

Las universidades públicas reivindican una mayor vertebración del territorio

► La Universitat de València y la Universitat Politècnica de València participan en el Consejo Local, impulsado con motivo del Foro Económico y Social del Mediterráneo, para compartir sus conclusiones sobre las redes de movilidad valencianas

CANDELA GARCÍA. VALÈNCIA

■ El corredor mediterráneo está destinado a «jubilar» la España radial y convertirse en una palanca de cambio para lograr una nueva perspectiva logística de la región, en conjunción con puertos y aeropuertos. Se trata de uno de los nueve grandes corredores diseñados por los estados miembros de la Unión Europea y que conforman las redes transeuropeas de transportes (RTE-T). Este eje multimodal (ferrocarril, carreteras, puertos, aeropuertos y vías navegables) atravesaría seis países: España-Francia-Italia-Eslovenia-Croacia y Hungría, con 3.500 kilómetros de longitud.

Cuando se cumplen trece años desde que la Unión Europea lo catalogase como un eje prioritario, la obra sigue inacabada e incompleta debido, en gran medida, a que desde el Gobierno central se ignoró durante años su puesta a punto. Para poner sobre la mesa esta realidad, Prensa Ibérica ha impulsado y organizado la primera edición del Foro Económico y Social del Mediterráneo, en colaboración con la Fundación 'la Caixa', con el objetivo de reunir a todos los agentes implicados y crear un espacio de diálogo constructivo, que resulte en un marco de colaboración y compromiso y sirva como punto de partida para identificar y promover iniciativas empresariales y de gobernanza.

Para ello, los diarios generalistas del grupo en el arco mediterráneo han formado ocho consejos locales que han analizado un reto económico y social que afecta directamente a su zona de influencia. El Consejo Local de Valencia—compuesto por 17 entidades y liderado por el comisionado del Gobierno para el desarrollo del corredor mediterráneo, el valenciano Josep Vicent Boira, con la presidencia del director de Levante-EMV, José Luis Valencia— ha profundizado, a lo largo de diferentes sesiones, sobre las amenazas y las oportunidades que presentan las redes de movilidad en el arco mediterráneo, con especial atención al impulso de nuevas formas de movilidad sostenible.



Una de las sesiones del Consejo Local de Valencia del Foro Económico y Social del Mediterráneo.

F.CALABUIG

«La red ferroviaria debe permitir a la mayoría de estudiantes una movilidad eficiente», comparte la UV

«Los puertos han evolucionado en los últimos decenios de forma claramente exitosa», destaca la UPV

En estas reuniones, las universidades públicas valencianas han compartido sus impresiones, desde el punto de vista técnico y académico, sobre el impacto que tendría la construcción del corredor mediterráneo, así como su conexión con los

puertos y aeropuertos. Mavi Mestre, rectora de la Universitat de València (UV), y José E. Capilla, rector de la Universitat Politècnica de València, son los representantes de ambas instituciones en el consejo.

Las principales conclusiones

En primer lugar, las infraestructuras valencianas cuentan con distintas fortalezas que las hacen únicas. «El corredor mediterráneo comparte las vías con los servicios de mercancías, cercanías y media y larga distancia. Es un avance importante el poder circular con trenes de dos anchos distintos», compartieron desde la UPV, aunque añadieron que sería necesario en un futuro poder separar «los servicios citados para que los movimientos de viajeros y mercancías no se interferían de una manera dramática».

Así, se preguntaron si los operadores ya están preparados para el cambio al ancho estándar. «Es

evidente que la empresa privada es ágil en esta cuestión, pero quizás no tenga aún los estímulos para trabajar en esa línea», señalan. Al respecto, destacaron los «coincidentes que se han puesto en práctica recientemente y que parecen una de las actuaciones más interesantes para estimular la transferencia de tráfico de la carretera al ferrocarril».

Por su parte, desde la UV recordaron que la ciudad de Valencia es el «primer destino Erasmus de Europa, al contar con la primera universidad europea en recepción de estudiantes en este programa de movilidad, la Universitat de València, y otros centros privados volcados en la captación de estudiantes de perfil internacional».

A estos datos se suma la presencia de centros de formación y de investigación, que «hacen más atractivo un territorio». «El desarrollo de las universidades es un factor clave, desde la perspectiva de equipamientos de co-

nocimiento, tanto formativos como de investigación, que permitan a las empresas la colaboración con el sistema universitario en la atención a sus necesidades de Recursos Humanos y de I+D+i», aseguraron desde la institución.

En este contexto, mejorar las infraestructuras de movilidad se vuelve crucial para atender las necesidades de crecimiento de estas instituciones académicas. Una cuestión que supone todo un reto, pero también una gran oportunidad. «La inclusión del eje ha supuesto la reactivación de las conexiones con Cataluña desde la perspectiva ferroviaria», resaltaron desde la UV.

No obstante, el territorio valenciano todavía requiere de una mayor vertebración desde la perspectiva de la movilidad de la población. «La red ferroviaria debe permitir a la mayoría de estudiantes una movilidad ferroviaria combinada con transporte metropolitano eficiente para el



Ana García Alcolea y Mavi Mestre, en una de las reuniones del Consejo Local.

FRANCISCO CALABUIG



José Esteban Capilla y José Luis Valencia, en uno de los encuentros.

