

# Madrid-Valencia son desde hoy 95 minutos

España se pone a la cabeza de Europa en alta velocidad por kilómetros ● Los políticos aparcen la polémica de la paternidad del proyecto

CRISTINA VÁZQUEZ / PABLO FERRI  
**Valencia**

El AVE hizo honor a su fama de veloz y el viaje inaugural acabó felizmente, con unas palmaditas del rey Juan Carlos en el morro del S-112, el tren que condujo ayer a 250 invitados de Madrid a Valencia en algo menos de 95 minutos. "Te has portado", pareció decirle el monarca con un gesto ya clásico en estos actos.

El convoy partió de la estación de Atocha, en Madrid, con ocho minutos de retraso, pero por el camino apretó y se deslizó suave por las vías de la estación valenciana de Joaquín Sorolla unos minutos antes del tiempo obligado. En la capital valenciana esperaban al histórico tren unos 600 invitados encogidos por el frío.

Fue un día de nervios, pero también de tregua. Los políticos hicieron esfuerzos para no patrimonializar esta infraestructura. Desde el rey Juan Carlos hasta los presidentes de las dos comu-

dente de la Generalitat valenciana y ahora delegado en Europa del Grupo Telefónica, Eduardo Zaplana, se situó entre el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, y el presidente de Renfe, Teófilo Serrano. Sus compañeros de partido le hicieron el vacío. Él mostró, sin embargo, una excelente química con Zapatero.

El Ministerio de Fomento no se olvidó de los protagonistas en la historia de esta infraestructura, que llega 18 años después de

**El Rey aplaude la nueva conexión porque favorece la cohesión territorial**

**Zapatero insiste en que el Gobierno ha sido eficaz al cumplir los plazos**

co subrayó que el AVE "hará algo más que llevar el mar a Madrid. Situará al Mediterráneo como un nuevo y potente centro de la España en red", dijo.

El presidente del Gobierno se detuvo en la importancia de que España proyecte al exterior solvencia con proyectos como este. "Sólo un gran país como España puede ponerse a la cabeza mundial de la alta velocidad y tener la visión de futuro necesaria para acometer esta profunda transformación", subrayó. Antes de dejar el estrado, Zapatero sí envió dos mensajes claros a los populares: que el Gobierno ha cumplido los plazos —la presión del principal partido de la oposición en los últimos seis años ha sido feroz— y que cuando se suman esfuerzos, España está mejor preparada para superar los retos. Aguirre y Camps coincidieron en que, aunque entre las dos capitales sigue habiendo los mismos kilómetros (391), ambas ciudades están hoy más cerca.

A la vez que el AVE llegaba a la estación Joaquín Sorolla, pasados unos minutos de las 12.30, un millar de manifestantes ocupaban las aceras cercanas a la entrada. Pedían más presupuesto para el servicio de Cercanías ferroviarias y que no se supriman los trenes de media distancia, como está proyectado, entre Valencia y la capital madrileña. Los sindicatos, que llevaron la voz cantante, denunciaron que con el dinero que ha costado el AVE se podrían haber mejorado las líneas ya existentes que cogen todos los días millones de viajeros. "El AVE es un ferrocarril elitista, tanto por el público potencial como por el coste", criticó Luis García, portavoz de la CGT en el comité de empresa de Renfe.

La comitiva oficial almorzó en el parque natural de L'Albufera, en Valencia, y luego se volvió en tren a Madrid. Por el camino hicieron un alto en Requena, donde inauguraron la estación —una de las cuatro de la línea— ante las corporaciones municipales de Requena y Utiel. La prueba había sido superada.

Hay la nueva línea del AVE se examinará ante los viajeros con el inicio de su explotación comercial. Renfe lleva vendidos más de 90.000 billetes. Cada día 30 trenes comunicarán las ciudades de Madrid y Valencia.

Los Reyes, con el presidente del Gobierno y el ministro de Fomento, durante el viaje. / EFE



## El tren llega 18 años después que a Sevilla

EL PAÍS, Valencia

Los políticos no se han cansado de repetir que la línea de alta velocidad entre Madrid y Valencia —que en 2012 se extenderá hasta Alicante y en 2014 hasta Castellón y Murcia— será una de las más rentables. Sin embargo, llega 18 años después de que entrase en servicio la primera línea de alta velocidad, la que une Madrid y Sevilla.

