

# Alacant, a la cruïlla

Quan a Alacant no hi havia El Corte Inglés —ara fins i tot en té Elx—, l'eixida natural dels alacantins era Múrcia. A 80 quilòmetres —a 60 des d'Elx— hi havia el gran magatzem per excel·lència. Molt més còmode que no recórrer els 180 quilòmetres que separen la capital de l'Alacantí de València. Aquell afany consumista revifa ara de la Plana al Baix Segura, ja que a Múrcia hi ha l'Ikea més pròxim, fins que d'ací a dos anys s'òbriga un d'aquests centres a Paterna (Horta). Durant les festivitats valencianes, doncs, a la planta sueca instal·lada a Múrcia fan hores extra.

“Anys enrere, l'eixida natural dels universitaris també era Múrcia”, explica Clemente Hernández, catedràtic d'Economia a la Universitat d'Alacant. “Ara són els constructors alacantins —continua—, els que van a Múrcia a fer negoci.” A parer d'Hernández, però, “cada vegada hi ha menys raons per reforçar l'eix Alacant-Múrcia; només es tracta de qüestions partidistes: el frontisme envers Catalunya i la coincidència de governs del PP. A més, la Generalitat Valenciana pensa que una bona manera de demostrar interès per Alacant és reforçar els interessos compartits amb Múrcia.”

El president de la Cambra de Comerç alacantina, Antonio Fernández Valenzuela, opina que “la relació amb Múrcia mai no és excessiva, sempre és bona; l'arribada d'aigua —i no sols amb la dessalació— és una prioritat, com també la millora de les infraestructures, per tal de facilitar l'accés a aquells que tenen ací la seua segona residència. Estàvem

Per bé que l'estreta relació entre València i Múrcia no desagrada l'economia alacantina, aquesta demana un millor tracte inversor per part de la Generalitat, a fi de no quedar endarrerida.

prou allunyats, però certament fa tres o quatre anys que la tendència ha canviat. Múrcia té molta força econòmica i demogràfica, és un soci important.” Valenzuela recorda que “a l'inici dels 80, va frenar-se la construcció d'una autovia entre ambdues ciutats, que sufragava la Caixa d'Estalvis del Sud-est [l'actual CAM], amb excuses de tipus polític, per cohesionar més el territori valencià.”

En efecte, el fantasma del cantonalisme alacantí sempre ha planat, sobretot per la certesa —en paraules de Valenzuela— que “el Vinalopó i el Baix Segura tenen més a veure amb Múrcia que no amb la Comunitat Valenciana.” Un problema que relaciona —“i que em perdonen allà dalt”— amb el fet que “els valencians mai no han considerat important allò que excedia els límits del camí de trànsits, encara que la Comunitat és molt més que no València. Si no som solidaris entre nosaltres, quina legitimitat tenim per

demanar que la resta ho siga després?”

“Si el panmurcianisme i el segregacionisme no han quallat és perquè Múrcia sempre ha estat més pobra”, reprèn Clemente Hernández. “En tot cas, com més al sud més gran és la sensació que la Generalitat s'oblida de tu”, afegeix. “El franquisme —conclou— consolidà la realitat que el Mitjà i l'Alt Vinalopó, com el Baix Segura, són castellanoparlants, i només amb la democràcia s'ha gestat un mínim valencianisme.”

En bona mesura gràcies al turisme i al foment de la construcció, les economies alacantina i murciana s'han anivellat bastant. La primera arrodoneix els números amb indústries potents com les del tèxtil, la sabata, la joguina o el torró, mentre que la segona ha aprofitat el transvasament Tajo-Segura per a estendre els regadius i continuar sent capdavantera en el camp de les conserves.

Fins i tot l'Observatori Ocupacional del Servei Públic, dependent de l'INEM, destaca “tres fluxos interprovincials d'alta intensitat: Madrid-Barcelona, Girona-Barcelona i Alacant-Múrcia”, una dada que encara pren més volada quan se sent a parlar del Territori MAC (Múrcia-Alacant-Cartagena), trident que inclou Elx i que, conjuntament, voreja els dos milions d'habitants.

Els núvols indiquen, però, competència directa en terrenys en què fins ara Alacant i Elx eren líders indiscutibles. Tant el port com l'aeroport senten l'alè de Cartagena i Corvera, que amenacen de restar clients a Alacant i a l'Altet.

A la competència de l'aeròdrom semi-privat de San Javier —que ja acull vols de baix cost— s'hi sumarà, per tant, el nou aeroport de Corvera, i això repercutirà, de segur, en el volum de trànsit de la base alacantina, que en un 80% de les operacions està dedicat al turisme.

## Distribució de la inversió pública al País Valencià per províncies

■ PRESSUPOSTOS GENERALS DE L'ESTAT ESPANYOL

	2006		2007		2008	
	Milers d'euros	%*	Milers d'euros	%*	Milers d'euros	%*
Alacant	514.061	29,3	571.749	31,3	578.668	25,1
Castelló	249.048	14,2	268.896	14,6	175.338	7,6
València	993.879	58,6	998.975	54,3	1.555.219	67,3
P. Valencià	1.756.988	100	1.839.620	100	2.309.225	100

\* Percentatge sobre el País Valencià.

