

# Alacant-Elx: renaix la voluntat de connexió

Els governs progressistes d'Alacant i Elx –la segona i tercera ciutats del País Valencià, separades per només 20 quilòmetres i amb una població conjunta que supera el mig milió d'habitants– pretenen reviscolar un projecte que la Generalitat Valenciana, en temps de Joan Lerma, va batejar amb el nom de Triangle Alacant-Elx-Santa Pola. La victòria electoral d'Eduardo Zaplana, el 1995, va frustrar aquest pla, que va quedar reduït a intencions simbòliques i paraules que mai no superaren les fronteres de la utopia.

*Reportatge de Manuel Lillo*

**L'**última campanya electoral va ressuscitar la qüestió de l'eix Alacant-Elx. Els candidats a les alcaldies d'ambdues ciutats per la coalició Compromís, Natxo Bellido i Mireia Mollà, abanderaven aquest projecte, que havia de servir com a peça d'un motor que fins ara no s'ha acabat de dissenyar: el de la recuperació econòmica. Les evidents intencions electoralistes dels candidats feien recordar el paper dels anteriors governs de la dreta alacantina en aquest projecte de vertebració, que anul·laren per complet. El canvi polític es donà i ara els dos governs treballen per reprendre un pla que, de moment, falta definir.

## Consolidar la connexió

Les ciutats d'Elx i d'Alacant són adjacents. Els seus centres estan separats per uns 25 quilòmetres. Aquesta escassa distància s'ha allargat tradicionalment per la rivalitat que ambdós nuclis veïns han mantingut. Una enemistat habitual entre dues localitats properes i amb moltes similituds. Competidores. Alacant, més turística, presumeix de la seua condició

de capital provincial. Elx, més industrial, es defensa amb un creixement urbà més modern i amb una expansió més gran durant els últims anys. Són enfrontaments que van més enllà del futbol, àmbit que fa evident, amb formes viscerals i poc recomanables, els sentiments d'enuig entre les ciutats.

En el camp estrictament polític, els criteris de col·laboració per construir un eix comú que facilite la connexió entre ambdós nuclis ha estat inexistent durant les darreres legislatures. Malgrat la important quantitat de centres estratègics que trobem entre Elx i Alacant.

Per exemple, l'aeroport, situat a la pedania il·licitana de l'Altet, rep el nom de les dues ciutats des d'ara fa dos anys, en resposta a la demanda històrica d'Elx, resignat a veure com l'aeroport emplaçat al seu terme rebia només el nom de la ciutat veïna. Només durant l'últim mes d'octubre –segons fonts d'AENA– va veure passar per les seues instal·lacions més d'un milió de passatgers, i que supera sobradament el trànsit de l'aeroport de Manises, que no arribà al mig milió. Durant el període anual de 2014, aquest

aeroport només va ser superat en passatgers als Països Catalans pel del Prat, a Barcelona; i pel de Mallorca, condicionat per la seua insularitat. Al País Valencià, l'aeroport de l'Altet no té rival.

L'IFA (Institució Firal Alacantina) acollia els concerts més importants de la zona i serveix de seu per a fires comercials, congressos i d'altres esdeveniments, fins i tot, d'àmbit mundial, que reuneixen una gran quantitat d'assistents a la carretera que connecta Alacant amb Elx. El recinte travessa un moment delicat i la Generalitat Valenciana, a través del seu conseller d'Economia, Rafel Climent, ja ha animat els ajuntaments d'Elx i d'Alacant a establir una coordinació que permeta impulsar novament aquesta institució, que encara consideren explotable. I això és tan cert que la Generalitat ha decidit liderar-ne el sanejament mitjançant el rescat econòmic.

OHMI (Oficina d'Harmonització del Mercat Interior) és el centre que protegeix i gestiona la propietat i els drets intel·lectuals de les marques i dissenys comercials a nivell europeu. Situat vora la platja d'Aigua Amarga, propera al



MIGUEL LORENZO



→ barri alacantí de Sant Gabriel, concentra al voltant de dos milers de treballadors, segons afirma l'empresa.

El port té el seu enclavament industrial dins d'Alacant, en direcció cap a Elx. El seu tràfic comercial, sobretot, i també de passatgers, fan d'ell un centre estratègic al sud del País Valencià. Ha estat fonamental des de temps molt remots. Alfons X, durant el curt període de domini castellà a l'Alacant del segle XIII, ja va potenciar polítiques per al creixement i la millora de la funció d'aquesta àrea, que sempre ha estat activa.

Tots aquests centres formen un conjunt de punts estratègics que poden compartir els gentilicis de les dues ciutats. L'eix compta amb uns espais sobre els quals es pot vertebrar. No és estrany, doncs, que els ajuntaments facen costat a aquesta iniciativa.

