



REFLEXIÓ

CORREDOR MEDITERRANI, OBRES HIDRÀULIQUES I FINANÇAMENT AUTONÒMIC: TRES DEUTES PENDENTS AMB LA COMUNITAT VALENCIANA. EL PAPER DE LA SOCIETAT CIVIL

VICENTE BOLUDA FOS

President de l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE)

Hi ha moments en els quals un sent que el temps passa, que els governs es renoven, que els discursos es fan uns darrere dels altres, i que, en canvi, la Comunitat Valenciana continua exactament al mateix lloc: explicant els seus problemes, demanant el que li correspon i veient com les promeses es dilueixen abans que arribe el pròxim cicle electoral.

Fa dècades —no anys, dècades— que tenim tres ferides obertes que els successius governs d'Espanya, de tots els partits, no han tingut la voluntat real de tancar de manera definitiva: (i) l'infrafinançament crònic, que afecta fonaments de l'estat de benestar com l'educació, la sanitat o l'assistència social; (ii) la connexió ferroviària en ample internacional pel Mediterrani i cap a Europa, i (iii) l'inici d'obres hidràuliques que, a més de pal·liar els efectes d'una nova dana com la de 2024, solucionen el dèficit hídric estructural que amenaça la nostra agricultura, el nostre turisme i, en definitiva la competitivitat del nostre model econòmic.

Des de l'Associació Valenciana d'Empresaris (AVE) sabem què vol dir perseverar. Ho hem après precisament en moltes batalles. I si el camí recorregut ens ha ensenyat alguna cosa és que quan la societat civil sap quina és la seua responsabilitat i dona pas a l'acció, quan ens quedem simplement esperant que els responsables públics solucionen el que la política fa anys que ignora i assumim un rol actiu reivindicant amb rigor, amb arguments i mobilitzant-nos, les coses passen. El Corredor Mediterrani n'és la prova més eloqüent. Una lliçó que ara hem de traslladar, amb igual determinació, al debat sobre el canvi de model de finançament autonòmic i al desenvolupament de les obres hidràuliques que tant necessita la nostra Comunitat.



Font: Ministeri de Transports
i Mobilitat Sostenible

El present article naix de la convicció que no són assumptes independents entre si: són tres manifestacions del mateix problema estructural. La Comunitat Valenciana és una regió emprenedora, solidària, que genera riquesa, que exporta, que genera ocupació, que innova, que atrau turisme, que ha donat mostres sobrades de reinvençió i ressorgiment i que, no obstant, arrossega un model de finançament que la situa sistemàticament entre les comunitats pitjor tractades del país, unes infraestructures de connectivitat que no estan a l'altura del seu pes econòmic i demogràfic i una política de l'aigua que ha mirat sempre cap a un altre costat quan s'ha tractat de resoldre el nostre dèficit hídric estructural. Per canviar tot això cal el que ens ha funcionat amb el Corredor: unitat de la societat civil, rigor en les anàlisis i plantejaments, una estratègia de pressió i la voluntat sostinguda en el temps que els problemes se solucionen.

La ferida de l'infrafinançament: un greuge que es mesura en hospitals i aules, i que afecta l'estat del benestar dels ciutadans de la Comunitat Valenciana

Quan en AVE parlem de finançament autonòmic, no ho fem des d'una perspectiva ideològica ni des del victimisme: ho fem des de les dades, des de la responsabilitat i des del coneixement de la dificultat de gestionar qualsevol empresa quan els recursos escassegen o no arriben. I les dades sobre l'infrafinançament de la Comunitat Valenciana són incontestables.

La Comunitat Valenciana ha sigut, durant més de dues dècades, una de les comunitats autònomes pitjor finançades per càpita d'Espanya. I la realitat que tro-

bem no és una percepció, no és un relat artificial ni interessat: l'han documentada rigorosament AVE i l'Institut Valencià d'Investigacions Econòmiques (IVIE), la Fundació d'Estudis d'Economia Aplicada (FEDEA), BBVA Research i tots els organismes acadèmics i econòmics que han analitzat el model de finançament territorial vigent al nostre país des de l'aprovació de la Llei 22/2009. El sistema, dissenyat amb criteris que no reflectien adequadament les necessitats reals de cada territori, ha generat durant anys una bretxa de recursos que s'ha traduït de manera directa en una qualitat inferior de les prestacions essencials al públic: la sanitat, l'educació i l'atenció social. Els tres fonaments sobre els quals s'assenta la igualtat d'oportunitats en qualsevol societat que es pree de ser-ho.

