

Algunes reflexions entorn de la finalització de la CV-60 i la seua importància en la consolidació d'un model de desenvolupament sostenible per a les Comarques Centrals Valencianes



CEIC Alfons el Vell, 21 de juliol 2021

El Centre d'Estudis i Investigacions Comarcals Alfons el Vell és una institució que, des del seu naixement, ha volgut estar present en tots els debats que han abordat l'articulació cultural, social i econòmica entre els diferents municipis de la Safor, així com entre la nostra comarca i la resta de les Comarques Centrals Valencianes (d'ara en avant, CCV). És per aquest motiu que, a propòsit de la discussió oberta en les darreres setmanes entorn del *Projecte Bàsic de la Connexió de la CV-60 amb la N-332 en el seu tram Palma de Gandia - Gandia*, volem fer un esforç per exposar i argumentar els motius que han portat al plantejament d'aquesta infraestructura i les problemàtiques que hi suscita.

En primer lloc, cal recordar que la millora de les comunicacions entre els territoris interiors i costaners de les CCV ha sigut una reivindicació històrica davant els diferents governs autonòmics i estatals, els quals havien beneficiat tradicionalment les connexions vinculades directament a les capitals provincials. La gran majoria d'ajuntaments, agents econòmics i associacions i entitats de caire divers de les nostres comarques, entre les quals podem comptar també al CEIC Alfons el Vell, porten anys exigint la construcció d'un gran eix viari que afavorira la consolidació i creixement del nostre teixit industrial i econòmic, al mateix temps que permetera una millor connexió dels nostres pobles. Es reclamava, per tant, la construcció d'un actiu estratègic que, des de la base d'una important realitat econòmica, estiguera alineat amb els principis d'un desenvolupament sostenible, que aportara cohesió social, integració comunitària i el mínim impacte sobre el nostre entorn.

Aquesta reivindicació va tindre una primera resposta, ja fa 26 anys, al segon Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana, el qual contemplava com a una de les propostes estratègiques principals la millora de les connexions entre la Vall d'Albaida i la Safor. Tot i els retards, l'any 2009 el Ministeri de Transports aprovava i aconseguia la declaració d'impacte ambiental favorable per a un projecte que pretenia traure el trànsit, principalment de mercaderies i vehicles pesats, de l'interior dels nostres pobles, a través del projecte de construcció de la Variant de la Safor. Es tractava d'una carretera que, des del final de la circumval·lació de Gandia, proposava un recorregut pràcticament idèntic al que ara debatem per a l'autovia de l'interior, per finalment discórrer paral·lelament a l'AP-7 fins al sud del terme d'Oliva. El tram final de la CV-60, segons el seu projecte inicial de l'any 2013, havia d'enllaçar amb aquesta variant tot just als peus de la muntanya del Rabat, travessant l'horta situada als peus de Potries i La Font i creant, en conjunt, un impacte ambiental i patrimonial molt més gran que el que ara tenim sobre la taula.

L'alliberament de l'AP-7 l'any 2020 ha canviat totalment la situació. Ja no cal crear una circumval·lació a la comarca perquè l'antiga autopista pot acomplir aquesta funció. Continua resultant necessari, no obstant això, millorar les connexions des dels pobles cap a aquesta carretera i, a més, finalitzar el darrer tram de la CV-60 per a donar solució a l'augment del trànsit rodat amb destí al port de Gandia i els polígons industrials de la comarca. I és que, amb el pas dels anys, la Safor s'està convertint en un important node logístic per a la redistribució de mercaderies, amb diversos sectors als nostres pobles que s'han adherit a les variades iniciatives estratègiques per a la modernització de les zones industrials de la nostra comarca.

La proposta de la Generalitat Valenciana, per tant, uneix ambdues voluntats, en finalitzar la connexió de la CV-60 amb l'Accés Sud al Port de Gandia i utilitzar aquesta infraestructura com a col·lector del trànsit rodat que tradicionalment es dirigia cap al sud a través de la N-332. Una solució que, tot i l'evident impacte que té

sobre la comarca, redueix de forma dràstica les afeccions que les anteriors propostes de l'administració autonòmica i estatal havien plantejat.

