

**El futuro impacto del AVE en Requena:  
análisis previo, propuestas de acción y  
estrategias de coordinación**

**\* \* \***

**Josep Sorribes i Monrabal**

**Profesor Titular Dto. Economía Aplicada UV. Miembro del IIDL UV.**

**Luis del Romero Renau**

**Doctor en Geografía. Miembro del IIDL UV.**

**Jorge Galindo Alfonso y Pablo Taín Rubio**

**Sociólogos, analistas profesionales.**

*Valencia, 21 de abril de 2009*

# Índice

Primera parte: Un análisis previo a partir de casos anteriores	3
0. Introducción	4
1. Impactos a nivel local y comarcal	7
a) Impactos demográficos	7
b) Impactos sobre la industria	10
c) Impactos sobre el comercio	11
d) Impactos sobre el turismo y la logística	13
2. La importancia de la localización	15
3. La necesidad de una estrategia	16
4. Conclusiones	17
Segunda parte: propuestas de acción y estrategias de coordinación	21
Prefacio	22
0. Introducción	23
1. Educación, innovación, industria	25
2. Nuevas tecnologías: internet como equipamiento	34
3. Logística: una oportunidad	35
4. Comercio, la evolución necesaria	36
5. Turismo de calidad y actual	39
6. Coordinación y marketing, herramientas imprescindibles	42
7. Vivienda sostenible	45
8. Completar la accesibilidad	47
9. Concluyendo	48

*Primera parte:*

**El futuro impacto del AVE en Requena:  
un análisis previo a partir de casos anteriores**

\*

**Josep Sorribes i Monrabal**

**Profesor Titular Dto. Economía Aplicada UV. Miembro del IIDL UV.**

**Luis del Romero Renau**

**Doctor en Geografía. Miembro del IIDL UV.**

## **0. Introducción: El AVE, o la infraestructura como condición necesaria pero no suficiente**

Requena, antigua ciudad del reino de Castilla, incorporada junto con su vasto término municipal y otros municipios a la provincia de Valencia en una fecha tan tardía como 1851, jugó a lo largo de la historia un importante papel como ciudad fronteriza. Esta ciudad castellana en tierras valencianas está a punto de experimentar un importante cambio en cuanto a accesibilidad y movilidad tan notorio como la apertura de la carretera a Madrid por Cabrillas puesto que será la primera ciudad de la Comunidad Valenciana en incorporarse a la Alta Velocidad Española, lo cual le permitirá estar a unas dos horas de trayecto de la capital de España y a unos 20 minutos de Valencia, según algunas fuentes, y a 47 minutos a partir de la antigua línea del cercanías C3 si finalmente se pone en servicio el AVE regional, una línea de tren de velocidad alta específica del caso español

Esta importante mejora en la accesibilidad podría significar la intensificación de las relaciones con la ciudad de Valencia y su área metropolitana hasta el punto de que podría incorporarse, desde el punto de vista de la movilidad cotidiana y consecuentemente económica y funcional, en una nueva pieza urbana de una “gran región metropolitana de Valencia”. Efectivamente, si existe la posibilidad de desplazarse a precios asequibles y con una cierta frecuencia horaria desde

Requena al centro de Valencia en menos de media hora, eso supondría que muchos ciudadanos que actualmente residen en Valencia o en alguna de sus coronas metropolitanas por motivos de trabajo o estudios podrían hacerlo en la misma Requena. Al igual que podría favorecer la llegada de nuevos residentes atraídos por una mayor calidad de vida y del medio ambiente que en la ciudad central, precios de la vivienda más asequibles, mayor seguridad, tranquilidad etc., también podría motivar, sobre todo por la disponibilidad de precios más asequibles, la atracción de nuevas empresas.

Sin embargo al mismo tiempo que una estación de AVE permite atraer gente más rápido, también posibilita expulsar población más rápidamente. Un análisis rápido a las diversas ciudades que ya cuentan con estaciones AVE revela que no en todos los casos ni desde el punto de vista de indicadores como el crecimiento demográfico, la inversión industrial, la tasa de mortalidad de pequeños comercios o el número de estudiantes matriculados en centros de secundaria por poner unos pocos ejemplos, el impacto ha sido positivo<sup>1</sup>. Esto significa que al igual que el servicio de AVE puede conllevar muchos beneficios, también puede afectar negativamente a algunos sectores económicos concretos. El nivel de cooperación entre instituciones e instrumentos de planificación a nivel tanto vertical como horizontal, la implicación de los actores locales y su capacidad de adaptación ante este nuevo escenario, así como la receptividad que muestre el Ministerio de Fomento a la hora de introducir elementos correctores en el plan de implantación del AVE serán sin duda factores clave para que los efectos de esta gran infraestructura de gran coste sean completamente satisfactorios para Requena y su comarca.

A partir del análisis de casos de implantación del AVE en ciudades españolas y francesas se corrobora el hecho de que esta infraestructura es una condición necesaria pero no suficiente para el desarrollo local y regional. Un ejemplo sería el caso de Ciudad Real, una de las primeras ciudades españolas que se

---

<sup>1</sup> Véase, por ejemplo, Facchinetti-Mannone, V. (2005): “Efectos especiales de las estaciones del TGV implantadas en la periferia de las ciudades pequeñas”. Ingeniería y Territorio, Nº 70, Madrid.

vio beneficiada de una línea de alta velocidad. Ante el escaso aumento poblacional en los primeros años de AVE, el ayuntamiento ciudadrealeño llevó a cabo en 1996 una campaña destinada a atraer población de municipios del cinturón sur de Madrid, cuyos puntos fuertes se basaban en la extraordinaria conexión que facilita el AVE, en los asequibles abonos lanzadera para viajar, y en el sustancial ahorro en el coste de la vivienda y otros gastos que supone Ciudad Real respecto a Madrid, además de disfrutar de un entorno saludable y sin agobios. Los resultados de aquella campaña fueron prácticamente nulos. Otro caso aún más llamativo es el de la vecina Puertollano, cuya evolución demográfica en los últimos años mostramos en la siguiente tabla:

Año	1992	1996	2000	2004	2008
Población	51501	50772	50212	49775	51305

Figura 1: Evolución demográfica de Puertollano 1992-2008. Fuente: Padrón Municipal 2007.

En los 16 años que lleva operativa la línea de alta velocidad la variación en el padrón municipal ha sido nula. Antes al contrario, Puertollano ha vivido una serie de años consecutivos a principios de esta década de pérdida de unos cuantos cientos de habitantes. Obviamente, las causas que mueven a la población a variar de residencia son amplísimas, aunque en el caso de Puertollano la crisis de su base económica industrial ha sido clave en este proceso. Asimismo, según diversas investigaciones<sup>2</sup> la apertura del AVE habría servido más para expulsar población que para atraer. La cercanía de Ciudad Real habría permitido a mucha población trasladarse a esta ciudad conservando su empleo en Puertollano. Otra razón sería que el residir en la capital permite tener acceso a una gama más amplia de servicios dentro de la propia capital provincial y una tercera sería la cercanía a Madrid, de manera que gracias al AVE se hace posible residir en Ciudad Real y trabajar en Madrid. De esta forma se confirma que esta infraestructura puede contribuir al crecimiento económico y demográfico de las ciudades, si bien no siempre de manera positiva. Las características del contexto económico y demográfico de

<sup>2</sup> Quizá la más clara y significativa sea Ureña, José M (2005): “Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano” Revista Eure, Vol. XXXI, N° 92, PP. 87-104. Santiago de Chile.

cada ciudad y las políticas adoptadas por sus gobernantes pueden ser claves en la posterior evolución de la ciudad.

Con el fin de valorar de una manera más pormenorizada cuál puede ser el impacto territorial de la alta velocidad en Requena se procederá en primer lugar a hacer un análisis demográfico y económico teniendo como herramientas datos macroeconómicos y demográficos de Requena y su comarca y como ejemplos ilustrativos las experiencias de otras ciudades pequeñas y medianas que ya cuentan con una línea de AVE

## 1. Impactos a nivel local y comarcal

### a) Impactos demográficos

Requena es capital de una extensa comarca que ha vivido una evolución demográfica semejante a la de muchos municipios del mundo rural español. Tras unas décadas de declive demográfico que supuso una evolución negativa desde los más de 20.000 habitantes censados en 1950 a 17.000 en 1991, esta tendencia se rompió a partir de los 90, fecha en la cual comienza una lenta pero cada vez más consolidada recuperación hasta superar ampliamente los 20.000 censados en 2008. En el gráfico adjunto se constata dicha recuperación:

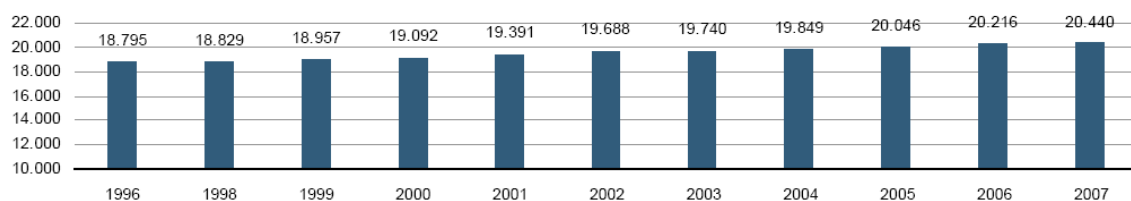


Figura 2: Evolución demográfica reciente en Requena. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística.

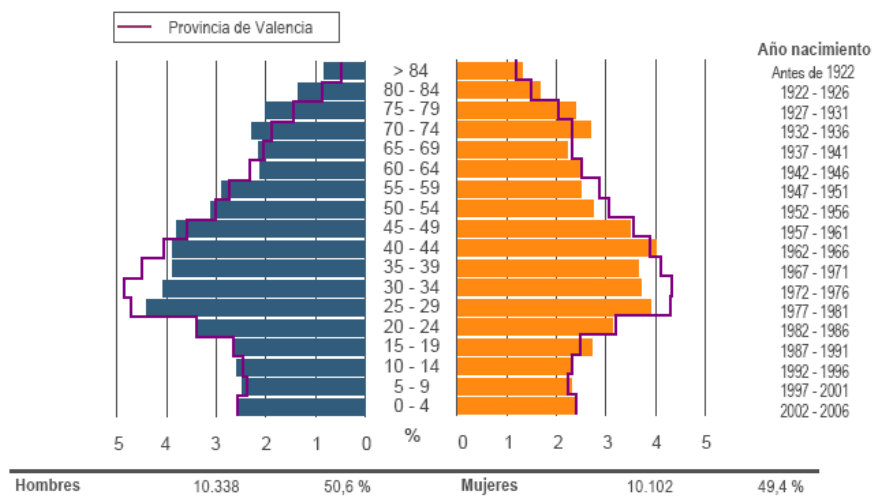


Figura 3: Pirámide de población de Requena para 2007. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística.