Deixem-ho clar, perquè a vegades convé explicitar el que sembla evident: el finançament autonòmic no és una qüestió tècnica de repartiment pressupostari entre administracions. És una qüestió d'equitat entre ciutadans. Un ciutadà de la Comunitat Valenciana que entra en urgències, un alumne que comença primària a Castelló o a Alacant, una persona major que necessita atenció domiciliària a València: tots ells tenen dret ser atesos com qualsevol ciutadà de les altres comunitats autònomes espanyoles. No més, però tampoc menys. Els mateixos. I des d'AVE diem amb tota la convicció que és imprescindible que hi haja un model de finançament autonòmic que garantisca que els ciutadans de tot el país tinguin accés a les mateixes condicions en educació, sanitat i ser-

veis socials, independentment del lloc on visquen, i que això no es pot retardar més.

El principi d'anivellament no està renyit amb l'eficiència ni amb la responsabilitat fiscal de cada territori. És, simplement, la base d'un estat de ben-estar que funcione. El contrari, és a dir, un sistema en el qual el codi postal de naixement determine la qualitat de l'atenció mèdica que es rep o el nombre d'alumnes per aula on s'estudie, no és acceptable en una democràcia avançada. I això, a la Comunitat Valenciana, ha passat i continua passant.

Les conseqüències de tot això van molt més enllà de les xifres del dèficit. Una administració autonòmica que rep sistemàticament menys recursos dels que li corresponen en funció de la població i les seues necessitats reals és una administració que no pot invertir en el futur. No pot renovar els hospitals, no pot contractar els professionals que necessita per a garantir una atenció digna, no pot reduir les llistes d'espera, no pot modernitzar els centres educatius ni afrontar els reptes de la digitalització en la gestió pública. I quan no pot dur a terme tot això, acaba endeutant-se per a cobrir el més bàsic i generant un deute que, al seu torn, consumeix recursos que s'haurien de destinar a altres coses. És un cercle viciós que es retroalimenta any rere any, legislatura rere legislatura.

Durant més de vint-i-cinc anys, el greuge acumulat l'han reconegut tots els partits polítics quan han estat a l'oposició, i sistemàticament n'han posposat la reforma o l'han gestionat de manera insatisfactòria quan han governat. Això no és una acusació, és un fet. Els governs que s'han succeït han tingut l'oportunitat de reformar el sistema de finançament autonòmic, han escoltat les demandes de la Comunitat Valenciana i d'altres comunitats en situació similar, i no han aconseguit —o no han volgut— establir un model veritablement equitatiu. La reforma que havia d'haver començar l'any 2014, tal com establia la mateixa legislació, no es va dur mai a terme. La que s'hauria d'haver abordat els anys següents, tampoc.

Hui, en 2026, el sistema fa més de dotze anys que està caducat. I la Comunitat Valenciana ja té

dotze anys més d'infr finançament a l'esquena. Som conscients que qualsevol proposta que comporte un avanç en la correcció del greuge històric que patim mereix ser valorada amb serietat, sense dogmatisme i sense subordinar l'interés dels valencians als interessos de cap partit polític. I també sabem que cal saber negociar per a aconseguir el millor possible, però sempre des del criteri de què és el que més li convé a la ciutadania valenciana i al conjunt d'Espanya, i no a una ideologia o una altra.

EL CORREDOR MEDITERRANI: LA LLIÇÓ QUE JA CONEIXEM

El 20 de novembre de 2025, més de 2.500 empresaris i representants de la societat civil ens vam reunir en el Roig Arena de València per celebrar el huité i últim Acte Empresarial pel Corredor Mediterrani sota el lema «El tren no el para ningú». I va ser un lema encertat, perquè les obres del Corredor Mediterrani avancen. No tan de pressa com haurien d'anar, no amb la celeritat que exigeix l'economia de l'arc mediterrani, però avancen. I avancen, en bona part, perquè durant una dècada, AVE, al costat de desenes d'organitzacions empresarials, cambres de comerç, associacions sectorials, universitats, ports, sindicats i ciutadans del carrer, vam decidir no abaixar els braços.

Quan l'any 2016 AVE va decidir fer un pas al front i crear el canal de comunicació que va donar lloc al moviment #VullCorredor, la situació de la infraestructura ferroviària del Mediterrani era una vergonya nacional que ningú amb responsabilitat política semblava tindre pressa de corregir. Feia dècades que sentíem promeses, que véiem com els terminis s'incomplien, com els trams licitats tardaven anys a executar-se, com els informes de la Comissió Europea advertien del retard d'Espanya en la implantació de la xarxa transeuropea de transport i els successius ministeris responien amb més promeses. El Corredor Mediterrani, la connexió ferroviària en ample europeu que havia d'unir Algesires amb la frontera francesa a través del Mediterrani espanyol, i d'allà cap al cor d'Europa, acumulava lustres d'oblit i desídia.

