necessiten la presència dels valencians en l'Euroregió. Ambdues comunitats, juntes, podrien ajudar a desplaçar l'eix de gravitació que s'està formant a la línia Madrid-Saragossa-Osca-Tarbes-Toulouse (i d'ací cap a Burdeus o cap a Narbona) cap a l'Almeria-Múrcia-Alacant-València-Barcelona-Perpinyà. Aragó ho té clar: el 9 de juny de 2005, les tres diputacions d'aquella regió, juntes, van presentar a l'Assemblea General de l'Arc Llatí, fòrum de regions mediterrànies, un document conjunt defensant la comunicació pels Pirineus centrals. Podem dir el mateix a casa nostra? Les diputacions valencianes participen en aquesta discussió geoestratègica d'alta volada amb la mateixa intensitat, unitat i visió de futur?, el Govern valencià, ¿s'ha demanat per què el Govern balear si està a l'Euroregió? ¿Hi ha algú, en cap despatx oficial, que s'haja mirat mai un mapa de l'Europa que s'està construint i dels eixos de comunicació i transport que s'albiren?, ¿hi ha algú que vetlle pels nostres interessos allà fora?

* Professor de Geografia de la Universitat de València.



DEBAT



Les infraestructures de comunicació, com l'autovia costanera, són bàsiques per al futur de l'arc mediterrani. / JORDI VICENT

L'arc mediterrani, una necessitat

L'euroregió centrarà aquest dissabte un col·loqui a Alacant

JOSEP VICENT BOIRA

S'equivoca, i enganya els altres, qui pense i defensi en públic o en privat que la cooperació regional entre Catalunya, el País Valencià i les Illes Balears, amb els afegits d'Aragó i Múrcia per a determinats temes, i fins i tot del Llenguadoc-Rosselló per a uns altres, és un invent del president Pasqual Maragall. El que s'ha denominat l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (Euram), —sobre la qual se centrarà a Alacant aquest dissabte el segon col·loqui-debat organitzat per la Seu a Ciutat de la Universitat d'Alacant i el col·lectiu Valencians pel Canvi—, és, en tot cas, l'últim pas d'un procés que ha estat viu durant bona part del segle XX, especialment en la segona meitat d'aquest. Per això, reduir el debat a la contraposició d'arguments polítics entre interessos partidistes manifesta una falta de perspectiva històrica i econòmica. Permeteu-me que utilitze el similitud del procés d'unificació europea

per a explicar-me millor: per sota dels noms que successivament s'han anat inventant per a referir-se a la materialització de l'esperit de cooperació entre estats (CECA, Mercat Comú Europeu, Comunitat Econòmica, Unió Europea...), ningú no pot negar uns processos econòmics, geogràfics i socials que empenyien a aquesta col·laboració. Imaginem durant un moment que el debat nominalista —a què, per cert, els valencians som molt aficionats—, haguera frenat i fins i tot aturat l'esperit de cooperació europea. Doncs una cosa semblant succeeix a la façana mediterrània d'Espanya. L'arbre no deixa veure el bosc. Això, o bé hi ha un contuberni polític a favor de la conspiració catalanista que ha impregnat generacions successives de polítics i empresaris i fins i tot règims polítics diferents. Posem-ne un exemple. El 1967, i a Barcelona, les cambres de comerç de València i d'aquesta ciutat van decidir impulsar unes reunions conjun-

tes per a tractar-hi temes econòmics comuns. Aquell mateix any, es van reunir a la capital catalana presidents i representants de les cambres de comerç de Catalunya, el País Valencià, les Illes Balears i Múrcia (l'Aragó, per cert, es va afegir al grup el 1973). Aquella reunió era un antecedent de la conspiració magalliana per a, en paraules d'un destacat portaveu del partit governant a la comunitat autònoma valenciana, impulsar la idea dels Països Catalans? O més aviat va ser la conseqüència lògica d'uns processos econòmics que s'estaven generant aquells anys i que van impulsar qui millor els coneixia a reunir-se per a tractar-los en comú? Les assemblees d'aquesta agrupació de cambres de comerç van durar fins al 1977 i cada any hi van ser tractats temes d'interès mutu. Recordo ara la del 1968, que es va celebrar a València i que va debatre un tema encara d'interès trenta-cinc anys més tard: l'autopista de la Mediterrània i el transport TIR.

Passa a la pàgina 3

Una geografia d'interessos compartits

No podem desmantellar fronteres exteriors amb altres països de la UE i reforçar les internes a Espanya

Ve de la pàgina 1

Podem destacar també la del 1969 a Palma de Mallorca, en que es va reclamar l'electrificació del tram ferroviari entre València i Tarragona o la necessitat de bitllets combinats ferroviaris i marítims Península-Balears. El 1970, la seu de la reunió va ser Alacant; el 1971, Tarragona; el 1973, Múrcia i Girona; el 1974, Castelló; el 1976, Lleida i el 1977, Albacete. Repassem la geografia que ens hi apareix: Barcelona, València, Palma, Alacant, Tarragona, Múrcia, Girona, Castelló, Lleida i Albacete, una xarxa de ciutats que articulen alguna cosa. Què? Un claríssim, senzill i demolidor arc mediterrani. Les cambres van donar, sense saber-ho, una magnífica lliçó d'una geografia d'interessos compartits, una esfera d'actuacions complementària i una escala real de solució de problemes. Exemples com el de les cambres n'hi ha molts més en el segle XX. El 1958, el geògraf Pierre Deffontaines (1894-1978) va publicar una obra clàssica en l'editorial Juventud titulada *La España del Este*. Amb les eines de l'observació i de l'anàlisi geogràfica, Deffontaines va veure en aquesta regió una successió de societats i pobles "units entre si per una autèntica unitat humana", i va conformar allò que el geògraf va anomenar "Espanya de l'Est, des d'Elx fins a la frontera francesa i fins i tot més enllà...".

Així doncs, arguments econòmics, arguments geogràfics. També hi podem trobar arguments polítics, no cal negar-ho. Però la discussió actual hauria de ser prou refinada per a distingir una cosa d'una altra. Si durant el franquisme, els arguments polítics van quedar ocults —necessàriament—, davant del desplegament d'un altre tipus de raons, hi hem passat a la situació contrària: la discussió política està ocultant les realitats trossades de l'economia, de la cooperació regional, dels processos transfronterers de contacte entre regions, societats i empresaris. Sempre he trobat insòlit que, si tinguérem una màquina del temps i deixàrem caure algun alt càrrec de la dictadura de Primo de Rivera o fins i tot un jerarca franquista en la València del 2004, semblarien, a ulls d'alguns consellers de la Generalitat de Catalunya. Ve al cas aquest co-

La discussió actual hauria de ser prou refinada per a distingir geografia de política

mentari pel telegrama que l'alcalde de València va remetre al seu col·lega de Barcelona el 1930 arran d'una iniciativa d'aquest de construir un autèntic corredor ferroviari euromediterrani: "Acceptem la seva invitació. Ixen hui cap a aquesta ciutat el primer tinent d'alcalde comte Berbedel i el regidor senyor Cardona (...). Porten l'encàrrec de cooperar amb l'acció de Barcelona per a establir la línia europea i estendre-la a València". O ve al cas de la visió que tenia el gener del 1957, el director general de Carreteres de l'Estat espanyol, Pedro de Ansonera, quan va visitar el marqués del Túria, alcalde de València: "...la carretera de València a Barcelona pot considerar-se com la de transit més intens d'Espanya si jutgem les dades subministrades pels aparells re-

gistradors del Ministeri d'Obres Públiques". De Ansonera acabava amb unes reflexions que albiraven una orientació geoestratègica tan bàsica, natural i primària com envejable en l'actualitat: "...aquesta carretera té un caràcter molt preferent per a la formació del gran circuit triangular de Barcelona-Madrid, Madrid-València i València-Barcelona i la seva continuació fins a la frontera de França".

Però no tots són arguments de la història. N'hi ha prou amb aquestes anècdotes per a desmascarar el fet que les propostes de cooperació regional entre catalans, valencians, balears —i alguns altres—, són només que una conspiració orrida contra els interessos valencians. El moment actual impulsa molt més que en el segle XX la necessitat de reforçar la visió d'un arc mediterrani vertebrat, amb extensions cap al nord (la Provença i la Lúgúria) i cap al sud (Múrcia i Andalusia oriental). La regió de la Mediterrània occidental és una de les perifèries d'Europa. Com ho és la Bàltica, per exemple. La diferència és que els nostres companys de condició perifèrica nòrdics se n'han adonat fa molts anys i ens porten un avantatge considerable. Des del 1994, estan sobirans, regions i *landes* alemanys i alguna república autònoma russa van decidir desenvolupar la cooperació multilateral en temes com la planificació espacial, les infraestructures i el desenvolupament econòmic del seu particular "arc bàltic". Quina visió ofereix la nostra classe dirigent i empresarial? Un AVE amb Madrid o la Copa de l'Amèrica com a solució? Tot això està molt bé, però és molt poc sense una visió geoestratègica —i fins i tot geopolítica— del nostre país en el context d'una Europa de grans regions econòmiques enllaçades per una xarxa de transports trans-europeus de la qual, per cert,

Dotació d'infraestructures per a 26 regions mediterrànies

L'índex mitjà de les 26 regions és 100	DOTACIÓ PER KM²			DOTACIÓ PER HABITANT		
	FFCC	Autopista	Carretera	FFCC	Autopista	Carretera
Alentejo	62	9	29	422	62	200
Algarve	79	95	73	158	187	143
Andalusia	61	73	36	102	122	50
Aragó	50	37	28	274	201	151
Balears	0	57	57	0	54	54
Basilicata	81	22	88	180	50	196
Calàbria	134	103	141	132	102	139
Campània	170	163	161	55	59	52
Catalunya	99	144	45	71	103	32
Ceuta i Melilla	0	0	4	0	0	0
PAÍS VALENCIÀ	81	165	48	66	134	39
Còrsega	63	0	99	292	0	459
Emília-Romanya	112	159	175	86	122	134
Llenguadoc-Rosselló	122	86	173	206	145	292
Laci	151	155	148	69	70	87
Lúgúria	218	385	203	96	170	90
Lombardia	155	127	155	56	46	56
Múrcia	60	83	39	87	119	56
Piemont	176	165	161	141	132	129
Provença	97	125	139	94	121	136
Pinne Alps	146	137	204	156	148	219
Sardenya	43	0	69	85	0	135
Sicília	133	125	109	92	87	76
Toscana	145	100	122	128	89	108
Umbria	106	42	105	148	59	146
Vall d'Aosta	60	159	78	225	596	292

Font: Programa Operacional 2000-2006 Interreg IIB. Direcció General de Polítiques Regionals i de la Cohesió, 2001-2002.

EL PAÍS

hem quedat fora els valencians. Visió, senyors, visió estratègica en l'àmbit valencià, espanyol i europeu i sobretot en tres arguments clau: infraestructures, territori i medi ambient i estructura econòmica.

València no pot viure aïllada, ni Catalunya tampoc, i així explica les propostes de Maragall. El temps de les regions introvertides ja ha passat. No podem desmantellar fronteres exteriors amb altres països de la Unió Europea i reforçar les internes a Espanya. En tot Europa floreix la cooperació regional mitjançant euro-regions o comunitats de treball (n'hi ha més de cent) i el tercer Informe de Cohesió de la Unió Europea (febrer del 2004) parla

de la necessitat de crear un instrument legal i una autoritat que tinga cura i incentive la cooperació regional transfronterera. Els nostres polítics i empresaris poden continuar pensant que l'economia valenciana acaba al riu de la Sénia o al Segura i que, en tot cas, passa ja directament al Vistula o al Rin. Però hi ha una geopolítica de proximitat amb aquelles regions amb què tenim més semblança econòmica —que raneja, evidentment, en la competència, com va passar a França i Alemanya, la qual cosa és un obstacle perquè siguem ambdues la locomotora d'Europa. La forma i la paraula és el menys important: Euram o Espanya de l'Est. Allò que és fona-

aire), oportunitats de la regió (anàlisi dels mercats i de la competència d'altres regions d'Europa) i estructura interna de l'arc mediterrani (xarxa de ciutats que sostenen el territori i infraestructures que en milloren la mobilitat i la cohesió interna). La ciutat nord-americana de Filadèlfia publicada la seua presència en àmbits internacionals amb una frase perfectament traduable al nostre cas: "In the heart of the Eastern Business Corridor. Where America's heritage meets dynamic growth". Tant de bo algun dia, València pugui dir que se situa al cor del Corredor Est de Negocis d'Europa, on l'herència europea es troba amb el seu creixement més dinàmic.