La estructura demográfica de Requena aún está lastrada por el envejecimiento causado por el declive rural experimentado en pasadas décadas. Ello se observa en indicadores como el débil crecimiento natural de la población. Siguiendo los datos del Instituto Valenciano de Estadística, por una parte el número de defunciones es alta puesto que el número de efectivos que superan los 65 años llega casi a los 4000 lo que supone un 18% del padrón de los cuales 1100 tiene 80 años o más y por la otra los índices de fecundidad siguen siendo bajos. En la pirámide de la población se observa que la proporción de adultos jóvenes y por tanto en edad fértil es bastante menor respecto a la media provincial mientras que la proporción de personas de la tercera edad es ligeramente menor que la media provincial. Otros indicadores como la renovación de la población activa ((Población de 20 a 29 años) / (Población de 55 a 64 años)) x 100 son positivos (140%) y auguran un futuro bastante más halagüeño que el de hace unas pocas décadas. Sin embargo cabe destacar que el crecimiento vegetativo que actualmente es ligeramente positivo vaya a cambiar a largo plazo. El gran responsable del crecimiento demográfico es y será el saldo migratorio y en este proceso la implantación del AVE puede ser de gran beneficio.

El principal componente de crecimiento demográfico de Requena en los últimos años ha sido la inmigración de ciudadanos extranjeros, sobre todo de Europa

del Este y América del Sur para trabajar en la viticultura o en la construcción.<sup>3</sup> Aunque este flujo se ha suavizado a causa de la actual coyuntura de crisis económica, la llegada del AVE abre un nuevo escenario de crecimiento, que se produciría gracias a la enorme mejora en accesibilidad con respecto al área metropolitana de Valencia. Actualmente en la mayor parte de áreas metropolitanas conviven dos tendencias de crecimiento: por una parte flujos centrípetos o recentralización, es decir, inmigración de familias a los centros de las ciudades, en especial de la ciudad central y sus primeras coronas a raíz de la puesta en marcha de numerosos planes de reforma y rehabilitación de antiguos barrios céntricos y por otro lado flujos centrífugos de familias que abandonan las ciudades centrales para ir a vivir a municipios más lejanos o bien a urbanizaciones de unifamiliares. Requena con sus atractivos naturales, culturales y otros alicientes económicos como el bajo precio de la vivienda respecto a Valencia podría beneficiarse de estos procesos. En este sentido cobra gran importancia la construcción de una imagen de Requena como ciudad moderna y con todos los servicios que un habitante de una ciudad pudiera necesitar, aspecto por otra parte fácil de conseguir gracias a la condición de capital comarcal con numerosos servicios de esta población.

Para el caso de Requena cabe esperar una tendencia de crecimiento positivo que podría acentuarse ligeramente unos años después de la puesta en marcha del AVE. Sin embargo no cabe esperar un escenario de crecimiento intenso de la población. De todas las ciudades españolas que han acogido una línea de AVE, de momento sólo el caso de Toledo ha experimentado un crecimiento bastante significativo, del 20% en la última década mientras que Ciudad Real ha experimentado un crecimiento menor (6% de 1992 a 2001)<sup>4</sup>. En ambos casos esta infraestructura ha contribuido pero no condicionado dicho crecimiento. La instalación del campus universitario de la Universidad de Castilla la Mancha reforzó la centralidad regional de Ciudad Real es quizás una de las verdaderas causas de este crecimiento. Ello motivó la llegada de cientos de nuevos ciudadanos entre estudiantes, profesores y funcionarios. En el caso

---

<sup>3</sup> Fuente: Padrón Municipal de 2007, a través del Instituto Nacional de Estadística y del Instituto Valenciano de Estadística.

<sup>4</sup> Fuente: Censos de Población de 1991 y 2001. Instituto Nacional de Estadística.

de Toledo ya estaba experimentando un fuerte crecimiento antes de la llegada del AVE en 2006, aunque esta nueva infraestructura contribuyó a que numerosos ciudadanos de Madrid pudiesen pasar a residir a Toledo manteniendo vínculos familiares y laborales con la capital.

En síntesis sí que parece una hipótesis bastante fiable el que la llegada del AVE redunde en un mayor crecimiento demográfico, aunque a medio plazo y moderado. La evolución socioeconómica de la comarca y las políticas de atracción de nuevos ciudadanos serán claves para esta evolución

### **b) Impactos sobre la industria**

Requena posee una cierta tradición industrial que llega a nuestros días. Ya a lo largo del siglo XVIII experimentó un crecimiento demográfico muy acusado gracias a la industria de la seda, donde llegó a destacar como cuarta ciudad más importante del reino en número de telares, más de 800. Esta tradición persistió en el siglo XIX con la modernización de la industria vitivinícola, industria que supone hoy en día una de las bases de la economía local y comarcal. Junto con las bodegas, el sector del embutido con un alto componente artesanal constituye hoy la principal base del sector industrial local. La gran pregunta es si la llegada del AVE repercutirá favorablemente en el sector industrial local atrayendo nuevas empresas e inversiones privadas. De nuevo una ojeada al contexto español nos hace ser cautos a este respecto. Concretamente el caso de Ciudad Real y Córdoba muestran que las empresas prefieren ciudades con tradición industrial y buen acceso por carretera antes que ciudades conectadas al AVE y sin tradición industrial<sup>5</sup>. Una de las razones es que la inversión industrial precisaría no sólo de líneas de AVE para movilizar capital humano sino también de mercancías, apenas desarrolladas en España. Aunque el caso de Requena reúne tanto una excelente accesibilidad por carretera además de una inversión industrial, en el contexto actual de crisis que tanto afecta a la industria manufacturera resulta poco probable esperar un aluvión de empresas industriales que deseen instalarse en Requena.

---

<sup>5</sup> Ureña, José M (2005): “Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano” Revista Eure, Vol. XXXI, Nº 92, PP. 87-104. Santiago de Chile.

La atracción de actividades punteras y de cuadros técnicos y superiores así como directivos sí que podría experimentar un repunte con el AVE. Actividades de servicios a empresas, de diseño, I+D etc. que actualmente están ubicadas en polígonos industriales de Valencia o en la ciudad central podrían contemplar como una buena inversión el trasladarse a Requena, sobre todo para servir de apoyo al tejido empresarial local. Para ello sería necesario que el tejido empresarial siga siendo fuerte y que además de la mejora de la conexión con Valencia haya una mejora en la conexión con el aeropuerto de Valencia y el de Madrid Barajas. Para ello sería necesario mejorar la coordinación entre el operador RENFE y los organismos autonómicos de transporte.

Tras la larga experiencia francesa en la gestión de líneas de alta velocidad una de las conclusiones principales a la que llegan estudios como los de Ribalaygua (RIBALAYGUA, C., 2005) es que subvenciones y rebajas fiscales para empresas son la principal razón del traslado de empresas cerca de estaciones de ferrocarril de alta velocidad, siendo la implantación del TGV un aliciente más pero no el principal. En Francia se consigue atraer empresas con ayudas fiscales, adecuación de los precios del suelo y la creación de interlocutores de promoción. Con una política adecuada en este sentido existe una mayor probabilidad de que el AVE consiga atraer inversión industrial.

En el caso concreto de Requena existe ya un polígono industrial que se ampliará tras la aprobación del nuevo PGU en los alrededores de la estación del AVE al que se podría acceder incluso andando. Si existe una buena política de precios del suelo puede ser un gran aliciente para empresas y trabajadores cualificados de la región metropolitana de Valencia de manera que el AVE como nuevo medio de transporte no puede sino tener efectos beneficiosos para este sector. Además la evolución experimentada por el sector industrial en Requena, (un crecimiento de un 26,7% entre 2002 y 2007, según datos del Anuario Económico La Caixa), permite tener un cierto optimismo.

### **c) Impactos sobre el comercio**

En el caso del comercio conviene ser muy prudentes en los análisis puesto que la experiencia de otras ciudades ha demostrado, que si bien la llegada del AVE no conlleva un impacto netamente negativo, sí que fuerza a una importante reconversión de la estructura comercial de la ciudad. La inauguración de una línea de alta velocidad permite acercar a los ciudadanos de la ciudad beneficiada la oferta comercial de la gran metrópolis, y en todos los casos sería el sector comercial de Valencia quien saldría beneficiado y no tanto el de Requena. La posibilidad de llegar a Valencia en pocos minutos significará que muchos usuarios del tren podrán hacer las compras cotidianas allí en lugar de en Requena donde hasta este momento y debido a la lejanía de grandes centros comerciales, existe menos competencia en la provisión de servicios comerciales.

La experiencia de Ciudad Real demuestra que el contingente más importante de viajeros en los trenes lanzadera es de ciudadrealeños que acudían a Madrid por motivos laborales, de compras o por otro tipo de servicios, lo que obligó a una seria remodelación del sector comercial de la ciudad, si bien también permitió un fuerte crecimiento en el sector. De revolucionaria se puede calificar la evolución del comercio en esta ciudad, con la implantación de grandes superficies, supermercados y franquicias, que han servido de impulso al centro comercial de la ciudad y a todo el sector en general. No obstante, la competencia con Madrid es un hecho al que el comercio local se enfrenta con las únicas armas de la fidelización de la clientela (COCEIV, 2002).

En el caso de Requena existe un tejido empresarial de pequeño comercio bastante fuerte, especialmente en el sector alimentario (carnicerías, charcuterías y ultramarinos). La ventaja de contar con una denominación de origen en el vino y la buena imagen de los productos locales gracias a iniciativas como la feria del embutido pueden hacer si se promueven campañas de atracción de compradores de Valencia o Madrid, que este subsector salga muy beneficiado de la implantación del AVE. Otros sectores en cambio como el

textil o el calzado pueden verse perjudicados ante la llegada de este servicio por los motivos que hemos comentado anteriormente.

La apertura de un centro comercial para la comarca de la Plana de Utiel-Requena con un Carrefour como locomotora puede verse también beneficiado con la llegada del AVE y de nuevos viajeros. Sin embargo el emplazamiento de dicho centro un tanto alejado de la estación supondrá un menor impacto. Habría sido deseable que este centro comercial estuviese en la nueva centralidad que supondrá la estación del AVE. La puesta en marcha de un servicio de transporte local entre las aldeas principales, Requena, el centro comercial y la estación del AVE podría ser decisivo para que esta iniciativa tenga éxito.

#### **d) Impactos sobre el turismo y logística**

Actualmente Requena es una ciudad que recibe un cierto número de turistas al año que se concentran sobre todo durante la celebración de la feria del embutido así como en el periodo estival. En los últimos años se está consolidando como un importante destino turístico de interior gracias a su importante patrimonio urbano como a la declaración de parque natural de las Hoces del Cabriel y a la creación de diversas rutas culturales y agroturísticas (bodegas) en la comarca. Esta evolución se confirma si observamos la evolución en el número de plazas turísticas ofertadas en los últimos años:

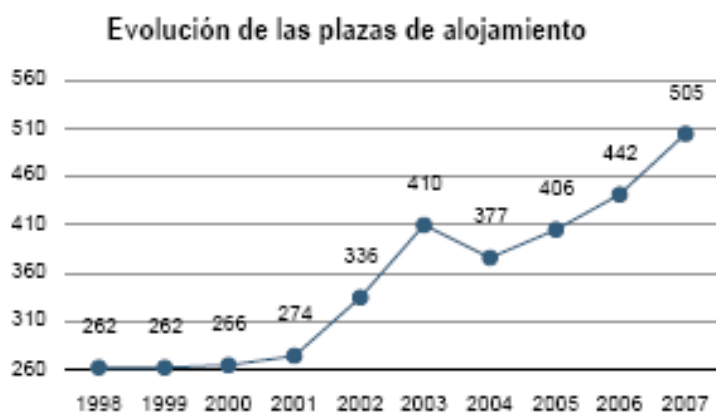


Figura 3: Evolución del número de plazas de alojamiento. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística.

