

Propuesta #15.

«Vías de comunicación rápida».

Aun cuando en el corto plazo demandamos del gobierno regional la ejecución de las obras de construcción de la Autovía del Júcar, infraestructura cuya ejecución depende en estos momentos de que sean presupuestados los fondos necesarios, y por consiguiente, posible en el marco de la legislatura para cuyo gobierno nos presentamos, sabemos que la provisión de verdaderas oportunidades de desarrollo para nuestra ciudad pasan por nuestra incorporación al corredor de actividad Madrid—Valencia— Zaragoza— Francia. (La Autovía de Castilla—La Mancha (A—40) es una autovía en construcción que está previsto comience su recorrido en la autovía A—6, a la altura de Adanero y finalice en Teruel, comunicando así de forma directa el sur de Castilla León, Castilla la Mancha, el interior de la Comunidad Valenciana y Aragón sin tener que pasar por Madrid. Formará parte, junto con las autovías A—28 y A—51 y la futura conexión de la A—1 con A—2, del pentágono de Super Circunvalación exterior de Madrid del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) conectando las autovías radiales A—1, A—2, A—3, A—4, A—5 y A—6.2. Junto con las autovías de Ávila—Salamanca (Ávila — Salamanca) y la de Mudéjar (Sagunto — Jaca), formarán un importante eje que unirá el oeste de la Península con el Mediterráneo.

Este es el punto al que, en nuestra opinión, debe mirar nuestra ciudad (triángulo de actividad económica Zaragoza, Valencia, Madrid).

Dejamos claros dos niveles de decisión: Uno operativo, el requerir de la Junta de Comunidades la ejecución de la autovía del Júcar. La Autovía del Júcar es una autovía proyectada de titularidad autonómica pensada para comunicar nuestra capital con Albacete. Proyectado un trazado alternativo a la actual carretera nacional, proyecto licitado en la legislatura 2011—2015, finalmente el gobierno regional, para ahorrar costes decidió cambiar el tiro y apostar por duplicar el actual trazado. Sea como fuere, nuestra capital merece, al igual que el resto de capitales de provincia, estar conectada por autovía con los principales focos de actividad económica y cultural.

El otro estratégico. La conexión con Teruel tiene su interés estratégico por el nuevo ramal sur—norte que se crearía, aunque el rechazo de la zona del levante y las dificultades medioambientales pueden ser un problema. Otra cuestión es el hecho de que las declaraciones medioambientales se hagan a la carta:

—[https://teruelexiste.info/paralizacion—de—la—autovia—teruel—cuenca—
a40/](https://teruelexiste.info/paralizacion-de-la-autovia-teruel-cuenca-a40/)

—[http://www.vocesdecuenca.com/web/voces—de—cuenca/—/la—
busqueda—de—trazados—para—la—autovia—cuenca—teruel—es—
una—actuacion—a—largo—plazo—segun—el—gobierno](http://www.vocesdecuenca.com/web/voces-de-cuenca/-/la-busqueda-de-trazados-para-la-autovia-cuenca-teruel-es-una-actuacion-a-largo-plazo-segun-el-gobierno)

Los temas medioambientales son importantísimos, siendo su preservación la mayor parte de las veces una cuestión de medios económicos (trazados alternativos). El corredor de actividad que emana del Levante (Valencia) se canaliza hacia Madrid principalmente a través del tren de mercancías y de la autovía A—3. En nuestra comunidad autónoma, este mercado está claramente monopolizado por Albacete, que nos lleva una ventaja tal que no puede ser recuperada. Cómo explicamos las oportunidades de futuro emanan principalmente del corredor de actividad que une el centro de la península con Francia, a través del paso por Aragón y con protagonismo singular de la ciudad de Zaragoza. Por esta razón, abrir una ruta alternativa de comunicación hacia Valencia y Zaragoza, conectando Castilla León y Aragón (Ávila y Teruel) a través de nuestra provincia, es una de las últimas oportunidades de desarrollo industrial de nuestra comarca.

Queremos influir a nivel provincial y autonómico para que las respectivas administraciones requiera del estado el impulso de esta infraestructura (probablemente detenida por la influencia que ejercen territorios vecinos como Albacete).

También vemos necesario y trascendente para la recuperación de nuestra ciudad la modernización y desarrollo de la red de transporte público por autobús en nuestra provincia y con destino a nuestra ciudad. Nuestra economía de servicios de escaso valor añadido, perdida la pujanza de nuestra principal infraestructura, el hospital Virgen de la Luz, (más de la mitad de las cartilla han sido derivadas a otros hospitales como los de Villarrobledo, Alcázar de San Juan incluso Arganda en la Comunidad Autónoma de Madrid), se ha resentido hasta el extremo.

No puede sorprendernos el estado en el que se encuentra nuestra ciudad si cada vez que el gobierno regional ha tenido que tomar una decisión de reparto de actividad en el territorio, ha dejado de favorecer a nuestra ciudad en detrimento de Toledo y Albacete principalmente. Como venimos desarrollando a lo largo de la presentación de nuestro proyecto de ciudad, una parte importante de nuestra actividad económica y cultural quiere construirse entorno a la cooperación con los territorios vecinos, su actividad productiva y sus gentes.

Como capital provincial debemos recuperar nuestra oferta de servicios de valor añadido, mediando en el aprovechamiento de los recursos propios de nuestra comarca (montes públicos y recurso forestal, agroalimentación y ganadería, turismo y cultura, además de servicios de salud especializados a partir de la apertura del nuevo hospital). Para esto el acceso a nuestra ciudad debe ser ágil y llegar a cuantos más puntos de contacto mejor.

Nos sentaremos con la Consejería de Fomento y procuraremos que esta establezca un programa de inversiones y gestión tendente a reorganizar líneas y horarios de viaje, de modo y manera que se favorezca la comunicación con nuestra ciudad.