

L'autopista Alacant-Cartagena no té cap rendibilitat, i ataca el mediambient del sud

El MOPU llança 50.000 milions al fem

L'avantprojecte d'autopista Alacant-Cartagena ha rebut un grapat de crítiques, de la Generalitat valenciana, els ajuntaments i les universitats. I les ives dels veïns. No hi troben cap utilitat, i damunt atempta greument contra un grapat d'espais naturals. 5.000 al·legacions ho diuen tot.

L estudi ha estat dirigit per l'enginyer José García León, adscrit a la delegació del Ministeri d'Obres Públiques de Múrcia, va costar 231 milions de pessetes i es troba inclòs al tom set dels Pressupostos Generals de l'estat, amb la clau 10-E-1501. Comprèn 86 quilòmetres entre les províncies d'Alacant i Múrcia, i és un dels quatre traçats promesos al programa electoral del PSOE el 29-O, junt amb els trams Madrid-Burgos, Madrid-Saragossa i Màlaga-Estepona.

Des del primer moment, la futura autopista ha comptat amb una profunda contestació, sobretot popular, però també de moltes institucions. Un dels majors impactes del veloç enllaç seria el produït sobre la nombrosa població que resideix al camp d'Elx, del Baix Vinalopó, unes 30.000 persones, i la seua forma de vida. "Aquesta és una zona de protecció agrícola, i això suposa que a la gent del camp ens costa molt fer qualsevol canvi. Ara, ¡l'autopista no té problemes!", comenta irada una veïna de la partida de la Foia. Ella, com molts habitants de les petites pedanies de Valverde, la Baia, Balzares o Daimés, pertany a Gent del camp d'Elx, una de les diverses associacions que agrupen els afectats: "defensem la nostra terra i la nostra casa, i no volem que l'autopista destrosse el nostre mitjà de vida i aquest paisatge, únic a Europa", manifesten.

La Coordinadora Antiautopista, integrada per regants, llauradors, partits i ecologistes, ha estat capçalera del moviment associacionista que s'oposa al projecte Cosculluela: "Tenim l'esperança de ser escoltats. L'autopista ens és molt negativa i pot deixar de fer-se, igual que les moratòries han impedit les nuclears projectades pel govern". Estudis realitzats per tècnics, -bidlegs, arquitectes, enginyers agraris, etc.- per a la coordinadora, desvetllen que cada quilòmetre d'autopista



significarà la pèrdua de més de 5 ha. de sòl fèrtil.

Mobilitzacions, assemblees, signatures, escrits al Defensor del Poble i una concentració davant del MOPU, a Madrid, han estat algunes de les seues pacífiques armes. Però aniran més lluny, "si fa falta, perquè no volem ser màrtirs d'un progrés autopístic, vell i caducat amb el qual ja ens va il·lusionar prou el tardofranquisme", comunicava Maite Coves, del Col·lectiu de les Pedanies afectades del Camp d'Elx. L'autopista separaria, a més, la dinàmica ciutat industrial d'Elx del

mar, del primer aeroport del País Valencià, situat a l'Altet, i del poble veí i complementari de Santa Pola.

Les institucions tingueren dos mesos per a poder contestar a l'estudi. Però els veïns afectats no tingueren més que 30 dies d'exposició, en plenes vacances d'estiu, per a poder consultar l'avantprojecte. Els particulars han hagut de sortejar un espínós calvari burocràtic, per a assabentar-se del contingut de l'avantprojecte i al·legar greuges. La documentació va estar pràcticament amagada o ben difícilment accessible en molts ajuntaments. "L'obscurantisme de

l'administració ha estat notori des que, el passat 10 de juny, Josep Salvador Martínez, director general de la Conselleria d'Obres Públiques, va revelar el projecte a les Corts valencianes", assegura Joan Antoni Oltra, edil d'Esquerra Unida, l'únic grup que es va fer ressò al consistori de les protestes del veïnat. Aquest regidor va sol·licitar la retirada de l'avantprojecte, emplaçant el consistori sobre l'interès general o no de l'autopista. Una moció que els vots del CDS, el PP i el la majoria del PSOE va aparcar. Oltra opina: "Es tracta d'un projecte innecessari i arrasador. D'u-