Infraestructures en l'Europa meridional

jançant la seua Direcció General de Polítiques Regionals i de la Cohesió (desembre 2001-gener 2002). En la pàgina 22 apareix una relació de 26 regions mediterrànies espanyoles, franceses i italianes classificades pel nivell de dotació de ferrocarril i carretera (per km² i per habitant). Doncs bé, veiem com estem quan s'enceta el segle XXI.

En el primer cas (dotació per km²) la regió valenciana ocupa el lloc 15 en ferrocarril (empatada amb Calàbria), el 20 en carreteres i, així sí, el segon lloc en autopistes. Si el càlcul es fa per habitant, en ferrocarril ocupem la posició 21, en autopistes la 7 i en carreteres la 24. Tenint en compte que entre les 26 regions estan Ceuta i Melilla i les Balears, Sardenya, Sicília i Còrsega —que d'autopistes, i sobretot de ferrocarrils, en tenen més aviat poques—, ja em diran quin honorable lloc ocupem en el mapa de les infraestructures de transport de les regions mediterrànies. I el pitjor és, sens dubte, la posició relativa de la nostra co-

munitat i de l'eix mediterrani en general. La nostra ocupa, respecte d'un índex 100 mitjà de les 26 regions, una posició inferior, amb un índex pròxim a un valor 85. Catalunya està pitjor. I amb aquesta i amb nosaltres, l'eix mediterrani.

Així doncs, llevem-nos la bena dels ulls. Totes les regions medi-

S'ha de saber on està l'arc mediterrani abans d'emprendre cap carrera

terrànies espanyoles considerades (totes), se situen per davall de la mitjana de les estudiades i, de les deu pitjors, sis pertanyen a l'Estat espanyol. L'arc mediterrani (de Catalunya a Múrcia i Andalusia, passant per les Balears) ha estat clàssicament marginat de les inversions en dotació d'infraestructures, no només de connexió amb

Europa, sinó d'intermes. Dades de la Unió Europea i de la Intervenció General de l'Estat, publicades en el Tercer Informe de Cohesió de la Unió Europea (febrer del 2004) i fàcilment accessibles al públic en general, assenyalen que les tres on la despesa pública mitjana a Espanya en el període 1992-1999 en infraestructures i en general per habitant havia estat més baixa van ser, en aquest ordre, Catalunya, el País Valencià i les Illes Balears.

Amb aquestes dades sobre la taula —i altres tantes que hem anat aportant els últims mesos—, per què no fem un examen de consciència i una cura d'humilitat i comencem a teixir un conjunt d'interessos de les regions mediterrànies per a eixir del lloc de subordinació que hi ocupem? L'arc mediterrani —i especialment la societat i l'economia valenciana— han de saber on està abans d'emprendre cap carrera cap a una pretesa centralitat o avantguarda de no se sap què. I a partir d'aquest reconeixement, mirar al nostre voltant, recompondre interessos comuns amb altres regions —en forma d'euroregió o de qualsevol altra geometria variable de cooperació—, i preparar-se de manera adequada per a aquest segle XXI.

Per dura que siga la realitat, la veritat està allà fora.

Levante 7-5-05

¿El AVE del Corredor Mediterráneo?: ¡No estamos para bromas!



JOSÉ VICENT
Boira *

HACE unos días, en este mismo diario, tuve ocasión de publicar un artículo en el que mostraba que los valencianos todavía estamos lejos de las posiciones de cabeza de las regiones de la Unión Europea en renta per cápita. Más de 80 regiones nos superan según datos de abril de 2005, entre ellas la mayoría de centroeuropeas y nórdicas y todas las continentales de Francia —excepto el Languedoc-Rosselló, que se halla a nuestra altura—, y las más pujantes de Italia. No estamos pues para bromas. Y en casa del accidentado, cualquier comentario desafortunado sobre el coche estropeado resulta dramático.

Por eso, la información avanzada por este periódico según la cual el Ministerio de Fomento equipara en sus diseños de infraestructuras el actual trazado del ferrocarril Castelló-Tarragona con el AVE Madrid-Sevilla o el AVE Madrid-Zaragoza-Lleida es sencillamente desesperanzadora. ¿Cuántas veces yo mismo o el profesor **Gregorio Martín** hemos incidido en este aspecto? Al menos tantas como se nos ha asegurado que el *corredor mediterráneo* iba a ser uno más en los trazados de ancho europeo peninsulares, cosa que, por supuesto, no lo es todavía. ¿Una humorada? Pues no estamos para bromas.

Según un estudio de los profesores **Torró y Vegara**, publicado en la revista *Nota d'Economia* número 73 (segundo cuatrimestre de 2002), si relacionamos la dotación de infraestructuras con el PIB, nuestra Co-

munidad se halla muy por debajo de la tendencia general de trece regiones europeas con semejantes estructuras, sistema urbano y potencialidades económicas. La figura no puede engañar a nadie: nuestra posición es decepcionante en esta materia. Pero esta es la radiografía nuestra y la de nuestros competidores y, por qué no, también de nuestros posibles aliados (¿Aragón, Cataluña?), si profundizáramos en la alianza regional que supone la euro-rregión o, en general, la cooperación regional. No estamos, pues, para bromas. Hemos empezado el siglo XXI con datos preocupantes: nuestra posición intermedia-baja en el conjunto de regiones europeas en relación al PIB/per cápita 2005, una dotación de capital público por habitante por debajo de la media española (estudio BBVA para el año 2000) y ahora la bajísima dotación de infraestructuras en relación precisamente al PIB. Comprenderán ustedes que noticias como las que **Vicente Aupí** en este periódico ha avanzado nos huelan a cuerno quemado. No sólo nos preocupa el futuro económico de nuestro país, no sólo no tenemos las dotaciones que nuestra economía necesitaría, no sólo nuestras conexiones con Europa son deficientes, no sólo estamos más cerca de la cola que de la cabeza de las regiones europeas, sino que, encima, nos quieren vender una vía adaptada por una línea AVE, cuando ni seguridad, ni prestaciones, ni velocidad alcanzable son comparables. Nos quieren vender gato por liebre. Y mientras nuestros rivales (Roine-Alps, por ejemplo, no Cataluña, no nos equivoquemos) corren como liebres, nosotros nos seguiremos lamiendo las heridas como gatos.

* Profesor de Geografía de la Universitat de València.



JOSEP VICENT
Boira *

Por qué era mejor una España radial Un ejercicio de geopolítica valenciana

Las últimas noticias aparecidas en este periódico sobre la consulta abierta por la Comisión Europea al respecto de los cinco ejes prioritarios establecidos para comunicar Europa con sus países vecinos de Europa y África me ha llevado a escribir este artículo. La ausencia del *Eje Mediterráneo* en este mapa –y especialmente del territorio valenciano–, permite realizar un ejercicio de geopolítica aplicada que puede ilustrar a algunos lectores interesados. El inquietante *vacio* valenciano augura un futuro poco halagüeño e incluso hace suspirar por situaciones pasadas que pocos han combatido tan sanamente como yo. Vayamos por partes.

El cambio del mapa de España

Durante buena parte del siglo XIX y todo el siglo XX, España ha ido dibujando un mapa radial de comunicaciones, transportes e infraestructuras. Aquel mapa tenía un centro geográfico y político nítido: el kilómetro cero de la Puerta del Sol. Así lo defendió hasta sus últimas consecuencias el secretario de estado Benigno Blanco en una antológica intervención en el Senado en el año 2001. Pero con la aparición de la propuesta de la Comisión Van Miert de la Unión Europea que este periódico se ha encargado de airear, podemos intuir que el mapa de España está comenzando a cambiar lentamente. La España radial se transforma suavemente en una España oblicua que mantiene a Madrid en el centro del diseño territorial peninsular pero que, para que se entienda más fácilmente, dibuja una gran flecha –el futuro territorio útil de España–, de dirección suroeste-noreste. Como si de una flecha de ancho cuerpo se tratara, se está diseñando un mapa bien dotado de infraestructuras y de comunicaciones que, *grosso modo*, tendría su cola en las provincias occidentales andaluzas –teniendo como límites Algeciras y Faro, en Portugal–, y siguiendo en diagonal, se prolongaría hacia Córdoba, Ciudad Real y el gran nodo de Madrid para proseguir hasta el siguiente gran polo, Zaragoza. Esta amplia flecha, además de los subsistemas citados, asumiría en su lógica territorial el sistema de comunicaciones atlántico de Portugal (prolongado inteligentemente hacia Galicia hasta engancharla al mismo), los modernizados enlaces castellanos de Madrid (Valladolid, Toledo y Guadalajara, por ejemplo) y los dos puentes hacia Francia (la así llamada Y vasca y la alta velocidad de Cataluña, además del posible paso central aragonés). El resto de España será un vacío conectado, eso sí, por las compañías aéreas *low-cost*: el País Valenciano, Murcia y Andalucía oriental –además de las Baleares, que se orientarán más hacia la multimodal Barcelona–, en el ámbito mediterráneo, y Cantabria y Asturias en el norte, ámbitos, regiones y comunidades que, no casualmente dibujan las grandes reservas turísticas (de masas y de turismo rural) de España, junto a las Canarias. ¿Destino cerrado?

¿Por qué es peor la España oblicua a la radial?

Llegados a este punto, ¿por qué es incluso más perjudicial para la economía y la sociedad valenciana el mapa que se dibuja que el antiguo mapa de una España radial? Debido fundamentalmente a dos razones. En primer lugar, en un diseño radial, todos los radios tienen la misma importancia. Esa es la esencia del sistema: el centro debe estar perfectamente comunicado con toda la pe-

riferia. Por ello, en aquel sistema, la relación de Valencia con Madrid no era inferior a la de cualquier rincón de España: las viejas carreteras nacionales se diferenciaban por su número romano, pero no por otra cosa, pues se hallaban en un mismo plano de jerarquía. En cambio en una España oblicua, la relación que se establece entre Valencia y Madrid es subalterna respecto al *mainstream*, la gran corriente que se crea, la gran flecha SW-NE. Sin duda la comunicación con Madrid mejorará y se finalizará, pero su papel será inferior y subalterno respecto al sistema radial, pues el diseño global no tiene ya esa lógica circular de rueda de bicicleta que le caracterizaba. Un radio débil rompe la rueda.

En el nuevo sistema, la Atlántica (de la Coruña a Faro y hasta Algeciras), la Meseta y los Pirineos se erigen en protagonistas fundamentales, con algunas ramificaciones secundarias. Pero no acaban aquí los perjuicios del cambio de geopolítica. El nuevo mapa que comentamos es peor por otras dos razones. Primera: cuando se consagró el sistema radial, España era un país cerrado, autárquico. Hoy en día es abierto e interdependiente. El resto de Europa y África son realidades actuales y sobre todo escenarios del siglo XXI. Con el diseño que se está produciendo, el territorio valenciano queda fuera de aquellos ámbitos de forma evidente. Cuando España era autárquica, no era una situación preocupante. Hoy –y sobre todo maña-

nal). Las razones de por qué la España oblicua es peor que la reticular me parecen, pues, evidentes. En primer lugar, la orientación diagonal margina el subsistema de comunicaciones valenciano y mediterráneo de la gran flecha central de dirección SW-NE que se erige en tendencia de desarrollo futuro. Pero en segundo lugar, y esto debería preocupar a aquellas asociaciones como AVE que han defendido la triangulación Madrid-Valencia-Barcelona, reduce como mínimo a la mitad las posibilidades de Valencia.

Disponer de una malla relativamente uniforme de comunicaciones con el norte, sur y oeste o de una comunicación –subalterna además en un esquema general–, con el oeste representa la distancia entre el triángulo Madrid-Valencia-Barcelona defendido por Francisco Pons y la recta Valencia-Madrid de un eje menor. Me pregunto si alguien está dispuesto a defender públicamente que es más conveniente estar bien conectado con un solo punto que con dos.

