

La importancia de València

La ampliación del puerto valenciano rompe la leyenda de una cláusula secreta impuesta por ERC para vetar la obra en beneficio de Barcelona

Enric Juliana - 16/12/2023

La Comunidad Valenciana, con cinco millones de habitantes, un territorio ubicado en el centro del arco mediterráneo de la península Ibérica, es un lugar geográficamente privilegiado. València capital se halla a 330 kilómetros de Madrid, que el tren de alta velocidad cubre en una hora y cuarenta minutos: el tiempo de leer un periódico con cierto detenimiento y tomar algunas notas. La distancia con el centro de Barcelona es de 350 kilómetros, que el tren de no tan alta velocidad cubre en dos horas y cuarenta minutos, que fácilmente pueden ser tres horas, si no hay mayores retrasos, puesto que se está trabajando en varios tramos del corredor ferroviario mediterráneo. València se halla a 247 kilómetros de Zaragoza, trayecto que exige cinco horas de viaje en una línea regional escasamente competitiva. Es más rápido ir en tren de alta velocidad de València a Madrid y después transbordar en AVE de Madrid a Zaragoza. Esas tres rutas nos dan una idea del enfoque con que se ha regido el desarrollo de la red ferroviaria española. Prioridad absoluta para la red radial de Madrid. Segunda prioridad, en este caso, para el enlace con Barcelona. Tercera prioridad: las conexiones interregionales que no pasan por Madrid. València es el puerto de Madrid, su principal cliente comercial es Catalunya y la ruta de Zaragoza podría conectar València con el Cantábrico si el país estuviese concebido de otra manera.

La bilingüe Comunidad Valenciana es importante en términos sociales, económicos y culturales, y presenta un interesante balanceo político. Es una pieza muy relevante de los complejos equilibrios que construyen España. En la transición, el País Valencià, expresión entonces dominante, hasta que la autonomía fijó la expresión Comunidad Valenciana, estuvo muy inclinado a la izquierda. La federación socialista valenciana era la más fuerte de España, por delante de Andalucía. Cambiaron las tornas en 1995 con una fuerte victoria del Partido Popular en las elecciones municipales y autonómicas, victoria en buena medida pilotada por **Eduardo Zaplana** y **José María Aznar**. La hegemonía conservadora se prolongó durante veinte años, derrumbándose como consecuencia de la acumulación de casos de corrupción.

El segundo cambio de ciclo se produjo en las municipales y autonómicas del 2015, con la confluencia parlamentaria del PSOE con la coalición Compromís (valencianistas de izquierdas liderados entonces por **Mónica Oltra**) y el vector Podemos en su fase ascendente. No fue una victoria aplastante, pero una parte del electorado conservador, cansado y desmoralizado, se fue a la abstención. Los ocho años del Pacte del Botànic. Esas tres fuerzas han estado gobernando durante dos mandatos, perdiendo la mayoría en las recientes elecciones locales del 28 de mayo del 2023, prólogo de las elecciones generales del 23 de julio. La Comunidad Valenciana es siempre un faro indicador de la política española. Desde *La Vanguardia* lo venimos repitiendo desde hace tiempo y los hechos nos están dando la razón.

El próximo martes el Consejo de Ministros aprobará el proyecto de ampliación del puerto de València, obra que supondrá una inversión de 1.500 millones de euros y reforzará la capacidad de competición del que hoy es el segundo puerto de España en tráfico de contenedores. Primero,

Algeciras; después, València; después, Barcelona. Una parte importante del tráfico naval que atraviesa el canal de Suez con destino a la península Ibérica tiene como destino el puerto de València. En València desembarcan alrededor del 70% de las mercancías que tienen como destino Madrid. Desde València se exportará al resto de Europa por ferrocarril de ancho internacional cuando estén terminadas las obras del Corredor Mediterráneo, el proyecto que fue rescatado del olvido en 2011.

Es interesante recordar ese episodio porque nos da claves importantes del presente. El Corredor Mediterráneo fue borrado del mapa por orden directa de Aznar en 2002, cuando impartió instrucciones para que no figurase en el mapa europeo de prioridades ferroviarias. Aznar no quería que un eje ferroviario estratégico para la economía española pasase por Barcelona, de la misma manera que tampoco quiso que Barcelona y Bilbao fuesen sede de un polo energético dominante en España, impidiendo primero la fusión Repsol-Iberdrola (2000), y obstaculizando después, desde la oposición, la opa de Gas Natural sobre Endesa (2006). Antes de los separatistas siempre actúan los separadores.