Però la processó va per dins. Fonts socialistes municipals assenyalen a cau d'orella: "Si el MOPU du endavant el seu projecte, aquesta ciutat la fa pols. En realitat, sembla que el que el Ministeri vol es fer-se una reserva de sòl. Si no fa l'autopista ara, d'ací a uns quants anys ho tindrà molt difícil".

ESTEPA DE PEATGE

Un corredor per al gran trànsit és el motiu central esgrimit pel MOPU. Però aquest sobrant no existeix entre Alacant i

sol i la pau segueix de baixa. Després dels mesos de l'estiu l'autopista podria ser una estepa.

En resum, el nou camí de peatge no tindrà, en principi, cap beneficiari, si s'exceptuen les grans constructores del panorama immobiliari comarcal. Com la societat Masa, de l'arxiconstructor Justo Quesada, el primer fabricant de xalets i bungalows del sud, a qui la Coput prepara una multa d'uns 500 milions de pessetes, després d'haver-li paralytat fulminantment una urbanització de 1.500 vivendes al Baix Segura que no tenia cap permís d'obra. O els germans Quiles d'Elx, propietaris d'enormes terrenys al Baix Vinalopó i l'Alacantí. Entre altres. La instal·lació de la poderosa empresa USA General Electric a Cartagena seria una altra societat beneficiada. Encara que, molt probablement, la G.E. aprofite els vents capitalistes de l'Est i deixi l'autopista buida. Carles Arribas, militant de la Coordinadora, ho va dir clarament: "La construcció de l'autopista obeeix a interessos molt particulars".

Tot el món es mostra d'acord ara, fins i tot els seus detractors, fins i tot el ministre Coscolluela i la Generalitat, amb la necessitat del desdoblament parcial de la N-332. Aquesta sembla la solució daurada, de menor preu, més l'amillorament del ferrocarril litoral i una ràpida i barata línia de FEVE.

Un altre gran problema és l'aigua, molt superficial en aquestes terres de regadiu, on abunden els barrancs. El nivell de la capa freàtica augmentarà molt, i els embassaments i les inundacions seran un risc anunciat. Les riuades que negaren Alzira i la Ribera podrien ser ací molt més que memòria tràgica. L'autopista crearà un mur de contenció que, quan les rambles fangoses de les conques del Segura i el Vinalopó assalten camps i ciutats, impedirà l'arribada natural de les aigües al mar. El perill és evident. Per si fóra poc, el riu Vinalopó no té desembocadura. S'exempli al tram superior i fa tap al final.

La majoria dels ecosistemes naturals que han aconseguit sobreviure al segle agonitzarien de mort amb la nova pista de trànsit: el Fondó d'Elx i el seu gegantí palmerar, les llacunes salades de Torrevella i la Mata, les salines i muntanya de Santa Pola, i la centenària pineda de Guardamar amb les seues dunes mil·lenàries. Un tema greu, sobre el qual han avisat detalladament els verds de la Colla Ecologista d'Alacant, els Naturalistes del Sud-est o la mateixa Coordinadora.

L'Agència valenciana de Medi Am-



na obra pública perillosa i caríssima".

L'Ajuntament del Baix Vinalopó va proposar finalment al MOPU la "solució Oest". Una via distinta que retalla en 20 km. el pas pel terme, però que no evita el problema. El consistori d'Elx no va dir públicament ni una sola paraula sobre l'avantprojecte mentre els seus veïns protestaven. "L'alcalde, Manuel Rodríguez, té una posició victimista i impotent. I, a més, pensa que aquesta zona no pot quedar al marge del Tren d'Alta Velocitat o del 92, i que l'autopista és la solució", pensen a la Coordinadora.