Quant al projecte presentat cal destacar que, fins arribar a l'opció definitiva, els equips tècnics que han desenvolupat la proposta han destriat moltes alternatives de forma raonada. La primera selecció ha sigut la del corredor pel qual havia de discórrer l'autovia. Descartada la CV-686 per estar constreta entre els polígons industrials i zones residencials del Real de Gandia, l'únic corredor que segons les persones redactores ofería una alternativa solvent era el que, des de Beniflà, es dirigeix cap a la redona entre Bellreguard i Gandia a través de l'horta.

En aquest sentit, ens sorprén que el projecte ni tan sols plantege, no sabem el perquè, la possibilitat d'aprofitar l'actual CV-680, la variant est de Beniflà, Beniarjó i Almoines, com a recorregut amb un menor impacte sobre l'horta, tot tractant d'establir mesures correctores per a revertir els inconvenients que causaria aquest recorregut sobre les esmentades poblacions. Tot pareix indicar que mantindre una distància prudencial respecte als distints municipis afectats, així com l'existència d'algunes parcel·les, minoritàries, de sòl urbà i industrial al llarg de la CV-680, podrien haver sigut alguns dels factors tinguts en compte a l'hora de destriar aquesta opció i escollir la construcció d'una nova via a menys de cinc-cents metres de la ja existent.

A pesar de les correccions ambientals i patrimonials plantejades, i tot i escollir una opció sense redones en altura per evitar l'impacte paisatgístic, el projecte assumeix l'existència d'efectes negatius insalvables a tots els nivells. Una sèrie d'ombres que, segons l'equip redactor, no trauen força al conjunt del projecte, que compleix tots els objectius inicials i aporta solucions diverses per minimitzar el seu costat més nociu.

Aquesta informació ha sigut la base fonamental a partir de la qual els consellers i les conselleres del CEIC Alfons el Vell hem obert un debat al voltant dels avantatges i desavantatges d'aquesta autovia per a la nostra comarca i per al conjunt de les CCV. En aquest sentit, la institució no vol plantejar la seua opinió en base a la falsa dicotomia entre "a favor" o "en contra", tal com s'ha generalitzat en l'escenari de discussió actual, per la qual cosa evitem pronunciar-nos dins aquest corrent maniqueu que no aporta res a unes posicions progressivament polaritzades.

Entenem, això sí, que el projecte és fruit d'anys, dècades, de reivindicacions socials i econòmiques a favor d'una millora de les infraestructures de connexió de les CCV, que ens permetrà desenvolupar la nostra economia amb una certa autonomia i descentralització respecte de València i Alacant. Molts pobles de la nostra comarca han impulsat la creació de polígons industrials diversificats i intel·ligents amb els quals es tenia l'esperança de poder desenvolupar uns sectors econòmics complementaris als serveis, el turisme i l'agricultura, que permeteren reduir les taxes d'atur i millorar les condicions de vida de tots i totes. La idea de la CV-60 pretén justament això, una major connectivitat de totes aquestes zones industrials, tant a la Safor com a la resta de territoris adjacents, tot donant solució a la seua unió amb el corredor mediterrani interior, amb el costaner, i amb el port de Gandia com a via d'eixida als mercats mediterranis. No és una carretera feta per a reduir el temps de viatge entre un punt i l'altre, sinó una via que haurà de permetre un augment considerable en el trànsit industrial, una reducció de la sinistralitat i la perillositat de les nostres carreteres intermunicipals, i la consolidació d'un nou model d'indústria en puixança, la logística, que ja dona, ara mateix, treball i seguretat a moltes de les nostres famílies.

De la mateixa manera que a finals del segle XIX la creació del ferrocarril i port Alcoi-Gandia va donar lloc a una etapa d'important creixement econòmic, així com a una millora en les relacions internes dins els nostres propis territoris, la finalització d'aquesta infraestructura busca uns objectius no tan diferents. I, evidentment, en aquell moment, aquella obra també va suposar un important impacte negatiu en els nostres espais naturals, però va crear tot un nou teixit econòmic al voltant de la indústria alimentària i turística que va permetre la millora de les condicions de vida de moltíssima gent. No oblidem tampoc, per posar un exemple, que moltes de les casetes de les nostres platges pertanyien a famílies alcoianes que passaven l'estiu a la costa, un hàbit en el qual el ferrocarril va jugar un paper important.