El Corredor Mediterráneo no figuró en el mapa de prioridades de la UE hasta 2011, cuando la crisis económica ya había hecho añicos la utopía aznariana de un "Levante feliz" basado principalmente en el turismo y el negocio inmobiliario: agua, golf y ladrillo. La idea de enlazar el puerto de València con Zaragoza para después acceder a Francia a través de un gigantesco túnel de nueva construcción en el Pirineo fue rechazada por los franceses. Fueron los propios empresarios valencianos los primeros en reivindicar la construcción del corredor Mediterráneo contra el veto del PP. Fue la Asociación Valenciana de Empresarios, entonces liderada por **Paco Pons**, la que teorizó el triángulo de València con Madrid y Barcelona. València debía tener una intensa relación con Madrid, pero no podía descuidar Barcelona. El empresario **Juan Roig**, propietario de Mercadona, ha sido uno de los grandes animadores de la campaña "Quiero corredor". Las obras están en marcha y no tardará en producirse la conexión València-Francia para trenes de mercancías sin interrupción. El veto de Aznar fue un error y un fracaso.

El Corredor Mediterráneo para mercancías, con vías segregadas de ancho internacional, ya funciona a pleno rendimiento entre el puerto de Barcelona y las localidades francesas de Toulouse y Lyon, desde la reciente autorización francesa a los maquinistas españoles. La compañía Maersk opera desde el mes de noviembre un servicio ferroviario con trenes de 750 metros de longitud que cruzan la frontera en El Pertús en ancho internacional. La creación de este nuevo servicio puede captar flujos de contenedores al puerto de Barcelona. La conexión de Barcelona ha sido la primera por su mayor proximidad geográfica a la frontera. Pronto será el turno del puerto de Tarragona y después vendrá València. Por ello tiene sentido la ampliación del puerto valenciano de cara a los próximos años.

La ampliación del Puerto de València es una decisión política cuya importancia va más allá de la esfera local. Es una apuesta importante del Gobierno de **Pedro Sánchez** que pasa por alto las protestas de Compromís y de plataformas ecologistas contrarias a la ampliación portuaria, por entender que pueden dañar al medio ambiente, especialmente las playas de la ciudad. Ha sido una discusión intensa, en la que finalmente el PSOE se ha inclinado por la ampliación. Aunque Compromís pertenece a la plataforma Sumar, no se prevén barricadas de la vicepresidenta segunda **Yolanda Díaz** el martes en la puerta del Consejo de Ministros. Los promotores de Sumar no guardan un buen recuerdo de las últimas elecciones autonómicas. Sus desacuerdos con Podemos provocaron un serio retroceso de la izquierda en las Corts Valencianes, al que hay que sumar la

pérdida del Ayuntamiento de València, gobernado en los últimos ocho años por un alcalde de Compromís, **Joan Ribó**. Aunque, el Partido Socialista mejoró sus resultados, **Ximo Puig** no pudo revalidar la mayoría por la debilidad de sus socios. Un fenómeno parecido se produjo en Baleares y, con algunas variantes en Aragón.

La Comunidad Valenciana fue decisiva en el retroceso general de la izquierda el 28 de mayo y algo tiene que ver también en el frenazo de las expectativas de **Alberto Núñez Feijóo** el 23 de julio. El primer gran pacto entre el PP y Vox en junio se tejió en València prácticamente a espaldas de la dirección nacional del partido. **Carlos Mazón**, cabeza de lista del PP en las autonómicas y actual presidente de la Generalitat, no quiso quedar en manos de las decisiones que se pudiesen tomar en Madrid y aceleró la negociación con Vox. El paso dado en Valencia marcó el ritmo de las demás autonomías en las que el PP necesitaba pactar con la extrema derecha para gobernar. **Manfred Weber**, presidente del Partido Popular Europeo, quizá no conozca ese detalle. Fue en el curso de un mitin València el pasado mes de julio, donde la primera ministra italiana **Giorgia Meloni** alentó públicamente a Vox a formar parte del futuro gobierno de España. Sí, la Comunidad Valenciana es hoy decisiva en la política española.

La decisión del Gobierno de no entretener más la ampliación del puerto de València refleja una clara voluntad de los socialistas de no abrir un frente de discusión con la derecha sobre la promoción económica de la Comunidad Valenciana, una discusión en la que el PP aparecería como partido ‘acelerador’ y el PSOE como ‘retardatario’. Hace unas semanas, el PP puso en circulación la especie siguiente: el pacto de Pedro Sánchez con ERC podría contener una ‘cláusula secreta’ que obligase a los socialistas a frenar la ampliación del puerto de València, para así beneficiar al puerto de Barcelona. El *fake* corrió como la pólvora, potenciado por algunos medios de comunicación locales. La cláusula ‘secreta’ parece que se ha evaporado. Quizás era tan ‘secreta’ que el nuevo ministro de Transportes, **Óscar Puente**, no se ha enterado.

Valencia está en obras Este próximo martes se aprueba la ampliación del puerto y hoy, Ximo Puig, ex presidente de la Generalitat Valenciana y secretario general del PSPV-PSOE anuncia su voluntad de retirarse gradualmente del primer plano de la vida política, para favorecer una renovación en el liderazgo del partido, tarea que no será nada fácil. La sensibilidad para los asuntos valencianos no ha sido hasta ahora uno de los puntos fuertes de Pedro Sánchez.