Cartagena. Tan sols a l'estiu i de trams curts, per la gran quantitat de poblacions i la disseminació de l'hàbitat en aquestes comarques. És ben difícil que els automobilistes vulgen pagar bitllet. En Esquerra Unida assenyalen: "Quan es troben a punt de finalitzar les obres de l'autovia gratuïta que uneix Alacant amb Múrcia, i aquesta amb Cartagena, és molt dubtós que l'usuari decidisca pagar peatge per viatjar només que a les curtes destinacions finals". També s'ha destacat el valor de l'autopista per al mercat turístic. Però el nombre de vianants europeus i natius a la recerca del

Un atlas de perill

Gran part de la naturalesa valenciana meridional quedaria afectada, de forma irreversible pel nou riu d'asfalt Alacant-Cartagena. Aquests són els espais naturals en alerta roja:

—**Fondó d'Elx.** Comarca del Baix Vinalopó. Zona humida d'unes 1.640 ha. Conté aigües de pluges i de les escorrenties de la Serra de Crevillent. Envoltat d'horts, palmeres i saladers, és un terreny entollat, de superfície pantanosa i maresmes. Pesca i abundosa fauna d'aus aquàtiques de pas, amb espècies en perill d'extinció. Paisatge de singularitat exòti-

ca, reconegut per organismes internacionals pel seu alt interès biològic.

—**Palmerar d'Elx.** Comarca del Baix Vinalopó. Superfície aproximada de 16.800 ha., de les quals 16.200 d'ús agrícola. Agrupació de nombrosos horts de cultius de reg, tradicionalment envoltats per plantacions lineals de palmeres, on encara viu la població il·licitana agrària, disseminada en menudes partides i cases de labor. La Generalitat valenciana protegeix, mitjançant un patronat i una llei de tutela, aquest meravellós patrimoni natural, únic al nostre conti-

nent. L'autopista del MOPU la travessaria en 18 km.

—**Dunes i Pineda de Guardamar.** Comarques del Baix Segura i del Baix Vinalopó. Extensió aproximada de 800 ha. Les dunes, formades pel banc de sedimentació del riu Segura, són d'un gra finíssim i cobreixen les antigues dunes fòssils del període olocè. Valor d'espai natural públic comparable a l'andalús Parc de Doñana. La Universitat d'Alacant considera aquestes dunes com les millors de tota la Mediterrània.

—**Llacunes i salines de Torrevella i La Mata.** Comarca

del Baix Segura. El petit llac de Torrevella abasta una superfície de 1400 ha. i es comunica amb la llacuna de La Mata, que té unes 700 ha. de coberta. Les dues conformen una tradicional unitat d'exploració salinera de fama mundial. Les dues llacunes són refugi i paradís d'aus aquàtiques. El Fons Mundial per a la Vida Salvatge, WWF, va demanar-ne la protecció integral, per la gran qualitat ecològica.

Font: Col·legi d'Arquitectes d'Alacant.

bient, AMA, també ha demanat atenció contra els atacs als espais naturals. Encara que tèbiament. Carlos Auernheimer, el director, va aconsellar el MOPU que l'autopista guarde una distància entre 300 i 500 metres amb els paratges naturals. A pesar de ser paraula de tècnic, l'autopista recomanada per l'AMA seria una autèntica serp. "Explique'ns quin és el lloc a 500 m. de les zones humides, i que no afecta cap pedania d'Elx, —denuncia la Coordinadora—. Nosaltres no en coneixem cap d'aquestes característiques. ¿Passarà per l'aire la maleïda autopista".

El departament d'Ecologia de la Universitat murciana ha condemnat radicalment el futur traçat d'asfalt, que sepultarà bona part de la fauna i la vida agrícola de la regió. Prop d'un 60% de l'autopista cobreix a l'autonomia veïna terres de reg, protegides per l'estat. La Agència de Medi Ambient del Consejo Regional Murciano ha acompanyat aquestes crítiques, i el seu director, Francisco López Baeza, ha alertat del projecte amb un bon nombre de raons negatives.