Gracias a la Exposición Universal de 1992, Sevilla consiguió estrenar la alta velocidad en España. De algún modo, el Gobierno de Felipe González se vio abocado a construir una segunda hasta Barcelona. En este contexto, la conexión de la capital con la Comunidad Valenciana se quedó a la cola de las prioridades.

El entonces ministro de Obras Públicas, José Borrell, pintó por primera vez la línea de



Rajoy, Gallardón y Camps charlan en Valencia. Arriba, a la derecha, el AVE hace su entrada en la estación. / CARLES FRANCESC

nidades conectadas, la madrileña Esperanza Aguirre y el valenciano Francisco Camps, hablaron de esfuerzo y logro colectivo. No se vieron roces políticos.

La distribución de plazas creó más de una pareja de viaje curiosa. Los reyes viajaron sentados con el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, y el ministro de Fomento, José Blanco. Detrás compartieron butacas el presidente valenciano, Francisco Camps, y el líder nacional de su partido, Mariano Rajoy. En el tren se dio por sentado que tenían mucho de qué hablar, aunque su encuentro a primera hora en Atocha fue gélido, según algunos presentes. Y no solo por las condiciones meteorológicas.

Aguirre se sentó frente al alcalde de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón, y la alcaldesa de Valencia, Rita Barberá. El ex presi-

la inauguración del primer AVE Madrid-Sevilla. En las primeras filas estuvo la ex ministra Magdalena Álvarez, en esta ocasión como vicepresidenta del Banco Europeo de Inversiones (BEI). A ella le dirigió el presidente del Gobierno palabras de afecto y reconocimiento por su contribución al proyecto. También estuvieron los ex presidentes valencianos Joan Lerma (PSOE), Eduardo Zaplana y José Luis Olivas (PP). No acudió el ex ministro de Fomento Francisco Álvarez Cascos, también del PP, a pesar de que estaba invitado.

El Rey se mostró orgulloso de que España cuente con una de las redes de alta velocidad "más modernas y extensas del mundo". Y recaló que esta nueva conexión entre las dos capitales "va a favorecer sin duda nuestra economía y nuestra cohesión social y territorial". Blan-



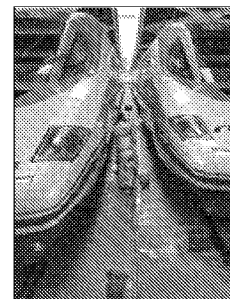


## Próximas estaciones

» Una veintena de municipios forman parte de la red de **ciudades AVE**. El Ministerio de **Fomento** prevé casi doblar el número en los próximos años, ampliando raíles **más allá de las fronteras españolas**. Estos son los proyectos y las fechas previstas por Fomento:

» El AVE de la **Comunidad Valenciana** crecerá en **2012** con una nueva estación en **Alicante**. Dos años después llegará a **Castellón**. También en 2014, a **Murcia**. El enlace a **Almería** sigue pendiente de fecha a la espera del estudio informativo.

» La alta velocidad cruzará la frontera francesa en **2012** a través de un túnel **hasta Perpiñán**.



Limpieza de trenes en Valencia.

alta velocidad con Valencia en el Plan Director de Infraestructuras del Estado en 1994, aunque sin dotación presupuestaria. Eran los últimos años del Gobierno de González y las relaciones entre Borrell y el presidente valenciano, el socialista Joan Lerma, estaban envenenadas por el entonces presidente de Castilla-La Mancha, José Bono.

En 1995, los socialistas pierden las elecciones autonómicas en la Comunidad Valenciana y el popular Eduardo Zaplana accede a la presidencia de la Generalitat. Después de varios tira y afloja con Bono y con el respaldo del entonces presidente madrile-

ño, Alberto Ruiz-Gallardón, tratan de cerrar un trazado del AVE que atravesaba estas tres comunidades autónomas. Corría el año 1999. Sin embargo, el trazado definitivo no llegó hasta 2001, con el denominado **Pacto de Murcia**. Fue el año en el que el Gobierno presidido por José María Aznar decidió dar prioridad al trasvase del Ebro en detrimento del AVE.

