

ALACANT-ELX I TARRAGONA-REUS ELS EIXOS AUXILIARS DE L'EURAM

**INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT I PLANEJAMENT
ESTRATÈGIC**

Lluís Català Oltra
Isabel Fernández Cabello

BALANÇ

- Alacant-Elx i Reus-Tarragona (més la resta de les respectives àrees metropolitanes) són de vital importància per a l'articulació de l'Euram en tant que aporten equilibri territorial i descongestionen els centres principals (Barcelona i València). Aquesta funció auxiliar s'acompleix millor a Catalunya (Tarragona-Reus queda més a prop de Barcelona) que no pas al País Valencià, on Alacant-Elx i, en general, la demogràficament equilibrada província d'Alacant, poden suposar un autèntic contrapès a la centralitat valenciana en tant que aglutinen més població i la distància respecte a València és bastant major. Siga una funció auxiliar o d'equilibri territorial (tots dos eixos tenen alguna dosi de les dues), són àrees metropolitanes clau en l'entramat de la xarxa mediterrània, i, a sobre, Alacant-Elx pot exercir de pont amb altres territoris al sud (això no ha de significar, com es pretén des de molts cercles i s'ha vist en la planificació estratègica, que es prioritze el contacte amb Múrcia sobre el més lògic de la resta del País Valencià: és inacceptable que es plantege amb insistència la formació d'una àrea metropolitana amb Múrcia i Cartagena, sense haver consolidat abans l'eix Alacant-Elx, i amb la tasca pendent de la vertebració territorial i cultural valenciana).
- S'ha d'apuntar, però, que la manera en que és viscut el territori comú, la comunalitat que significa l'àrea metropolitana, és ben diferent en un eix i altre. Al Camp de Tarragona no hi ha un qüestionament de l'eix tan acusat com a Alacant-Elx, on encara es fan articles sobre si cal que Alacant i Elx vagen de la mà. Açò no passa a Tarragona, potser per la tradició d'un "Camp de Tarragona" que és una àrea funcional de fa temps (hi ha un "costum de vertebració"), perquè la distància entre les ciutats és menor, perquè Reus no té la grandària ni, potser, el vigor històric-cultural d'Elx... Siga com siga, al migjorn valencià li cal superar aquestes diferències per a passar de pressa a la tasca de sumar esforços per a constituir-se en un important pol de desenvolupament. En aquest sentit, Alacant ha de ser més considerada amb Elx, i la capital del Baix Vinalopó no ha de fer una croada d'antics greuges comparatius (que n'ha patit i de ben clars); entre tots els individus, organitzacions i institucions amb capacitat de decisió s'ha d'imposar un criteri que en el Pla Estratègic del Camp de Tarragona anomenaven "lideratge compartit".
- Tarragona-Reus ha complit perfectament el paper d'eix de comparació amb Alacant-Elx; i no únicament per la similitud dels eixos i la seua ubicació a l'Euram, sinó també per una semblant dotació infraestructural, problemàtiques paregudes i la vivència conjunta del moment àlgid de la planificació estratègica.
- Com ja s'ha manifestat a l'inici, entenem que, en la línia dels plans estratègics, els eixos han d'anar més enllà de les dues ciutats contemplades per a abastar l'àrea metropolitana o fins i tot territoris més vasts. Però la manca de consens sobre la zona a considerar, la voluntat de fer referència a entorns estrictament urbans i l'afavoriment de la comparació, ens han dut a parar molt l'atenció sobre l'eix estricte i, més concretament, sobre les dues ciutats i allò que queda enmig. No obstant això, no hem rebutjat incloure en l'anàlisi cercles concèntrics d'amplitud variable per a emmotlar-se al desplegament d'infraestructures o a les polítiques territorials.