Així i tot, el projecte posa sobre la taula diversos aspectes negatius que cal avaluar de forma exhaustiva i metòdica abans de fer cap pas endavant, i que no podem evitar assenyalar en la nostra valoració. En primer lloc, la importància de minimitzar tant com siga possible l'impacte ambiental i patrimonial d'una infraestructura com la que es planteja. Quin és el motiu pel qual no es valora una alternativa com seria l'ampliació de la CV-680 i es prefereix fer un traçat de nova planta paral·lel a aquesta, a menys de cinc-cents metres de distància? No seria aquesta alternativa la millor proposta correctora per evitar segmentar encara més l'horta històrica de la Safor i, al mateix temps, evitar l'impacte sobre la major part del patrimoni històric i natural? En una situació d'emergència climàtica com la que vivim, la reducció de la superfície construïda i la preservació de qualsevol espai verd al nostre territori és sempre una excel·lent notícia, i tot i la necessitat i el valor que entenem que té aquesta infraestructura, tal vegada fora possible fer-la compatible amb un menor impacte del plantejat, tot i que implicara una reducció en la velocitat de circulació.

Com a segon punt a atendre, caldria remarcar la importància d'aconseguir que aquest desenvolupament d'un nou sector econòmic com el de la logística siga al mateix temps un motor de millores en l'àmbit de la sostenibilitat social i ambiental. Operar i transformar des d'una lògica merament desenvolupista, tot apuntant únicament a la qüestió econòmica només agreujaria els desequilibris territorials ja existents a la comarca, per la qual cosa és necessari fer cas a les condicions socials, ecològiques i culturals pròpies de la Safor i les CCV. Resulta, per tant, imprescindible, considerar les particularitats i la història dels municipis afectats, respectar el seu entorn sociocultural, i evitar així la disgregació i desestructuració de les xarxes de convivència dels nostres pobles. Per tant, la proposta i el futur model que impulse aquesta infraestructura no pot tindre únicament en ment els factors socioeconòmics com ara la connectivitat de les comarques d'interior amb les de la costa, sinó també altres aspectes crítics com són la dinàmica dels recursos locals, el benestar humà i l'estabilitat ecològica del nostre territori.

A través d'aquest text el CEIC Alfons el Vell ha intentat mostrar els diferents posicionaments que els consellers i les conselleres de la institució han plantejat durant el debat intern al voltant d'un projecte que, pel seu impacte en la vida cultural, social i econòmica de la nostra comarca, entenem que entra dins el nostre àmbit de discussió. Volem remarcar que no hem rebut durant aquest procés cap tipus de pressió per part de cap administració, ens públic o privat o col·lectiu per posicionar-nos en un o altre sentit, fet pel qual també hem intentat allunyar-nos d'un discurs unívoc dins una problemàtica polièdrica amb punts de vista divergents.

En resum, i després de totes aquestes converses, destaquem d'una banda la importància que pensem que aquesta infraestructura jugarà en la consolidació del teixit industrial i de serveis de les nostres comarques, així com en el desenvolupament d'un nou sector cabdal per a la nostra economia com ho podria ser el de la logística. De la mateixa manera, considerem que aquest eix viari permetrà una millora de les comunicacions entre l'interior i la costa, cohesionant les CCV com una alternativa social, econòmica, territorial i administrativa a les actuals delimitacions provincials. D'altra banda, som tremendament sensibles amb la situació ecològica i climàtica en què vivim, fet pel qual des de la nostra institució seguirem treballant per reivindicar i millorar una xarxa de transports pública i sostenible per a les nostres comarques, així com puguem una reflexió pausada davant els reptes que l'actual situació d'emergència mediambiental ens seguirà plantejant durant les pròximes dècades. És per això que reclamem la màxima atenció a totes les possibles alternatives que permeten aconseguir els objectius favorables que ofereix la finalització de la CV-60, però amb la menor incidència ambiental possible i respectant l'equilibri entre el desenvolupament econòmic sostenible i la millora de les condicions socials, ecològiques i culturals del nostre territori.

Consell General

CENTRE D'ESTUDIS I INVESTIGACIONS COMARCALS ALFONS EL VELL