El Ministerio de Fomento de Francisco Álvarez Cascos fue haciendo los estudios, pero lo cierto es que en 2004, en que perdió el PP, solo había una travesía colocada en la línea y unos 200 millones de euros invertidos.



El Rey abraza a José Blanco tras la llegada del tren. / CARLES FRANCESC

» La conexión entre las **capitales gallegas** está prevista en 2011, cuando se inaugurará la red entre Orense, Santiago y A Coruña. El ministro José Blanco se comprometió esta semana a **licitar "de golpe"** antes de 2011 todos los tramos que queden pendientes del AVE por valor de **6.000 millones** de euros. Un año más tarde, según un portavoz de Fomento, se abrirá el enlace con Vigo y con Zamora.

» Los **gallegos** tendrán que esperar al menos hasta **2015** para llegar en tren rápido a Madrid.

» En dos años habrá también conexiones entre diferentes ciudades sin pasar por la capital. Entre ellas, la vía de **Palencia a León** y el trazado entre **Sevilla y Cádiz**.

» Cantabria y Asturias enlazarán con Madrid a partir de **2015**.

» Quedan pendientes de fecha las conexiones del **País Vasco** y, al sur, el tramo entre Antequera y **Granada**, porque falta parte del estudio informativo, según un portavoz de Fomento. El calendario tampoco está cerrado para las conexiones entre Madrid y **Lisboa** y la prevista de Vigo a **Oporto**.