Pero hay una tercera razón. Con el nuevo sistema prácticamente se da por acabada la estructura industrial, agrícola comercial y terciaria avanzada de la economía valenciana. Se apuesta explícita o implícitamente por un destino que podría ser grabado a fuego en la frente de los valencianos: los servicios turísticos y residenciales a extranjeros y españoles. Un mapa que no adopte una estructura en malla o en red fosilizaría, calcificaría si habláramos en términos médicos, la actual ten-



► «A una España relacionada y accesible, le puede suceder una Valencia aislada e incommunicada. De pesadilla. Y, además, este cambio de radial a oblicuo se produce cuando España ha cambiado de un país centralizado en Madrid a otro descentralizado con polos políticos y económicos emergentes.

na–, es un escenario de pesadilla. A una España relacionada y accesible, le puede suceder una Valencia aislada e incommunicada. De pesadilla. Y, además, este cambio de radial a oblicuo se produce cuando España ha cambiado de un país centralizado en Madrid a otro descentralizado con polos políticos y económicos emergentes. El territorio valenciano, en cambio, lejos de adaptarse a esta estructura polinuclear, sigue insistiendo en la unión privilegiada con uno de esos polos, importante no cabe duda, pero ya no único, como hace 25 años.

¿Por qué es peor la España oblicua a la reticular?

Hay un horizonte sin duda mejor. Las comunicaciones, los transportes y las infraestructuras que algunos defendemos formarían una malla, una especie de mapa en red en todo el territorio español y permitiría a la economía y sociedad valenciana disponer de buenas comunicaciones con el norte (Cataluña y resto de Europa), oeste (Madrid hasta el Atlántico) y sur (Murcia Andalucía oriental con prolongación a África), disponiendo de un frente litoral activo e intermodal (puertos conectados con un eje mediterráneo de ancho internacio-

dencia hacia el desarrollo turístico y residencial, haciéndola irreversible y poco compatible con otros desarrollos económicos (financieros, terciario avanzado, logística intermodal...) que pudieran aparecer más adelante.

Confiar en el futuro del País Valenciano haciéndolo descansar sobre un puerto al servicio de las necesidades, potentes, eso sí, de una región de Madrid de 10 millones de habitantes en el 2010 y de los contenedores de China, tres aeropuertos de compañías *low-cost* y un eje terrestre con el centro peninsular es temerario.

Vuelvan a mirar el mapa publicado en estas páginas con atención: Madrid, Barcelona, Bilbao, Zaragoza, Sevilla, Oporto y Lisboa son ciudades peninsulares del entorno demográfico, económico y político de Valencia, pero hay una diferencia: las siete estarán unidas, más pronto o más tarde, a la red estratégica europea de transporte interna (Unión Europea) y externa (Este de Europa y África). Valencia no. Díganme si no es para ponerse a temblar.

* Profesor de Geografía de la Universidad de Valencia.

Tres Españas y una sola verdadera

El geógrafo Josep Vicent Boira distingue entre la España radial, la España oblicua y la España reticular. La radial, que es la del XIX y la autarquía, partía de la Puerta del Sol y era equidistante con toda la periferia. La oblicua es la España fatal —en su doble acepción: inevitable y mala—, la que nos espera, y la que nos deja, a los valencianos, aislados, pues prioriza el eje suroeste-noreste, con plazas fuertes en Madrid y Zaragoza. De modo que, en esta periferia de la luz, nos quedamos para vestir santos, es decir, para ofrendar nuevas glorias al turismo residencial y descargar los contenedores que vienen de la China, sin posibilidad de glosar nuevos desarrollos industriales. Por último, la España reticular de las comunicaciones, los transportes y las infraestructuras, la España en malla, nos permitiría conectarnos con Cataluña y Europa por el norte, con Madrid y el Atlántico por el oeste y con Murcia y Andalucía y África por el sur. No hay color, ni siquiera puede haber rivalidad, para los intereses valencianos, entre las tres Españas que describe Boira. ¿Por qué entonces la Cierval y la CEV, las Cámaras y AVE no están en lo que han de estar, que no es sino en fomentar una labor pedagógica, ante la sociedad y la política, que apueste por la España reticular como fin último de esa telaraña de objeciones, exigencias y matices que diseminan a diario? ¿Desde cuándo no se produce un encuentro con los vecinos del norte y del sur? ¿O se expone un ideario conjunto que destaque y clarifique esa opción geopolítica? Desde tiempos ya casi inmemoriales sociólogos, geógrafos y economistas han ofrecido doctrina, cifras, opiniones y argumentos contrastados acerca del famoso eje mediterráneo —nuestro particular Eldorado— sin que los dirigentes empresariales hayan atrapado la teoría, manufacturado las consecuencias y extendido ese desafío en la práctica. La España oblicua y letal que viene de Europa, la del cadalso, también *procede del meninfotisme* del colectivo en cuestión. Es hora de repartir culpas. A la política, lo que es de la política. Y al empresariado, lo que es del empresariado. Y es mucho. Y desde hace muchísimos años.

Comunidad Valenciana

■ TERRORISMO
La Guardia Civil detiene a dos presuntos miembros de Al Qaeda en Torreveja y Murcia

■ El tercer informe de la Comisión Europea sobre cohesión económica y social sitúa a la Comunidad Valenciana entre las regiones más atrasadas de la UE en accesibilidad para el transporte terrestre. Los datos son preocupantes en el capítulo fe-

roviario, en el que es patente el estrangulamiento del corredor mediterráneo. Del informe se desprende que pese al logro de la convergencia económica, la Comunidad no consigue su cohesión territorial en materia de infraestructuras.

TERCER INFORME DE COHESIÓN

La CE sitúa a la Comunidad entre las más atrasadas en accesibilidad para el transporte

El ferrocarril tiene los índices más bajos por el estrangulamiento del corredor mediterráneo

Vicente Aupí, Valencia
La Comunidad Valenciana se encuentra entre las regiones de la UE con peor accesibilidad por carretera y ferrocarril, según el tercer informe de cohesión económica y social elaborado por la Comisión Europea y que se dio a conocer el pasado día 18. El informe analiza la situación europea en los principales capítulos relativos a la convergencia y a la cohesión, dentro de los cuales la Comunidad Valenciana aparece en el primer caso entre las regiones dinámicas, pero en lo que concierne a las infraestructuras para el transporte terrestre no ha logrado la necesaria cohesión territorial.

El informe de cohesión de la Comisión Europea analiza, mediante diversos mapas, la situación de la UE en el año 2001, y en el caso de España queda reflejada una clara ruptura entre la accesibilidad potencial que disfrutaban Madrid, Cataluña y algunas comunidades de la mitad norte, respecto al aislamiento de la Comunidad Valenciana y la mitad sur peninsular.

Ese aislamiento es particularmente importante en el capítulo ferroviario, en el que la Comunidad Valenciana figura entre las regiones sombreadas a las que corresponden los menores índices de accesibilidad. El mismo mapa, que puede observarse a la derecha, refleja claramente, en cambio, la potencialidad de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa, actualmente en servicio en el tramo comprendido entre la capital del Estado y Lleida.

En la frontera

Por contra, los índices de accesibilidad tienen una frontera en el límite entre Tarragona y Castelló. De aquí hacia al sur, la Comisión establece los peores índices de accesibilidad ferroviaria, y este dato no es una casualidad, porque tanto en la actualidad como en el futuro inmediato ese será el punto de ruptura de la primera conexión ferroviaria que integrará a España con la red transeuropea, ya que la Comunidad Valenciana, al no disponer de ancho de vía europeo, no gozará de las mismas expectativas que Cataluña, Madrid y Aragón, conectadas por el corredor de alta velocidad a través del valle del Ebro.

El profesor de Geografía e Historia de la Universidad de

ALGUNAS CLAVES

Periferia: El informe de la Comisión destaca la peor accesibilidad general que se da por ferrocarril en las regiones periféricas respecto a las centrales

AVE: Un dato destacable del mapa de accesibilidad ferroviaria es que salvo para Ciudad Real y Madrid, el AVE a Sevilla no resuelve la cohesión del sur peninsular

A-7: El profesor Josep Vicent Boira considera que en la accesibilidad por carretera, una parte del problema se debe al estrangulamiento histórico de la autopista A-7

Valencia Josep Vicent Boira, consultado por Levante-EMV acerca de esta cuestión, hizo hincapié ayer en que «la única forma de romper este índice de accesibilidad es mejorar el corredor mediterráneo, con la implantación del ancho de vía europeo».

En su opinión, el AVE Madrid-Comunidad Valenciana, algunos de cuyos tramos empezarán a construirse próximamente, «resuelve algunos problemas, pero no los de la accesibilidad que señalan los mapas de la Comisión Europea».

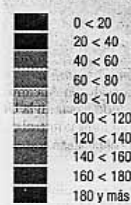
Boira puntualizó que «hay que reconocer que si se ha producido la convergencia de la economía valenciana con Europa, pero también hay que reconocer que no se ha conseguido la cohesión territorial representada por conexiones de infraestructuras con el corazón de Europa. Somos la frontera».

■ Castelló y Alicante no llegan a la media europea en accesibilidad por carretera

V. A., Valencia
Valencia, en el capítulo de carreteras, ostenta índices de accesibilidad similares a la media europea, pero Castelló y Alicante se encuentran claramente por debajo, por lo que de cara a la integración Europea se pro-

Accesibilidad por tren de las provincias europeas

Índice de accesibilidad de la Unión Europea con 27 países miembros
MEDIA EUROPEA = 100



0 500 km



Fuente: Tercer Informe de cohesión económica y social de la Comisión Europea

LEVANTE-EMV

Convergencia económica sin cohesión territorial

■ Castelló y Alicante no llegan a la media europea en accesibilidad por carretera

duce un claro estrangulamiento en el norte de la Comunidad Valenciana.

En el capítulo de transporte aéreo Valencia y Alicante, con los aeropuertos de Manises y el Altet, tienen índices de accesibilidad que se sitúan en torno a la media europea, pero Castelló queda fuera.

La Comisión Europea toma como patrón para analizar estos índices el promedio de la Unión Europea una vez que culmine la ampliación a 27 estados miembros.

Al analizar los mapas del in-

PÉRDIDA DE FONDOS

● A pesar de las carencias sobre accesibilidad en la Comunidad Valenciana que revela el informe de la Comisión Europea, a partir de 2007 se perderán la mayor parte de los fondos europeos al dejar de ser región objetivo 1.

● Según Josep Vicent Boira, los empresarios valencianos «deberían estar atentos a los mapas de la CE en la perspectiva de que Francia hará pagar peajes en 2006».

forme de la Comisión, el profesor de la Universitat Josep Vicent Boira subrayó, respecto a la convergencia valenciana con Europa, que «ya en el año 2001 era de 81,1 sobre una media de 100 en la UE de 15 estados, y con la ampliación a 27 será de 89». Sin embargo, para el geógrafo valenciano lo que evidencia el informe es que «hay convergencia económica pero sin cohesión territorial: los mapas de actividad económica nos sitúan en una región dinámica española, pero los de accesibilidad nos meten en la España atrasada».

TEMAS DE ACTUALIDAD

Las claves de una eurorregión



JOSEP VICENT
Bolra Mahiques*

HABLEMOS claro: las eurorregiones, en sí mismas, no son ningún despropósito. Desde los años cincuenta son parte integrante de la construcción de la Unión Europea. Hoy en día, hay más de cien en nuestro continente. La más antigua data de 1958 y se formó entre Holanda y Alemania. Equiparar una eurorregión para Valencia con la idea de los Países Catalanes es tanto como pensar que una eurorregión entre Alemania y Austria rememora la política expansionista anexionista del Tercer Reich o que entre Austria e Italia —que por cierto está a punto de nacer—, significa recuperar los conflictos de la primera guerra mundial por el Tirolo. Otra cosa es que la propuesta de una eurorregión se formule con tal ambigüedad e indeterminación que pueda inducir a incompreensión o conduzca al rechazo. Así, desde Cataluña se ha lanzado una propuesta de eurorregión que desde Valencia nos hemos apresurado a rechazar. Pero es cierto también que la propuesta se ha lanzado en período electoral catalán, se ha caracterizado por una enorme vaguedad y no ha explicitado el funcionamiento de una estructura como ésta, intranquilizando a quienes se pueden sentir legítimamente inquietos ante un titular de prensa sin contenidos claros: ¿quién presidiría esa eurorregión?, ¿con qué objetivos nacería?, ¿qué competencias tendría?, ¿qué organismos la conformarían?, ¿cómo se financiaría?, ¿qué modificaciones legales exigiría del ordenamiento constitucional y autonómico español? Desde Cataluña nadie ha contestado a estas preguntas, lo que permite pensar que se está más interesado en los efectos de la propuesta en los resultados electorales internos del 16-N que en otra cosa. Sin embargo, la experiencia europea nos permite dibujar una estructura para una eurorregión cuyas claves podrían ser las siguientes:

1. **Definición:** La eurorregión del Arco Mediterráneo no sería concebida como un territorio nuevo superpuesto a las estructuras estatales y regionales existentes, sino como una organización administrativa creada por diferentes socios en el contexto europeo con el fin de coordinar la cooperación interregional y transfronteriza.