La decisió que vam prendre en AVE va ser simple en el plantejament i exigent en l'execució: fer visibles els retards amb dades rigoroses, congregar la societat civil i crear un moviment que transcendira la part purament empresarial per convertir-se en una causa compartida per tota la ciutadania de l'arc mediterrani i més enllà. I així va nàixer el moviment #VullCorredor, que va aconseguir reunir més de 220.000 signants, convocar actes multitudinaris a La Encina, Tarragona, Múrcia, Almeria, Barcelona, València, Madrid o Elx, i situar el Corredor Mediterrani en l'epicentre del debat polític nacional durant anys. Al llarg aquells anys, el moviment #VullCorredor s'ha acostat a nombroses poblacions per animar la ciutadania a sumar-se a la reivindicació d'una infraestructura tant important i, amb això, aconseguir que els nostres responsables públics entraren en raó. Així, a més dels actes empresarials, hem estat presents a Martorell, Reus, Castelló, Vila-real, Xàtiva,

Ontinyent, Alacant, Cartagena, Llorca, Pulpí, Granada, Antequera, Màlaga, Sevilla, Cadis i Algesires, entre d'altres.

Ha funcionat? La resposta, sense ànim de falsa modèstia i amb tots els matisos necessaris, és que sí. No perquè el Corredor estiga acabat hui, que no ho està. Sinó perquè hui hi ha voluntat política on abans no n'hi havia. Perquè hui els compromisos del Govern amb la infraestructura són més concrets i més vinculants que en cap moment anterior. Com hem reconegut públicament des d'AVE, el Corredor avança, i és just reconèixer-ho. Però també és just no caure en l'autocomplaença, perquè els retards acumulats són enormes.

La lliçó del Corredor és clara i l'hem apres a fons: sense pressió sostinguda de la societat civil, sense mobilització empresarial, sense capacitat de comunicació i de fer-nos sentir, l'*statu quo* tendeix a perpetuar-se. I el principal incentiu per a actuar és la

Font: Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible



pressió d'una societat que no accepta la paràlisi com a resposta. Ho hem comprovat en el Corredor: quan la societat civil va parlar amb una sola veu; quan els empresaris de Catalunya, de la Comunitat Valenciana, de la Regió de Múrcia i d'Andalusia van deixar de fer cada u la guerra pel seu compte i van entendre que el Corredor era un projecte de tot Espanya i no de ningú en particular; quan la reivindicació es va construir a partir de dades objectives i verificables —les comprovacions semestrals que dúiem a terme públicament—, la voluntat política va emergir. No tota sola, no per generositat, sinó perquè el cost polític de no actuar es va tornar massa alt.

És un model d'acció que hem anomenat «l'Espanya circular»: com a complement al disseny radial tradicional de les nostres infraestructures, reclamem una xarxa que connecte la resta de territoris entre si, a manera de malla; que reconega que l'arc mediterrani —amb el 45% del PIB nacional, el 63% de les exportacions portuàries i quasi la meitat de la població— no pot continuar sent la gran zona d'Espanya sense una connexió ferroviària adequada per a mercaderies i passatgers. El Corredor no és una reivindicació de les comunitats autònomes de l'arc mediterrani: és una necessitat espanyola i europea. I ho hem demostrat actuant units com a societat civil espanyola.

EL DESENVOLUPAMENT D'OBRES HIDRÀULIQUES: EL TERCER GRAN DEUTE PENDENT

El dèficit hídric és, al costat de l'infrafinançament i la falta d'infraestructures de connectivitat, un dels tres grans problemes estructurals que arrossega la Comunitat Valenciana. Ho hem manifestat en informes publicats els anys 2008, 2010 i 2013; ho hem

traslladat a tots els líders polítics amb els quals ens hem reunit, de tots els partits i de tots els nivells de l'administració, i ho repetirem tantes vegades com calga: l'infrafinançament, el dèficit hídric i la falta d'inversió en infraestructures no ajuden perquè la Comunitat Valenciana siga un territori més competitiu i amb millors oportunitats per als ciutadans. Són tres símptomes d'un mateix problema de fons. I els tres mereixen la mateixa urgència en la resolució.

El problema de l'aigua a la Comunitat Valenciana té una dimensió que va molt més enllà del debat sobre els transvasaments. Parlem d'un territori que conviu des de sempre amb una realitat climàtica dual i extrema: episodis de pluges torrencials devastadores i llargs períodes de sequera que comprometen el proveïment de milions de persones i la supervivència de sectors estratègics de la nostra economia, com són l'agrícola, l'agroalimentari i el turisme.

La Comunitat Valenciana ha fet els deures en matèria de gestió de l'aigua d'una manera responsable i diligent. Som un referent europeu en estalvi i en l'aprofitament de l'aigua regenerada: en algunes comarques, reutilitzem el cent per cent de l'aigua depurada, i en el conjunt del territori la reutilització se situa en nivells que són exemple per a altres països de la Unió Europea. Però el que és insostenible és que, tot i haver fet els deures, la Comunitat continue sent penalitzada per decisions ideològiques que no responen a criteris tècnics ni d'equitat i que colpegen directament milers de famílies agricultores, la indústria agroalimentària, el turisme i la cohesió social d'una de les zones més productives del país.

