

EL TRAZADO DEL AVE MADRID – VALENCIA

A finales de Septiembre los presidentes de la Comunidad Valenciana, Eduardo Zaplana; Madrid, Alberto Ruiz Gallardón, y Castilla la Mancha, José Bono, celebraban conjuntamente la llegada de un acuerdo para realizar un trayecto Madrid – Valencia del tren de alta velocidad española. Pese a que el presidente de Castilla la Mancha es socialista, hubo un acuerdo para que las obras empezasen en el año 2000, pero faltaba un dato indispensable; ¿cuál será el trazado que cubra esta distancia?. De momento se ha abierto un debate para saber cual es el trazado mejor, el más rentable y el menos perjudicial para la naturaleza...

El presidente de Castilla la Mancha, José Bono, pidió para la realización del trazado reflexión y respeto, lo que para el se traduce en paradas obligatorias en Cuenca y Albacete, aunque es una medida que no precisamente acortará el tiempo de viaje Valencia – Madrid. Y sucede que desde que se iniciaron las propuestas del trazado del AVE, se inició una lucha entre Cuenca y Albacete, en la cual, Cuenca se volcaba por el trazado Norte, ya que pasa por ella y de esta manera no se quedan olvidados como sucedió con el trazado de la autopista Valencia – Madrid, en beneficio de Albacete, y teniendo en cuenta que Cuenca es una ciudad de cuarenta y cuatro mil habitantes, si el AVE no pasase por ellos se quedarían en subdesarrollo de comunicaciones; mientras tanto, Albacete exige que el trazado Sur, para confirmar que son el polo de desarrollo de la capital de la Mancha, que además cuenta con ciento veintiocho mil habitantes por lo que resulta más rentable.

Los líderes regionales socialistas de Madrid, Castilla la Mancha y Comunidad Valenciana, defienden el trazado que pasa por Albacete y Cuenca, mientras que Eduardo Zaplana se inclina por el trazado más corto entre Madrid – Valencia, que a su vez puede verse ramificado por vías procedentes de Albacete y Cuenca. Por su parte el gobierno de Madrid, aceptaría paradas en Albacete y Cuenca si no se incluyen más paradas en el trayecto a Valencia, porque se estarían saltando el principio básico de la construcción de este tren, que es el de unir dos puntos de España lejanos en el menor tiempo posible, y añade que si se siguen añadiendo más paradas, al final tendrán que poner una parada en cada pueblo, de manera que no habrían avanzado nada.

También existen problemas en el trazado Norte, como por ejemplo el de que fomento está empeñado en que el AVE atraviese la Sierra de Altomira, en caso de se realice este trazado, considerada como Lugar de Interés Comunitario, y que además es una zona de especial protección para las aves. Sin embargo los expertos de la Universidad de Valencia y del Foro Cívico, el cual, conjuntamente con la fundación Pro AVE defiende los trazados directos frente a la opción sur que defiende fomento, aseguran que con el trazado norte y un breve desvío de diez kilómetros, se evitarían realizar el trazado sur que tanto critican y podrían eludir un desastre ecológico y gran parte de la descarga económica a la que equivale que el trazado pase por esta sierra protegida. De la misma manera, la Mancomunidad de la Ribera Alta estudia presentar alegaciones conjuntas al trazado del AVE puesto que el trazado previsto en el estudio informativo remitido por el Ministerio de Fomento tendrá un impacto medioambiental tremendo y que afectará negativamente a la zona más productiva de la comarca, puesto que el ramal que une a Valencia con Alicante y Murcia cruza comarcas de la Ribera Alta, la cual alberga treinta municipios, y propone como solución alejar un tanto el trayecto de las comarcas hacia el oeste para que circule por las faldas de las montañas.