- A nivell *demogràfic*, estem parlant de dos eixos de gran vigor, amb taxes notables de creixement per a la darrera dècada, poblacions relativament joves i amb un grau de renovació interna i externa prou acceptable. No obstant això, Tarragona i Reus ofereixen xifres més elevades en quasi tots els indicadors i es pot dir que en el període recent han sigut motor demogràfic a Catalunya. En canvi, Alacant i Elx no han capitalitzat l'alt creixement valencià (especialment via migratòria), que ha sigut major que el català, potser perquè parteixen d'un volum poblacional molt més elevat que les grans ciutats del Camp de Tarragona. El creixement s'ha desplaçat sobretot cap al Baix Segura, i en part també cap a les Marines, comarques on l'ocupació de sòl i la creació de vivendes han arribat a xifres espectaculars en la dècada dels 2000. De tota manera, hi ha dades de l'eix valencià que són enormement positives, com ara el fet que la població d'Elx siga de les menys dependents de l'estat en termes de la Seguretat Social, perquè el pes de la població dependent és relativament baix.
- També es podria dir que l'eix Tarragona-Reus ha aprofitat millor el moment *econòmic* perquè les seues xifres solen millorar bastant les dels seus àmbits de referència i les d'Alacant-Elx. Així, al Camp de Tarragona, hi ha major proporció d'empreses, major increment de les activitats industrial, comercial i de restauració, un atur més baix, millor dotació d'infraestructures de telecomunicacions, més oficines d'entitats financeres per habitant; i en un altre plànol, la dotació en equipament sanitari de les ciutats del Camp és de les més destacades de l'estat. Alacant-Elx només queda per damunt de Tarragona-Reus en vehicles a motor, no debades la província d'Alacant és la que sol registrar la major proporció de vehicles per habitant de l'estat, com a part d'un esquema concret de consum.
- No obstant la situació més favorable en el Camp, s'ha de tenir present que en parlar d'Alacant-Elx estem considerant una economia que dobla la tarragonina tant des del costat de l'oferta com del de la demanda. La seua situació perifèrica i el volum de la població i d'empreses suggereix que s'ha de parlar més atenció a l'eix del migjorn valencià. Les dificultats per a la seua integració en l'Euram són majors i, alhora, hi ha més en joc.
- En l'apartat d'*infraestructures*, atenent a la nostra investigació i, en certa mesura, també al diagnòstic dels plans estratègics analitzats, cal dir genèricament que la millora en els darrers anys de bonança ha sigut notable. Encara s'estan acabant projectes aprovats en els temps de creixement econòmic que culminaran en una acceptable xarxa de transports en l'arc mediterrani ibèric, tot i que encara queden qüestions a resoldre que repassarem detingudament.
- Respecte als *aeroports*, la proximitat de Reus a Barcelona n'ha condicionat el creixement, tot i el petit augment dels darrers anys amb l'arribada de companyies de baix cost. No hi ha previsió que Reus passe a ser una destinació de primer ordre ni a curt ni a mitjà termini, i per tant, les obres de millora i ampliació, encara en execució, han de ser suficients per a afrontar les pròximes dècades.
- També l'Altet s'ha embarcat en obres que li permetran afrontar amb certes garanties el futur (per exemple, es duplicarà la capacitat d'acollir passatgers), però en el cas d'Alacant-Elx estem parlant d'un dels aeroports més importants de l'estat, l'Euram i fins i tot de l'arc mediterrani europeu (el volum anual, més de nou milions, és cinc vegades la població de la