2. **Miembros:** La creación de la eurorregión podría ser escalonada: su núcleo duro debería ser el corredor mediterráneo desde Murcia al Languedoc, territorio caracterizado por un modelo económico interrelacionado y de base semejantes (turismo, manufactura, servicios, agricultura de exportación...), problemas de congestión de tráfico en la vía hacia Europa, situación periférica respecto a los grandes ejes europeos y problemas ambientales semejantes. Se podría invitar acto seguido a comunidades limítrofes, con estatus de socio pleno o de observador, como las de los Pirineos centrales (de Aragón a Midi-Pirineos).

3. **Objetivos:** La eurorregión nacería bajo tres principios fundamentales: flexibilidad, pragmatismo y eficacia. Y con los siguientes fines: a) elevar la calidad de vida de los habitantes de las regiones implicadas mediante inversiones coordinadas, apoyo conjunto a programas económicos, a la formación profesional no reglada y a las acciones combinadas destinadas a reducir el desempleo; b) apoyar la idea de unificación y cohesión del territorio europeo; c) promover la cooperación y el intercambio de grupos de profesionales, científicos y académicos y, especialmente, la colaboración en aquellos aspectos que impliquen un mayor conocimiento mutuo; d) mejorar el medio ambiente natural; e) adecuar las infraestructuras generales a las necesidades del tráfico regional, interregional e internacional; f) desarrollar la cooperación económica en los campos de mayor valor añadido, intercambiar *know-how* y aumentar la transferencia tecnológica; g) construir un sistema de información estadístico de base económica y social de la eurorregión y de las regiones implicadas; h) desarrollar de forma coordinada conversaciones sobre el planeamiento espacial y territorial; i) cooperar en la promoción exterior de las empresas de la eurorregión y; j) coordinar las actuaciones con las autoridades de Madrid, París y Bruselas.

4. **Base legal:** La eurorregión se regularía por una serie de documentos legales que amparan la cooperación interregional, nacidos de los trabajos del Consejo de Europa, como la Convención de Madrid (21/5/1980), la Carta Europea de Autogobierno Local (1985 y 1989) o la Carta Europea de Regiones Fronterizas y Transfronterizas (1981 y 1995). Además se acogería a los tratados bilaterales firmados entre el estado francés y el español.

5. **Estructura:** La eurorregión contaría con una Secretaría permanente, con la función de realizar el seguimiento diario de la

cooperación y gestión; un Consejo compuesto por entre 48 y 84 miembros (12 representantes por cada región, dependiendo de si son cuatro, seis o siete las regiones implicadas), cuya misión es elegir la Comisión Permanente de la eurorregión y definir la dirección de la actividad a desarrollar. El Consejo se reuniría, al menos, dos veces al año. En tercer lugar, un Presidium o Comisión permanente de entre 6 y 14 miembros (2 por región implicada), que representaría a la eurorregión ante las instancias regionales, estatales y de Bruselas, ejecutaría las resoluciones tomadas por el Consejo y coordinaría la labor de los grupos de trabajo y el papel de la Secretaría. Además, la eurorregión tendría seis grupos de trabajo, conformado a partes iguales por delegados de las regiones implicadas: mercado laboral y formación; medio ambiente; turismo; desarrollo regional y agrícola; transporte y comunicaciones y cooperación empresarial y tecnología. Al frente de todo este entramado, habría una presidencia, que recaería, por un período bianual, en uno de los presidentes de los gobiernos regionales, siguiendo un riguroso orden alfabético. En caso extremo, la eurorregión podría optar a contar con tantos presidentes como regiones estuvieran asociadas, formando así un consejo presidencial (como la eurorregión Pomerania, donde hay tres presidentes, uno por estado implicado).

6. **Sede:** La sede oficial de la eurorregión sería estable —podría ser Palma de Mallorca—, donde residiría la Comisión Permanente y la Secretaría. El Consejo se reuniría en la capital de la región en la que recaiga la Presidencia durante el período considerado.

7. **Financiación:** La eurorregión se financiaría por tres vías: las cuotas que aportarían sus socios o regiones participantes, las subvenciones provenientes de los dos estados implicados, Francia y España, y los fondos europeos asignados por Bruselas a cargo de la iniciativa Interreg —que asciende a 5.180 millones de euros para el período 2000-2006—, concretamente Interreg IIIA y IIB o de otros programas o proyectos subvencionados por la autoridad europea. El acceso a los fondos Interreg III A vendría asegurado por la presencia de regiones de dos estados de la Unión, Francia y España.

8. **Proceso de conformación:** La constitución de la eurorregión sería el paso final de un proceso legal más largo. Por una parte, y acogiéndose a la normativa legal de cada estado, las regiones españolas —y por otra parte, las francesas—, llegarían a acuerdos de colaboración sancionados por los respectivos gobiernos centrales. Acto seguido y

amparándose en la normativa europea y en los tratados bilaterales entre Francia y España, se procedería a la creación legal de la eurorregión. El acuerdo final que diera lugar a la eurorregión debería especificar que las administraciones públicas implicadas transfirieran al nuevo organismo transfronterizo la responsabilidad —y las obligaciones—, de gestionar proyectos europeos derivados de la iniciativa Interreg o de otras semejantes.

Como podemos ver, se conformaría así una eurorregión del Arco Mediterráneo paritaria en todos los órganos de gestión y asesoramiento, con presidencia rotatoria, sede permanente y una estructura burocrática mediana en comparación con otras eurorregiones europeas. Disfrutaría de la capacidad de preparar estrategias y programas de trabajo en ámbitos fundamentales de cooperación, suministrar información a empresas y a socios interesados, evaluar proyectos y ejecutarlos y actuar como administración pagadora y financiadora. Sería una eurorregión con un comité de carácter oficial y directivo, sin asamblea parlamentaria —como sí tienen eurorregiones alemanas y holandesas—, pero con personal y recursos financieros propios y con colaboración plena con los estados respectivos, sin la participación de los cuales o contra los mismos, todo sea dicho, no conozco ninguna eurorregión en Europa.

Personalmente, creo que el debate se ha de plantear en estos términos reales, alejados del debate de titulares de prensa y centrado en los modelos existentes de cooperación interregional europea. Es un tema de estado y por ello necesitado de acuerdo entre todos los partidos valencianos ¿Estaríamos los valencianos interesados en participar en una eurorregión del tipo explicitado?, ¿en qué punto podríamos mejorar nuestra participación? Déjenme decir, para acabar, que ni Alemania, ni Holanda, ni Suiza, ni Italia, ni Suecia, ni Gran Bretaña, ni Francia, ni Polonia, ni Dinamarca, países con eurorregiones, han debido modificar su carta magna para conformar eurorregiones.

Empecemos, pues, de nuevo. Saquemos el debate de la batalla electoral lo más rápido posible y de viejos conceptos de catalanismo-anticatalanismo. Enfríemnos el ambiente, hablemos con propiedad en términos de política europea del siglo XXI, dejémosnos de propuestas sin concreción o de rechazos absolutos y discutamos de forma racional las ventajas que una cooperación interregional tendría para nuestra economía en el marco de una Europa unida, de una moneda única y de una globalización creciente.

* Director de la cátedra Ignasi Villalonga y profesor de Geografía de la Universitat de València.

EL ARCO MEDITERRÁNEO Y LAS REDES DE TRANSPORTE

El País Valenciano es hoy una gran plataforma logística. Todo él se configura como una de las zonas donde el transporte y las comunicaciones tienen un papel más importante dentro de la geografía peninsular y no sólo para sí mismo sino también, como veremos, para economías como la madrileña. Y si este análisis se realiza junto a Cataluña —y en algún caso junto a Andalucía—, podemos concluir que la gran plataforma logística de España es el arco mediterráneo, entre Algeciras y Barcelona. Sin embargo, a esta constatación se deben añadir otras tres: la falta de infraestructuras adecuadas en el presente, la falta de articulación de los proyectos futuros con los flujos reales de las distintas economías que lo componen y la falta de una reflexión general sobre el modelo económico que se apunta y que debería condicionar nuestras infraestructuras.

La importancia del transporte

Que la valenciana es una economía donde la logística y el transporte juegan un papel fundamental es evidente. Veamos algunas cifras. En primer lugar, el País Valenciano, junto a otras cuatro comunidades autónomas (Cataluña, Madrid, Murcia y Navarra) son las únicas, exceptuando las insulares donde el alquiler de turismos distorsiona los datos, que se hallan por encima de la media española en parque de vehículos por habitante. Pero es más, sólo Cataluña y Valencia concentran casi un tercio de los camiones registrados de toda España y ambas superan a la media en cuatro puntos en lo que respecta a camiones por mil habitantes. Pero no son sólo los datos de equipamiento los que hacen pensar en una importante actividad logística terrestre. Hablemos de Renfe. La región *Este* (compuesta a efectos estadísticos tanto para la Unión Europea como para el INE por Cataluña, Valencia y Baleares, aunque esta no aporta nada por motivos obvios), genera casi un tercio de todo el transporte ferroviario entre comunidades españolas y un 40% del transporte hacia países de la Europa de los 15. En tráfico por carretera, los porcentajes son semejantes: el 30% de las toneladas movidas entre comunidades autónomas se efectúa en Cataluña y el País Valenciano, así como el 36% del transporte por carretera hacia países de la Europa de los 15 y el 70% del transporte hacia otros países. Pero además, la valenciana es la tercera comunidad por número de empresas dedicadas al transporte por carretera (tras Andalucía y Cataluña), siendo la responsable además del 13% del transporte intramunicipal de toda España (con sólo el 10% de su población), del 12% del transporte interregional y del 11% del internacional. Y ello repercute en una fuerte presión ejercida sobre la red de transportes valenciana, como muestra el cuadro 1.

Podemos concluir que la presión del tráfico de mercancías sobre las carreteras de nuestro país es mucho más elevada que sobre el territorio de Madrid y se traduce en una densidad de carga por kilómetro de red especialmente alarmante en algunas direcciones: así, en el itinerario Valencia-Barcelona, se cuentan 1.975 toneladas de carga por kilómetro de carretera, mientras que en la ruta a Madrid —por cierto con autovía gratuita—, la densidad es menor: 1.507 toneladas por kilómetro. Este análisis debe ser puesto en relación con otro no menos importante: el de las dotaciones de infraestructuras. Según datos de 2003, Madrid dispone de 0,41 kilómetros de carretera de cualquier tipo por cada kilómetro cuadrado de territorio, mientras que el País Valenciano cuenta con 0,36 y Cataluña, con 0,38. Del mismo modo, contra los 1.195 kilómetros de vías de alta capacidad (amplitud



porte por carretera, la no radialidad de los flujos comerciales del eje mediterráneo es más evidente: el *Este* comercia, por este orden, con las economías del noreste, sur (Andalucía y Murcia), centro (Castilla y León, Castilla-La Mancha y Extremadura) y Madrid. Si analizamos tan sólo la economía valenciana, Murcia y Cataluña son los destinos privilegiados, seguidos por Castilla-La Mancha y Madrid. Mención aparte merece la relación entre la economía madrileña y el puerto de Valencia.

Intensidad de la concentración espacial

Mapa publicado por ESPON (*European Spatial Planning Observation Network*) en mayo de 2005, que muestra la intensidad de la concentración espacial de la población, red urbana y áreas funcionales urbanas en Europa. La continuidad del eje mediterráneo, incluso fuera de las fronteras de España, es evidente.