Des d'AVE defensem una posició que és, alhora, pragmàtica i de principis. Pragmàtica perquè entenem que l'aigua és un recurs limitat la gestió del qual exigeix criteris tècnics, no ideològics, i que les solucions han de combinar totes les eines disponibles:

l'estalvi, l'eficiència, la reutilització, la dessalació, les interconnexions entre conques —quan siguen necessàries i tècnicament viables—, i la solidaritat hídrica entre territoris. I de principis, perquè creiem que en un país com Espanya, que alberga realitats climàtiques i hídriques molt diverses, l'accés a l'aigua no pot dependre del color polític que governe en cada moment, ni dels interessos electorals de cap regió en particular. L'aigua és un bé essencial, un dret dels ciutadans, i la seua gestió ha d'estar per damunt dels interessos partidistes.

La nostra posició és clara: necessitem una política nacional de l'aigua en la qual prevalguen l'estalvi, la reutilització i, quan siga necessari, la solidaritat hídrica entre territoris. Una política que mesure tots els espanyols amb el mateix tracte. Una política que atenga criteris d'eficiència, sostenibilitat i equitat, i que no es construisca a partir de l'enfrontament entre comunitats autònomes, sinó sobre el reconeixement que l'aigua és un recurs compartit que s'ha de gestionar amb visió d'Estat.

I necessitem, urgentment, un gran Pacte Nacional de l'Aigua. No un pacte entre partits que dure el que dure la legislatura, sinó un acord estructural que fixe les regles del joc per a les pròximes dècades, que establisca criteris objectius de distribució de recursos hídrics, que planifique les inversions en infraestructures necessàries —dessaladores, xarxes de distribució, embassaments de regulació, sistemes de reutilització— i que garantisca la seguretat hídrica de tots els territoris. L'excessiva crispació política, que tant hem criticat des d'AVE en tots els contextos, té en el debat de l'aigua un dels capítols més nocius. Perquè quan l'aigua es converteix en munició electoral, els qui perden sempre són els ciutadans que la necessiten i el camp que en depén.

El sector agrícola i agroalimentari de la Comunitat Valenciana va exportar en 2025 per valor de més de 10.000 milions d'euros. És el tercer exportador agroalimentari d'Espanya. Es tracta d'un sector referent en la nostra economia i que genera molts llocs de treball. Que ha apostat per la qualitat, per la innovació i per la sostenibilitat. I és un sector que no pot planificar el futur si no té garanties sobre el re-

curso més essencial de la seua activitat. Quan la incertesa sobre el subministrament hídric es converteix en una constant, les inversions es paralitzen, els cultius s'abandonen, el talent agrícola se'n va. El cost econòmic i social d'una situació com la present és devastador, i es produeix en silenci, sense que ningú en retia comptes.

La dana d'octubre de 2024 ens va recordar també, amb una cruesa que no oblidarem, la vulnerabilitat del nostre territori als extrems hídrics. Una gestió racional de l'aigua no és només una qüestió de garantir el subministrament en èpoques de sequera, sinó també una qüestió de preparar el territori per a absorbir els episodis de pluges torrencials que cada vegada són més freqüents i intensos. Les infraestructures hidràuliques de la Comunitat —embassaments, canals, sistemes de drenatge, infraestructures de laminació— necessiten una inversió sostinguda que els successius governs d'Espanya fa anys que posterguen. Segons els càlculs de la mateixa Confederació Empresarial Valenciana, el deute de l'Estat amb la Comunitat Valenciana en infraestructures hídriques supera els 1.200 milions d'euros. Un deute evident que també existeix. I cal saldar-lo.

UNA MATEIXA MALALTIA, TRES SÍMPTOMES

L'infrafinançament crònic, el retard en les infraestructures de connectivitat i la realització de les obres hidràuliques necessàries no són problemes diferents que calga afrontar per separat. Són tres manifestacions d'un mateix problema de fons: la incapacitat del sistema polític espanyol per a distribuir recursos i atenció de manera veritablement equitativa entre tots els territoris, i la tendència històrica a subordinar les decisions de llarg termini als equilibris de curt termini.

Pensem en què significa per a una empresa agrícola alacantina no tindre garanties sobre el subministrament hídric. Pensem en què significa per a un exportador de la zona industrial de la Vall d'Uixó, d'Almussafes o del Vinalopó haver d'assumir costos logístics superiors als dels seus competidors europeus perquè no disposa d'una connexió ferroviària de

mercaderies adequada amb el centre d'Europa. Pensem en què significa per a un gestor hospitalari haver d'allargar llistes d'espera perquè els recursos que rep l'administració autonòmica són estructuralment insuficients. En tots els casos, l'origen del problema és el mateix: un Govern que no ha sabut —o no ha volgut— articular un model territorial veritablement equitatiu.