El presidente de Unión Valenciana y diputado nacional, José María Chiquillo, aseguró que apoyaría el estudio realizado por el Foro Cívico Valenciano de *Valencia – Madrid sin rodeos*, en el que se realice un trazado directo, ya que Valencia es la tercera capital del Estado y es necesario unirla con Madrid por lógica en el trayecto más corto posible, y dijo que para que la decisión sea beneficiosa para Castellón Valencia y Alicante, el Ministerio de Fomento únicamente puede contemplar el trazado norte en la futura línea del AVE.

Para que las obras empiecen en el 2000, existe otro problema además de este, y es que el ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), creado por el Gobierno central en diciembre de 1996 para hacer líneas

de alta velocidad, no ha obtenido todavía todos los presupuestos generales para que se inicien las obras, por lo tanto faltan muchos tramites y peligra que las obras se inicien en esta fecha.

Fomento dice que el proyecto definitivo del AVE no estará listo hasta después de las elecciones generales. El Ministro de Fomento Arias – Salgado anunció que esperará a recibir las alegaciones pertinentes y superar el obligatorio estudio de impacto medioambiental del Ministerio de Medio Ambiente del estudio informativo de la línea de alta velocidad denominada Ramal de Levante que se dio a conocer en Noviembre, para que se conozca el proyecto definitivo, por lo que resultará difícil que las obras se inicien en el año 2000. Además, según la programación de Fomento, el trazado no estará terminado hasta el 2007. En las cuentas que el Estado destinará finalmente al GIF están asignados dos mil millones para el año 2000, y se estima que la inversión total rondará los cuatrocientos mil millones, de la que en el 2003, cuando se piensa que entrará en funcionamiento, solo se habrá invertido el veinte por ciento.

Federico Félix, presidente de la fundación Pro AVE, que agrupa a la mayor parte de las asociaciones empresariales valencianas exigió que la línea de alta velocidad que unirá a Madrid con la Comunidad Valenciana entre en funcionamiento cuatro años después de que se decida su trazado final, es decir, como mucho a principios del año 2004, por lo que cuando fomento indicó que la obra estaría terminada en el 2007, hizo notar su malestar ya que dicha fundación solo exige tres máximas: que la línea vertebrase las tres capitales de la Comunidad Valenciana, que el tiempo del viaje sea inferior a las dos horas y que la obra esté lista en cuatro años dada la importancia que tiene esto para la economía valenciana.

Del mismo modo que la oposición criticó el retraso para la exposición de los trazados del AVE, una vez expuesto, una vez más el presidente de la Fundación Pro AVE criticó los trazados expuestos y añadió que no harán más que retrasar el inicio de las obras y llevar a la confusión conduciéndonos a un debate estéril y fragmentador.

Una vez expuestos los seis trazados, según lo que expone Fomento, la velocidad media de los trenes será de doscientos setenta kilómetros por hora, un treinta por ciento más (sesenta kilómetros por hora), que la que alcanza Madrid con Sevilla, y que además no tiene paradas. El AVE enlaza Madrid y Sevilla (cuatrocientos setenta y un kilómetros) en dos horas y cuarto, lo que supone una velocidad media sin hacer paradas de doscientos diez kilómetros por hora. Una para reduce la velocidad media a ciento noventa y nueve kilómetros por hora, y dos paradas reducen la media a ciento noventa y dos kilómetros por hora. El primer trazado Madrid – Valencia, el A, pasa por Cuenca y constituye la línea más directa hasta Valencia (con trescientos cincuenta y nueve kilómetros y una inversión de cuatrocientos sesenta y seis mil cuatrocientos dieciocho millones). Según los expertos este sería el mejor trazado a la hora de captar al cliente, sin embargo, la necesidad de unir este trazado a las ciudades de Albacete, Alicante y Murcia eleva la cantidad a setecientos cuarenta y cuatro kilómetros y una inversión de ochocientos noventa y ocho mil ochocientos millones. El trazado B, une Valencia con Madrid también directamente (trescientos setenta y ocho kilómetros), pero no pasa ni por Cuenca ni por Albacete. Esta línea cuesta trescientos cuarenta y cinco mil seiscientos cinco millones, pero una vez enlazadas las demás capitales, la inversión sube hasta ochocientos ocho mil ochocientos millones. El trazado C, es el favorito de Fomento, y asciende a trescientos sesenta y tres mil seiscientos diez millones, quedándose en quinientos noventa y cinco mil quinientos millones una vez unidos todos los ramales, pero se tardaría en llegar a Valencia una hora y cuarenta y seis minutos. El trazado D, es el principalmente defendido por el presidente de Castilla la Mancha José Bono, y es fundamentalmente igual que el A pero no se uniría directamente Cuenca con Valencia, por lo que la obra se vería rebajada unos doscientos mil millones de pesetas, aunque llegar a Madrid desde Valencia se efectuaría en una hora y cincuenta y dos minutos. La opción E, es la propuesta por el Consell, y uniría Valencia con Albacete por Requena, pero además de que no mejora casi ningún tiempo, costaría aproximadamente lo mismo que la opción A. Finalmente el trazado F, es igual que el C pero añade un enlace directo entre Albacete y Murcia

