

LA RED VIARIA DEL SECTOR ORIENTAL DE CASTILLA-LA MANCHA. DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS.

Miguel Panadero Moya.

(Grupo de Estudios Urbano-Regionales del Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio (EURGEOT). Universidad de Castilla-La Mancha).

1. Estructura y organización.

En Iniesta, histórica población de la comarca conquense de La Manchuela, el día 16 de diciembre de 2006 se celebró en el Hotel “Los Cañas” el seminario “La red viaria del sector oriental de Castilla-La Mancha. Diagnóstico y propuestas”. Fue organizado por el Grupo de Estudios Urbano-Regionales del Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio (EURGEOT) de la Universidad de Castilla La Mancha, con el patrocinio del Excelentísimo Ayuntamiento de Iniesta. Asistieron al Seminario un total de 85 personas procedentes de distintos municipios de las comarcas de La Manchuela de Cuenca y Albacete, y de la Serranía Baja conquense.

El programa del Seminario comprendía dos ponencias y una mesa redonda. La primera ponencia desarrolló el tema “La red de carreteras en La Mancha Oriental y la ordenación del territorio en Castilla La Mancha: Perspectivas a escala europea”. La segunda se tituló “El proyecto de autovía Albacete-Cuenca y la estrategia territorial de Castilla La Mancha”. Ambas ponencias fueron desarrolladas por el Dr. D. Miguel Panadero Moya, coordinador del grupo EURGEOT/UCLM, con el apoyo de la presentación visual que incluye el documento anexo. Finalmente se celebró una mesa redonda sobre “Sectores socioeconómicos: análisis de situación y perspectivas de desarrollo en relación con la red viaria de La Mancha Oriental”, moderada por el Dr. José Carpio Martín, de la Universidad Complutense de Madrid.

2. Las perspectivas a escala europea.

En la primera sesión el ponente de la UCLM mostró los condicionantes externos de la movilidad de personas y mercancías por las carreteras de la mitad oriental de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. Se refirió a la disposición actual de su red viaria y las oportunidades que se han creado con el desarrollo de las directrices de la política regional europea relativas a la formación de ejes y corredores transeuropeos de transporte (RTE-T). Se analizaron también las actuaciones programadas por el Gobierno de la vecina Comunidad Autónoma de Aragón relacionadas con esos mismos proyectos y sus estrategias para hacer de Zaragoza un centro logístico de transporte de nivel europeo. Asimismo se presentaron los objetivos del Ministerio de Fomento español, concordantes con las directrices de la Unión Europea, reflejados en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) y sus líneas de actuación para el horizonte 2020 en relación con la red viaria de Castilla-La Mancha.

3. Las opciones de interés regional.

En la segunda exposición se analizó la función facilitadora de la Administración regional para asegurar la coordinación de los intereses del desarrollo regional a escala local y comarcal, y su correspondencia con las directrices de las políticas de transporte en las escalas nacional (PEIT) y europea (RTE-T). Se presentaron seguidamente los

objetivos y actuaciones del II Plan Regional de Carreteras de CLM, las determinaciones y acciones concertadas dentro del Plan Regional por el Empleo y la Competitividad sobre comunicaciones, y las propuestas sectoriales relativas a las infraestructuras de carreteras contempladas en el documento “Estrategia regional de desarrollo sostenible de Castilla-La Mancha”. Otras iniciativas del Gobierno de Castilla-La Mancha en fase menos avanzada, como el Plan de Ordenación del Territorio Estrategia Territorial de Castilla-La Mancha, fueron también referenciadas en función de la importancia de los efectos estructurantes del territorio que se producirán en la zona oriental de Castilla-La Mancha con el nuevo proyecto de autovía Albacete-Cuenca.

Seguidamente se presentó el estado de la iniciativa regional de creación de esta nueva autovía Albacete-Cuenca, y las características del estudio informativo del corredor Albacete-Motilla del Palancar-Cuenca, propuesto por la Consejería de Obras Públicas para su valoración ambiental. Se hizo mención también al informe realizado por el Dr. García Clemente, de la UCLM, sobre esta proposición, en el que se muestran los inconvenientes inherentes a este trazado por su desatención del óptimo desarrollo económico y social de las comarcas de La Manchuela y la Serranía Baja conquense. También se presentó, finalmente, la propuesta de un corredor alternativo para la nueva autovía de Albacete a Cuenca, a través de Iniesta/Minglanilla, que desde EURGEOT fue remitida en su día a la Consejería de Obras Públicas para su consideración y estudio.