Desplazamientos por carretera y densidad (cuadro 1)

	Desplazamientos por carretera	Desplazamientos intrarregionales	Densidad (Tm/Km.) Tráfico intrarregional	Densidad (Tm/Kg.) Tráfico internacional
País Valenciano	35,6	29,1	5.877	8.200
Cataluña	40,1	34,7	8.455	11.540
Madrid	24,0	16,9	2.035	4.200
Andalucía	41,0	37,7	10.260	7.484

Datos en millones

Fuente: Anuario del Ministerio de Fomento, 2003 (último año disponible)

Flujo de mercancías entre regiones de CC.AA (cuadro 2)

Origen/destino	Noroeste	Noreste	Madrid	Centro	Sur	Eur. 15	Otros
Este* (ferrocarril)	290	2.017	1.101	507	279	817	37
Este* (carretera)	3.144	15.195	7.763	9.860	13.610	8.415	629

Datos en millones de toneladas

(*) Región Este: Cataluña, Comunidad Valenciana e Islas Baleares.

Fuente: Inbase (Ministerio de Fomento y Renfe, 2003 -último año disponible-)

Principales flujos de mercancías desde el País Valenciano (cuadro 3)

Datos en millones de toneladas	Cataluña	Madrid	Murcia	Aragón	C. La Mancha	Andalucía	Castilla y León	Eur. 15
País Valenciano (FF.CC.)	490	609	1	179	4	47	284	331
País Valenciano (carretera)	5.730	3.965	6.512	2.686	4.959	3.328	1.236	3.284

Fuente: Inbase (Ministerio de Fomento y Renfe, 2003 -último año disponible-)

V. CONTRERAS / EL PAÍS

Los autores analizan las deficiencias actuales y de planes futuros del transporte en el eje mediterráneo y piden un debate del modelo de desarrollo para decidir nuevas infraestructuras

mayor de siete metros) en el espacio valenciano, Madrid cuenta con 1.401 kilómetros.

En otras palabras, en Valencia tenemos una gran densidad de vehículos por territorio útil (mucho más que otras comunidades más extensas, con menos fragilidad medioambiental y mayor PIB); generamos una parte sustancial de todo el tráfico de mercancías de España tanto por carretera como ferroviario —mucho más si tomamos como escala el eje mediterráneo—, el tráfico intrarregional es más elevado que en otras comunidades autónomas más pobladas; en algunos itinerarios la densidad de mercancías es especialmente preocupante por compartir espacio con otro tipo de tráfico (turístico, vacacional, laboral, cotidiano), y por otra parte, las dotaciones son peores, tanto en ferrocarril como en carreteras.

Pero además, debe contemplarse otro factor primordial a la hora de dibujar el estado de nuestras infraestructuras: hacia dónde se mueve el tráfico generado en nuestra comunidad.

Los flujos reales del transporte y los niveles de concentración espacial

Sin saber cuáles son los destinos de este intenso tráfico, será difícil planificar las infraestructuras terrestres necesarias para nuestra economía. Pues bien, la situación se puede resumir en una idea: tenemos flujos comerciales y de transporte que no responden en absoluto al sistema radial de comunicaciones, excepto la relación entre el puerto de Valencia y la economía madrileña. Como anticipó Luis Lucía en 1930: "Valencia queda siempre en la periferia: la mata la distribución radial de los ferrocarriles españoles...". Los dos cuadros siguientes son significativos.

Tomada como región ferroviaria interregional, la nuestra (*Este*), por cada tonelada enviada a Madrid, expide dos hacia el área nororiental de la península (Aragón, País Vasco, Navarra y La Rioja). Por lo que se refiere a la economía valenciana estricta, nuestro principal destinatario es Madrid, a la que sigue muy de cerca Cataluña y el País Vasco. Si nos vamos al trans-

porte por carretera, la no radialidad de los flujos comerciales del eje mediterráneo es más evidente: el *Este* comercia, por este orden, con las economías del noreste, sur (Andalucía y Murcia), centro (Castilla y León, Castilla-La Mancha y Extremadura) y Madrid. Si analizamos tan sólo la economía valenciana, Murcia y Cataluña son los destinos privilegiados, seguidos por Castilla-La Mancha y Madrid. Mención aparte merece la relación entre la economía madrileña y el puerto de Valencia. En esencia, nos hallamos ante un flujo que beneficia a aquella comunidad en términos generales y al puerto de Valencia en términos puntuales. Es preciso recordar que en torno a una cuarta parte del 24% y del 26% de exportaciones e importaciones madrileñas que se hacen por mar, usan el puerto de Valencia. Es evidente que el de Valencia es el puerto de Madrid. Visto desde la perspectiva propia, el 13% de las mercancías que llegan a nuestro puerto en importación tienen como destino Madrid y el 6% de las exportaciones desde el mismo tienen su origen en la capital del Estado. En este caso, los términos de la relación son precisos: una economía dependiente en buena forma de un puerto y un puerto que se nutre, en parte, de esta relación.

El mapa 1 refleja, recogiendo todas estas ideas, el escenario *natural* de la economía y de la sociedad valenciana: un eje mediterráneo —con conexiones con economías interiores como Madrid—, que se muestra como una de las principales zonas europeas, potente y concatenada, de concentración espacial de población, actividad y áreas urbanas.

El contexto de los datos

Visto lo visto, las preguntas nos vienen de forma rápida a la mente: ¿responde el estado de nuestras infraestructuras terrestres a esta realidad económica?, ¿los ejes primados por las inversiones del estado se adecuan al mapa de flujos?, ¿las líneas estratégicas de actuación del gobierno de la Generalitat en materia de infraestructuras se ajustan a la radiografía de esta geografía?, ¿la realidad de una plataforma logística en el eje mediterráneo tiene una traslación en contactos de cooperación y colaboración interregional entre Cataluña y el País Valenciano y otras regiones?, ¿el Ministerio de Fomento, a través de su Plan Estratégico de Infraestructuras, da respuesta a las necesidades vistas?, ¿las cuentas de negocio del puerto de Valencia justifican una privilegiada relación con Madrid en detrimento de otras conexiones? La contestación a cada interrogante debe ser analizado con detenimiento y sobrepasa el ámbito de este artículo. Pero algunas señales mueven a la desesperanza. En primer lugar, la dependencia del transporte por carretera de la economía valenciana cuenta con la limitación de la importancia del peaje en el eje mediterráneo: 334 kilómetros de peaje en el País Valenciano —y 655 en Cataluña—, contra 48 para Madrid.

En segundo lugar, como ha señalado el profesor Gregorio Martín, las perspectivas de Kyoto junto a las medidas derivadas del *Libro Blanco de Transportes* de la Unión Europea señalan elementos de duda sobre la sostenibilidad del actual modelo de logística y transporte valenciano y, por extensión, del eje mediterráneo. En tercer lugar, el estado de las comunicaciones desde el País Valenciano con Europa es muy deficiente, con índices de accesibilidad desde el corazón de Europa que nos sitúan en el contexto de regiones como Sicilia, Cerdeña o El Alentejo o países periféricos como Irlanda o Grecia.

En tercer lugar, el estado de las comunicaciones desde el País Valenciano con Europa es muy deficiente, con índices de accesibilidad desde el corazón de Europa que nos sitúan en el contexto de regiones como Sicilia, Cerdeña o El Alentejo o países periféricos como Irlanda o Grecia.

En tercer lugar, el estado de las comunicaciones desde el País Valenciano con Europa es muy deficiente, con índices de accesibilidad desde el corazón de Europa que nos sitúan en el contexto de regiones como Sicilia, Cerdeña o El Alentejo o países periféricos como Irlanda o Grecia.

En tercer lugar, el estado de las comunicaciones desde el País Valenciano con Europa es muy deficiente, con índices de accesibilidad desde el corazón de Europa que nos sitúan en el contexto de regiones como Sicilia, Cerdeña o El Alentejo o países periféricos como Irlanda o Grecia.

En tercer lugar, el estado de las comunicaciones desde el País Valenciano con Europa es muy deficiente, con índices de accesibilidad desde el corazón de Europa que nos sitúan en el contexto de regiones como Sicilia, Cerdeña o El Alentejo o países periféricos como Irlanda o Grecia.

En tercer lugar, el estado de las comunicaciones desde el País Valenciano con Europa es muy deficiente, con índices de accesibilidad desde el corazón de Europa que nos sitúan en el contexto de regiones como Sicilia, Cerdeña o El Alentejo o países periféricos como Irlanda o Grecia.

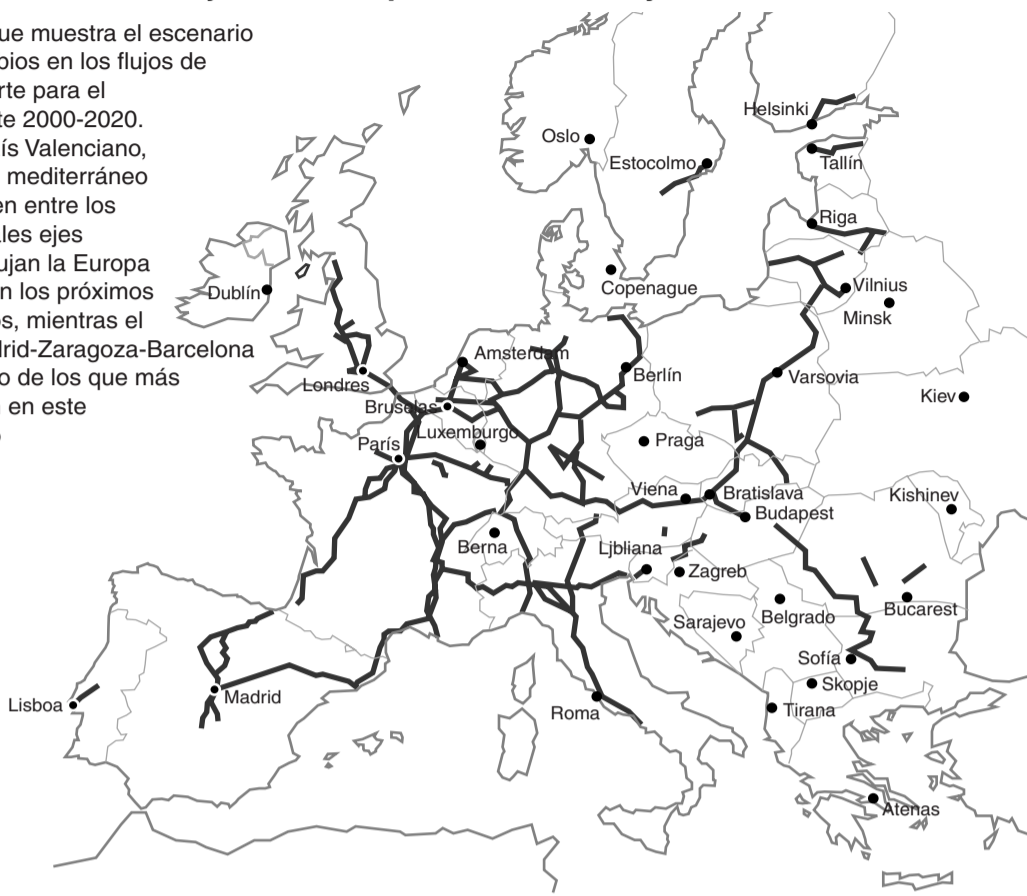
En tercer lugar, el estado de las comunicaciones desde el País Valenciano con Europa es muy deficiente, con índices de accesibilidad desde el corazón de Europa que nos sitúan en el contexto de regiones como Sicilia, Cerdeña o El Alentejo o países periféricos como Irlanda o Grecia.

En tercer lugar, el estado de las comunicaciones desde el País Valenciano con Europa es muy deficiente, con índices de accesibilidad desde el corazón de Europa que nos sitúan en el contexto de regiones como Sicilia, Cerdeña o El Alentejo o países periféricos como Irlanda o Grecia.