Esta velocidad media de doscientos setenta kilómetros por hora que asigna Fomento al AVE, según los expertos es simple falacia, ya que algunos tramos que se encuentran entre Valencia y Madrid no pueden ser

considerados de alta velocidad, o por lo menos no de velocidades tan altas como las que hay que alcanzar para que la media ascienda a doscientos setenta kilómetros por hora. Según Julio Gómez Perretta, portavoz del Foro Cívico, el documento oficial expuesto por Fomento, contiene errores de bulto, graves en cualquier documento público pero inaceptables cuando son intencionados y tiene por objeto distorsionar un debate tan importante para el conjunto del país.

Gregorio Martín, director del Instituto de Robótica de la Universidad de Valencia, explica que no hay ningún tren que alcance una velocidad media de doscientos setenta kilómetros por hora. Afirma que en Europa no se le permite a ningún tren rebasar la velocidad punta de trescientos veinte kilómetros por hora, y que además solo un par de trenes alcanzan una velocidad de trescientos kilómetros por hora pero solo en tramos cortos. Y añade que ni siquiera alcanzando esas velocidades lograrían sacar una media de doscientos setenta kilómetros por hora.

Un reciente estudio de la Universidad de Valencia ha concluido que un trazado directo entre Madrid y Valencia captaría once millones de viajeros anuales en el 2005, tres más que la opción sur. Dicho estudio propone construir una línea de alta velocidad lo más recta posible, que pase a diez kilómetros de la ciudad de Cuenca. De esta manera se podría unir Valencia con un aeropuerto de primer orden como el de Barajas en un tiempo de ochenta y siete minutos, captándose así más viajeros que con el trazado sur.

El estudio de la Universidad también aborda las cuestiones económicas. De tal forma que hasta llegar a cifrar el ahorro en horas perdidas que suponen ambos trazados así como su beneficio en pesetas. De esta forma, mientras el trazado directo supone cinco millones doscientas dieciocho mil horas anuales ahorradas a los usuarios captados de otros medios de transporte más lentos, la alternativa sur supondrá solo dos millones doscientas ochenta y una mil seiscientas sesenta y siete horas menos. Con ello (y a una media de dos mil quinientas pesetas la hora) el AVE por Cuenca, con un ahorro de trece mil cuatrocientos cincuenta y dos millones de pesetas anuales, sería anualmente siete mil setecientos millones más beneficioso que la opción sur (con un ahorro estimado en cinco mil setecientos veintiún millones de pesetas).

DOSIER DE PRENSA

REFERENTE AL TRAZADO

QUE DEBE SEGUIR EL AVE

PARA UNIR VALENCIA Y MADRID

SEGÚN LA ECONOMÍA REGIONAL

DE ESPAÑA Y LA PROBLEMÁTICA

POLÍTICO – REGIONAL.