

**Alegaciones a presentar al
documento del Grupo de Alto Nivel
sobre la Red Transeuropea de
Transportes**

9 de Marzo de 2006

Índice

I. Comentarios al documento del Grupo de Alto Nivel.....	3
II.Propuesta alternativa sobre Valencia y el Arco Mediterráneo Europeo	6

I

Comentarios al documento del Grupo de Alto Nivel

El documento elaborado por el Grupo de Alto Nivel sobre la Red Transeuropea de Transportes presenta graves deficiencias metodológicas y de perspectiva en la articulación del espacio europeo, cuya aplicación resultaría un sistema de transportes que incidiría en el desequilibrio territorial europeo y resultaría ineficiente desde el punto de vista económico, por el alto coste de las infraestructuras e ineficaz desde el punto de vista de que las inversiones europeas sean un multiplicador de las inversiones privadas y por tanto del desarrollo económico y el bienestar social del espacio europeo.

1. **El documento crea un gran vacío en el considerado Arco Mediterráneo Europeo, en concreto en el territorio español** entre Barcelona y Algeciras que afecta totalmente a la Comunidad Valenciana, Murcia y Zona Occidental de Andalucía. Este vacío sólo es comparable al que genera en la Zona Central de Francia. Pero con una gran diferencia: la Zona Central francesa está poco poblada, en cambio el Arco Mediterráneo español es la zona más poblada de España y con un sistema de ciudades consolidado que es la base y el principal potencial del desarrollo del conjunto de España y uno de los ejes más potentes para lograr el equilibrio europeo.
2. El documento, al fragmentar el Arco Mediterráneo español, **contradice todas las recomendaciones anteriores de la UE**, y en especial de la Dirección de Política Regional, que se dirigían a fortalecer el Arco Mediterráneo, al ser ésta una de las áreas de mayor desarrollo en Europa y por esta razón constituiría el eje equilibrador de la UE, ante el eje territorial denominado "banana green"¹. Una política de transportes para la UE de los 25 países debe identificar nuevos ejes territoriales equilibradores y no quebrar los existentes.

Por lo tanto, **la propuesta del "Grupo de Alto Nivel" significaría marginar uno de los ejes de mayor dinamismo económico y**

¹ Este ámbito territorial se inicia en Londres y recorre las principales ciudades alemanas y holandesas, llegando hasta Milán.

capacidad de equilibrio territorial de Europa y quebrar la política europea seguida hasta el momento.

3. El documento del "Grupo de Alto Nivel" **agrava el desequilibrio territorial hoy existente en Europa**, al fortalecer la centralidad de las ciudades alemanas y reforzando su expansión hacia el Este europeo, con lo que se aleja además al Arco Mediterráneo del "centro de gravedad europeo".
4. El documento **no tiene en cuenta los estudios y propuestas promovidas por las instituciones económicas y las asociaciones de empresarios** que pretenden que la red de transportes pública favorezca la inversión privada y el desarrollo económico:
 - En este aspecto, no se ha tomado en consideración la propuesta de Fermed (Asociación sin ánimo de lucro creada a partir de empresas, cámaras de comercio, autoridades portuarias y colegios de ingenieros) que impulsa el eje ferroviario Rin/Rodano-Mediterráneo Occidental para mercancías, por su bajo coste debido a que es el único eje que conecta el Norte y el Sur de Europa con el Norte de África sin atravesar montañas.
 - Por otra parte, se olvidan también de la propuesta empresarial, impulsada por la Cámara de Comercio de Valencia junto con otras instituciones empresariales y políticas del Sur de Europa, de impulsar el eje intermodal "Kiev-Lisboa" que facilita los flujos entre el Sur y el Este de Europa, disminuyendo los costes de transporte al no tener que pasar necesariamente por el centro de Europa.

El documento plantea que las relaciones entre el Sudeste Europeo y el Este de Europa pasen siempre por Alemania y Austria, lo que significaría la congestión de la red.

En ambas propuestas la ciudad de Valencia, entendida en su contexto de región urbana (territorio situado a +/- 30 km alrededor del municipio de Valencia), aparece como uno de los principales "hub" que organizan los flujos de transporte.