Con la llegada del AVE Requena tiene desde el punto de vista turístico mucho que ganar. Grandes mercados emisores de turistas como son la región metropolitana de Madrid y la de Valencia podrán tener este destino turístico mucho más cercano, lo cual podría redundar en un importante aumento del número de turistas. Ello beneficiará sobre todo a la capital comarcal, Requena, pero podría tener un efecto difusor sobre toda la comarca si se elabora una buena estrategia de atracción turística con el diseño de paquetes que incluyan el AVE como medio de transporte combinado con una oferta de visitas a la ciudad y de excursiones por la comarca. El vino, además de producto de consumo ya es un reclamo turístico más con el enoturismo en comunidades autónomas como La Rioja o Navarra. En Requena podría ser una posibilidad más a consolidar para un amplio mercado nacional.

El sector logístico, uno de los más relevantes en el contexto actual de globalización y economías de la información, es sin duda uno de los sectores que podrían tener un gran impulso con la llegada de la A.V.E. La construcción de la vía está en principio pensada para ferrocarriles de pasajeros pero una posibilidad sería compartir este tráfico con el de mercancías. El transporte de mercancías por ferrocarril desde el puerto de Valencia a Madrid y viceversa constituye hoy en día uno de los principales flujos de mercancías a nivel nacional, dada la condición de este puerto como punto de ruptura de carga de gran parte de los productos que consume Madrid y que son transportados por ferrocarril. A causa de la apertura del puerto al comercio asiático, el puerto de Valencia ha tenido que ser ampliado varias veces, creando en la última reforma una Zona de Actividades Logísticas bastante polémica puesto que se asienta sobre terrenos de huerta histórica. La especialización creciente del transporte marítimo en contenedores requiere de grandes espacios de almacenaje y distribución y en esta fase logística clave, Requena podría tener un importante papel gracias a la disponibilidad de abundante suelo que podría ser utilizado como plataforma de almacenaje de contenedores del puerto.

Además de la ventaja geográfica de estar de camino entre Madrid y Valencia, Requena tiene acceso directo a la A3 y diversas carreteras nacionales, además de la línea de ferrocarril convencional y la nueva del AVE. Todas estas infraestructuras posibilitarían el desarrollo del sector logístico y del transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril.

## **2. La importancia de la localización**

Las nuevas estaciones del TGV en Francia están mal integradas en la red de transporte local y quedan aisladas de su entorno regional. Hay un desvinculación entre los nuevos corredores de alta velocidad y las estructuras territoriales previas. Los responsables locales, esperanzados por conseguir una parada en su entorno, han comprobado en Francia en los últimos 22 años la dificultad de convertir estos lugares en medio de la nada, aislados y desvinculados de la lógica urbana y territorial, en verdaderos focos de actividad (Ribalaygua, C.: 2005 p. 46). La experiencia francesa demuestra por tanto que no solo por tener una parada de AVE independientemente de dónde esté ubicada, las tendencias de crecimiento económico y urbanístico se disparan. Se ha comprobado como aquellas paradas situadas a varios kilómetros de centros urbanos en terrenos rústicos, donde anteriormente tan sólo había actividades primarias y en territorios rurales o de redes de ciudades pequeñas sin tradición industrial, de innovación o de diversificación económica de actividades, el impacto territorial de la infraestructura ha sido mucho menor de la esperada. Por lo tanto la localización de una estación en el territorio es clave a la hora de valorar los impactos que esta nueva infraestructura pueda tener.

El caso de Requena es intermedio en el sentido de que la estación no se va a ubicar junto al centro urbano principal o en la periferia inmediata que quizás sería lo más deseable para hacer repetir las lógicas de crecimiento urbano del siglo XIX con la llegada del primer ferrocarril y la construcción de los ensanches y permitir un mejor acceso desde el centro. Sin embargo tampoco se sitúa a muchos kilómetros de distancia de núcleos urbanos ( a unos 2 km del núcleo

más cercano: San Antonio). Este emplazamiento un tanto descentrado respecto al núcleo principal hace que sea necesaria una profunda reflexión sobre la estrategia de crecimiento a adoptar por Requena, una estrategia en la que debería proponerse un crecimiento moderado a largo plazo de suelo industrial y para actividades de servicios y comerciales que serán las que más se desarrollen con la puesta en marcha de la estación. La oferta de cientos de hectáteras como suelo industrial ha demostrado en la experiencia francesa que no es la más acertada por los motivos que hemos comentado antes: esta infraestructura es condición necesaria pero no suficiente para el desarrollo territorial, además de que las empresas industriales necesitan sobre todo acceso por carretera.

Un aspecto muy importante que debería tratarse ya desde el instrumento del PGU es la movilidad por lo menos a dos niveles o escalas. A un primer nivel se debería planificar la puesta en marcha de una línea de autobús que conecte la estación de trenes con Requena, San José y las aldeas más cercanas. Además se debería promover el acceso multimodal construyendo un carril bici y un camino peatonal de manera que se pueda acceder a pie por lo menos desde Requena a esta instalación. A otra escala y para que el efecto de la AVE tenga una fuerte difusión comarcal se debería planificar un servicio de autobuses lanzadera desde otras poblaciones importantes como Utiel, Caudete , Venta del Moro e incluso extracomarcales como Ayora o Cofrentes, un servicio que estuviese coordinado con los horarios del ferrocarril. En este sentido una buena práctica para aumentar el área de influencia del nuevo nodo que supone una estación de AVE es la gestión que se realiza en Francia de los servicios de autobús interurbano, directamente coordinados por la SNCF, incluso se puede comprar un mismo billete que incluye el trayecto en bus hasta la estación del TAV y el trayecto en TAV. En Requena se podría instalar un servicio operado por alguna compañía privada en convenio con la RENFE de manera que los billetes fuesen combinados, lo cual evitaría colas en las taquillas de RENFE y esperas entre un servicio y otro.

### **3. La necesidad de una estrategia**

En función de lo concluido de la evolución de la red francesa, y con el conocimiento aportado por el estudio de los casos españoles, podemos decir que el diseño de estrategias de previsión, gestión y promoción debe ser una de las prioridades de las autoridades locales sobre las que pese el anuncio de una parada de tren de alta velocidad en su entorno. Cuando la localización de la estación sea periférica la necesidad de las estrategias es todavía mayor, puesto que el tren de alta velocidad por sí mismo no puede actuar como transformador de la realidad urbanística o socioeconómica, a pesar de que, como se ha visto, contribuye a la consolidación de un determinado modelo de ciudad.

#### **4. Conclusiones**

- 1. En todo análisis se evidencia que las líneas del AVE, como cualquier otra infraestructura, son condición necesaria pero no suficiente para el desarrollo de los sectores económicos*
- 2. Concretamente el caso de Ciudad Real y Córdoba muestran que las empresas prefieren ciudades con tradición industrial y buen acceso por carretera antes que ciudades conectadas al AVE y sin tradición industrial*
- 3. La inversión industrial precisaría no sólo de líneas de AVE para movilizar capital humano sino también de mercancías, apenas desarrolladas en España.*
- 4. El sector hostelero perdió clientes de viajeros que antes pernoctaban en Ciudad Real y ahora con el AVE pueden ir y volver, aunque aumentó el número de población pendular a Madrid.*
- 5. El AVE posibilita acercar el mercado de trabajo de las capitales (Madrid, Barcelona) , pero siempre y cuando se instalen trenes lanzadera con una frecuencia adecuada.*
- 6. El perfil profesional de los usuarios de este servicio varía en función de su residencia. Profesores de universidad, médicos, funcionarios y directivos residen en Madrid, mientras que los residentes en Ciudad*

- Real presentan un nivel de estudios inferior y trabajan en sectores más diversos y menos especializados.*
- 7. Ante el escaso aumento poblacional en los primeros años de AVE, el ayuntamiento ciudadrealeño llevó a cabo en 1996 una campaña destinada a atraer población de municipios del cinturón sur de Madrid, cuyos puntos fuertes se basaban en la extraordinaria conexión que facilita el AVE, en los asequibles abonos lanzadera para viajar, y en el sustancial ahorro en el coste de la vivienda y otros gastos que supone Ciudad Real respecto a Madrid, además de disfrutar de un entorno saludable y sin agobios. Los resultados de aquella campaña fueron prácticamente nulos, lo cual demuestra que la infraestructura es una condición necesaria pero no suficiente.*
  - 8. En Puertollano, el AVE habría actuado como factor negativo, ya que facilitaría el cambio de residencia de la población a Ciudad Real y Madrid [Ureña, et. al., 2005].*
  - 9. La llegada del AVE fuerza la reconversión comercial beneficiando a las grandes superficies y sobre todo al comercio de la capital puesto que mucha gente acude allí a realizar compras. Especializaciones como por ejemplo el embutido en Requena es lo único que puede compensar esta tendencia..*
  - 10. En función de lo concluido de la evolución de la red francesa, y con el conocimiento aportado por el estudio de los casos españoles, podemos decir que el diseño de estrategias de previsión, gestión y promoción debe ser una de las prioridades de las autoridades locales sobre las que pese el anuncio de una parada de tren de alta velocidad en su entorno. Cuando la localización de la estación sea periférica la necesidad de las estrategias es todavía mayor, puesto que el tren de alta velocidad por sí mismo no puede actuar como transformador de la realidad urbanística o socioeconómica, a pesar de que, como se ha visto, contribuye a la consolidación de un determinado modelo de ciudad.*
  - 11. El proyecto Coriolis promovido por la SNCF y una asociación de municipios de crear una zona de actividades terciarias de 4 has. fue un fracaso puesto que sólo se lograron atraer 10 empresas. En Vendôme,*

sólo el 10% de los 300 puestos de trabajo de la zona provienen de nuevas creaciones o de traslados desde la región parisina.

12. Las nuevas estaciones del TGV están mal integradas en la red de transporte local y quedan aisladas de su entorno regional<sup>6</sup>. Hay un desvinculación entre los nuevos corredores AVE y las estructuras territoriales previas . Los responsables locales, esperanzados por conseguir una parada en su entorno, han comprobado en Francia en los últimos 22 años la dificultad de convertir estos lugares en medio de la nada, aislados y desvinculados de la lógica urbana y territorial, en verdaderos focos de actividad (Ribalaygua, C.: 2005, p. 46)
13. Subvenciones y rebajas fiscales para empresas son la principal razón del traslado de empresas cerca de estaciones periféricas, siendo la implantación del TGV un aliciente más pero no el principal. En Francia se consigue atraer empresas con ayudas fiscales, adecuación de los precios del suelo y la creación de interlocutores de promoción
14. El TGV refuerza las polarizaciones espaciales y especialmente la dependencia respecto a la capital. Las estaciones TGV periféricas por sí no tienen funciones polarizadoras y actúan más como estaciones de cercanías destinadas a aportar flujos adicionales de viajeros hacia la capital. (Ribalaygua, C.: 2005, p. 27)-
15. Todos los parques de actividades creados en pequeñas ciudades con estaciones periféricas han tenido una ocupación mucho menor de la (Ribalaygua, C.: 2005, p. 74)
16. En Borgoña, el presidente del Consejo Departamental, considera que unos de los efectos del TAV ha sido facilitar que el trabajador más cualificado tome el tren para trabajar en la capital, sirviendo como una herramienta de “exportación de materia gris”. (Ribalaygua, C.: 2005 p. 66)
17. La implantación de estaciones en la periferia de ciudades pequeñas puede hacer repetir las lógicas de crecimiento urbano del s XIX con la llegada del primer ferrocarril y la construcción de los ensanches.