F.CALABUIG

desarrollo de sus actividades académicas», apuntaron.

En la misma línea, reivindicaron que «se deben acelerar las conexiones con los puertos, aeropuertos y nodos logísticos para que estén operativas desde una perspectiva práctica». En este sentido, desde la UV defendieron que «los aeropuertos no se encuentran suficientemente dimensionados para atender el volumen de vuelos necesarios para responder a todas las necesidades de movilidad de personas en conexiones internacionales».

Con todo, reclamaron que «su potencial se debe explotar más y mejor». Una demanda que Aena se ha comprometido a cumplir, tras el anuncio esta pasada semana de las expansiones de los aeropuertos de Alicante-Elx y València. Eso sí, apuntaron desde la institución académica, este crecimiento de las infraestructuras de puertos y aeropuertos «debe ser compatible con un crecimiento sostenible que garantice la preservación de nuestros ecosistemas».

Sobre los puertos del litoral mediterráneo, desde la UPV destacaron que «han evolucionado en los últimos decenios de forma claramente exitosa». La explicación, detallaron, es el modelo de gestión que han impulsado y que les ha permitido una independencia económica de los presupuestos generales del Estado. «Su demostrada evolución prudente, al ritmo de la demanda, da garantías que no van constituir un freno a las necesidades futuras», concluyeron.

Respecto a su conexión con el

corredor mediterráneo, subrayaron que «habría que estudiar caso a caso». «Los puertos de interés general tienen conexión ferroviaria de manera generalizada. Por lo tanto su adaptación al ancho estándar como la complejidad de añadir la conexión portuaria al corredor mediterráneo no debería un problema», indicaron. Sin embargo, si la apertura del mercado y el éxito del corredor son efectivos, las 2 o 3 vías con las que han sido dimensionadas históricamente las terminales portuarias podrían ser «insuficientes». «Las grandes terminales de contenedores europeas suelen disponer de más vías (hasta 6)», detallaron.

Además, se mostraron pru-

dententes en cuanto a la captación de tráfico ferroviario en los accesos a los puertos. «En las estadísticas europeas se incluyen puertos con accesos de graneles secos muy elevados. Pero estas mercancías no se espera sean relevantes en los puertos del corredor español», advirtieron.

Desafíos para el futuro

Las universidades valencianas también señalaron otros desafíos que plantea el futuro para las infraestructuras. Por un lado, la UPV mencionó que el corredor mediterráneo busca la circulación de viajeros y mercancías pasando por Francia para llegar al centro de Europa, e incluso continuar por el mediterráneo más

«El problema que se plantea en el corredor es complejo, por ello es necesario una actuación muy dedicada y profesional»

oriental. «La planificación de Francia con sus vías y la operación de referencias de trenes tienen una influencia fundamental en la fase de construcción y luego, de operación», insistieron. Asimismo, avanzaron que podría producirse «un retraso a nivel de

contratación». «El problema que se plantea en el corredor es complejo, por ello es necesario una actuación muy dedicada y profesional», añadieron.

Por otro lado, la UV puso sobre la mesa la necesidad de «suelo industrial que pueda ser organizado de una forma flexible y esté conectado con redes de transporte eficaces, eficientes y sostenibles». «Las áreas industriales valencianas necesitan mejorar las infraestructuras de acceso a las zonas productivas para mercancías. También, de forma mucho más urgente, necesitan garantizar una movilidad sostenible de trabajadores y trabajadoras», sostuvieron desde la institución académica.



La movilidad y el territorio, a debate en València el 9 de mayo

La capital del Turia también acogerá las conclusiones de todo el foro a finales de junio

J.B. VALÈNCIA

■ Prensa Ibérica impulsa y organiza la primera edición del Foro Económico y Social del Mediterráneo, en colaboración con la Fundación 'la Caixa', con

el objetivo de reunir a todos los agentes implicados y crear un espacio de diálogo constructivo y abierto a toda la sociedad. Este primer foro tendrá dos hitos fundamentales.

Por una parte, los diarios generalistas del grupo en el arco mediterráneo formarán y han liderado ocho consejos locales que han analizado un reto económico y social que afecta directamente a su zona de influencia, como son las personas,

la energía, el agua, el turismo o los desafíos inmobiliarios.

Levante-EMV ha sido encargado específicamente de la movilidad, el transporte, la geografía y la vertebración del territorio. Las conclusiones se pondrán en común en un evento que se celebrará el próximo 9 de mayo, a las 10 horas, en el Caixa-Forum de València.

El segundo gran evento tendrá lugar también en la ciudad de València el 26 y 27 de junio y

en el mismo se expondrán las conclusiones de cada una de las cabeceras. Grandes empresas españolas se han implicado en el proyecto y son impulsoras del mismo. Entre ellas se encuentran Cepsa, Endesa, Naturgy, CaixaBank, Mercadona, Repsol, Agbar, Red Eléctrica, Boluda Corporación Marítima, Iberdrola o Pamesa. La propuesta también cuenta con el respaldo de Generalitat Valenciana, la Junta de Andalucía, el Govern de les Illes Balears, la Generalitat de Catalunya o la Región de Murcia. A ellos se suma el apoyo, a nivel local, de PowerCo, la Autoridad Portuaria de València, Iryo, la Universitat de València y la CEV.