EL ARCO MEDITERRÁNEO Y LAS REDES DE TRANSPORTE

Previsión de los flujos de transporte entre 2000 y 2020

Mapa que muestra el escenario de cambios en los flujos de transporte para el horizonte 2000-2020. Ni el País Valenciano, ni el eje mediterráneo aparecen entre los principales ejes que dibujan la Europa activa en los próximos decenios, mientras el eje Madrid-Zaragoza-Barcelona será uno de los que más crezcan en este aspecto



V. C. / EL PAÍS

Viene de la **página anterior**

En cuarto lugar, el eje mediterráneo como tal no ha formado parte de la red de proyectos que la Comisión Van Miert, formada en el seno de la Unión Europea, elevó a la consideración de Bruselas dentro de los proyectos transeuropeos de comunicaciones. En quinto lugar, el corredor mediterráneo, pese a su dinamismo, es uno de los más débiles del sistema español, pues dispone de un ferrocarril con algún tramo de vía única y es duda que disponga de ancho internacional para todo su trayecto, mientras que su principal carretera es una autopista de peaje. Debemos decir que el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) del actual equipo del Ministerio de Fomento no parece querer abordar este tema con la decisión adecuada. En sexto lugar, algunas comunidades autónomas, como Aragón, están impulsando proyectos de comunicaciones (travesía central de los Pirineos) y plataformas logísticas (Plaza) que, de ejecutarse en la precariedad de estado de las infraestructuras del arco mediterráneo, dejarían a las economías que lo conforman en una posición más periférica incluso dentro de los ejes que se proyectan de cara al siglo XXI. En séptimo lugar, no puede tildarse más que de desilusionante la actitud del gobierno valenciano hacia propuestas de cooperación interregional como fórmula de solución a problemas territoriales. En octavo lugar, reconociendo la importancia de las comunicaciones con Madrid para la vida portuaria valenciana, su volumen de negocio real no puede hacer olvidar otras necesidades deslumbradas por la potente (aunque justa), reivindicación de una conexión directa con la capital del Estado. Hay otro motivo de preocupación: quienes piensan en el futuro (basta ver el mapa 2), ya han descontado al País Valenciano (y por extensión al eje mediterráneo), de los escenarios de futuro, aunque ello entre en contradicción con los datos y el anterior mapa que reflejaba el escenario *natural* de la actividad humana y económica en nuestros territorios y, por ende, el espacio que se debería tomar como referencia para ordenar mediante infraestructuras adecuadas.

Modelo de país

La reflexión sobre el estado de las infraestructuras del País Valenciano debería ir más allá. ¿Infraestructuras? Sí. Pero, ¿para qué país, para qué territorio? Es evidente que si nuestra economía se dirige hacia un perfil netamente turístico y volcado de forma exclusiva en la construcción, la actividad residencial y el ocio a escala europea e incluso mundial, un ferrocarril de mercancías de ancho europeo por el litoral mediterráneo, como el que la asociación Ferrmed propugna en contra de la opinión de la CEOE, no sólo es innecesario, sino que es irracional. Mejor sería una red de aeropuertos subregionales con buenas conexiones europeas y compañías de bajo coste y una buena autopista con más carriles por cada sentido. Dentro de este modelo, el corredor ferroviario de Ferrmed no es necesario, pero tampoco el puerto de Valencia —si es que Madrid encuentra un sustituto para sus exportaciones e importaciones—, ni el *Short Sea Shipping*. ¿Podría rivalizar la renta del suelo generada por un espacio de almacenaje o logística con una apuesta decidida por el turismo?

¿No sería un despilfarro, especialmente teniendo en cuenta la escasez de espacio en el litoral valenciano, dedicar suelo a actividades de almacenaje, logística o transporte de paso de otras regiones y hacia otras regiones cuando el valor que se podría extraer de ese mismo suelo con actividades como el turismo o la construcción podría ser mucho mayor? ¿Puede un puerto permitirse el lujo de dedicar millones de metros cuadrados a una zona de actividades logísticas junto a suelos residenciales de precio elevado? Si el futuro es el turismo y el ocio, ¿podemos hacer pasar un nuevo corredor de mercancías, como el de Ferrmed, por un litoral mediterráneo ya urbanizado casi al 100%? La elección de un modelo necesariamente marcará el futuro de nuestras infraestructuras. En cambio, si se apuesta por un país donde la actividad industrial y los servicios avanzados puedan tener un cierto protagonismo y algunas agriculturas intensivas mantengan su competitividad, la red de infraestructuras necesaria sería muy diferente: autovía mediterránea sin peaje, transporte intermodal bien conectado con el corazón de Europa, con trasvase de tráfico hacia el ferrocarril aprovechando los ejes tradicionales de comunicación remozados, con ligazón interna del eje mediterráneo, con puertos trabajando en cooperación dentro de una auténtica fachada marítima de Barcelona a Alicante (o Almería), con cooperación interregional intensa, implantación del cabotaje y creación de plataformas logísticas modales como nodos regionales de una red general.

El debate debe ser abordado de forma abierta y clara: ¿Florida o California? Tal vez sea demasiado sencilla la alternativa: ¿una Florida *acaliforniada* o una California *florida*? O mejor todavía: ¿una Emilia-Romagna con lo mejor de California y de Florida? Tal vez ésta sea una perspectiva más realista. En cualquier caso, aquí se juega a dos ritmos distintos. A corto plazo, el problema de la congestión de la red de transporte terrestre del País Valenciano y del eje mediterráneo es evidente y completar el corredor ferroviario mediterráneo con ancho europeo es, a nuestro entender, prioritario, al poner las infraestructuras al servicio de los más de 13.000 millones de euros que cada año se mueven entre las economías valenciana y catalana. Sólo más tarde, se deberían iniciar nuevos corredores ferroviarios, de alto interés, pero secundarios. En cambio, a medio y largo plazo, el debate se debería orientar hacia qué tipo de economía y de sociedad caminamos. Una economía esencialmente turística y al servicio del ocio de Europa y de España requiere plataformas aeroportuarias regionales bien conectadas con los centros turísticos: sería el modelo *enclave*, aislado de su entorno excepto por vía aérea pero bien estructurado internamente, que podría combinarse con el modelo *tómbolo*, es decir, un país con conexión privilegiada con un punto: Madrid. Una economía de servicios avanzados, logística y alguna base industrial y agrícola modernizada requeriría, en cambio, un modelo *red*, permeable en todas direcciones, con una mayor integración interregional y unas buenas conexiones con Europa. Debemos pensar en ello.

Josep Vicent Boira, Joan Romero y Josep Sorribes son profesores de la Universitat de València y miembros del Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local.

Ortiz altera el plan de Rabassa para rebajar el descontento social

Acuerdo municipal para que agosto no cuente como período de alegaciones

LUIS DAMIÁN MARTÍNEZ, Alicante
Enrique Ortiz, principal promotor del plan de Rabassa —15.000 viviendas, 8.000 de ellas protegidas, en la periferia de Alicante— ha modificado el proyecto que tanta polvareda ha levantado en la ciudad. Aunque lo básico se mantiene, el nuevo proyecto subsana “deficiencias clamorosas” del primitivo plan, como los consumos hídricos y energéticos, en un intento de rebajar el rechazo social al plan.

El proyecto refundido incluye tres grandes novedades: la conexión de todo el sector a la nueva depuradora de Alicante, en la partida de Fontcalet; la prolongación del parque que incluye los humedades de las llamadas Lagunas de Rabassa hacia el sector del PAU 2, y la garantía de conexión del nuevo barrio con la autovía. Además, las edificaciones más cercanas al cuartel de Rabassa se retranquean y rebajan su altura.

El nuevo proyecto se expone a partir de ahora durante un periodo de 20 días y luego entrará en fase de alegaciones. El grupo socialista, en la oposición, que dio sus votos a la iniciativa presentada por el gobierno del PP y abrió con ello una crisis en la agrupación local que de momento se ha saldado con la dimisión del secretario general y la constitución de un ente provisional para dirigir el partido, ha pedido que, a efectos del cómputo de plazo de exposición pública, el reloj administrativo se pare el 1 de agosto y no se ponga en marcha hasta septiembre. También los ecologistas han realizado esa petición que, según ellos persigue “facilitar al máximo la presentación de alegaciones”. Al rebufo de ello, también el PP quiere apuntarse el tanto y la edil de Urbanismo, Sonia Castedo, afirma: “La decisión de declarar agosto inhábil a efectos de

plazos es mía; y la voy a tomar”.

El grupo socialista, que condicionó su visto bueno provisional al proyecto a un nuevo periodo de exposición pública —el que ahora se abre— ha adelantado alguna de sus alegaciones. “Vamos a pedir que el plan, a efectos de dotaciones, se divida en tres grandes zonas, de forma que ni un solo rincón del territorio quede marginado respecto a otro”, indica un edil socialista. “No es lo mismo incluir dotaciones generales para una población de 45.000 habitantes que para 15.000”. Los socialistas van a “exigir” que las viviendas protegidas y las de renta libre se entremezclen, para compensar socialmente todo el sector. El grupo socialista propondrá una mayor centralidad en las plazas y que el parque de las lagunas se configure como un bosque mediterráneo. El PSPV insiste en que no tiene adoptada una decisión de antemano.

La concejal de Urbanismo aseguró que los técnicos municipales examinarán el proyecto modificado para comprobar si cumple las exigencias planteadas en la aprobación provisional. Entretanto, el grupo de ediles del PP en el Ayuntamiento de Alicante que encabeza el presidente provincial de ese partido, José Joaquín Ripoll, no descarta solicitar mejoras al proyecto.

El PSPV y EU llevarán a las Cortes el rechazo a la central térmica de Catadau

XAVIER ESPANYA, Alzira
Los grupos del PSPV y EU-L'Entesa en las Cortes valencianas tienen previsto aprobar en septiembre una declaración contraria a la instalación de la central térmica de ciclo combinado proyectada en la localidad de Catadau. El acuerdo ha sido propiciado por la Plataforma Cívica de Catadau tras mantener reuniones con los portavoces de los grupos parlamentarios.

Falta por decidir si la declaración se tramitará en las Cortes como propuesta de resolución o como proposición no de ley, pero se buscará su debate en el inicio del periodo de sesiones. El acuerdo se trasladará al Ministerio de Industria, que debe aprobar o rechazar el proyecto de la empresa Inter-

gen. El presidente de la Generalitat, Francisco Camps, aseguró en su día a los representantes de la plataforma de que respetará la decisión de los vecinos y del Ayuntamiento.

Los grupos parlamentarios basarán su oposición a la planta de producción de energía eléctrica en “los graves déficits técnicos del proyecto”, como el elevado consumo de agua, la contaminación y el impacto paisajístico. Asimismo, aludirán a la “alarma social y política” que genera la instalación. La Mancomunitat de la Ribera Alta y la mayoría de los ayuntamientos de la comarca presentaron alegaciones. La plataforma ha recurrido la resolución de declaración de impacto ambiental positiva.

EL DEBATE AUTONÓMICO → Apuntes a la propuesta de Pasqual Maragall

Reflexiones sobre la euroregión Pirineus-Mediterrani



JOSEP V. Boira, GREGORIO Martín y AURELIO Martínez*

Las campañas electorales son como el polvo de la tiza, siempre acabas manchándote los dedos con los que escribes, aunque sólo aquellos que nada escriben nunca se manchan. A ritmo de campaña nada puede ser matizado con suficiente profundidad. Aparentemente no hay tiempo y la diferencia con el adversario político es la base de la acción electoral, propiciando la exageración, el apresuramiento y el titular rotundo, siendo los desacuerdos los referentes en las intervenciones de los políticos.

A pesar de ello, la propuesta del candidato del PSC a la Generalitat catalana de configurar una Euroregión que integraría 17 millones de habitantes e incluiría las regiones de Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, y las comunidades de Aragón, Baleares, Cataluña y Valencia merece mucha reflexión.

Sin embargo, el tiempo político nos impone unos plazos que se escapan a nuestro control y queremos o no, oportuno o no, más o menos mezclado con el problema del agua, aquí y ahora, el debate está abierto y desde la Comunidad Valenciana debemos estudiar la propuesta y pronunciar nos con la máxima ecuanimidad posible, intentando defender nuestros legítimos intereses, dentro de los importantes elementos positivos que encierra.

La primera idea a destacar es la coincidencia con reflexiones que en distintos foros y trabajos siempre hemos defendido. Apostar por el eje del Mediterráneo, el más dinámico e integrado de la economía española, defender las infraestructuras que reclaman las regiones que lo conforman (líneas de alta velocidad, ancho europeo, eje Valencia-Somport, etc.), buscar la colaboración para defender mejor nuestros derechos y necesidades en una Europa cada vez más compleja, o articular una cooperación activa entre todas esas regiones en terrenos de actividad social económica, cultural, o universitaria, no puede merecer otra cosa que nuestro apoyo.

La Europa del siglo XXI se construirá sobre la base de las euroregiones, muchas de ellas transfronterizas, que integren territorios que presenten cierta complementariedad entre sí, que tengan una dimensión adecuada y puedan competir con otras euroregiones, dentro de un mundo global.