---

<sup>6</sup> López Pita, A., Bachiller, A. (2006): ”La regionalización de los servicios ferroviarios: experiencia internacional”. *Ingeniería y Transporte*, N° 76, pp. 70-75.

*18. Una buena idea para aumentar el área de influencia del nuevo nodo que supone una estación del AVE es la gestión que se realiza en Francia de los servicios de autobús interurbano, directamente coordinados por la SNCF, incluso se puede comprar un mismo billete que incluye el trayecto en bus hasta la estación del TAV y el trayecto en TAV.*

*Segunda parte:*

**El futuro impacto del AVE en Requena:  
propuestas de acción y estrategias de coordinación**

\*

**Josep Sorribes i Monrabal**

**Profesor Titular Dto. Economía Aplicada UV. Miembro del IIDL UV.**

**Jorge Galindo Alfonso y Pablo Taín Rubio**

**Sociólogos, analistas profesionales.**

## **Prefacio**

A partir de las conclusiones sacadas en el análisis sobre el posible impacto del AVE en Requena, realizaremos aquí una serie de propuestas que puedan servir como guía de aprovechamiento de los recursos actuales de la ciudad para maximizar las posibilidades futuras que supone la implantación del tren de alta velocidad. Antes que nada, recordemos la idea principal mas relevante, extraída a partir de casos anteriores tanto en España como en Francia: aunque el AVE en si mismo puede resultar positivo en algunos aspectos, el verdadero éxito depende de una gestión inteligente que sepa aprovechar este nuevo recurso.

Así, hablaremos de educación, investigación e industria como un todo articulado, así como las nuevas tecnologías y la logística como oportunidades para la ciudad. Otro asunto que merecerá nuestra atención será la forma de desarrollar una dinámica de turismo sostenible y basada en los activos principales de Requena. Igualmente, nos ocuparemos del impacto del tren de alta velocidad sobre el comercio municipal, y cómo hacer que éste sea positivo. También haremos una necesaria incursión en la creación y difusión de una imagen de marca de la ciudad de Requena y su entorno de cara al exterior, así como en el imperativo de una coordinación con la región para hacer lo más eficaz posible cualquier estrategia. Por último, nos pararemos a considerar el ámbito de la vivienda, y cómo puede desarrollarse a corto y largo plazo con la llegada del AVE.

Pero, antes que nada, elaboramos una breve introducción que, esperamos, ayudará a comprender mejor nuestro empeño en hablar de estrategias integradas y globales para gestionar el impacto del tren de alta velocidad como una oportunidad para el municipio.

## **0. Introducción**

La atractividad de un lugar es uno de los principales temas de discusión de todo estudio relacionado con la ubicación: ¿por qué los actores sociales (las personas, los grupos, las empresas, las instituciones) se desplazan a un lugar determinado? Más allá de elaboradas teorías que no tienen cabida en un texto necesariamente práctico como este, queremos responder a esta pregunta de forma directa y clara, a fin de estructurar todos los elementos que hacen de una ciudad un lugar atrayente, siendo condiciones necesarias, pero no suficientes por sí solas.

### **a) Porque tiene algo distintivo.**

Si una localización no posee nada destacable por cualquier razón, ¿por qué acudir a ella? No tiene que ser necesariamente algo diferenciador o característico. Tampoco ha de entenderse esto como un camino hacia una necesaria especialización en un solo producto o área. Nos referimos aquí, más bien, a elementos distintivos del enclave que permitan definirlo en positivo. En el caso de Requena, su cultura y producción gastronómica y enológica es lo primero que acude a la mente. Pero no tiene por qué quedarse ahí: su paisaje, su valor histórico, la posibilidad de ofrecer una estancia (larga o corta) agradable y de calidad, una educación especializada y una industria avanzada, pueden ser otros elementos distintivos para la ciudad. Estos son los puntos a potenciar en cualquier estrategia que pretenda aprovechar la existencia de una nueva vía de comunicación, como es el AVE.

## **b) Porque es útil o rentable**

Los actores sociales cuentan con un gran componente de racionalidad en la toma de sus decisiones. Así, muchas veces el decidir desplazarse a un lugar se hace porque reporta algún tipo de beneficio, sea económico o no. Adquirir productos especializados, conseguir un buen trabajo, establecer el propio negocio en un núcleo empresarial adecuado al mismo, acceder a una educación especializada, disponer de una vivienda en un entorno de calidad, o tener un destino turístico adecuado a lo que se busca son algunos de los beneficios que una localidad como Requena podría ofrecer.

## **c) Porque es conocido y difunde una buena imagen**

Por lógica, para tomar la decisión de desplazarse a un lugar, este lugar ha de conocerse. Una localidad puede poseer las mejores condiciones y los atractivos más grandes, pero si todo esto no es sabido por quien se espera atraer, los esfuerzos habrán sido en vano. La marca 'Requena' ya tiene algo de (buen) camino hecho gracias a la Denominación de Origen de sus vinos, así como las referencias a su embutido y sus valores históricos, conocidos en la Comunitat Valenciana. A partir de ahí, la difusión de todo lo que la ciudad puede ofrecer es básica para hacer que la alta velocidad sirva de vía de entrada, más que de salida.

## **d) Porque resulta accesible**

La accesibilidad es un concepto clave en el urbanismo y la economía regional, y es la excusa y el eje de este documento. Dicho de forma llana: a un lugar se ha de poder llegar. A Requena ya se llega bien en coche: sus accesos por carretera son muy buenos, y se encuentra en un estratégico punto intermedio entre Valencia y Madrid. Ahora, además, sus accesos por transporte público se verán mejorados de una manera difícilmente superable hoy en día: estación y parada de una línea de tren de alta velocidad. El AVE es la mayor apuesta de

presente y futuro del transporte en España, y Requena será un municipio privilegiado al disponer del mismo.

Pero no hay que perder de vista que el AVE no es un transporte barato. Más al contrario, su precio lo destina a la clase media en adelante. Cualquier estrategia de desarrollo urbano que pretenda aprovechar este medio de transporte ha de tener este hecho muy presente.

#### **e) En resumen...**

Un actor social determinado decidirá desplazarse a Requena si sabe de la existencia de la misma, si ésta ofrece algo distintivo, si esto que ofrece resulta útil o tiene algún valor o beneficio para él, y, por último, si puede hacerlo.

Con todo esto sólo queremos ofrecer un esquema sencillo que explica por qué el transporte, en este caso el AVE, representa sólo una pieza de lo que ha de ser, necesariamente, una estrategia global. Es por ello que el presente documento tiene el tono de directrices estratégicas encaminadas a hacer de Requena una ciudad no sólo accesible, sino también conocida, atractiva, y valorada.

A partir de aquí, pasaremos a enumerar estas directrices que, en beneficio de la claridad expositiva, se dividirán por áreas o temas, a pesar de que, como se verá, todas ellas se encuentran totalmente relacionadas, como corresponde a una estrategia global.

### **1. Educación, innovación, industria**

Estos tres elementos son inseparables, y en el contexto de Requena, por dos razones claras: en primer lugar, ningún sistema económico local o regional puede aspirar a ser competitivo en Occidente hoy en día sin contar con un sector terciario avanzado de servicios de alta tecnología y un importante componente de innovación que permita superar la difícil coyuntura económica

actual. En segundo lugar, esto es lo que hace un municipio atractivo para el perfil de usuario del AVE: profesional especializado, presente o futuro, de nivel económico y cultural medio en adelante. Esta clase de grupo social se mueve hacia enclaves que les ofrecen oportunidades formativas, profesionales o incluso de turismo y de ocio de alto nivel.

### **a) Educación especializada**

Antes de hablar de estrategia futura, repasemos la situación presente. En Requena existe una Escuela de Viticultura y Enología, gestionada por la Diputación de Valencia. Esta ofrece los estudios reglados de:

- Programa Cualificación Profesional Inicial en Actividades Auxiliares en Viveros, Jardines y Centros de Jardinería
- Técnico Medio Trabajos Forestales y Conocimiento del Medio Natural
- Técnico Medio Elaboración de Vinos y otras Bebidas
- Técnico Superior Gestión y Organización Recursos Naturales y Paisajísticos
- Técnico Superior Industrias Alimentarias

Además, dispone de un Master en Viticultura, Enología y Marketing del Vino, así como varios cursos de Capacitación Agraria y de formación continua, estos últimos enfocados al reciclaje de agricultores en nuevas herramientas informáticas.

Por informaciones de propios ciudadanos de Requena, obtenidas a través de entrevistas informales, parece ser una práctica habitual para los propietarios de las bodegas el enviar a los hijos y futuros propietarios enólogos a estudiar fuera de la ciudad, principalmente a la Universidad Politécnica de Valencia. Mientras que la Escuela de Viticultura y Enología se especializa en un perfil de menor cualificación profesional.

Todo ello denota un germen de especialización educativa que, si bien es válido y loable, no resulta suficiente y desaprovecha las grandes potencialidades del

municipio: consideramos que, dada su tradición y la excelente calidad de sus productos gastronómicos, Requena debería ser capaz no sólo de educar a sus propios profesionales, de todos los niveles, del sector, sino también convertirse en una referencia que atraiga a personas interesadas en formarse en este área. Y, esto es muy importante, no sólo en materia enológica. El embutido de calidad es una apuesta de futuro, como explicamos más ampliamente en el apartado de este texto referente al comercio. Requena ya es una referencia en el ámbito del vino para los consumidores: la buena dirección de las campañas de la Denominación de Origen Utiel-Requena ha dado sus frutos. En el embutido, lo es sólo en la Comunitat Valenciana y alrededores. Si queremos que Requena se convierta en una auténtica referencia a nivel enológico, gastronómico, así como de actividades adyacentes (tecnología de los alimentos, marketing y distribución, turismo), se ha de empezar por una profesionalización desde la base, desde la educación especializada.

Así, el municipio, junto a la Diputación, el SERVEF (servicio de formación y empleo de la Comunitat) y a la Conselleria d'Educació de la Generalitat, debería hacer hincapié en la profundización y ampliación de la formación profesional de todo grado: medio, superior y posterior especialización y formación continua. Esto significa más cursos, más especializados, con mejores medios e instalaciones. No hay que menospreciar la capacidad de la formación profesional para atraer gente. Si ésta es especializada y de calidad, y existe una forma de desplazamiento adecuada, la atracción se suscita.