### Pluja d'idees

Durant el mes de novembre, la Plataforma d'Iniciatives Ciutadanes ha impulsat a la seu del diari *Información* dos actes que han servit per debatre aquesta qüestió. Hi han participat personalitats del món polític, acadèmic i empresarial.

El director de comunicació de l'OHMI, Luis Berenguer, posava damunt la taula la necessitat de connectar Alacant i Elx amb l'aeroport mitjançant el Tram. En aquesta idea persistia el regidor d'Urbanisme d'Alacant, Miguel Ángel Pavón –de la coalició Guanyem, que integra EUPV i Podem–, que també parlava de la importància d'impulsar l'Eix sota els paràmetres de la sostenibilitat. En aquest sentit, Natxo Bellido, portaveu del govern municipal d'Alacant, confirmava a EL TEMPS que l'Eix es desenvoluparia des de condicions mediambientals i des de la participació ciutadana, si bé admetia que el projecte encara està en fase de gestació. Segons Bellido, les universitats de les dues ciutats ja treballen per definir el pla.

Actualment, el transport ferroviari que uneix Elx i Alacant manté un horari irregular. Amb una freqüència de mitja hora els matins laborables, a partir de les 10 hores s'han d'esperar seixanta minuts entre cada tren. Des de l'estació d'Alacant a la d'Elx Parc, propera a la Universitat Miguel Hernández, es tarda una mitjana de 25 minuts. Els dissabtes i diumenges de

matí, la freqüència dels trens augmenta a les dues hores. Des d'Elx, l'últim transport cap a Alacant arriba a la nit, des de Múrcia, a les 23:40 h, i des d'Alacant no es pot eixir cap a Elx més tard de les 22 h. Aquest funcionament ha estat titllat d'"obsolet" per les regidories, que també critiquen que les vies passen per la línia costanera. Pavón assegurava que aquell espai que també connecta els dos nuclis pot ser aprofitable per crear un entorn natural, proper a l'illa de Tabarca, traslladant les vies cap a zones més interiors. La pedania de Bacarot, ocupada per carreteres estatals, és el lloc ideal, segons el regidor.





El regidor d'Urbanisme d'Elx, José Manuel Sánchez –PSPV– es convertia, segons els organitzadors, en el primer representant polític d'Elx que xafava Alacant per defensar un projecte d'aquest tipus. Era una nova prova que la rivalitat entre les ciutats ha frenat la vertebració conjunta. En aquest sentit, Sánchez defensava la idea de l'Eix sempre que “no es creara des d'un model de jerarquització”. Per a Sánchez, establir un mercat comú, amb un transvasament demogràfic i una estructura comercial conjunta han de ser els objectius de l'Eix. A més, els actes també han comptat amb la presència de personalitats

com la del catedràtic d'economia i antic rector de la Universitat d'Alacant, Andrés Pedreño; o la de Josep Lluís Ferrando, director general d'Ordenació del Territori de la Generalitat Valenciana, en una mostra de suport del Govern del País Valencià que, segons el seu representant, s'integraria per sumar forces al projecte.

### **Triangle Alacant-Elx-Santa Pola**

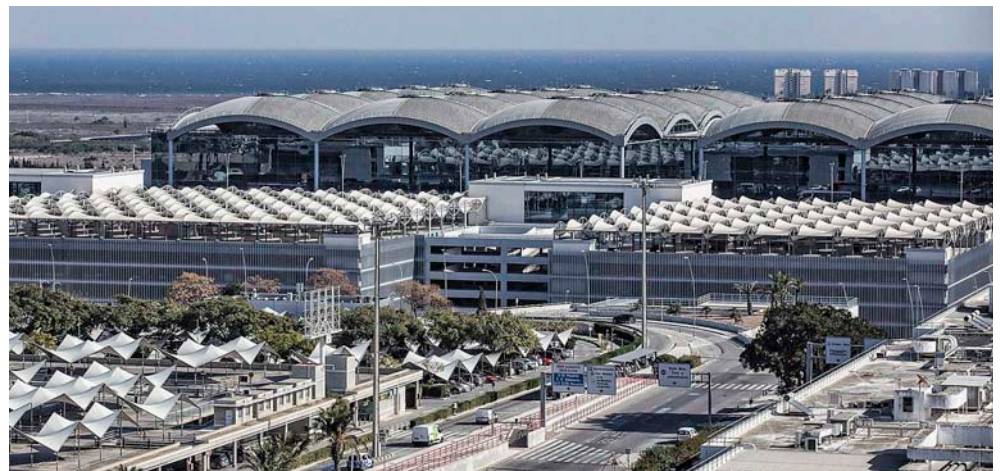
Ara, els governs municipals treballen per fer realitat un propòsit que també va existir en el passat. A pocs mesos d'entrar en la dècada dels noranta, el nou Club d'Inversors d'Alacant es constituïa gràcies a la iniciativa d'empresaris ala-