UN FRACÀS ECONÒMIC

S'argumenta, igualment, la urgència d'aquest vial com a gran passadís d'exportació. Així, almenys, ho defensen els empresaris d'Alacant i Múrcia. Per als seus dirigents, Isidre Martín i Francisco Vicente, la indústria i l'agricultura obtindria una magnífica comunicació entre els ports d'Alacant i Cartagena, i l'aeroport de l'Altet, fins ara massa lluny i car. La Cambra de Comerç d'Alacant va corroborar aques-

tes opinions, però no les de Múrcia i Oriola, que es van separar categòricament de les opinions patronals. Alhora que demanaven que, si es fera, fóra totalment gratuïta.

Segons l'estudi inicial del MOPU, datat a Madrid al mes de març, el cost total de l'obra abastaria els 45.000 milions de pessetes, de les quals a penes tres milions i mig es destinen al pagament d'expropiacions. Però els preus es dispararan molt més enllà d'aquest pressupost original, i arribaran fàcilment, als 50.000 milions llargs.

La idea és acabar-la el 1996. Amb una concessió per a 50 anys, si de cas rendible a partir dels 30. La societat de titularitat pública Empresa Nacional de Autopistas, SA, Enausa, podria ser l'administradora de la concessió, si guanya el concurs. Enausa està conformada amb les concessionàries Autopista de Navarra, Audenasa, compartida al 50% amb aquell govern autònom; Autopista Astur-Leonesa, Aucalsa, i Autopistas del Atlàntico, Audasa, i aspira a ser la gestora dels quatre nous trams dissenyats pel govern. La situació econòmica d'aquesta societat estatal és ruïnosa. El deute acumulat al tancament del seu darrer exercici era de 171.000 milions de pessetes. Audasa, que ha augmentat en un 26% els seus ingressos de peatge és, no obstant, la més deficitària de les tres companyies, amb 63.000 milions de pessetes de deute a l'estranger.

La resta d'empreses del sector han mostrat un reduït interès pel negoci. Directius d'Autopistas del Mediterráneo, Aumar, concessionaris per l'estat de l'A-7, la via

Barcelona-Alacant, han confirmat l'escassa rendibilitat del costaner projecte Cosculluela.

Més dades. I ben importants. Segons documentació i estudis del MOPU, la diferència final de la nova autopista de peatge amb l'imminent autovia Alacant-Múrcia-Cartagena, seria només d'uns 10 a 12 minuts, i d'uns 18 quilòmetres.

L'avantprojecte presentat pel ministeri de Javier Sáenz de Cosculluela ha registrat un sac d'al·legacions contra la seua senda de peatge. Unes 5.000, de les quals més de 3.000 corresponen a les comarques del sud-oest del País Valencià. Es podia esperar. Perquè el ministeri no va escoltar per al seu avantprojecte pràcticament ningú.

Aquestes procedeixen sobretot dels afectats, i també del Patronat del Palmerar d'Elx, que perdria vuit horts; dels ajuntaments de Guardamar, Crevillent, Elx, Santa Pola, o Rojales, que preveu grans mals per a l'agricultura; de les comunitats de regants, que objecten la pèrdua de sèquies, terres i cultius, i el catastròfic efecte barrera quan hi ha tempestes; de la Diputació d'Alacant, que el MOPU va oblidar rotundament; o de la Universitat alacantina, amb nombrosos estudis sobre la conservació del medi físic meridional.

José García León, director de l'avantprojecte, assegura lacònicament no "haver entrat encara en matèria. Continue estudiant les coses, i realment no sé si les al·legacions han estat o no una sorpresa, perquè encara no les conec. En tot cas, la resolució final no és meua."

Ismael L. Belda