Por ello, proponemos la incorporación de un ciclo de Técnico Superior en Enología y elaboración de Vino, así como una clara vía de especialización en materia de embutido en el ciclo superior de Industrias Alimentarias. Igualmente, la inclusión de ciclos formativos superiores para técnicos en turismo rural, gastronómico y enológico resultaría muy beneficiosa. En todo momento, el Ayuntamiento ha de tener una clara presencia en la elaboración y programación de estos ciclos, así como de los cursos de formación continua, a fin de asegurar la coordinación entre estos y las necesidades del tejido empresarial y el desarrollo local.

En cuanto a la educación universitaria, consideramos que la colaboración con la Universitat Politècnica de València podría ser beneficiosa para ambas partes. El master existente en Requena resulta bastante genérico, poco atractivo para aquellos futuros cuadros superiores que lo que buscan, realmente, es especialización. Así, una colaboración con la UPV permitiría diversificar la oferta, ofreciendo masters de enología, marketing enológico o gastronómico, gastronomía y cultura, turismo enogastronómico, investigación y tecnología de los alimentos, etcétera. Esto atraerá a un rango de personas mucho más amplio, y con un nivel económico y de aspiraciones profesionales y educativas alto. Además, se conseguirá al fin cubrir las necesidades formativas de las empresas de la zona, evitando la "fuga de cerebros" hacia la capital, que se hará más fácil con la presencia del AVE. La UPV es una institución de renombre internacional que actúa como claro imán para los futuros estudiantes.

Por lo demás, la UPV puede estar muy interesada en ampliar y mejorar su presencia en el ámbito del vino y de la tecnología de los alimentos, colaborando con una zona de la Comunitat Valenciana que agrupa perfectamente ambas áreas, además de comprender, en potencia, otra muy del interés de la UPV: el desarrollo empresarial, y de estar perfectamente comunicada con su sede central (no olvidemos que el AVE dispondrá de una parada en la zona universitaria de Valencia).

Es importante recordar que todo el sistema educativo superior español se está integrando en el Espacio Europeo de Educación Superior. Una ciudad como Requena, con una oferta educativa creciente y una comunicación rápida y cómoda con dos centros como Valencia y Madrid, participaría plenamente en este proceso. Fundamentalmente, en dos direcciones:

- Primera, aprovechando cualquier tipo de programa de intercambio educativo o profesional que las administraciones estatales y europeas ofrecen. Nada dinamiza más un municipio que recibir estudiantes y trabajadores jóvenes del extranjero. Y ninguna propaganda es mejor para una ciudad, que los buenos

comentarios de aquellos que vivieron allí. Ahora, con el AVE, Requena tiene la oportunidad de recibirlos fácilmente.

· Segunda, y muy importante, todo este proceso de desarrollo formativo ha de llevarse adelante codo con codo con la comunidad empresarial de Requena. No sólo porque las normativas europeas de educación superior y profesional así lo recomiendan, sino porque a más fuertes sean los lazos entre empresa y formación, mejor preparados estarán los futuros profesionales en Requena, y más se aprovechará la economía de la ciudad de los centros educativos: adquiriendo conocimientos, realizando investigaciones comunes, y recibiendo recién titulados bien formados y preparados. Así, cualquier curso, ciclo, o master, deberá contar con la activa colaboración de los empresarios requenenses: asesoramiento en las materias, ofrecimiento de profesionales para realizar sesiones, establecimiento de un programa de prácticas y de incorporación de jóvenes titulados. Y, por supuesto, el futuro establecimiento de institutos de investigación de participación tanto pública como privada resultaría enormemente beneficioso para ambas partes, y para Requena en general, convirtiéndola en una referencia definitiva en el área de alimentación, enología, y todas las disciplinas relacionadas. Será de esta manera, y no de otra, como el AVE podrá aprovecharse en términos de atraer futura mano de obra cualificada y jóvenes estudiantes con vocación de especialización en las industrias de la zona.

## **b) I+D**

Enlazando con el apartado anterior, la investigación y el desarrollo es el paso fundamental entre la formación y la producción económica. Es el eje que une los intereses de la enseñanza y de la empresa, y además es el elemento principal que hace de un enclave la referencia. Si Requena investiga y desarrolla, Requena innova. Si innova, está por delante de los demás. Y es entonces cuando pasa a ser referencia pública y aceptada.

El sector del vino es un sector saturado, muy competitivo. Con ello no queremos decir que la investigación no deba abordarlo. Más al contrario, se debe trabajar mucho en él porque Requena está ya asentada en el mismo, y cuenta con una posición privilegiada para seguir avanzando. Sin embargo, consideramos que hay otro a atacar, mucho menos saturado y en el que esta localidad cuenta con una posición difícilmente igualable en su entorno: el embutido, y toda la tecnología de control y desarrollo alimenticio que gira en torno al mismo. Es aquí donde Requena puede marcar la diferencia.

Proponemos, por tanto, la creación de un instituto de investigación centrado en ambos sectores, con participación tanto pública como privada, y que sea el centro para buena parte de la enseñanza especializada propuesta en el apartado anterior. También hará las funciones de generador de un vivero de pequeñas empresas de servicios avanzados tecnológicos para la industria alimenticia y enológica municipal, así como para, por qué no, otras empresas de la Comunitat. Este instituto puede ser perfectamente construido y mantenido en colaboración con la UPV a través de fondos europeos destinados a la proyección de nuevas infraestructuras para la investigación y el desarrollo.

Comprendemos que la estructura empresarial de Requena, especialmente en el sector del embutido, es de cariz familiar y tradicional. La compatibilización de dicho modelo con lo aquí propuesto se antoja, en un principio, complicada. Y así es. Sin embargo, consideramos que la situación ha de plantearse a las empresas locales de la siguiente manera:

- No se trata de que el Instituto en particular y todos los nuevos profesionales en general vayan a cambiar el sector imponiendo nuevas técnicas y métodos. Más bien al contrario, se trata de una transferencia de conocimiento de doble sentido. En la extensa tradición gastronómica de Requena hay mucho que aprender para innovar a partir de ahí. Porque, de hecho, sin esa tradición y esa manera de hacer las cosas, el embutido y el vino de Requena no sería un producto con tanto futuro como lo es hoy. La producción ecológica, artesanal y respetuosa con el medio ambiente, es el activo más importante con el que

puede contar un producto gastronómico hoy en día. En los de Requena ya se cuenta con este activo: ahora se trata de potenciarlo y aprovecharlo al máximo.

- El miedo a la copia, a compartir los conocimientos más allá de la cerrada estructura de la empresa, ha de superarse trabajando con el siguiente argumento: la única manera de constituirse en la referencia y anular cualquier efecto negativo que la copia pueda tener, es innovar y compartir conocimientos. La cerrazón hacia el exterior no aporta mayor beneficio que el actual, y resulta perjudicial a largo plazo en un contexto de gran competitividad y apertura económica como el actual. Además, es imprescindible que los empresarios se sientan y se vean plenamente partícipes de los beneficios, tanto a corto como a largo plazo, que una política intensiva en educación e I+D reporta al sector.

- La calidad y la seguridad alimenticia es el pilar básico para lanzar los productos de Requena a escala internacional. Qué mejor valedores que las entidades universitarias y la Unión Europea, en participación con el empresariado local, para esto.

Por último, cabe decir que la innovación y la investigación no debería limitarse a estos sectores. Cualquier posible iniciativa, esté relacionada o no con ellos, que contenga un interés científico y económico, puede enriquecer el tejido económico local. Aunque la ciudad tienda a especializarse en ciertas áreas, es importante mantener otras abiertas y activas. Porque una excesiva especialización impide una buena adaptabilidad a futuros nuevos contextos económicos, y porque cualquier actividad nueva en un entorno innovador y abierto, pero pequeño, tiende a retroalimentarse con las ya existentes creando aún más desarrollo. Los posibles ejemplos de esto son muchos: desde nuevas formas de envasado, hasta diseño gráfico y marketing para los productos de Requena, pasando por la aplicación de nuevas técnicas de procesamiento químico o el uso de energías renovables aplicado a la industria.

En resumen, si la economía actual de Requena quiere aprovechar la presencia del AVE, ha de constituirse en referencia para los profesionales del sector que

mejor conoce, sin cerrarse a otros, adyacentes o no. Y esto sólo se consigue abriéndose al exterior (de qué otra forma, si no, podría aprovecharse un medio de transporte). La investigación y el desarrollo, plasmada en la innovación, es la mejor forma de apertura que asegura la constitución de un punto de referencia para la economía especializada de la ciudad.

### **c) Industria avanzada y de bajo impacto ambiental**

Para comenzar con este apartado, nos permitiremos citar una parte del anterior análisis sobre el impacto del AVE en Requena:

"Aunque el caso de Requena reúne tanto una excelente accesibilidad por carretera además de una inversión industrial, en el contexto actual de crisis que tanto afecta a la industria manufacturera resulta poco probable esperar un aluvión de empresas industriales que deseen instalarse en Requena.

*"La atracción de actividades punteras y de cuadros técnicos y superiores así como directivos sí que podría experimentar un repunte con el AVE. Actividades de servicios a empresas, de diseño, I+D etc. que actualmente están ubicadas en polígonos industriales de Valencia o en la ciudad central podrían contemplar como una buena inversión el trasladarse a Requena, sobre todo para servir de apoyo al tejido empresarial local. Para ello sería necesario que el tejido empresarial siga siendo fuerte."*

Esto casa perfectamente con todo lo que hemos venido aportando en las secciones anteriores, respecto a educación especializada e I+D. Requena cuenta actualmente con una considerable provisión de suelo industrial, así como con un tejido empresarial bien asentado. La experiencia de otras pequeñas ciudades con tren de alta velocidad nos dice que estos dos elementos, junto a todo lo dicho anteriormente, han de ser potenciados por la

existencia de incentivos fiscales por parte de las autoridades locales a la incorporación de nuevas empresas.

Proponemos incentivos selectivos, en el sentido de otorgarlos a aquellas empresas que cumplan el perfil que interese a Requena: de alto componente tecnológico e innovador, que encajen dentro del tejido ya establecido ayudando, incluso, a potenciarlo a través de actividades complementarias, y de bajo impacto medioambiental, para mantener una alta calidad del entorno destinada tanto a los habitantes como a los visitantes.

En cuanto a la gestión del actual y futuro suelo destinado a actividades industriales, la voluntad actual del municipio consiste en la constitución de parques empresariales con una dinámica interna fuerte, interacción y dinamización de las empresas para compartir y aumentar sus beneficios comunes, y presencia continua de la administración municipal a fin de defender los intereses de Requena en su conjunto. Complementada con todo lo dicho hasta ahora, con especial atención a la minimización del impacto sobre el medio ambiente, potenciando, más al contrario, aquellas industrias que resulten beneficiosas para el entorno. Procesos de alimentación ecológica y limpia, energías renovables, producción de vidrio y papel reciclado son las principales industrias, además, se complementan perfectamente con los sectores capitales del embutido y el vino.

En definitiva, se trata de construir un pequeño núcleo de formación especializada que se traduzca en una mayor innovación que, al final, redunde en una dinamización del sector industrial, pero también comercial y turístico. De esta manera, Requena será un lugar atractivo para nuevos trabajadores y empresas, y podrá aprovecharse plenamente los posibles beneficios del tren de alta velocidad para el desarrollo económico de la ciudad.