I en tots els casos als que hem referim, generen la mateixa conseqüència: els ciutadans reben serveis de menys qualitat, el talent tendeix a emigrar cap a territoris més ben dotats, les empreses són menys competitives i la Comunitat Valenciana, que hauria de ser un dels grans motors de l'economia espanyola, funciona molt per davall del seu potencial real. Això no és només un problema de la nostra Comunitat. És un problema d'Espanya. Perquè quan un dels seus territoris més productius està sistemàticament mal finançat, mal connectat i infradotat quant a infraestructures, tota l'economia nacional perd.

Els empresaris que integrem AVE ho tenim clar, perquè ho vivim en el dia a dia. Estem en la primera línia d'empreses punteres i que operen en un entorn que ens exigeix més esforç del necessari per a compensar mancances fruit d'un model de repartiment de recursos que ens ha tractat de manera injusta històricament. Sabem què vol dir generar riquesa a pesar de les condicions, i no gràcies a elles. Però la nostra obligació, com ho és també la de les institucions i la de la classe política, és treballar perquè les condicions milloren en benefici del conjunt de la societat.

EL FRACÀS COMPARTIT DE TOTS ELS GOVERNS

Volem ser molt precisos en el present punt, perquè la temptació de fer una anàlisi partidista és gran, però equivocada i oportunista. Quan parlem del fracàs en la resolució de l'infrafinançament valencià, del retard en l'execució de les obres del Corredor Mediterrani i de l'absència d'un pla d'obres hidràuliques per a la nostra regió, no parlem del fracàs d'un govern concret ni d'un partit determinat. Parlem d'un fracàs sistèmic que afecta tots aquells que han tingut la responsabilitat de governar Espanya, almenys, els últims vint-i-cinc anys. I, per què no dir-ho, una societat civil i un món empresarial que no hem sabut exercir la nostra responsabilitat.

La Llei 22/2009, que regeix el sistema de finançament autonòmic, va ser aprovada amb el govern de Rodríguez Zapatero. L'obligació de reforma que vencia en 2014 la va ignorar el govern de Rajoy. Els governs de Sánchez han arribat al final de les seues legislatures sense haver aconseguit una reforma real, per bé que ara hi ha en procés un debat amb una proposta damunt de la taula que, com a mínim, cal analitzar. Al llarg dels anys, la Comunitat Valenciana ha rebut promeses i ha obtingut, en el millor dels casos, solucions insuficients i parcials. En el pitjor, simplement res. I el model caducat continua sent el que determina quants recursos arriben a les arques de la Generalitat Valenciana per a pagar metges, mestres i serveis socials.

El mateix passa amb el Corredor Mediterrani. Quan repassem la història dels incompliments, trobem ministres d'infraestructures de tots els colors, promeses de tota classe i fins i tot pressupostos aprovats —i no executats— en totes les legislatures. La infraestructura es va licitar i planificar amb uns ter-

minis que no ha complit ningú. No és que en la nostra història hi haguera un partit polític roïn i un altre de bo. És que cap dels dos va tindre, fins que la pressió social els va obligar, la voluntat política sostinguda de prioritzar aquella infraestructura com el que és realment: un projecte estratègic de primera magnitud per a l'economia espanyola.

I en el cas de l'aigua, el patró és idèntic. Els governs centrals successius han gestionat la política hídrica amb criteris que han prioritzat els aspectes polítics enfront de les necessitats reals dels ciutadans i de l'economia. La Comunitat Valenciana ha vist com s'aprovaven regles d'explotació que retallaven les seues aportacions hídriques sense consens tècnic i com es posposaven o ignoraven les inversions en infraestructures hidràuliques necessàries.

Dir això no és equidistància ni relativisme. És precisió. Perquè si volem entendre per què les tres situacions persisteixen, hem d'entendre quin és el motiu que les perpetua. I el motiu no és cap altre que l'absència d'incentius prou forts per a actuar. Els governs tendeixen a resoldre primer els problemes que tenen un benefici polític immediat i a posposar aquells que, resolent un problema real, tenen un cost polític elevat. L'infrafinançament valencià, el retard del Corredor i l'execució de les obres hidràuliques necessàries han sigut, durant massa temps, problemes amb un cost polític assumible per a qui governava a la Moncloa i perquè la Comunitat Valenciana no va ser capaç d'articular una pressió prou organitzada i sostinguda per a canviar l'equació. La manera de reivindicar el Corredor Mediterrani va canviar la situació. I les obres hidràuliques i el finançament autonòmic també la poden —i deuen— canviar. Però, per a aconseguir-ho, hem d'aplicar les mateixes eines: unitat, rigor, pressió i continuïtat.