La segunda idea a destacar son los objetivos presentados en la propuesta, que merecen igualmente el apoyo entusiasta de todos los valencianos, ya que están en la base de los modernos sistemas de gestión económica y defienden propuestas asumidas por todos los programas progresistas:

—Desarrollar un sistema urbano equilibrado y policéntrico y un mayor equilibrio entre el campo y la ciudad

—Promover el desarrollo sostenible y la gestión y preservación de la naturaleza y el medio ambiente

—Asegurar la igualdad de acceso a las infraestructuras

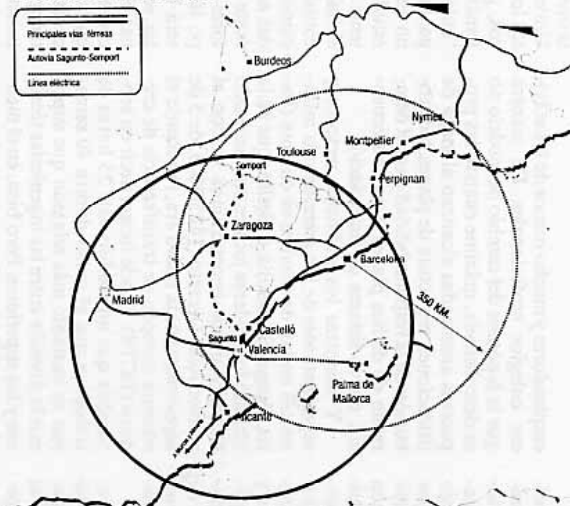
—Impulsar la cultura y la protección del patrimonio artístico

—Impulsar los centros universitarios y de investigación, tratando de conservar y atraer a las mejores cabezas, científicas y tecnológicas.

En tercer lugar, la propuesta es respetuosa con las comunidades afectadas y propone un sistema de integración paritario, equilibrado y compatible. El planteamiento de euroregión tiene una vocación de cooperación constante e implica diálogo y contactos en todos los ámbitos de la vida coti-

■ Los autores del artículo, colaboradores habituales de Levante-EMV en materia de infraestructuras y desarrollo regional, parten de la iniciativa de Pasqual Maragall sobre una euroregión hispano-francesa con Barcelona como centro y proponen el desplazamiento de su eje hacia Valencia completando los proyectos del líder socialista catalán con otros de interés común y subrayando la necesidad de incluir el agua en el debate.

El debate de la "euroregión"



Nota: Los autores del artículo superponen al boceto de proyectos de la euroregión de Maragall otras infraestructuras que consideran complementarias. LEVANTE-EMV

diana, con desarrollo de programas conjuntos, delimitación de acciones, implicación de la mayor parte de grupos sociales y económicos y de todos los ámbitos de la administración. Estamos mucho más con la opinión de Maragall que es una iniciativa con «un 100% de ortodoxia constitucional europea y un 100% de España plural», que con las de Zaplana, que habla de propuesta aloca, insolidaria, y quizás fuera del ámbito constitucional. Creemos que esta euroregión es, además de una estructura legal más o menos desarrollada y con órganos propios, todo un espíritu de cooperación entre Comunidades.

Ahora bien, reconociendo los elementos positivos propuestos que suscitan el apoyo, no podemos por menos de hacer notar algunas carencias que merecen igualmente una reflexión:

1) No se puede hablar de solidaridad, proponer la colaboración en multitud de campos y citar marginalmente en el manifiesto un tema clave como es el agua, haciéndola coincidir con declaraciones y posicionamientos de Maragall, radicales en un tema tan sensible para los valencianos. Objetivamente, la Comunidad Valenciana, Murcia y Almería precisan agua y en varias de sus comarcas existen importantes déficits hídricos que hipotecan su futuro desarrollo. Dejar fuera de la agenda de la propuesta el tema de posibles trasvases de agua o pretender cerrar el tema mediante expresiones ásperas no recoge precisamente ni la letra ni el espíritu de una euroregión.

Pretender entrar en negociaciones con las autoridades francesas y con grupos influyentes del sur de Francia para conseguir el trasvase de agua del Ródano hacia el sur y negarse a tratar el mismo tema con las autoridades legítimas valencianas, hermanadas por la lengua y la tradición, nos parece contradictorio e injusto.

Podemos discutir si el PHN actual es bueno o malo, mejorable o no, y ofrecer alternativas, todo es abordable en política, pero la realidad es tozuda: nuestra Comunidad,

entre otras, necesita para su normal desarrollo futuro un Plan Hidrológico, sea éste u otro, y no se puede ignorar en una propuesta de colaboración interregional. Las Comunidades implicadas deben sentarse y buscar un consenso satisfactorio para todos. Nos guste o no, ése es el primer reto de la euroregión propuesta, y el primer tema de confrontación, si no se resuelve bien, de la misma.

La flexibilidad y el pragmatismo deben guiar, pues, nuestros pasos en este tema. Ernest Luch escribía antes de caer víctima de ETA: «Uno puede suponer que la situación del País Valenciano con respecto al agua es más difícil que la de Cataluña, por lo que necesita algún trasvase». Es sencillamente una frase que expresa comprensión y en ella se resume, también, toda una filosofía: hablemos. El presidente Pujol no ha dudado en afirmar hace pocas semanas (La Vanguardia, 27 de agosto), que entiende y sabe que estas tierras precisan agua. Otra cosa es que se necesite ésta u otra cantidad.

Nadie puede negar que, apostando por el camino del entendimiento entre regiones para el tema del trasvase, inmediatamente detrás, o al mismo tiempo, debe abrirse el camino para las comunicaciones, los transportes, la protección del litoral, el tejido laboral o los sectores productivos comunes. ¿O es que la solidaridad y el acuerdo entre regiones deben circunscribirse al agua y solamente al agua? Sinceramente, o todo o nada. Pero al mismo tiempo, o nada o todo. Sería deseable la fusión entre las posiciones de Piqué y Maragall al menos en este tema: euroregión con agua y agua con euroregión. Cuanto de una y otra es el siguiente punto a debatir.

2) En la estructura urbana propuesta, la ciudad dominante lógicamente es Barcelona que acabaría por integrar positivamente a las restantes. No en vano se posiciona longitudinalmente en el centro de la euroregión. Esa es una visión legítima desde Barcelona. Sin embargo, la apuesta de nuestra Comunidad debería ser algo más

compleja.

España tiene en Cataluña y Madrid sus dos focos de desarrollo clave con el 18,5 y el 17% del PIB respectivamente. Mientras Cataluña es más dispersa espacialmente, Madrid es una isla (ciertamente en extensión) con desarrollo en varios ejes (Andalucía, Zaragoza, Burgos, La Coruña, etc.) que precisa su vinculación a otras líneas de expansión para consolidarse en el marco europeo. El reto de Valencia es precisamente llegar a participar en un triángulo, con su 10% del PIB, con esos dos núcleos de crecimiento y servir del correspondiente contrapeso frente a la bipolaridad.

Es verdad que los flujos comerciales y de actividad económica actuales se centran sobre todo en el eje mediterráneo, pero no es menos cierto que la conexión con Madrid es vital para algunos de los intereses económicos estratégicos de nuestra Comunidad, como por ejemplo el puerto, aunque los madrileños siempre parece que no acaban de enterarse del tema. Como también lo es el hecho de que apostar por el eje Valencia - Alicante - Murcia - Almería podría convertirse, de hecho ya lo es para una parte, en una alternativa de integración de Andalucía con el dinamismo del eje del Mediterráneo.

Dejando a parte por obvio, el papel de Cataluña como puerta al resto de Europa, si sobre el mismo mapa, que utiliza el informe (ver Levante-EMV del 7 de octubre), situamos las vías de conexión apuntadas en el informe:

- Valencia - Zaragoza - Somport (carretera).
- Valencia - Madrid (tren).
- Valencia - Palma (línea eléctrica)
- Valencia - Barcelona - frontera francesa (corredor intermodal)
- Valencia - Alicante - Murcia - Andalucía

nos encontramos que la posición estratégica de Valencia, como nexo de unión de ejes, equilibra su dependencia respecto a la potencias respectivas: económica de Barcelona y política de Madrid.

Nos hemos permitido representar el círculo de Maragall, con centro en Barcelona, junto con uno, un poco más al Sur, Castellón por ejemplo, y con ello se determinaría una mayor centralidad de Valencia, ciudad que serviría de contrapeso en el equilibrio regional económico, y porqué no decirlo, político de España. Esa debería ser una propuesta que mejor defendería nuestros intereses.

Además, para recoger las legítimas aspiraciones de las Comunidades del Sur y darnos su confianza en la honestidad de los objetivos, son muchos los elementos positivos que sin duda tendríamos desde Valencia, aunque hace falta una segunda cosa, la capacidad de liderazgo necesaria, que hoy por hoy no tenemos. La centralidad de Valencia ofrecería mucha menos resistencia que la de Barcelona, en la medida que no se superpondría a su hegemonía en el campo económico.

3) Las formas son importantes y mucho más en política. Cada partido es dueño de presentar sus propuestas cuando considere conveniente. El hecho de hacerlo el 9 de Octubre, siendo conocedores de la sensibilidad de muchos valencianos, suena a decisión poco feliz ya que incluso los disidentes con la idea son igual de valencianos que los más receptivos a la propuesta, y tratan de defender a su Comunidad de la forma que consideraran más correcta y, sólo por eso, merecen nuestro respeto en aras a la convivencia pacífica y a la configuración de un auténtico espíritu y sentimiento de Comunidad.

La cooperación entre regiones implica espíritu de diálogo y afán de entendimiento, y entonces los matices son importantes. De no acudir a expresiones apropiadas, los resultados pueden ser contrarios a los deseos.

La idea de Maragall, es un excelente punto de partida. Tan bueno que es aconsejable dejarlo para después de las elecciones.

*Universitat de València

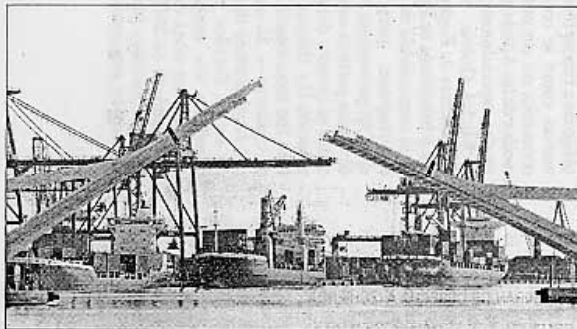
CÁTEDRA ALFONS CUCÓ

«Una región sola está muerta»

Cuatro expertos debaten sobre la necesidad de cooperación regional en la UE

Laura Ballester, Valencia
¿Cuál es el futuro de la Comunidad Valenciana y que papel puede jugar en el proceso de ampliación de la Unión Europea (UE) de los próximos años? Cuatro expertos intentaron ayer responder a esta cuestión en la mesa redonda organizada por la Cátedra Alfons Cucó de Reflexió Política Europea que promueven la Universitat de València y el Ajuntament de Gandia. Una de las respuestas más contundentes la ofreció el asesor científico de la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas de Europa, Michel Quévit: «Una región sola es una región muerta», aseguró durante el debate. «¿Y cuál es el futuro de Valencia?» se preguntó Quévit, «no está en Madrid ni en un marco nacional sino en un ámbito europeo. Valencia debe fomentar la cooperación euromediterránea y debe adoptar una posición de negociación con el centro y el norte de la Unión Europea». Según Quévit el marco de referencia de las regiones europeas debe basarse en el concepto de policentrismo, como ya hace el eje Báltico.

Esta es la teoría y el *desideratum*. La explicación de un ejemplo práctico corrió a cargo de la coordinadora de Asuntos Europeos de la Generalitat de Catalunya, Anna Repullo, quien expuso las características de la Comuni-



MANUEL MOLINES

PUERTO DE VALENCIA. La cooperación es fundamental para el desarrollo.

tat de Treball dels Pirineus (CTP) el otro ejemplo, junto a las eurorregiones, de cooperación regional que existe actualmente en Europa.

La CTP nació antes de que España entrara en la UE y, aunque aún carece de un estatuto jurídico que le dé entidad propia, reúne a las siete regiones españolas y francesas en las que «los Pirineos han pasado de ser una barrera a un lugar de encuentro». Con una presidencia rotatoria cada dos años pretenden ser un *lobby* de presión en Europa y que la cooperación en materia de infraestructuras, formación, cultura o desarrollo sostenible sea algo más que una declaración de intenciones escritas sobre un papel.