## **2. Nuevas Tecnologías: Internet como equipamiento**

Internet no es el futuro: es el presente. Se trata de la mayor vía de comunicación e información que existe. Ofrece a quien lo usa una capacidad ilimitada de acceder a conocimientos de todo tipo, así como de establecer redes y contactos con personas de todo tipo, lugar y condición. Además, es ya hoy un elemento indispensable en la vida del tipo de actores sociales que Requena busca atraer a través del AVE: nuevos profesionales especializados, estudiantes, nuevas empresas, turistas que buscan la calidad, etcétera. Por todo ello, consideramos que una red gratuita de acceso a internet en el área urbana de Requena sería enormemente beneficiosa para la ciudad. Además, un municipio que dispone de internet para todos sus habitantes y visitantes gana automáticamente portadas y noticias en decenas de medios, tanto dentro como fuera de la red, y ve su imagen muy mejorada ante los ciudadanos, de dentro y sobre todo de fuera de la localidad.

Sabemos, por experiencias anteriores, que resulta un proceso difícil. No por razones económicas, ya que se trata de un proyecto financiable a través de fondos europeos, sino por limitaciones impuestas por las operadoras de telefonía y la Comisión Nacional de las Telecomunicaciones. Pero posible. El ejemplo del municipio madrieno de Moralarzal, de tamaño y características similares a las de Requena, puede servir de ejemplo perfecto. De hecho, una colaboración con los encargados del proyecto Moralarzal Digital (<http://www.moralzarzaldigital.com/>) resultaría muy beneficiosa para cualquier iniciativa de esta índole que se llevase adelante en Requena.

### **3. Logística, una oportunidad**

El contexto actual de globalización puede entenderse como un proceso de multiplicación de centros logísticos, de conectores físicos. Requena puede participar en cierta medida en este proceso a causa del nuevo centro de operaciones industriales que la SEPI va a desarrollar en el término municipal.

La combinación de este hecho con la existencia de la línea de alta velocidad, que permite desplazamientos rápidos y puntuales de pasajeros involucrados en la actividad logística, así como la liberación de la antigua vía que comunicaba Valencia-Requena con una línea de trenes regionales, hace del municipio un fuerte candidato a centro logístico. El encontrarse a medio camino entre Valencia y Madrid junto a la autovía que comunica ambas ciudades, así como la saturación del entorno metropolitano del Puerto de Valencia por las zonas de actividad logística, son factores que también juegan en favor de Requena.

El hecho de que se inicie cierta actividad logística en el municipio ayuda a diversificar las especializaciones de la localidad, minimizando así el riesgo provocado por futuras crisis en determinados sectores. Además, al poder situar el centro industrial y logístico algo alejado del centro urbano y de la zona de interés natural y turístico, el impacto negativo de esta actividad hacia las demás se minimiza.

En todo caso, consideramos imprescindible insistir en la presencia de una figura dentro de la gerencia del centro industrial y logístico que represente los intereses del municipio junto a los del Ministerio y las entidades privadas que en él se ubiquen. La finalidad está clara: conseguir enmarcar esta iniciativa en la estrategia global municipal de Requena y asegurarse de que los intereses de todas las partes vayan de la mano, evitando que interfieran en, por ejemplo, el turismo de la zona basado en su entorno natural.

#### **4. Comercio, la evolución necesaria**

Como bien se expuso en el análisis previo, el comercio es uno de los puntos más vulnerables una vez la línea de alta velocidad se ponga en funcionamiento. Esto se debe a que una gran ciudad como Valencia es un polo de atracción comercial muy grande para los habitantes de localidades pequeñas, como Requena. Las grandes urbes cuentan con una oferta amplia y variada en materia de comercio y ofrecen motivos adicionales para justificar un desplazamiento como la oferta cultural, las actividades de ocio, etcétera. Es por esto que el sector comercial ha de ser mirado con especial atención para evitar que sufra una sensible caída en los próximos años. Hay dos cuestiones en las cuales un especial cuidado pueden llevar a mantener o incluso mejorar la potencia comercial de Requena. En primer lugar, una medida preventiva, que hace referencia a los pequeños comercios no demasiado especializados y que abastecen casi únicamente a la población local, pero que ofrecen un producto con valor añadido por desplazamiento. Los comercios de este tipo situados en un municipio de tamaño medio como Requena no están acostumbrados a un nivel de competencia como el de una ciudad de mayor tamaño (los 800.000 habitantes de Valencia). Esto puede culminar en un momento traumático: al incrementarse el número de personas que se mueven a Valencia para realizar compras más o menos habituales, muchos de los actuales comercios de Requena quedarán sencillamente obsoletos, otros verán mermadas sus ventas. La pregunta es: ¿cómo minimizar este efecto? La respuesta es sencilla en teoría, pero de difícil aplicación: los comercios han de ponerse al día. Esto es complicado, dado que tratándose de iniciativas privadas e independientes, influir en las decisiones individuales de los propietarios es difícil. La forma más efectiva es, probablemente, una buena campaña que preceda a la aparición del problema. Una serie de charlas o encuentros donde se exponga a los comerciantes la nueva situación. Organizados por el Ayuntamiento y las agrupaciones de comercio locales, con la asistencia de personal cualificado para exponer el problema y el tipo de medidas que pueden tomarse para prepararse y minimizar las consecuencias. Si a esto se le acompaña de alguna medida como la concesión de ayudas o servicios de asesoramiento subvencionado, puede conseguirse un clima positivo que incida a los comercios a tomar iniciativas, que es en definitiva el objetivo último.

En segundo lugar tenemos otro tipo de comercios que son los que pueden verse más beneficiados, sobre todo en relación al turismo. Se trata de los sectores principales tradicionales de la ciudad (vino y embutidos). Estos sectores ya realizan gran parte de sus ventas fuera de la localidad, tiene incluso acuerdos comerciales con grandes superficies de ventas en la comunidad o a nivel nacional, como puede ser el caso del embutido y El Corte Inglés. Lo que ahora debemos preguntarnos es en qué medida puede aprovecharse la llegada del AVE para darle un mayor impulso. Las medidas a tomar están muy ligadas al turismo: las nuevas formas de turismo enológico o gastronómico, y en este sentido las trataremos en el apartado siguiente. Lo que si abordaremos aquí es la vertiente mas estrictamente comercial.

Requena cuenta con una buena base: por un lado posee una Denominación de Origen propia para sus vinos, y, gracias a las nuevas pautas de consumo de este tipo de producto, los vinos con DO Utiel-Requena son cada vez mas conocidos, sobretodo en el territorio de la Comunitat Valenciana. Este éxito se debe en gran parte a los esfuerzos de muchas bodegas por ofrecer un producto de calidad, diferenciado, con una imagen de marca actual y reconocible (la bodega Aranleón es un buen ejemplo). Ahora, lo interesante sería, por un lado, apoyar a este tipo de iniciativas que influyen seriamente en mantener ágil el sector vinícola, y, por otro lado, coordinar a las distintas casas bajo la agrupación ya existente de la D.O. Un tipo de campaña general, como la que realiza en estos momentos la Junta de Castilla y León. para dar a conocer a nivel nacional la D.O. de Rueda, puede ser un paso de vital importancia para una expansión satisfactoria del sector. El apoyo de la Administración regional, al igual que en el ejemplo expuesto, podría ser muy importante en este sentido.

Es en el sector del embutido, donde quizá queda mas trabajo por hacer, dado que no han aparecido iniciativas tan interesantes que puedan dar ejemplo y guiar a otras de su alrededor para consolidar y dar futuro al sector. Un sector cuyos productos ya poseen cierto reconocimiento dado por la tradición, pero que necesita trabajar su imagen. Por ello es una buena idea un cierto grado de

intervención pública, no intrusiva, que ayude a actualizar y organizar este sector. Ya se posee en este momento alguna iniciativa de cooperación, pero su capacidad de actuación es limitada. En un sector como el del embutido donde marcar las diferencias entre los distintos productores puede ser difícil. La mejor solución es trabajar una imagen de marca global, que de hecho es la que en algún sentido ya existe y se ha fomentado desde hace años en la feria del vino y embutido. Sin embargo, este evento, que es clave para dar a conocer los productos, posee actualmente un carácter más enfocado al turismo y no a una posible expansión comercial. Su vocación turística actual es una buena iniciativa, pero no por ello habría de quedarse ahí, trabajando más la parte profesional, quizá separando dos eventos (uno para el público en general y el turismo, otro para profesionales comerciales) en fechas consecutivas. Igualmente, una buena organización del sector bajo un solo organismo permitiría la realización de misiones comerciales a otros puntos de la geografía española o incluso al extranjero con mayor facilidad. También abriría nuevas posibilidades donde la coordinación puede llevar a la especialización, necesaria en un futuro de expansión y evitando una competitividad que en este caso podría ser más negativa que positiva. En definitiva, el objetivo es consolidar el embutido de Requena como un producto de calidad y con futuro, reforzando una imagen que puede ser tan positiva para sí mismo como para el entorno.

## **5. Turismo de calidad y actual**

El turismo puede parecer uno de los sectores que más habrían de beneficiarse de la mejora de conexiones. Sin embargo, debe obrarse con precaución, ya que en España el turismo sin un vehículo propio es muy difícil fuera de las grandes ciudades. Esto se debe principalmente a la falta de iniciativas al

respecto, pero también a una falta de cultura en este tipo de viajes por parte de la población. El turismo que depende de una entidad pública o privada para el transporte ha de cuidarse especialmente, dado que el hecho de no tener que conducir ha de ser percibido como un placer y no como un inconveniente. Ha de tenerse en cuenta las reticencias que presentara a los sujetos y por ello la presentación es especialmente importante. A pesar de las dificultades, con una buena estrategia esta forma innovadora de visitar un medio rural puede generar grandes beneficios. Además, encaja bien con una imagen de turismo ecológico así como el ya vigente turismo enológico, donde el consumo de alcohol está implícito. Es de esperar que si se oferta como una opción cómoda y flexible gran número de personas se decidirán por combinar el AVE con el turismo enológico. Incluyendo una pequeña red de transportes regionales en autobús desde la nueva estación de tren hacia destinos turísticos se completará y maximizará el funcionamiento de la misma.

Otros dos activos importantes en una estrategia turística integrada de Requena son su campo de golf y el aeródromo de reciente construcción. Ambos se encuentran muy cerca el uno del otro, junto a la carretera (y, por tanto, con fácil acceso desde la estación de tren), en un entorno agradable, y atraen a un tipo de visitantes que, por su perfil y extracción socioeconómica, son claro objetivo del modelo de turismo rural y de calidad que estamos describiendo.