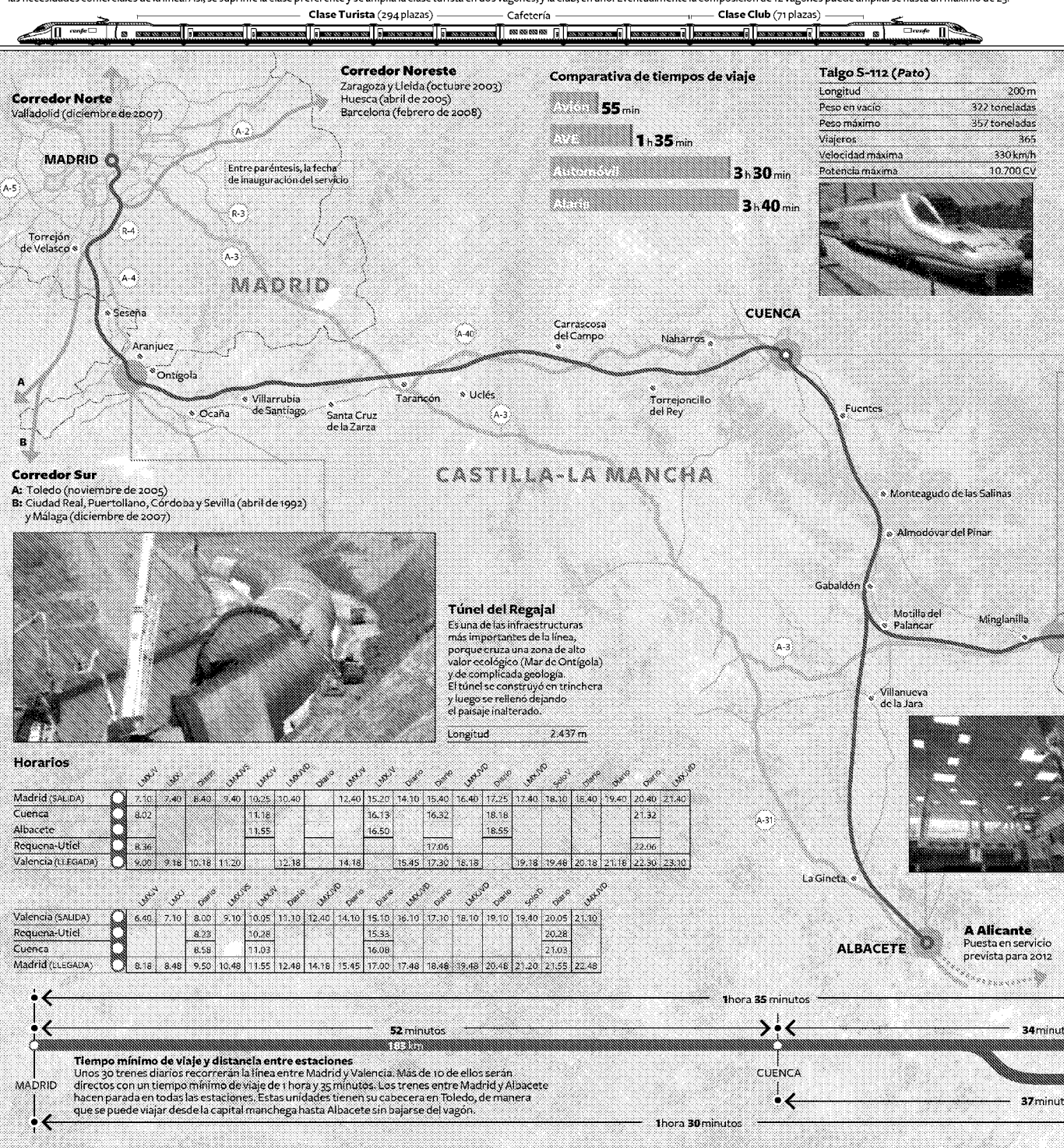






## El nuevo AVE conecta el litoral mediterráneo

**Trenes específicos.** Las unidades que circulan por el Corredor Este del AVE son una modificación del modelo S-102 de Talgo. Los nuevos trenes (S-112) cambian su configuración interior para adaptarla a las necesidades comerciales de la línea. Así, se suprime la clase preferente y se amplía la clase turista en dos vagones, y la club, en uno. Eventualmente la composición de 12 vagones puede ampliarse hasta un máximo de 23.



Fuente: Adif y elaboración propia.

# Cuatro de cada diez viajes serán en AVE

La nueva línea conecta el 23% del PIB y el 19% de la población española

IGNACIO ZAFRA, Valencia

La línea ferroviaria de alta velocidad entre Madrid y Valencia inaugurada oficialmente ayer conecta en 95 minutos al 23% del PIB y al 19,2% de la población de España.

Según un estudio elaborado por el Ministerio de Fomento, el AVE tendrá un impacto colosal en términos económicos, sociales y ambientales, en ambas comunidades, pero especialmente en la ciudad de Valencia, puesto que la capital de España

ya tiene conexión de alta velocidad con otras ciudades españolas. El AVE absorberá cuatro de cada diez viajes entre Madrid y Valencia.

Fomento espera que el tren transporte a 3,6 millones de personas en 2011 (lo que

supone más que doblar el actual volumen de pasajeros que utiliza el ferrocarril entre ambas ciudades) y que el número crezca ligeramente los dos años siguientes. Hasta ahora, el 68% de los usuarios de la línea Madrid-Valencia viaja por negocios.





# Prosperidad en la senda del AVE

Sevilla, Puertollano, Segovia y Calatayud expresan su conexión a la alta velocidad con más plazas hoteleras, zonas industriales y residencias

PILAR ÁLVAREZ  
Madrid

El primer AVE llegó a la estación envuelto en dudas. El presupuesto se había disparado, no había fecha para más ampliaciones y, por una vez, el norte quería parecerse al sur. Todas las ciudades querían ser Sevilla, la primera que se subió a la alta velocidad en 1992. Casi dos décadas después, una veintena de municipios están en la red AVE. El Ministerio de Fomento, que augura más de 136.000 empleos tras la estela del tren rápido a Valencia, aún no ha estudiado el impacto en los destinos previos. Se dividen en dos grupos: los que creen que les ha tocado la lotería y los que aún esperan que les llegue el maná del tren rápido.

En el camino que va de la estación de Santa Justa (Sevilla) al centro de la ciudad han proliferado las tiendas, los restaurantes, los hoteles... "Aquí somos muy fans del AVE, que nos hizo sentirnos ciudadanos de primera", explica Rosamar Prieto, presidenta del Consorcio de Turismo de Sevilla. Cada día, 40 trenes viajan en ambos sentidos, tres veces más que cuando el tren llegó con la Expo. En 20 años se ha triplicado la frecuencia, y casi cuatro millones de personas duermen cada año en hoteles sevillanos. Hay más de 25.000 plazas. "En 2009 abrieron cinco hoteles y durante los años de crisis no ha cerrado ninguno", añade Prieto.