província). Sent així, és absolutament incomprensible que, a hores d'ara, les comunicacions terrestres amb l'aeròdrom il·licità siguin tan deficientes. Ja s'ha projectat el tramvia Alacant-Elx, que passaria per l'Altet, i això millorarà bastant el panorama, però segueixen sense solucionar-se les comunicacions amb Benidorm, localitat que atrau la majoria dels passatgers de l'aeroport. En algun moment, de manera molt vaga, s'ha arribat a parlar de construir un aeròdrom a la localitat de la Marina Baixa, si no era factible un transport ferroviari més o menys ràpid l'Altet-Benidorm. Però l'ampliació de l'Aeroport d'Alacant descarta aquesta idea i les expectatives passen per crear aqueixa connexió terrestre. La solució de moment és el retall d'uns quants minuts en el trajecte Alacant-Benidorm i les facilitats que donarà l'estació intermodal d'Alacant per a enllaçar cap al nord. Però sembla que la demanda d'una altra estació intermodal en l'Aeroport i aqueixa connexió ràpida i directa l'Altet-Benidorm de moment no tenen lloc. Per una altra banda, és vital que Alacant passe a formar part del nou model del sistema aeroportuari espanyol, perquè les seues xifres i la potencialitat de la infraestructura així ho avalen (recordem que de moment Foment ha situat el "tall" just per damunt d'Alacant). L'impuls de l'Aeroport Internacional de Múrcia pot condicionar les altes expectatives per a Alacant; però és complicat que això es produïska a curt termini.

- Respecte als *ports*, el de Tarragona mostra xifres de gran solidesa en pràcticament tots els fronts i, actualment, se'l pot considerar de les places punteres de l'estat i de l'arc mediterrani (després de Barcelona i València, és el tercer port de l'Euram). Les obres realitzades possibiliten seguir creixent en el tràfic de mercaderies i també l'arribada d'importants operadors com DP World; les condicions creades a partir de l'assentament de la indústria petroquímica (grans molls i calat profund, entre altres elements) han posicionat perfectament a Tarragona, tot i que la proximitat a Barcelona i València limitarà una mica les possibilitats de creixement, almenys a curt i mitjà termini.
- Ben altra és la situació del Port d'Alacant, que sembla no tenir clar el seu paper i a sobre troba contestació a moltes de les seues actuacions. Els tres plans estratègics proposen vocacions ben diferents per a l'Autoritat Portuària, que van des de ser una infraestructura puntera per als creuers fins a l'habilitació d'un "port digital", passant per ser un port *hub* de mercaderies (qüestió que necessita una transformació radical de la infraestructura com els tècnics de la Universitat d'Alacant haurien de saber), un referent logístic... Sense massa canvis en les característiques tècniques del Port d'Alacant, en l'atractiu turístic de la ciutat, en la presència d'activitats de manipulació industrial i en la condició *de facto* de València com a "port de Madrid" o de l'interior estatal, està complicat que experimente un creixement important. Potser l'opció més realista és impulsar l'activitat esportiva, intentar un creixement raonable en creuers (sense promeses d'aspiració al lideratge que no es poden complir); aspirar a canalitzar el màxim possible d'activitat logística; en la mesura del possible, procurar el trasllat d'activitats de terciari avançat al port (convertir Alacant en un port digital serà complicat i més ara que Microsoft instal·larà el seu centre de recerca en salut a Torrevella i no al Port); i l'eliminació d'activitats contaminants que han motivat una forta contestació. En realitat, caldria un pla estratègic parcial del Port d'Alacant amb la participació de totes les administracions, els agents econòmics i socials, i el conjunt de la societat civil, si no la sensació és que l'organisme va fent tombs sense una orientació clara.