Debemos matizar que dicho interés, en el caso del campo de golf, depende de las nuevas instalaciones proyectadas. El campo presente, de secano y con escasas instalaciones no cumple los requisitos que exige este sector de la población y limita su atractivo a la afición local. Sin embargo, sí que tendrán gran interés los dos campos proyectados; el mero hecho de contar con la financiación privada es un claro indicador de su viabilidad y de las expectativas de futuro. Y una variable importante en dichas expectativas es a buen seguro la ubicación privilegiada de los mismos (uno de ellos, muy destacable, cerca del Parque Natural de las Hoces del Cabriel) y sus buenas comunicaciones. La construcción de los nuevos campos es, además, perfectamente compatible con otras áreas de crecimiento: por una parte, tenemos el ya citado tamaño del

municipio que evitaría una competencia con otros usos beneficiosos del suelo; por otro lado, la previsión de usos residenciales e industriales que serán capaces de generar agua residual suficiente para asegurar el mantenimiento de los campos, siendo que los informes de la CHJ aseguran abastecimiento suficiente de aguas para dichos usos.

Para llegar a ejecutar esta estrategia de una forma eficaz, lo que primero se precisa es una buena gestión del turismo, eficiente y con buenos canales de información. Un servicio rápido y directo. El hecho de que el término y la oferta no sean las de una gran ciudad supone una ventaja a la hora de coordinarse y ofrecer facilidades a los potenciales turistas. Una oficina de turismo bien montada que no sólo ofrezca información, sino que coordine las iniciativas privadas y los eventos con las distintas posibilidades de transporte. Un lugar único donde las personas acudan para organizar su estancia y sus actividades.

Con el fin de facilitar a las personas a hacerse con esta nueva forma de turismo rural (sin vehículo propio), una buena iniciativa sería la oferta de paquetes que incluyan todo bajo un mismo precio, incluyendo el transporte desde su ciudad, el transporte en la región, las actividades (catas de vino, visitas a parajes naturales), el alojamiento e incluso es posible incluir actividades gastronómicas como parte del paquete, y asimismo impulsar este tipo de turismo, que va muy ligado al enológico. En este último punto es muy probable que Requena requiera de un esfuerzo extra para alcanzar el nivel de oferta de restaurantes de una zona que pretende atraer a personas interesadas en el mundo del vino, de calidad y actual. Actualmente, el municipio dispone de una oferta no demasiado amplia y de un corte quizá un tanto tradicional. Este tipo de desequilibrios son difíciles de observar en una zona si no existe un organismo que vele por el interés general y que cuente incluso con apoyo de observación e investigación externa de forma periódica.

Hoy en día, una de las opciones más interesante y que se encuentra en expansión es la ruta del vino que agrupa un gran número de bodegas de la D.O. Utiel-Requena. Con poco esfuerzo, dicha ruta podría utilizarse como un

verdadero reclamo turístico, como ya lo son iniciativas similares en La Rioja, la Ribera del Duero o Navarra. Es de suponer que se mostraran dispuestos a colaborar con cualquier proyecto que produzca un incremento de público ampliando su oferta, haciéndola más flexible o incluso coordinándose mejor con sectores como el hostelero (tanto alojamientos como restaurantes). Como ya hemos mencionado, es muy importante tomar las iniciativas que ya existen y apoyarlas, puesto que pueden ser el germen de una futura forma de turismo más estable, moderna y lucrativa.

Un aspecto, quizá más oculto del turismo de calidad, es la vertiente cinegética. Actualmente se está desarrollando en Requena un proceso de vallados cinegéticos para la realización de monterías. Siempre que tal actividad quede totalmente controlada y sometida a unos estrictos parámetros de sostenibilidad medioambiental y respeto absoluto por la flora y fauna de la zona, y la normativa estatal así lo asegura, puede llegar a complementarse con el resto de acciones aquí propuestas.

Por último, queremos hacer mención a la explotación turística de los parajes naturales que se complementa a la perfección con las directrices actuales dictadas sobre turismo rural y de calidad. El municipio de Requena cuenta con el parque natural de las Hoces del Cabriel (el mayor de la Comunitat) que ya de por sí constituye un foco de atracción, que podría aumentarse realizando una inversión con fuerte participación de la Generalitat encaminada a mejorar su accesibilidad y sus instalaciones. Una buena red de caminos señalizados, establecimiento de puntos de observación, potenciación de los actuales núcleos de servicios (Balneario de Fuente Podrida y Aldea de Casa del Río), así como los puntos de información necesarios o las comunicaciones desde el municipio o la futura estación del AVE, son las claves para sacar el máximo rendimiento a un paraje que puede dar altos beneficios por un coste moderado. Se trata, en definitiva, de generar un turismo sostenible y de calidad que aúne una amplia oferta perfectamente complementaria, marcada por la excepcional accesibilidad de la zona: ocio y deporte en campos de golf, parajes naturales, gastronomía y enología distinguidas.

## **6. Coordinación y marketing, herramientas imprescindibles**

Requena, como núcleo de mayor población del entorno y con las bases que posee, no debe temer el convertirse en líder iniciador de políticas de coordinación con los municipios de su entorno que serán recíprocamente beneficiosas. En temas como el turismo rural o enológico ya hoy aparecen estas necesidades. Pero es mucho más que una cuestión de coordinarse en temas puntuales. En una zona donde lo agrario y lo natural son parte del atractivo, crear una imagen de destino unitario puede resultar la mejor opción para todos. Al pensar en un conjunto de núcleos poblacionales con sus parajes, las opciones turísticas se multiplican. La zona puede pasar con facilidad de ser un destino de fin de semana a combinarse con visitas más largas dado que “en la región hay muchas más cosas que ver”. Además, en gran medida con la D.O. del vino ya se está ofreciendo esta imagen al exterior: la cuestión ahora es cómo utilizarla y potenciarla. Transmitir a potenciales visitantes que la región no está solamente unida por cuestiones vinícolas, sino como un patrimonio natural y cultural con entidad propia.

Los problemas de coordinación territorial siempre son mucho más complejos de lo que parecen. Siempre existen reticencias por parte de unas localidades y otras, se tiene que lidiar con desavenencias pasadas, etcétera. Sin embargo, pensamos que el esfuerzo merece siempre la pena y es beneficiosa para todos. Y esto es precisamente lo que hay que impulsar a la hora de poner en marcha planes de coordinación: todos ganan. Hay distintas posibilidades de organizar esta colaboración: ahora mismo se basa en simples acuerdos puntuales, como puede ser la coordinación entre bodegas para la Denominación de Origen y la ruta del vino. Sin embargo, para alcanzar un objetivo más complejo como es el de presentar una imagen de conjunto unificada falta algún organismo que gestione más y mejor los intereses comunes. Además precisamente la implementación del AVE brinda una gran oportunidad para comenzar unas relaciones fructíferas con buen pie, e incluso a encontrar una excusa para comenzar a organizarse ya que, por ejemplo, será

imprescindible coordinarse para ofrecer un buen servicio de bus lanzadera coordinado con las demás localidades.

Esta coordinación territorial es sin duda un gran paso, pero necesario si se quiere realizar una expansión real en el terreno turístico. Y de ella también depende la que pensamos que es sin duda la medida mas importante en cuanto a beneficio que puede reportar al municipio: hablamos aquí de una estrategia moderna y eficiente de marketing. En este caso, dicha estrategia llevaría dos objetivos que se complementan a la perfección. Por un lado, promocionar los productos locales, por otro, atraer a un mayor número de turistas. Si el municipio realmente quiere utilizar la ocasión que le brinda el estar bien comunicada por el tren de alta velocidad entre los importantes núcleos urbanos de Valencia y Madrid, ha de desarrollar una potente campaña de difusión y generar una imagen de marca propia fuerte, positiva y reconocible. En el análisis previo quedaba patente que el mero hecho de poseer una línea de alta velocidad no pone a ningún municipio en el mapa, valga la expresión popular. Pero brinda una gran oportunidad para renovar su imagen. Creemos que una imagen actual de Requena debe de reflejar unas ideas centrales: localidad con centro histórico atractiva, región con encanto, turismo enológico, paraje natural y a su vez lugar con futuro, capacidad de innovación, dinamismo y potencial industrial son las líneas en torno a las cuales puede estructurarse esta imagen y la consecuente campaña.

No queremos quedarnos sólo con dar una idea general, aunque advertimos que a efectos de una campaña semejante debería realizarse un estudio en mayor profundidad y contar con un buen asesoramiento en marketing. No obstante hay una serie de ideas interesantes, propuestas que creemos que podrían beneficiar a dar esta imagen. En primer lugar una iniciativa de marketing que ayude a mejorar y englobar los productos vinícolas, alimenticios y gastronómicos. Dar la imagen de Requena como un lugar atractivo para el paladar puede ayudar tanto a mejorar su atractivo turístico como a reforzar la imagen de todos sus productos. Una buena campaña en internet sumada a un esfuerzo por mejorar la imagen de los productos individuales y un sello de

autenticación de productos de la región serían un buen principio. La idea es crear una asociación para el público entre Requena y la idea de productos de calidad.

En segundo lugar, la creación de (en principio) dos establecimientos, a ambos extremos del recorrido del AVE (Madrid y Valencia) donde se vendan estrictamente productos de la región puede también ayudar en esta doble función: representar y atraer. En realidad esta idea va muy unida a la anterior y se complementan perfectamente. Una tienda de productos de calidad puede servir como motor para comenzar una imagen global del producto y de transmitir la idea: en Requena todo lo que hacemos lo hacemos bien. Si, y esta idea es más innovadora, a dicho establecimiento se le anexionara una zona o local de información turística se reforzaría la conexión entre gastronomía, vino y turismo a la vez que se daría una imagen fresca y atractiva. Las personas que comprasen productos en la tienda tendrían una suerte de muestra de lo que pueden encontrar en la región y de esta forma se sentirían más atraídos a desplazarse a la misma. El lugar dedicado al turismo ya gozaría de esta asociación con la gastronomía gracias a su emplazamiento y debería de esforzarse en mostrar la otra parte: el atractivo del patrimonio cultural y natural, sobretodo de una forma visual.

## **7. Vivienda sostenible**

Una de las cosas que quedan claras en el análisis previo es que la aparición de una línea de alta velocidad en una ciudad de tamaño medio o pequeño no tiene por qué influir en la dinámica de población del mismo. De hecho, si en el caso de Ciudad Real estando cerca de un núcleo urbano tan congestionado como el de Madrid, la gente no se ha decidido a trasladar su primera residencia, no cabría pensar que algo así suceda en Requena, al menos no en masa. Sin embargo, si la estrategia desarrollada da sus frutos, es muy posible que, dadas las características del municipio (emplazamiento, servicios, sector productivo en desarrollo), a medio y largo plazo sea necesaria una expansión del área urbana. Por ello, queremos dividir este apartado en dos secciones: en la

primera, hablaremos de nuestras propuestas a la hora de dar salida al crecimiento moderado actual que ha llevado a planificar una próxima expansión en la zona designada en el actual proyecto del PG. En la segunda, hablaremos de cómo debería de tratarse una expansión de mayor envergadura previsible a medio-largo plazo.