Esta alternativa contempla un itinerario que desde Albacete va hasta Mahora, para seguir en dirección norte hasta conectar con la A-3 en el punto que resulte técnicamente más conveniente situado entre Graja de Iniesta y Minglanilla; desde aquí, con orientación norte-noroeste se encaminaría seguidamente a través de Puebla del Salvador y Campillo del Altobuey hacia Cuenca. Para incrementar las utilidades de esta nueva autovía la entrada a la capital conquense se propone que sea efectuada a través de la autovía A-40 (también proyectada, que ha de unir la ciudad de Cuenca con Teruel). El enlace entre ambas vías de alta capacidad debería aproximarse, cuanto fuera técnicamente razonable y ambientalmente factible, a Carboneras de Guadazaón, de forma que desde este enlace proseguiría la nueva autovía hacia el oeste, por la propia A-40, para llegar finalmente a Cuenca.

4. El debate de los actores sociales locales.

A continuación de la presentación de las ponencias se celebró la mesa redonda “Sectores socioeconómicos: análisis de situación y perspectivas de desarrollo en relación con la red viaria de La Mancha Oriental” moderada por el Dr. D. José Carpio Martín, Profesor titular de Geografía Humana de la Universidad Complutense de Madrid. Participaron en ella D. Jesús Herminio Pareja Pérez, socio interventor de la Cooperativa del Campo Unión Campesina Iniestense de la localidad de Iniesta; D. Abdón Catalán, director gerente de la sociedad cooperativa Champinter de Villamalea; y D. Antonio Talavera Armero, director gerente de la firma Ayecue Iniesta.

Concluidas las alocuciones de los componentes de la mesa, el moderador invitó a la participación de los asistentes al seminario. En el debate intervinieron autoridades locales y representantes de partidos políticos y de empresas de Carboneras de Guadazaón, Arguisuelas, Iniesta y Graja de Iniesta. Todos ellos defendieron la idea de considerar imprescindible el que se amplíe la reflexión sobre el trazado de la autovía Albacete-Cuenca, enriqueciéndose el estudio informativo del corredor Albacete-Motilla-Cuenca con nuevas propuestas, y recomendando vivamente que se tenga en consideración la alternativa presentada por el grupo EURGEOT de la UCLM,

alternativa que los participantes en el Seminario estiman de extraordinario interés para promover o impulsar el desarrollo económico y social de las áreas más deprimidas de la zona oriental de Castilla-La Mancha.

5. Las conclusiones

Levantada la mesa redonda, tras un paréntesis que facilitó la difusión de las informaciones e ideas desarrolladas en las sesiones anteriores, se concluyó con la elaboración, presentación, nuevo debate y finalmente aprobación unánime, de las siguientes conclusiones del seminario:

1ª.- Proclamar la extraordinaria relevancia de la iniciativa del Gobierno Regional de Castilla La Mancha de unir las ciudades de Cuenca y Albacete por autovía. Se proporcionará así a los habitantes de La Manchuela de Albacete y de Cuenca y a los de la Serranía Baja conquense la oportunidad de avanzar en el diseño de una adecuada ordenación territorial de Castilla-la Mancha donde la distribución de los servicios sea más justa y equitativa.

2ª.- Exhortar a la Consejería de Obras Públicas y al Gobierno Regional de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha a la toma en consideración y estudio de distintas alternativas de trazado, complementarias del corredor de Motilla del Palancar cuyo estudio informativota ya ha sido presentado, que profundicen en la valoración de la solidaridad interterritorial, la mayor eficiencia de las comunicaciones, la accesibilidad de los ciudadanos a las grandes infraestructuras -en especial de los peor comunicados- y las necesidades de desarrollo y habitabilidad de todo su territorio.

3ª.- Recomendar que sea considerada la alternativa de trazado presentada en este seminario, de acuerdo con el estudio realizado por EURGEOT/UCLM, que ha sido formulada en los términos que siguen: Se trata de un itinerario que da continuidad hacia el valle del Ebro, hasta Zaragoza, a las autovías de Linares a Albacete y de Murcia a Albacete, integrando en su recorrido a Cuenca. Se propone un corredor sur-norte libre de afecciones ambientales que desde Albacete va hacia Mahora, siguiendo en esa misma dirección hasta la A-3, para enlazar con esta autovía en las inmediaciones de Iniesta/Minglanilla. Desde allí, se propone su continuación con un rumbo nor-noroeste, por Puebla del Salvador y Campillo del Altobuey, y seguidamente, a través de las vías naturales que menor afección ambiental originen, orientarse en la dirección de Fuentes/Carboneras de Guadazaón, para conectar en un punto de este segmento de la proyectada autovía A-40 que unirá la ciudad de Cuenca con Teruel. Sirviéndose del trazado de esta última autovía, libre de nuevas afecciones ambientales, la nueva autovía llegaría a Cuenca, que es el destino definitivo del proyecto impulsado por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, enlazando con una vía de gran funcionalidad las dos capitales de provincia de esta zona oriental de la región.