- La *xarxa ferroviària* és un dels assumptes que més apropa els dos eixos, perquè en els seus respectius plans estratègics s'ha esmentat la necessitat d'accelerar la implantació de la xarxa d'alta velocitat en tot el traçat mediterrani, que no és una qüestió que haja sigut marcada com a prioritària (s'han primat clarament les comunicacions amb Madrid). També s'ha discutit en les dues àrees metropolitanes la conveniència d'habilitar un carril exclusiu per a mercaderies que cobrisca tot el litoral mediterrani. Són dues actuacions en la infraestructura ferroviària que es consideren vitals per al desenvolupament de l'Euram en el curt termini.
- Per altra banda, la distància qualitativa entre les infraestructures ferroviàries de l'eix català i el valencià, ara mateix de certa importància a favor de les comarques tarragonines, van a reduir-se considerablement en un futur no llunyà amb les actuacions lligades a la implantació de l'AVE, i a això hem d'afegir les importants escomeses que està duent a terme l'Ens Gestor de la Xarxa de Transport i de Ports de la Generalitat Valenciana-GTP, amb la ciutat d'Alacant com a nucli de vertebració amb la resta de l'àrea metropolitana i fins i tot més enllà. De tota manera, queda per aclarir el nombre d'estacions intermodals i la seua jerarquia, que ha estat una de les pugnes entre Alacant i Elx en els últims temps.
- També en la *xarxa de carreteres* s'han fet demandes comunes als dos eixos, tal és una via d'alta capacitat alternativa a l'AP-7. Sent que la concessió a les empreses d'autopistes acaba aproximadament en deu anys, s'ha de relativitzar la urgència d'aquesta via addicional, més encara quan són molts els segments de sud a nord que ja disposen de dos o més vies d'alta capacitat (per exemple, quan s'acaben les obres a la Vall d'Albaida, l'Alcoià i el Comtat, hi haurà tres possibilitat per a fer el tram Alacant-València per autovia). La xarxa viària actual sumada a les obres projectades o en execució han de ser suficients per a absorbir el tràfic de vehicles. Si es preveuen col·lapses, les autoritats haurien d'abordar l'assumpte limitant l'ús del vehicle i fomentant el transport públic, no construint més carreteres. Si tots els plans estratègics tenen per bandera la sostenibilitat, això no ha de ser només una etiqueta per a atreure la simpatia de la ciutadania, sinó una màxima a complir fermament.
- Respecte als *plans estratègics (vegeu en detall els balanços particulars de cada eix com a part d'aquestes conclusions)*, trobem en el cas del Camp de Tarragona i al marge de les tibantors normals, un exemple a seguir especialment per la seua metodologia (participativa i autoexigent) i per la permanent cerca de consens, tant en el Pla d'infraestructures com en el Pla Estratègic més genèric. Sense perdre protagonisme, la Generalitat de Catalunya ha pogut aconseguir una ferramenta de referència consensuada, que inclou els agents socials i, en conseqüència, destil·la una preocupació per qüestions socials que no es troba tan fàcilment en els plans per a les comarques d'Alacant.
- Ja s'ha comentat, en canvi, que la planificació estratègica a Alacant s'ha caracteritzat pel desencontre i la manca de consens (hi ha tres plans impulsats per tres institucions diferents), tot i que el darrer document, el de la Generalitat Valenciana, que és el que té valor executiu, haja fet un esforç per arreplegar diferents propostes dels altres dos. Si a la manca d'acord en molts aspectes entre Elx i Alacant, afegim disputes partidistes (fins i tot dins d'un mateix partit) projectades als documents mestres de la política i afegint despesa als pressupostos públics, entendrem que la situació no és la millor de les possibles.

- Els plans estratègics que s'han analitzat neixen amb l'entusiasme de la bonança econòmica, però veuen la llum pública amb una forta recessió a nivell mundial i més encara en l'Estat espanyol, que es recolzava en un model "constructor-cèntric". Hi ha un risc clar que les expectatives que plantegen els plans siguin defraudades per una considerable rebaixa en el finançament. S'ha de considerar que els plans no van molt més enllà de deu anys i la recuperació econòmica pot no ser immediata, i per tant, les seues proposicions poden necessitar una revisió a mitjà termini. No obstant això, el que no s'ha de perdre és l'esperit dels plans, que insisteixen en l'impuls de la tecnologia, en la R+D, en la sostenibilitat i la protecció al medi ambient. Pot reduir-se el finançament i que això signifiqui un reajustament pressupostari, però els retalls no han d'afectar aquests principis que, a sobre, poden facilitar un canvi en el model de desenvolupament. Els esgotats territoris litorals de l'Euram ho demanen a crits.