

BEST SELLER DEL NEW YORK TIMES

DAN WANG



A TODA MÁQUINA

China y la gran carrera
por el futuro

«El mejor libro publicado
recientemente sobre China y
Estados Unidos, y probablemente
el mejor libro del año sin más.»

TYLER COWEN



El contexto: el sistema de transportes, la estructura urbana, y la crisis ambiental.

Compitiendo con China 'a toda máquina'

La ingeniería y las políticas públicas: la distorsión de la oferta, el estado interviene a favor de la carretera: récord europeo...



Los problemas reales del ferrocarril en el área de València

- ¿Estación en fondo de saco?
- ¿Saturación de las vías a Castelló?
- ¿El paso del AVE?

O quizás...

Degradación del servicio de Cercanías
Saturación del metro
Mercancías por camión
Ciudades dominadas por coches

La historia se repite

- Con frecuencia, se presentan proyectos de infraestructuras que responden a problemas inexistentes o inventados: el mito del crecimiento todo lo soporta.

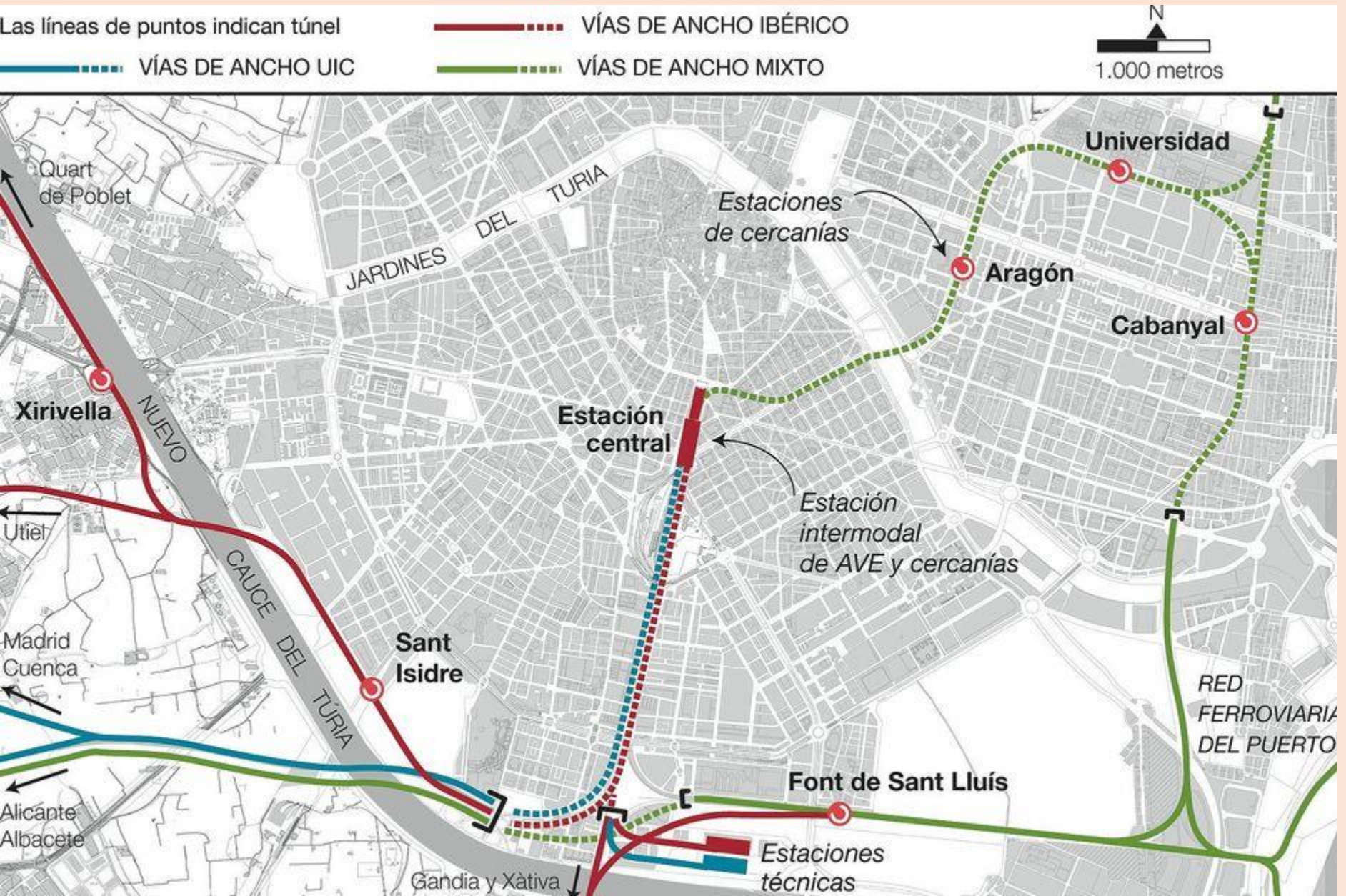
ESE ES NUESTRO CASO

VEAMOS

a) El túnel pasante (y toda la movida que conlleva) se basa en que la estación actual es en fondo de saco.

Por un lado, la **actual estación de Valencia Nord** tiene una configuración en fondo de saco que obliga a que todas las circulaciones, tanto de Cercanías como de alta velocidad, que acceden desde el sur, deban realizar una inversión de la marcha en dicha estación para encaminarse hacia el norte. Estas maniobras afectan a la funcionalidad y capacidad de la estación y generan pérdidas de tiempo para los usuarios de estos servicios.

Esquema oficial: Túnel pasante



- B) La línea ferrocarril València- Castelló está al borde de la saturación... y además 'un poco lenta' para los tiempos de la alta velocidad