4ª.- Destacar las características principales (fortalezas) de la autovía Albacete-Cuenca por Iniesta/Minglanilla que se ha representado en el esquema cartográfico adjunto:

a.- *Se trata de un trazado más solidario.* Además de facilitar las relaciones interregionales entre Cuenca y Albacete, abre nuevas posibilidades de desarrollo a dos de las comarcas más atrasadas de la región (la periferia oriental de la Serranía Conquense y la Manchuela de las provincias de Cuenca y Albacete). Tales oportunidades serán más equitativas socialmente cuanto más se desplace hacia el este su conexión con la A-3 y se favorezca con este trazado las relaciones intrarregionales.

b.- *Es un trazado que mejora la accesibilidad intrarregional.* El pequeño aumento de la longitud de este itinerario, que atravesaría el sector central de la comarca de la Manchuela (que está mucho peor dotado de carreteras de alta capacidad), se compensa con el incremento de la accesibilidad a otros destinos locales y regionales. Las mejoras de la accesibilidad regional más evidentes son:

b.1. Integrará a las zonas más aisladas de la parte oriental de Castilla-la Mancha (Enguñados, Ledaña, Villamalea, Casas Ibañez, Iniesta, El Herrumblar, Campillo del Altobuey, etc.) en los grandes ejes de comunicación.

b.2. Facilitará las comunicaciones con Teruel, desde Cuenca y desde Albacete; y, sobre todo, con Valencia, tanto desde Cuenca como desde Albacete.

b.3. Descongestionará la circulación que discurre por la A-3, ofreciendo una alternativa viable para el segmento Tarancón-Minglanilla, a través de Cuenca capital.

b.4. Representa para la ciudad de Albacete la oportunidad de volver a ubicarse en el eje este-oeste peninsular, de Valencia a Portugal, del que ha quedado excluido con el nuevo trazado de ese corredor transversal por Atalaya del Cañavate.

b.5. Incrementará la funcionalidad de la autovía Albacete-Linares.

c.- *Es un trazado de autovía más eficiente:* Facilitará el desarrollo de las comunicaciones sur-norte (Jaén-Almería-Murcia-Albacete con Cuenca-Teruel-Zaragoza-fronteras pirenaicas) con un trazado alternativo al congestionado corredor costero. A estas utilidades se añade el incremento de las potencialidades de las diagonales noreste-suroeste (Valencia-Albacete-Andalucía Oriental), y de levante al centro (Valencia-Cuenca-Madrid). El tráfico generado por estos recorridos de larga distancia superará ampliamente a la circulación de uso local y provincial actual, lo que constituye un notorio incremento de la funcionalidad de esta autovía.

6. El plan de acción.

Se destaca el interés estratégico de esta vía de alta capacidad para Castilla-La Mancha y, en especial, para las poblaciones de la zona oriental de la Comunidad Autónoma, como potencial segmento castellano manchego de una nueva ruta transeuropea de transporte llamada a disfrutar de gran dinamismo: un corredor interior norte-sur que pondría en comunicación las zonas de producción del litoral mediterráneo con el centro de la Europa Comunitaria, vía Zaragoza, a través de Castilla-La Mancha. Su puesta en funcionamiento trascendería las utilidades locales de las provincias de Albacete y Cuenca, que se verían potenciadas con la función de nuevo eje estratégico de desarrollo de las comunicaciones interregionales de largo recorrido.

Después de ser aprobadas las conclusiones del seminario los asistentes iniciaron un amplio debate para diseñar un plan de acción que desde las premisas de la buena

gobernanza diera respuesta satisfactoria a sus objetivos de desarrollo local y comarcal. Se deseaba asegurar la difusión de las conclusiones del seminario entre las instituciones y también incrementar la participación de los actores económicos y sociales de los municipios afectados por el trazado de la nueva autovía en la decisión sobre su diseño. Y valorada la trascendencia de la propuesta de EURGEOT/UCLM para incrementar las oportunidades de desarrollo de la población de la zona oriental de La Mancha y de la Serranía Baja conuense, resolvieron realizar las siguientes actuaciones:

Instar a los grupos municipales, ayuntamientos, empresas, colectivos ciudadanos y asociaciones de los municipios que se sientan afectados por el proyecto de autovía a manifestar su apoyo a la alternativa de trazado discutida en el Seminario de Iniesta organizado por el grupo EURGEOT de la UCLM, que se corresponde con el citado esquema cartográfico adjunto. Constituir una plataforma ciudadana para elevar las conclusiones del seminario a las Administraciones Públicas responsables del desarrollo del proyecto de Autovía Albacete-Cuenca, acompañadas de la manifestación del interés de los municipios de esta zona oriental de Castilla-La Mancha en relación con el citado proyecto. Designar a los representantes de esta Plataforma ciudadana y dar inicio a sus actuaciones de inmediato.

Relator:

Miguel Panadero Moya.

Universidad de Castilla-La Mancha.