### **UNA ÀREA DENSAMENT POBLADA.**

Alacant –a l'esquerra– i Elx –a la dreta– superen els 550.000 habitants. A sota, les oficines de l'O'HAMI i l'aeroport de l'Altet, que recentment s'ha rebatejat amb el nom d'“Alicante-Elche”.

cantins que tenien la voluntat de dur a terme projectes per explotar les possibilitats econòmiques que oferia l'entorn d'Alacant i Elx. De les idees que van desenvolupar, la més lloada i desitjada fou la del Triangle Alacant-Elx-Santa Pola, de l'urbanista Alfonso Vegara.

Segons explica per a EL TEMPS un dels seus impulsors, empresari alacantí del sector immobiliari que prefereix no donar el seu nom per “evitar polèmiques”, aquell projecte pretenia que les ciutats inserides en el Triangle i els seus voltants configuraren un “contrapès econòmic” que compensara el paper de València ciutat en aquest sentit, clarament protagonista. El Triangle va comptar amb el suport dels polítics i dels cercles empresarials, a més de figures acadèmiques com Andrés Pedreño, quan era rector de la UA. Estaven entusiasmats amb un pla que, fins i tot, va rebre premis que reconeixien la seua utilitat. L'any 1992, la CEOE distingia el Triangle amb el premi de “millor acció planificadora de →





**LA FIRA I EL PORT.** La Institució Firal Alacatina (IFA) se situa tot just a la carretera que uneix Elx amb Alacant, més a prop de la primera ciutat que no de la segona. Al seu torn, el port d'Alacant es troba a l'eixida de la ciutat cap a Elx.



→ l'Estat espanyol". La Cambra de Comerç d'Alacant també va abraçar el projecte. Luis Díaz Alperi, president de la Cambra abans de convertir-se en alcalde d'Alacant amb el PP l'any 1995, apostava pel Triangle, el defensava i el promovia. Resulta paradoxal. El canvi de govern a Alacant i la Generalitat va frustrar-ho tot.

L'empresari alacantí ens recorda aquell episodi. "Quan Zaplana encara era alcalde de Benidorm, recentment nomenat candidat a presidir la Generalitat, es reunia amb el Club d'Inversors per fer costat a la proposta amb fermesa. Ens assegurava que qualsevol aspirant a

presidir la Generalitat havia d'asseure's a la porta del Triangle". El nostre testimoni comprèn aquella predisposició. "Un total de trenta-una multinacionals van demanar informes per instal·lar-se al Triangle",

**“NO ES TRACTA DE COPIAR, SINÓ DE RESCATAR ALLÒ QUE SIGA POSITIU”, AFIRMA NATXO BELLIDO**

afirma. Tot eren lloances i suports que semblaven anar més enllà de l'estratègia electoral. La premsa d'aquells anys enregistra paraules del llavors candidat del PP, que fins i tot acusava el govern socialista de no estar prou compromès amb el Triangle. Poc després de guanyar les eleccions, Zaplana es desfeia del projecte perquè "no servia per a res". L'empresari ens diu que, en cercles privats, el llavors Molt Honorable justificava aquella actitud amb una pregunta que no buscava cap resposta: "com voleu que continuem un projecte dels socialistes?". Zaplana només tenia ulls per al seu parc temàtic, Terra Mítica, fallit des del naixement.

Aquesta veu autoritzada no creu en el nou projecte de l'Eix Alacant-Elx. "Els polítics no m'inspiren confiança i els empresaris no estan disposats a res". La seua experiència empresarial carrega els seus arguments d'escepticisme. "A Alacant no tenim empresaris: tenim negociants. Miren de fer diners a curt termini i mai no pensen en projectes conjunts que ens ajuden a créixer i millorar com a ciutat". Definia aquest model d'empresari alacantí com a "menfotista", perquè "no és responsable ni seriós, no s'implica pel bé comú".

A l'altre costat, Natxo Bellido ens confirma que "molts agents que ara volen impulsar l'eix recorden el Triangle. No es tracta de copiar, però sí de rescatar allò que siga positiu". Quant a la qüestió empresarial, els polítics que proposen impulsar l'Eix Alacant-Elx confien en la implicació d'aquest sector.

Ara, el nou projecte vol superar la fase zero. Arreplega propostes d'especialistes i de la ciutadania, que el tracten de definir per més endavant poder dur-lo a terme. De moment, només ens trobem en el començament d'un procés que, després de molt de temps, els polítics plantegen per superar la barrera que situa Alacant a part del seu entorn més immediat. Només el temps, amb les voluntats polítiques i empresarials, confirmaran si aquesta utopia pot esdevenir o no realitat. •