Tal y como ya se ha comentado, en la actualidad el tiempo de viaje mínimo para los servicios de alta velocidad entre Valencia y Castellón es del orden de 38 minutos por lo que la nueva infraestructura será tanto más competitiva cuanto más consiga reducir ese tiempo de viaje.

Nuestro diagnóstico:

Completar el Parque Central se atrasa al menos una generación

La Línea FC a Castelló dista mucho de estar saturada

No se soluciona el paso de mercancías por el Corredor Mediterráneo

La Estación de Largo Recorrido es Metropolitana, no local



Nuestro diagnóstico:

La Línea FC a Castelló dista mucho de estar saturada

Las vías actuales permiten todavía un incremento de circulaciones, mientras se buscan alternativas más sostenibles

No está justificada su construcción con un estudio de demanda fiable: es una decisión política

Separar "AVE" del resto de trenes en 60 Kms, cuando entre Tarragona y Castelló (260 km) comparten vías, y las compartirían en el túnel de travesía propuesto, no se entiende



Nuestro diagnóstico:

No se soluciona el paso de mercancías por el Corredor Mediterráneo

25.000 camiones pasan diariamente por el “By-pass” de la A-7

El Ministerio quiere duplicar su capacidad, en lugar de trabajar para pasar las mercancías al ferrocarril

Las zonas industriales y logísticas de la comarca no disponen de acceso al ferrocarril

Sólo se contemplan en los proyectos FC las mercancías al puerto, que no son mayoritariamente exportaciones valencianas

*Uno de los Parques Logísticos en Riba-Roja.
Junto al by-pass, pero sin ferrocarril*





Estació del Nord
NOMÉS
RODALIES

Túnel
Cabanyal

Estació de
Cabanyal

Actual estació
provisional AVE



Parc Central



Futur bulevard
García Lorca

Canal d'accés

Hospital LA FE

Una solució ben senzilla

Autors de la proposta: F. Gaja,
J. Olmos, V. Torres



Nova estació
metropolitana AVE
i llarga distància

baipàs ferroviari
mercaderies