5. El **documento, por otra parte, tiene graves deficiencias** como son:
- a) El completo **olvido del transporte aéreo** y su papel vertebrador del espacio europeo.
 - b) **Obvia el transporte de mercancía por carretera**, lo que perjudica los intereses exportadores de las regiones periféricas de Europa.
 - c) **La navegación de corta distancia**, que es un tema clave en las relaciones con el Magreb, **es tratado de manera insuficiente**.

II

Propuesta alternativa sobre Valencia y el Arco Mediterráneo Europeo

La propuesta que presentamos es la inclusión del Arco Mediterráneo Español y su articulación en el conjunto del Arco Mediterráneo Europeo, como uno de los ejes básicos de la red de transporte europea; y la ciudad de Valencia como punto nodal y motor del Arco Mediterráneo Europeo en su desarrollo hacia el Sur del Mediterráneo y su enlace con la ribera africana.

En concreto, **se propone el desarrollo del eje mediterráneo de transportes desde Barcelona hasta Valencia y de ahí su desdoblamiento, por una parte hacia Madrid conectando hasta Lisboa –coincidiendo con la propuesta del eje intermodal “Kiev-Lisboa”, y por otra parte hacia Alicante, Murcia y ribera mediterránea de Andalucía, hasta Algeciras para conectar con el Norte de África.**

Esta propuesta se basa en las siguientes consideraciones:

a) **Sobre el Arco Mediterráneo**

1. En relación a lo anteriormente mencionado, **el Arco Mediterráneo es una de las zonas de mayor dinamismo económico y de mayor concentración demográfica.** Su inclusión en la red prioritaria del transporte europeo es básica para su equilibrio territorial y para dar continuidad y coherencia a las políticas europeas en el marco de la UE de los 25 estados miembro.
2. El Arco Mediterráneo, en su vertiente occidental o española, **juega un papel estratégico en las dos riberas mediterráneas: Europea y africana.**
3. El Arco Mediterráneo español, nexo de unión entre Andalucía, Murcia, la Comunidad Valenciana y Cataluña, es la zona más dinámica de la península y se articula en el más amplio sistema de ciudades peninsular. **Su olvido en la Red de Transporte Europea significaría la pérdida de competitividad de**

España y tendría importantes repercusiones en Francia e Italia al impactar negativamente en el Midi francés y el Norte de Italia que también quedarían desconectados del Arco.

b) **Sobre la ciudad de Valencia**

4. **Valencia se está constituyendo en Puerta del Mediterráneo con las principales ciudades del sistema urbano de la península ibérica** y en Ciudad Nodal del Arco Mediterráneo, y ello por las siguientes razones:
 - 4.1. La importancia geopolítica de la conexión de Valencia no se limita a un fácil acceso a los mercados del Arco Mediterráneo y la región económica de Madrid. En un futuro inmediato, la conexión por la autovía Lisboa-Madrid-Valencia permitirá el **desarrollo del nuevo eje económico entre el Atlántico portugués-interior peninsular y el Arco Mediterráneo**, a través de las citadas ciudades.
 - 4.2. Por otra parte, Valencia, con la autovía Sagunto-Zaragoza-Atlántico francés, actualmente en construcción, **se conectará con gran facilidad con los mercados de Aragón, La Rioja y País Vasco**.
 - 4.3. La conexión vía aérea y marítima con Baleares permite a **Valencia** constituirse en **punto nodal** del diamante de ciudades formado por los **ejes Barcelona-Valencia-Alicante-Murcia y Madrid-Valencia-Palma de Mallorca**.
5. **Valencia constituye el motor económico del Mediterráneo** por las siguientes constataciones:
 - 5.1. Valencia es una ciudad con importante desarrollo económico. **El crecimiento de las actividades económicas de la ciudad ha sido superior a un 20%** -y de un 62% las actividades relacionadas con el sector de las tecnologías de la información y comunicación, y de un 25% en el sector de la educación e investigación entre 1999 y 2004-, teniendo como principal característica su capacidad para la creación de puestos de trabajo. Del análisis de las principales variables macroeconómicas de la ciudad se desprende que el desarrollo de la ciudad ha significado un importante crecimiento de la renta familiar disponible per capita, superior a la media española.

- 5.2. Es, entre las grandes ciudades españolas, la que se encuentra más cableada por fibra óptica, que ocupa la práctica totalidad de su territorio y proporciona un acceso a más de 360.000 hogares y 65.000 empresas. El uso del ordenador en el hogar es de 55% y el uso de Internet está presente en el 41% de los hogares mientras la media de España es del 31%.
- 5.3. La ciudad está creciendo en el sector terciario avanzado, **con un incremento de un 81%**, que no ha sido igualado por ninguna ciudad española.
- 5.4. **El Puerto de Valencia es uno de los principales del Sur de Europa**, siendo el único junto al puerto de Gioia Tauro que ha incrementado su cuota sobre el total de tráficos.