També és important assenyalar un fet que sovint queda en segon pla: la crispació política que vivim a Espanya és, en si mateixa, un dels principals obstacles per a resoldre els problemes. Quan el debat polític s'articula exclusivament en clau de confrontació entre blocs, quan la cerca d'acords s'interpreta

com a feblesa i el rebuig sistemàtic de propostes de l'adversari es converteix en senyal d'identitat, els grans assumptes que requereixen pactes de llarg termini hi queden atrapats. El finançament autonòmic, l'aigua, les infraestructures: tots exigeixen un pacte ampli, que transcendisca el color del govern en qüestió, que implique les comunitats autònomes, el Govern central i, evidentment, la ciutadania. I eixos pactes són impossibles en un clima de crispació permanent. Ho hem dit moltes vegades des d'AVE, i ho repetirem tant com calga: la crispació excessiva impedeix els grans acords que necessita el nostre país en matèries com l'educació, el finançament i l'aigua. I la societat civil no ho ha de permetre, perquè ens perjudica a tots.

LA LLIÇÓ DEL MOVIMENT #VULLCORREDOR: REPLICAR EL MODEL

El que hem après al llarg de quasi una dècada de mobilització amb #VullCorredor és que la unitat de la societat civil és una eina molt poderosa que realment mou la voluntat política. No la unitat per la unitat, sinó la unitat construïda sobre un diagnòstic compartit, sobre dades contrastades i sobre una estratègia coherent de reivindicació. La unitat que diu: tenim la raó, ho hem demostrat, i volem actuar.

El moviment #VullCorredor va aconseguir una cosa que semblava impossible: unir empresaris d'Andalusia, de la Regió de Múrcia, de la Comunitat Valenciana i de Catalunya —territoris que competeixen entre si en molts àmbits—, i de la resta d'Espanya, al voltant d'una causa comuna. Va aconseguir traslladar la causa a Madrid, a Brussel·les, a l'agenda mediàtica nacional. Va aconseguir que els ministres de transports, de diferents governs i diferents signes, hagueren de retre comptes públicament sobre l'estat de les obres. Va aconseguir que les comprovacions semestrals independents que vam fer es convertiren en un referent d'informació objectiva sobre l'avanç de la infraestructura, davant la falta d'informació de caràc-

ter oficial, que en aquell moment no existia i que hui sí que podem trobar.

Per què va funcionar? Perquè vam renunciar a quedar-nos amb les anàlisis polítiques partidistes i ens vam concentrar en el fons de l'assumpte. Perquè vam mostrar dades, no consignes. Perquè vam convocar empresaris i la societat civil, no votants. Perquè vam construir una causa d'interés general —la competitivitat de l'economia espanyola, la cohesió territorial del país, la connexió dels seus principals nuclis d'activitat econòmica amb Europa— i vam evitar que es convertira en una reivindicació exclusivament localista o identitària.

El mateix plantejament és el que AVE proposa aplicar ara a la reivindicació tant d'un finançament autonòmic just no només per a la Comunitat Valenciana, sinó per a totes les comunitats que han patit —i continuen patint— les conseqüències d'un model que no és equitatiu, com una política de l'aigua que prioritze infraestructures hidràuliques que eviten desastres com el que va provocar la dana de 2024 i assegure recursos hídrics a tots els ciutadans espanyols, independentment del lloc on visquen. Perquè l'argument més sòlid no és el del greuge territorial, encara que el greuge existisca i siga real. L'argument més sòlid és el de l'interés general d'Espanya: un país que no garanteix la igualtat d'accés a l'educació, la sanitat, els serveis socials i els recursos hídrics entre els seus ciutadans, independentment del territori on visquen, és un país que falla en la seua obligació més bàsica. No ens interessa una posició que servisca per a guanyar titulars: ens interessa una posició que contribuïsca a resoldre els problemes.

Amb una finalitat així, necessitem de nou, unitat. Necessitem que la societat de la Comunitat Valenciana i les seues institucions siguem capaços de posar-nos d'acord en els fonaments del problema i en les línies bàsiques de la solució. Necessitem que la posició conjunta es trasllade amb claredat i amb força al debat polític nacional. I necessitem que se sostinga en el temps, amb independència de qui governe a la Moncloa i de qui governe a la Generalitat Valenciana.

En el cas de l'aigua, a més, la Comunitat Valenciana té un argument especialment poderós: hem fet els deures. Hem invertit en reutilització, en depuració, en modernització de regadius, en eficiència hídrica. Hem demostrat que som capaços de gestionar l'aigua amb responsabilitat. Ara demanem que aquella responsabilitat es reconega i siga corresposta amb una política hídrica nacional que no ens castigue per haver complert la nostra part. És un argument d'equitat i de coherència que transcendeix qualsevol adscripció política. I és un argument que, ben articulat i ben sostingut, pot mobilitzar la societat civil de la nostra Comunitat amb la mateixa força amb què vam mobilitzar la causa del Corredor.