No siempre lo consiguen. El catedrático de Informática de la Universitat de València, Gregorio Martín, que repasó el proceso de planificación de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad en la Comunidad Valenciana como alternativa a la carretera —cuyos costes externos suponen el 4% del PIB— evidenció que la cooperación regional frena en seco si se trata, por ejemplo, de que Francia dé continuidad a la autovía Sagunto-Somport o a las líneas de alta velocidad (LAV) más allá de los Pirineos.

Martín insistió en la deficiente conexión ferroviaria que Valencia tendrá con Europa, «se va a crear una nueva frontera de primera magnitud en Vandellós»

dió, y en la exclusión de la Comunidad de la financiación europea a las redes de transporte que hoy aprueban los ministros de Transportes europeos. Por ello, defendió la urgencia de «reanalizar las relaciones con Cataluña» y apuntó un hecho preocupante. «La concesionaria de autopistas Abertis, en la que participan La Caixa, Caixa Catalunya o Bancaja, va a invertir su dinero en el ferrocarril de alta velocidad Madrid-Lisboa mientras mantiene su negocio de autopista de peaje en la A-7, y no han dicho en ningún momento que vayan a poner dinero en el eje mediterráneo».

Eje mediterráneo y centroeuropeo

Por último, el profesor de Geografía de la Universitat de València, Josep Vicent Boira, alertó de la posición periférica de la Comunidad Valenciana, de las previsiones europeas de estrangulamiento ferroviario y viario en el eje mediterráneo en los próximos años, además de la pérdida de las ayudas europeas por ser Objetivo 1 a partir de 2006. «Preocupa que no se tomen decisiones en el ámbito regional a este respecto», aseguró. «El eje mediterráneo debe convertirse en el contrapeso del eje Milán-Mánchester y decidir cómo convertir un conjunto de problemas locales en una solución transnacional».

Intensidad de la concentración espacial

Mapa publicado por ESPON (European Spatial Planning Observation Network) en mayo de 2005, que muestra la intensidad de la concentración espacial de la población, red urbana y áreas funcionales urbanas en Europa. La continuidad del eje mediterráneo, incluso fuera de las fronteras de España, es evidente.



■ Desplazamientos por carretera y densidad (cuadro 1)

Datos en millones

	Desplazamientos por carretera	Desplazamientos intraregionales	Densidad (Tm/Km.) Tráfico intraregional	Densidad (Tm/Kg.) Tráfico internacional
País Valenciано	36,6	29,1	5,677	8,200
Cataluña	40,1	34,7	8,465	11,640
Madrid	24,0	16,9	2,035	4,200
Andalucía	41,0	37,7	10,260	7,484

Fuente: Anuario del Ministerio de Fomento, 2003 (último año disponible)

■ Flujo de mercancías entre regiones de CC.AA (cuadro 2)

Datos en millones de toneladas

Origen/destino	Noroeste	Noreste	Madrid	Centro	Sur	Eur. 15	Otros
Este* (ferrocarril)	290	2.017	1.101	607	279	617	37
Este* (carretera)	3.144	15.195	7.763	9.860	13.610	8.415	629

(* Región Este: Cataluña, Comunidad Valenciana e Islas Baleares)

Fuente: Inbase (Ministerio de Fomento y Rentas, 2003 -último año disponible-)

■ Principales flujos de mercancías desde el País Valenciано (cuadro 3)

Datos en millones de toneladas

	Cataluña	Madrid	Murcia	Aragón	C. La Mancha	Andalucía	Castilla y León	Eur. 15
País Valenciано (FF.CC.)	490	609	1	179	4	47	284	331
País Valenciано (carretera)	5.730	3.965	6.512	2.686	4.959	3.328	1.236	3.284

Fuente: Inbase (Ministerio de Fomento y Rentas, 2003 -último año disponible-)

Comunidad Valenciana

■ La Unión Europea vuelve a dar la espalda al eje mediterráneo al sur de Tarragona en el diseño de las redes de transporte previstas hasta 2020. En diciembre, un grupo de expertos de alto nivel presidido por la ex ministra y ex comisaria, Loyola de Palacio,

acaba de aprobar una revisión del Informe Van Miert que en 2003 planteó cuáles eran las infraestructuras europeas prioritarias. Dos años después, el «Informe Palacio» aísla y margina a la Comunidad en el diseño geoestratégico de la futura Europa.

INFRAESTRUCTURAS

El diseño definitivo de las redes europeas de transporte deja aislada a la Comunidad

La comisión que preside Loyola de Palacio suscribe el informe, que se puede alegar hasta el 17 de febrero

Laura Ballester, Valencia
El congreso que se celebra a partir de mañana sobre *Las infraestructuras y el futuro de la Comunidad* tiene un espinoso tema de debate, no incluido en el programa, en el que el corredor mediterráneo se juega su viabilidad como eje económico: el diseño de las redes transeuropeas de transporte. Un grupo de expertos de alto nivel presidido por la ex ministra y ex comisaria europea, Loyola de Palacio, aprobó a finales de 2005 el documento definitivo sobre los grandes ejes transeuropeos de transporte que se encuentra en periodo de información pública y con posibilidad de presentar alegaciones hasta el próximo 17 de febrero. Algo tendrán que decir, y deberían, la Comunidad Valenciana y la Región de Murcia, ésta última invitada de lujo en el Congreso organizado por la Conselleria de Infraestructuras, ya que el corredor mediterráneo al sur de Tarragona no existe para la Unión Europea.

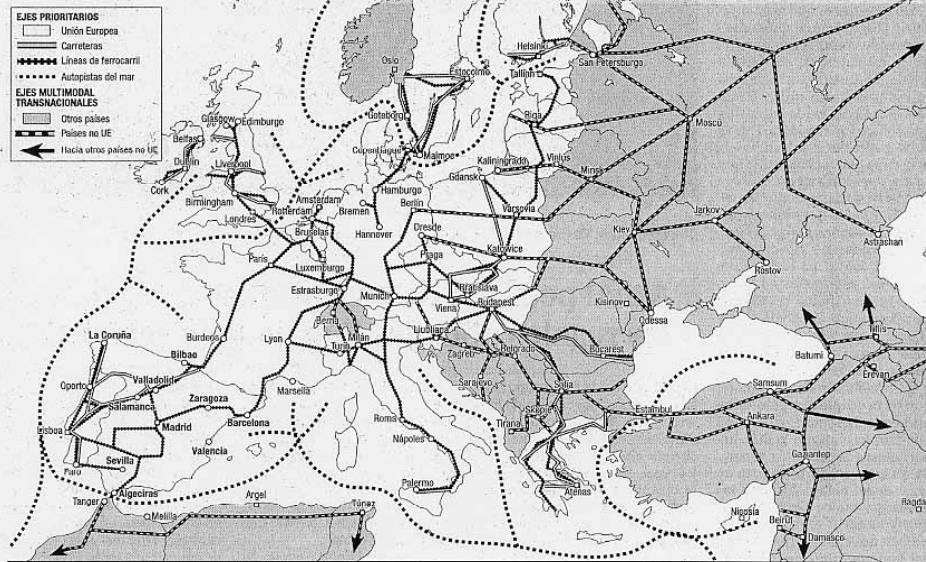
Las comunidades valenciana y murciana son, junto a Asturias y Cantabria las grandes perjudicadas en este nuevo diseño de las redes de transporte que conectarán los estados miembros de la Unión Europea con los países limítrofes como África, Turquía o Rusia.

Como se observa en el mapa adjunto, los ejes prioritarios para la UE en la península conectan Algeciras con Barcelona a través del corredor central que pasa por Madrid, Zaragoza y Lleida. Otra de las grandes beneficiadas es la línea de alta velocidad hacia Extremadura para conectarse con Europa aunque también se dibuja un AVE que ni siquiera existe y que conecta Valladolid y Salamanca con la ciudad portuguesa de Aveiro. Otro eje prioritario en materia de carreteras comunicará Oporto con Valladolid, Burgos y Vitoria con Francia.

Escueta mención en el informe
A la vista de este diseño, el profesor del departamento de Geografía de la Universitat de València, Josep Vicent Boira, alerta del *papel subalterno en el que queda el corredor mediterráneo que sólo merece una escueta mención en el informe de las redes transeuropeas, de apenas tres líneas, en el que España subraya la importancia del corredor mediterráneo para el desarrollo del sudoeste del mediterráneo con el centro de la Unión Europea*. Boira recuerda que la comisión de alto nivel «se marca como objetivos y mandatos la cooperación regional y la integración económica entre los países miembros de la UE

Redes transeuropeas de transporte prioritarias para la UE

PROPUESTA DEL GRUPO DE EXPERTOS DE ALTO NIVEL QUE PRESIDE LOYOLA DE PALACIO



Fuente: Comisión Europea

LEVANTE-EMV

«Pedir el AVE en 2009 es una desfachatez»

El conseller de Infraestructuras y Transporte, José Ramón García Antón, aseguró ayer a través de un comunicado que el congreso sobre infraestructuras del próximo fin de semana «planteará vías para que la Comunidad sea enclave logístico del Mediterráneo». Según García Antón, se abordará «la situación periférica de la Comunidad Valenciana y la importancia de las comunicaciones, tanto con el centro de la península como con el corredor mediterráneo». Por su parte, el portavoz de Infraestructuras del grupo parlamentario socialista en las Cortes Valencianas, José Antonio Godoy, denunció ayer la

«desfachatez» del conseller de Infraestructuras y Transporte, José Ramón García Antón, al «exigir ahora que el AVE esté concluido en el año 2009, cuando el PP anunció en su día, en boca del ex presidente de la Generalitat Valenciana y actual portavoz del PP en el Congreso de los Diputados, Eduardo Zaplana, que estaría terminado en 2001». Godoy señaló que el PP «no tiene dignidad para exigir el AVE en 2009, cuando fueron incapaces de agilizar las obras en los ocho años que estuvieron al frente del Gobierno central en los que hicieron un uso electoralista e indiscriminado del AVE».

para concentrar las prioridades e inversiones en infraestructuras para 2010, a corto plazo, y para 2020 a largo término».

«Resulta decepcionante —continúa el profesor de Geografía— que el corredor mediterráneo al sur de Tarragona esté totalmente fuera de las recomendaciones de la UE para conectarse con el norte de África (Marruecos en primera instancia,

Egipto y toda la fachada sur del Mediterráneo más adelante) y, en general, con el corazón de Europa. ¿Se puede hablar de futuro para la economía valenciana con este vacío de comunicaciones estratégicas?». La Comunidad incluso puede quedarse aislada en el proyecto de las autopistas del mar «cuyo éxito depende de la interoperabilidad con el ferrocarril y las carreteras», recuerda Boira.

Valorado pero no prioritario

El diseño definitivo de las infraestructuras prioritarias de transporte producen decepción pero no sorpresa. El informe aprobado ahora por Loyola de Palacio se inspira en el elaborado por el también ex comisario Karl Van Miert en 2003. Hace dos años, la Generalitat minimizó este olvido europeo de las infraestructuras valencianas fruto de la pésima defensa de los intereses mediterráneos que ejercieron los entonces ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, y la comisaria de Transportes Loyola de Palacio. Llegaron a asegurar que aunque el corredor mediterráneo no apareciera entre los 18 proyectos prioritarios transeuropeos «el eje mediterráneo siempre

DATOS

Eje mediterráneo: El corredor mediterráneo desde Tarragona hasta el sur genera una tercera parte del producto interior bruto español y es el principal corredor exportador.

Informe Van Miert: Redactado en 2003. Planteara 18 proyectos prioritarios para la Unión Europea, en los que no aparecía la Comunidad.

Informe Palacio: La ex ministra y ex comisaria española, Loyola de Palacio, preside el grupo de expertos autor del informe que sigue marginando a la Comunidad.

ha sido valorado como fundamental para la Comisión Europea». Dos años después se abre una situación interesante.

Con el PSOE en el Gobierno central, sin mover un ápice la postura sobre el eje mediterráneo del anterior ejecutivo. Y con una destacada dirigente del PP en la presidencia del grupo de expertos que decidirá sobre las alegaciones a las redes transeuropeas.