Ocupa el tercer puesto en el ranking de tráfico de contenedores con un crecimiento en el año 2004 de un 10'47 %

La importancia del Puerto de Valencia, que lo diferencia de otros puertos dedicados eminentemente al trasbordo, es su actividad comercial de importación y exportación por lo que su conectividad con su "hinterland", el mayor de España, resulta especialmente necesario.

Esto significa que el crecimiento del transporte de mercancías con origen o destino al puerto de Valencia, seguirá teniendo, según el informe, las mismas alternativas actuales en materia de transporte de mercancías. Este hecho supondrá un incremento de flujos de tráfico de camiones en el tiempo a través de la red viaria urbana y metropolitana (ya saturada en horas punta en la actualidad) ocasionando un bajo nivel de servicio en la red y en el resto de usuarios de la misma.

El número de pasajeros en el Puerto de Valencia ha pasado de 2.297 en 1999 a 105.461 en el año 2004. Lo que significa un incremento del 4.491% sin duda el de mayor crecimiento en España.

- 5.5. **Un aeropuerto emergente en pasajeros y mercancías.** El Aeropuerto de Valencia, con 4'7 millones de pasajeros al año, es con mucho el de mayor crecimiento en España. Entre el año 2000 y el 2005 creció un 108%, seguido por Sevilla, con un 73%, y Bilbao, con un 51%.

El crecimiento del tráfico de mercancías en el Aeropuerto de Valencia ha sido de un 12% entre el año 2000 y el 2005, siendo el segundo aeropuerto español en crecimiento, sólo por detrás de Lanzarote. La participación del Aeropuerto de Valencia en el conjunto de aeropuertos españoles en relación al tráfico de mercancías es del 2%.

- 5.6. **Valencia, a través de "Feria Valencia", es uno de los principales centros europeos de atracción del mundo empresarial.** Debemos tener en cuenta la importancia en los próximos años de la Feria de Muestras de Valencia como centro de atracción del mundo empresarial. La Feria prevé incrementos mayores al 25% en el volumen de expositores y visitantes en tan sólo tres años, **más de un millón doscientos mil expositores/visitantes.**
- 5.7. **Valencia es un importante punto de encuentro internacional.** Valencia, según la European Cities Tourism, en un análisis realizado sobre la evolución de los principales indicadores turísticos en 100 ciudades europeas entre 1990 y 2004, encabeza el ranking por el mayor crecimiento de las pernoctaciones (a un ritmo anual de 6'1% frente al 1'6% del conjunto de ciudades europeas), especialmente pernoctaciones extranjeras (9'9% anual frente al 1'8% del conjunto de ciudades).
- 5.8. **Valencia es una ciudad que sube en las clasificaciones europeas de ciudades.** Según la publicación "European Cities Monitor 2005", que establece un ranking de ciudades para los negocios, a la pregunta hecha a grandes empresas acerca de qué otras ciudades (además de las capitales que anualmente componen el listado del estudio) consideran importantes como localización empresarial y conocen bastante bien, Valencia figura en primer lugar (en tercer lugar figuraba el año anterior), por delante de ciudades como Birmingham, Róterdam, Luxemburgo, Stuttgart, Colonia o Marsella, en número de compañías que la mencionan. En este sentido, se ha doblado el número de empresas que la mencionan: de 11 en 2004 a 21 en 2005, pasando a ocupar el puesto 31.
- 5.9. **Valencia es una ciudad ilusionada para afrontar los retos del futuro.** El 72% de los ciudadanos considera que la ciudad está preparada para afrontar los retos en innovación y tecnología, y el 71'7% afronta con esperanza los cambios en la economía y sociedad. Es una actitud positiva para asentar el progreso en los próximos años.

5.10. **Valencia es capital europea del mar.** En el año 2007, se celebrará por primera vez en Europa de la America's Cup, la principal competición náutica del mundo, y Valencia ya se encuentra preparada para integrar este evento en su estrategia para afianzar su desarrollo económico y tecnológico y el progreso humano para el período 2008-2015.