EL QUE ENS DEVEM COM A SOCIETAT: UN PACTE DE LLARG TERMINI

En AVE fa més de quaranta anys que treballem amb una convicció que no ha canviat: com més empresaris hi haja i millors siguem, millor ens anirà com a societat. Però la convicció de que parlem va unida a una altra, igual de ferma: perquè hi haja bons empresaris, perquè les empreses creuen ocupació, perquè els joves de la Comunitat Valenciana trien quedar-se i emprendre ací en comptes d'anar-se'n, necessitem

un entorn que funcione. I un entorn que funciona requereix infraestructures que connecten, serveis públics que donen resposta a les necessitats ciutadanes i un model de finançament que permeta a les administracions complir les seues obligacions bàsiques i mirar al mitjà i llarg termini.

No és una qüestió abstracta. Cada any que la Comunitat Valenciana rep menys recursos dels que li corresponen, és un any en el qual algun hospital no contracta les places que necessita, en el qual alguna escola no pot escometre les reformes necessàries, en el qual algun projecte d'infraestructura local queda posposat perquè l'administració autonòmica no el pot finançar. Els retards s'acumulen. I el seu cost, al final, el paguen els ciutadans i el paguen les empreses, que operen en un entorn menys competitiu que el dels seus homòlegs d'altres comunitats.

El que demanem, al remat, és que se'ns tracte amb la mateixa consideració que als altres. Ni més ni menys. Que els recursos que generem com a comunitat revertisquen també en nosaltres de manera equitativa. Que les infraestructures que necessita la nostra economia s'executen amb la mateixa celeritat amb què s'executen en altres territoris. Que el ciutadà de la Comunitat Valenciana no siga un ciutadà de segona categoria en l'accés als serveis que l'Estat ha de garantir a tots per igual.

Per a aconseguir-ho, necessitem el que hem demostrat que funciona: unitat. La unitat que posa el focus en l'interés col·lectiu i no en el càlcul electoral. La unitat que construeix arguments sòlids i els sosté en el temps.

Segur que el model del moviment #VullCorredor és millorable —perquè cap model de mobilització és perfecte—, però és eficaç. És eficaç perquè hem sigut capaços de mantindre la pressió durant anys, de sumar aliats a tot Espanya, de fer que la nostra causa vaja més enllà de l'interés d'una regió. La mateixa capacitat existeix per al debat sobre el finançament autonòmic. Però requereix que fem el pas. Que deixem d'esperar que la política ho resolga, perquè l'experiència ens demostra que quan la societat civil s'implica i es corresponsabilitza, s'avança molt més.

EL PAPER DELS EMPRESARIS: MÉS ENLLÀ DE LES EMPRESES

N'hi ha que pensen que els empresaris ens hem de limitar a gestionar les nostres empreses i a no entrar en assumptes que en teoria són exclusius dels polítics. És un punt de vista respectable, però és un punt de vista que la història ha demostrat equivocat. Els grans avanços socials, els grans canvis en l'organització de les comunitats, no han vingut únicament per l'acció dels governants: han vingut de la confluència entre la voluntat política i la participació de societat civil activa. I els empresaris som part de la societat civil. Una part particularment rellevant, perquè des del sector privat empresarial generem el 85,6% de l'ocupació, representem el 87% del PIB total d'Espanya, tenim l'experiència de gestionar recursos escassos amb criteris d'eficiència i entenem com ningú què significa que l'entorn on s'opera no funcione com caldria esperar, com reflecteix el Baròmetre de l'Empresari que en AVE fem públic cada any per analitzar l'aportació de l'empresari a la societat espanyola i l'opinió de la ciutadania sobre el nostre col·lectiu.

Quan vam impulsar el moviment #VullCorredor, ho vam fer perquè vam entendre que era un problema de tot Espanya, i que algú havia de fer el pas de liderar-lo. El mateix ocorre amb el finançament autonòmic i amb les obres hidràuliques. No han de ser només reivindicacions de la Generalitat Valenciana davant el Govern central: són reivindicacions de ciutadans —de tots els ciutadans, incloent-hi els empresaris— que volen viure en una comunitat que tinga prou infraestructures i recursos hídrics per a aspirar a tot en igualtat de condicions.

Els empresaris que formem part d'AVE volem exercir la nostra responsabilitat i no restar al marge dels debats que defineixen el futur del territori en què operem i al qual pertanyem. No ens podem limitar a queixar-nos en privat mentre en públic guardem silenci. L'experiència del Corredor Mediterrani ens va ensenyar que el silenci no resol els problemes. El silenci perpetua la realitat existent.