El tren llegó a Puertollano al mismo tiempo que a Sevilla. Los casi 52.000 habitantes del municipio manchego viven divididos por una cicatriz: la línea férrea del



Celebración de la llegada del primer tren del AVE a la estación Joaquín Sorolla de Valencia. / CARLES FRANCESC

AVE que atraviesa el valle. "Siempre recomiendo a otros alcaldes que tengan cuidado porque esa vía es un surco infranqueable, es muy problemático hacer puentes", explica el alcalde, Joaquín Hermoso. La alta velocidad mejoró su industria, pero redujo la población. En los noventa, los vecinos se marchaban a vivir a Ciudad Real, a 15 minutos en AVE. "Perdimos 2.000 habitantes". Después mejoraron los servicios y con ellos la población: ganaron 7.000 residentes.

En industria, Puertollano saca pecho. Dice el alcalde que, gracias al tren rápido, están entre las 30 ciudades más industrializadas del país, según el Anuario Econó-

mico de España 2010 de La Caixa. Tienen la única refinería del interior del país y ofrecen minería y energías renovables a 55 minutos de la capital.

Málaga se ha llenado de madrileños. El tren se ha convertido "en la principal puerta de entrada del mercado de la capital de España", según Elías Bendodo, concejal de Turismo de Málaga. El número de madrileños alojados en los hoteles ha crecido un 20%. Hasta hoy, la ciudad de la Costa del Sol tenía la exclusiva como "playa de Madrid". Ahora Valencia, más cerca del centro, le disputará ese título. "Evidentemente, entramos en competencia, pero no tenemos miedo porque estamos consolida-

dos: el 80% de los turistas que vienen, repiten", concluye el edil.

"Inauguramos el AVE el día del Gordo de Navidad y ciertamente nos tocó la lotería". Pedro Arahuetes, alcalde de Segovia, es acérrimo defensor de la alta velocidad, que le deja en Madrid en 25 minutos. "Uso el tren siempre que puedo, es rápido, seguro y más barato", confiesa. Arahuetes asegura que cada año aumenta el 10% el número de visitantes, que el pasado julio rozó los 59.000, según datos regionales. La ciudad aspira ahora a convertirse en un barrio más de Madrid.

Calatayud sigue esperando. El trazado del AVE a Zaragoza dejó una estación en este municipio de

casi 22.000 habitantes en 2003 pero su efecto no se nota demasiado. "Esperamos que el boom llegue en un par de años", asegura el regidor, Víctor Javier Ruiz de Diego. No han vivido ninguna explosión urbanística ni han terminado el proyecto industrial previsto, un minipolígono tecnológico —con empresas de programación, ingeniería y robótica— en el que ofrecerán precios más competitivos que Madrid, a menos de una hora de la capital en AVE.

Mateo Turró, catedrático de Transportes de la Universidad Politécnica de Cataluña y antiguo miembro del Banco Europeo de Inversiones, advierte de que planear después del AVE (y no antes) es como perder el tren. "La alta velocidad tiene un potencial que deben de aprovechar sobre todo las ciudades pequeñas, y para eso necesitan estudios y planeamientos previos para sacarle partido", recomienda.

Málaga, la "playa de Madrid", tendrá que competir ahora con Valencia

Francisco Fonseca, representante de la Comisión Europea en España, destaca que la red es un éxito de cohesión y anima a los municipios a adaptarse. "La alta velocidad ha descentralizado los servicios en ciudades como Londres, y Madrid va por el mismo camino: Toledo y Segovia son como barrios residenciales de la capital", explica. Con la gran disminución del tiempo invertido en recorrer la misma distancia, "un madrileño puede ahora visitar la Sagrada Familia y volver en tren en el día", añade Fonseca.

Desde ahora, también podrá almorzar una paella en Valencia y regresar a Madrid antes de la cena.