■ PRESSUPOSTOS GENERALS DE LA GENERALITAT VALENCIANA

	2006		2007		2008	
	Milers d'euros	%*	Milers d'euros	%*	Milers d'euros	%*
Alacant	152.589	25,3	156.296	25,4	160.300	26,8
Castelló	92.981	15,4	100.946	16,4	124.497	20,8
València	356.592	59,2	358.934	58,3	312.704	52,3
Total	602.162	100	616.177	100	597.501	100
P. Valencià	1.928.713		1.972.302		1.962.194	

\* Percentatge sobre el País Valencià.

Font: Cambra de Comerç d'Alacant

**Missatges a València.** Antonio Fernández Valenzuela afirma, sense embuts, que a l'economia alacantina "li anava millor amb Eduardo Zaplana." A la Nit de l'Economia Alacantina de l'any passat, de fet, va pronunciar un discurs que va molestar l'actual president, Francesc Camps, que hi era present. Valenzuela va posar en relleu la diferència inversora entre València i Alacant, tant per part del govern estatal com de l'autonòmic. "Només es queixa qui no se sent part del conjunt", diu el president de la Cambra, que ahora destaca que "la Comunitat Valenciana inclou les províncies tercera i quarta en població, però no es nota."

"El president Zaplana visitava amb assiduitat Alacant: passava consulta a la Casa de les Bruixes. El vicepresident [José Joaquín Ripoll] també era d'ací. Ara és diferent. Camps, per venir a Alacant, ha d'alçar-se a les sis, si vol estar ací a les deu, i després ha de fer novament els 180 quilòmetres", explica Valenzuela. "Amb el president Camps tinc una bona relació personal, el respecte com qui més: quan li he de dir alguna cosa, sempre ho faig de manera respectuosa i amb rigor. A la Nit de l'Economia vaig limitar-me a aportar una sèrie de números. Potser són aquests números, que van errats", ironitza.

Respecte a la bona relació de l'empresariat de les comarques de València amb Camps, Valenzuela troba que és "la millor per als seus interessos." "Segurament seria l'actitud que jo mantindria. Només cal veure tota l'Horta, com està. Està molt bé", diu. "València està millor que Madrid i tot. Hi ha la Fórmula 1, la Copa Amèrica... Ja m'agradaria tenir tot això més a prop. I la Ciutat de les Ciències, i el port de València... Pagaria de la meua butxaca, per tenir tot això." Sobre la Volvo Ocean Race que acollirà enguany Alacant, Fernández Valenzuela troba que "al costat de la Copa Amèrica, és com comparar David amb Goliat. A València, el 2007, el turisme va créixer un 12 %. Jo també vull una Copa Amèrica. I una Ciutat de les Ciències. I un circuit urbà. I un bon port. Tot això és riquesa, progrés i qualitat de vida. Ací ni tan sols tenim una conselleria. Ni la de Turisme. No és victimisme, simplement es tracta de posar les coses sobre la taula."



A l'esquerra, Clemente Hernández, catedràtic d'economia de la Universitat d'Alacant, i a la dreta, el president de la Cambra de Comerç alacantina, Antonio Fernández Valenzuela.

"La culpa és dels governants alacantins, que han estat incapaços de liderar un projecte alternatiu. I una cosa que van fer, Terra Mítica, després no ha eixit bé", observa Clemente Hernández. "I per acabar-ho d'adobar -remata-, alguns tallers d'indústria tradicional es traslladen darrerament a Albacete i Múrcia, on el sòl és més barat, abunda l'economia submergida i els convenis col·lectius són pitjors per als treballadors."

Hernández destaca el ritme de creixement de la construcció a Múrcia -"un consum intensiu del sòl, amb poc valor

afegit i amb un cost mediambiental important, com ja ha passat a Torrevella, on s'edifica a tocar de les salines"-, un model que Fernández Valenzuela no veu malament: "Quan determinats col·lectius critiquen el desenvolupament urbanístic d'Alacant i Múrcia, em dic: 'Algú vol guanyar a costa nostra.' En tot cas, en qualsevol procés expansiu hi ha excessos. És com una empresa, que quan creix sempre comet excessos i en aturar-se mira de corregir-los."

Víctor Maceda

## Murcianització de la CAM

La renovació, el febrer del 2007, d'onze membres del Consell d'Administració de la Caixa de la Mediterrània (CAM) va acabar amb un altre pacte entre Francesc Camps i Ramón Luis Valcárcel. L'entesa va aturar els intents d'Eduardo Zaplana de situar els seus homes a la quarta entitat d'estalvi de l'estat. En aquesta tasca, Zaplana comptava amb el suport inestimable del PSPV-PSOE, que aprofitava per a furgar en la ferida del PP valencià, aleshores absolutament dividit entre els partidaris del president i els de l'expresident. El triomf del tàndem Camps-Valcárcel -després d'un *tour de force* que va neguitejar les seus centrals del PP i del PSOE- va situar Juan Ramón Avilés al capdavant de la comissió de control, per comptes de José Enrique Garrigós, l'empresari torroner proposat pels socialistes i els fidels a Zaplana. La maniobra va interpretar-se com una clara victòria de Múrcia, que també ostenta la vicepresidència primera i la vicepresidència de la comissió de control on ara hi ha Avilés. Clemente Hernández recorda que, "malgrat tot, els murcians encara són minoria al consell d'administració", mentre que Antonio Fernández Valenzuela troba que "el govern de Múrcia va obrar bé, va mirar de treure benefici de la renovació".