Per això, des d'AVE hem pres sempre posició en el debat, encara que fer-ho siga incòmode. No perquè



Font: Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible

siguem cap actor polític —que no ho som ni volem ser-ho—, sinó perquè som un actor social que té molt a dir i que assumeix la responsabilitat de manifestar-ho. La dignificació de la figura de l'empresari, que és un dels puntals de la nostra missió, també passa per això: per demostrar que els empresaris pensen en el llarg termini, que ens preocupa el bé comú i que som capaços de posar-nos d'acord en l'essencial més enllà de les nostres diferències, que sempre n'hi ha. Com hem expressat en altres moments, els països avançats són aquells en els quals els empresaris i la societat civil exerceixen les seues responsabilitats, i també aquells en què els responsables polítics respecten la societat civil i els empresaris i hi confien.

UN FULL DE RUTA PER ALS PRÒXIMS ANYS

Volem acabar el present article amb una proposta concreta, perquè les reflexions que es queden en el diagnòstic i no apunten a cap solució són útils només a mitges. Què proposem des d'AVE per als pròxims anys en les tres matèries de què hem parlat?

Pel que fa al Corredor Mediterrani, el moviment #VullCorredor ha complit la seua missió principal. Ha aconseguit que el 100% de la infraestructura estiga en algun punt de gestió, que els compromisos polítics siguin més concrets que mai i que la societat civil haja demostrat la capacitat de mobilització i de pressió. Ara toca mantindre la vigilància. No podem abaixar la guàrdia. El risc que els retards tornen quan la pressió disminuïska és real, i així ho hem advertit des d'AVE, perquè podem córrer el risc que això es

perpetue en el temps si abaixem la guàrdia. Les comprovacions semestrals han de continuar, la rendició de comptes dels responsables públics sobre l'estat de les obres s'ha de mantenir i la societat civil ha de continuar sent l'àrbitre independent que contrasta que les paraules es converteixen en fets.

Pel que fa al finançament autonòmic, des d'AVE demanem un gran acord per part de la societat civil i les seues institucions al voltant dels fonaments del problema i les línies bàsiques de la solució. Necessitem que una posició conjunta es trasllade amb claredat i amb força al debat polític nacional. I necessitem que la posició se sostinga en el temps, amb independència de qui governe a Madrid i de qui governe a la Comunitat Valenciana, perquè es tracta d'un assumpte que transcendeix qualsevol cicle electoral.

També necessitem que el debat sobre el finançament autonòmic isca dels cercles polítics, que es base en criteris tècnics i que arribe a la ciutadania. Que els ciutadans de la Comunitat Valenciana entenguen què implica que la nostra comunitat reba menys recursos per habitant que unes altres. Que ho vegen reflectit en els temps d'espera de les urgències, en la ràtio d'alumnes per aula, en l'estat dels equipaments públics. Perquè quan la ciutadania entén el problema en termes concrets, quan deixa de ser una abstracció i es converteix en una realitat quotidiana, la pressió per a resoldre-ho augmenta. I aquella pressió, com hem demostrat amb la reivindicació del Corredor Mediterrani, és el que canvia les coses.

Pel que fa a l'aigua i les infraestructures hidràuliques, cal impulsar, al costat d'altres organitzacions empresarials, sindicats i representants del sector agrícola, la reivindicació d'un gran Pacte Nacional de l'Aigua basat en criteris tècnics i d'equitat, no en càlculs electorals. I el pacte ha d'incloure compromisos concrets sobre aportacions hídriques entre conques,

sobre les inversions necessàries en infraestructures hidràuliques, sobre els objectius de reutilització i eficiència i sobre els mecanismes de governança que garantisquen que les decisions sobre l'aigua es prenen de manera tècnica i participativa, al marge dels interessos polítics.

Les tres reivindicacions comparteixen una mateixa estratègia: unitat de la societat civil, argumentació basada en dades, sosteniment de la pressió en el temps i construcció d'aliances que transcendisquen les fronteres autonòmiques i les conteses partidistes. El que hem après en quasi una dècada de lluita amb el moviment #VullCorredor ens ha donat un model. Ara toca aplicar-ho amb la mateixa determinació en els altres dos fronts.

ARA ÉS EL MOMENT D'ACTUAR

Vivim un moment singular. El debat sobre el finançament autonòmic està, per primera vegada en anys, en l'agenda política activa. El Corredor Mediterrani està, per primera vegada en dècades, més a prop de ser una realitat que de ser una promesa. I el debat sobre l'aigua i la necessitat de desenvolupar infraestructures hidràuliques ha assolit una intensitat tan gran que obliga a prendre posició. A més, la Comunitat Valenciana també té, per primera vegada en molt de temps, una societat civil i una classe empresarial que han demostrat la capacitat d'organitzar-se, de mobilitzar-se i d'aconseguir resultats.

Com a societat, no hem de desaproveitar el moment actual. El tren del Corredor Mediterrani ja no el pot parar ningú. Ara necessitem que ningú puga parar tampoc la reforma d'un sistema de finançament que deu dècades d'equitat a la Comunitat Valenciana. Ni que ningú puga continuar posposant indefinidament una política d'inversió en