Por lo que respecta al futuro inmediato de la construcción, nos referiremos a unas directrices generales que pueden ser igualmente aplicadas a expansiones futuras. Dadas las características del territorio, y sobre todo a su extensión, la presión sobre el suelo no limita mucho las posibilidades de construcción. Por lo tanto, y atendiendo a directrices de crecimiento sostenible, debería de controlarse tanto la densidad de las nuevas edificaciones como su altura máxima. Una densidad de entre 0,85 y 1 metro cuadrado construido por cada metro cuadrado de superficie da como resultado un índice de densidad media que genera barrios “paseables”, en el sentido de distancia y fomento del pequeño comercio de cercanía, a la vez que minimiza los costes de urbanización. Respecto a las zonas verdes, la OMS recomienda un mínimo de 15 metros cuadrados de zona verde por habitante. No es una mera cuestión de que las zonas verdes funcionen como pulmón del municipio, sino que también inducen a un estilo de vida saludable tanto físicamente como psicológicamente y dan una cierta imagen que concuerda con la que se quiere transmitir sobre el municipio (ecológico, agradable a la par que moderno). Asimismo recomendamos atender con especial cuidado a todas las cuestiones que pueden ayudar a reforzar esta imagen de la ciudad, cuidando especialmente el reciclaje y las energías renovables.

Respecto al largo plazo, es previsible que el municipio tienda a expandirse. Antes de comenzar a dar cifras, aclararemos que las estimaciones se refieren a población estable con vivienda principal en Requena, dejando de lado los posibles incrementos variables por segunda residencia.

En el último periodo (2007-2008) el crecimiento llegó a ser del 1,8%; extrapolando este dato, los 25.000 habitantes se alcanzarían en 2019. Obviamente este ritmo de crecimiento es muy elevado, y sólo podrá

mantenerse en el caso de que una estrategia como la presente, en combinación con la contemplada en el proyecto del PG, se lleve adelante de manera firme, eficaz y coordinada. Y, que además, tenga éxito, habida cuenta del pequeño pero nunca desdeñable margen que queda fuera de la capacidad de acción de los actores implicados.

En un *best-case scenario*, este crecimiento interanual del 1,8% podría incluso ser mayor. Existen ciertos factores clave que, en combinación con el citado éxito, podrían llevar a tal situación:

- La mejora en la accesibilidad del Municipio:
  - Desde Madrid y Valencia por el AVE
  - Desde Valencia por la autovía de peaje
  - Desde el sur por la mejora de la conexión con Almansa
  
- El incremento de las actividades productivas, ya que, actualmente, existen dos grandes parques industriales y empresariales previstos por convenios ya firmados, con lo que está asegurado su desarrollo:
  - El Polígono del Rebollar, proyecto iniciado por la SEPI y con el correspondiente PAI en proceso de redacción.
  - El Polígono del Romeral, iniciado junto a la Entidad Pública Empresarial del Suelo (SEPES)

Con respecto a qué tipo de desarrollo urbanístico debería asumir este hipotético crecimiento de población, sugerimos que en todo momento se sigan las directrices generales apuntadas anteriormente. Si cabe, con mayor rigor, dado que lo permite la planificación a largo plazo. Podría incluso fomentarse iniciativas como las viviendas ecológicas, que ya se encuentran funcionando en otros países: viviendas que son prácticamente autosuficientes en lo que a energía se refiere, mediante el uso de placas solares y la abundancia de plantas en su superficie. Queremos también advertir de los inconvenientes que presentan la construcción de baja densidad, debido a los elevados costes de urbanización y a las dinámicas sociales que suele generar, especialmente el fenómeno conocido como ciudad-dormitorio, modelo que no encaja con la

estrategia de Requena aquí presentada. Sin embargo, esto no es óbice para desarrollos como los mencionados en el apartado correspondiente al desarrollo turístico, de tipo de baja densidad asociados con los campos de golf y destinados a la segunda residencia, siempre que los costes sean asumidos por las entidades privadas promotoras de tales desarrollos.

## **8. Completar la accesibilidad**

Antes de concluir, una referencia a cómo maximizar el aumento de accesibilidad que supondrá el AVE para Requena se torna necesaria. Recordemos, para ello, alguna de las características ya reseñadas en el análisis previo:

- La estación se sitúa un tanto alejada del núcleo urbano
- Se trata de una parada que puede dar servicio a toda la región circundante
- La frecuencia de paso es un elemento clave para maximizar los beneficios de la alta velocidad.

Con estos tres elementos en mente, y a fin de que el AVE cobre relevancia real en la estrategia futura de la ciudad, cabe considerar las líneas de acción siguientes:

- Cualquier planificación urbanística, presente o futura, deberá intentar integrar en la medida de lo posible la estación con el tejido urbano. No necesariamente de viviendas: también puede situarse a su alrededor un pequeño centro industrial de alta tecnología, y limpio. Porque recordemos que esta será la puerta de entrada para la mayoría de viajeros a Requena, y una impresión limpia y agradable es básica para afianzar la imagen de marca de la ciudad.
- Como ya se ha mencionado en los capítulos de turismo y coordinación, una pequeña pero eficiente red de autobuses-lanzadera que den servicio a la comarca maximizará los beneficios del AVE para Requena y para todo su entorno.

- Asimismo, la presencia de un buen parking y, si así se detectase como necesario por la demanda existente, un pequeño servicio de alquiler de coches, completarían la facilidad de desplazamiento desde y hasta la estación.
- Por desgracia, la frecuencia de paso no es un factor controlable por el Ayuntamiento. Sin embargo, no ha de olvidarse su centralidad para, en la medida de lo posible, conseguir una alta frecuencia. Las vías para ejercer presión a este respecto, la Administración las conocerá mejor que nosotros.

## **9. Concluyendo**

De una manera transversal, todo lo dicho en los apartados anteriores podría condensarse en los siguientes puntos:

- El embutido, el vino y el patrimonio gastronómico, histórico y natural de Requena son sus principales activos. Estos son los ejes en torno a los cuales girará cualquier estrategia futura de la ciudad. Sin embargo, no hay que olvidar que una excesiva especialización cerraría puertas a otras iniciativas interesantes, probablemente beneficiosas para estos sectores, y seguro muy positivas para el municipio.
- La formación, la especialización y la innovación son elementos cruciales para una ciudad que desee ser competitiva hoy en día, aprovechando al máximo todos sus recursos. Requena dispone ya de una buena base, un germen con iniciativas interesantes de diverso tipo. Se debe fomentar estas iniciativas, ayudando a nacer otras allí donde no las hay, para crecer hacia el futuro.
- La aplicación de nuevas tecnologías en general, y de aquellas que vayan en el sentido de un mayor respeto y cuidado del medio ambiente en particular, así como el uso de Internet de forma activa y masiva, representan una muy valiosa herramienta para un municipio como Requena, con vocación de apertura y con un gran entorno natural.

- En este sentido, cualquier iniciativa de carácter ecológico resultará muy beneficiosa para la situación y la imagen de la ciudad, pudiendo llegar a ser una de sus señas distintivas. Igualmente, toda iniciativa empresarial ha de contar con un gran respeto por el entorno, a ser posible desarrollando actividades que lo beneficien, directa o indirectamente.
- Requena cuenta con una serie de rasgos distintivos que la hacen muy atractiva. A partir de ellos, debe generar una imagen de marca para ser conocida en el exterior resultando atractiva e interesante. Para ello, deberá hacerlo junto con su entorno. El éxito, en esencia, depende de la coordinación. Coordinación de Requena con su entorno, y coordinación de las distintas fuerzas de la ciudad: Administración pública, instituciones culturales y educativas, asociaciones de toda índole, ciudadanos y tejido empresarial.
- La vivienda en Requena debe ir acorde con su especial entorno y la imagen que quiere mostrar a sus potenciales visitantes: de calidad, cuidada, verde, moderada y que favorezca dinámicas sociales, vecinales y de pequeño comercio.
- Resulta necesario completar la accesibilidad ya de por sí excelente que ofrece una estación de alta velocidad mediante la implantación de una red de autobuses-lanzadera, así como la presencia de facilidades para el uso combinado de vehículo privado, destinadas ambas tanto a los ciudadanos de la región como al turismo y los profesionales visitantes. Igualmente, mantener un trazado urbanístico uniforme en torno a la estación, sea de uso de vivienda, comercio, industria avanzada y limpia, o combinado, resultará muy interesante para dar una coherencia espacial al entorno.

Si algo caracteriza a las estrategias urbanas globales, es que prácticamente nunca es posible llevarlas totalmente a cabo. Normalmente, algunas de sus partes entran en conflicto con otras. Por ejemplo, una ciudad con vocación industrial o logística difícilmente podrá ser un gran destino turístico, por las externalidades negativas que la industria supone para el entorno. El comercio

especializado y los centros residenciales de calidad tampoco suelen ir de la mano, pues estos últimos suelen derivar en ciudades dormitorio sin vida comercial. En Requena, sin embargo, una estrategia global parece posible. Las especiales características de su industria, que se retroalimenta con el turismo, el comercio especializado, un crecimiento urbano adecuado de calidad y la especial ubicación del área logística ofrecen la posibilidad de un desarrollo en todos los frentes. El AVE puede ser la chispa adecuada para prender dicho desarrollo.

## **Referencias bibliográficas**

- Facchinetti-Mannone, V. (2005): “Efectos especiales de las estaciones del TGV implantadas en la periferia de las ciudades pequeñas”. *Ingeniería y Territorio*, N° 70, Madrid.
- López Pita, A., Bachiller, A. (2006): “La regionalización de los servicios ferroviarios: experiencia internacional”. *Ingeniería y Transporte*, N° 76, pp. 70-75. Madrid
- Ureña, José M (2005): “Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano” *Revista Eure*, Vol. XXXI, N° 92, PP. 87-104. Santiago de Chile.
- López Pita, A. (2006): “(1981-2006): 25 años de servicios de alta velocidad en el ferrocarril europeo: experiencias y previsiones de futuro”. Ponencia en el VII Congreso de Ingeniería del Transporte, Ciudad Real.

- Rodríguez Bugarín, M., Novales Ordax, M., Orro Acay, A. (2005): “Alta velocidad y territorio: algunas experiencias internacionales”. *Ingeniería y Transporte*, Nº 70, pp. 4-11.
  
- Ribalaguya, C. (2005): “Estrategias de las pequeñas ciudades para acoger el AVE”. *Ingeniería y Transporte*, Nº 70, pp. 58-63.
  
- Sección de Urbanismo del Instituto Juan de Herrera (SpyOT) (2005): “Alta velocidad ferroviaria y ciudad: estrategias de incorporación de las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas”. *Red de Cuadernos de Investigación Urbanística*. Madrid.
  
- Bellet, C., Llop, J.M., (2005): “El proceso del proyecto urbanístico y territorial del TAV/AVE en Lleida”. *Ingeniería y Transporte*, Nº 70, pp. 82-87.
  
- COCEIV, 2002: “Impacto socioeconómico de la llegada del tren de alta velocidad a Castilla y León: los casos de Segovia y Valladolid”.
  
- Bachiller, A. *et al* (2006): “La oportunidad para la alta velocidad ferroviaria en los países de Europa Central y Oriental”. Ponencia en el VII Congreso de Ingeniería del Transporte, Ciudad Real.
  
- Fröidh, O. (2006): “Modelling operational costs of a future high-speed train”. Ponencia en el VII Congreso de Ingeniería del Transporte, Ciudad Real.
  
- Ruiz Rúa, A. *et al* (2006): “Modelo de determinación de las condiciones de competencia en el transporte ferroviario. Aplicación a las líneas de alta velocidad”. Ponencia en el VII Congreso de Ingeniería del Transporte, Ciudad Real.

