

Mentre Castelló de la Plana enllesteix les seues connexions d'alta velocitat amb València i Madrid i els empresaris exigeixen finalitzar la vertebració entre Alacant i Barcelona, unes altres ciutats han quedat marginades d'aquesta xarxa d'infraestructures. És el cas d'Elx, el tercer nucli més poblat del País Valencià. La seua situació estratègica no ha estat considerada pels dissenyadors del projecte.

Elx queda aïllada del corredor mediterrani

Reportatge de Manuel Lillo i Usechi

Tot i que els màxims defensors del corredor mediterrani solen insistir en el caràcter multimodal d'aquest projecte d'infraestructures, els mitjans de comunicació s'han acostumat a parlar-ne exclusivament del vessant ferroviari. Aquesta preponderància també ha repercutit en les inversions de l'Estat, realitzades sobretot en els trens, però no ha servit per dissenyar un mapa ajustat a les necessitats dels ciutadans. Les estacions d'AVE han florit per la península com un dia ho van fer els habitatges del litoral, i hi ha qui es qüestiona la necessitat que l'espanyol siga el segon Estat del món amb més quilòmetres d'alta velocitat, només superat per la Xina, un país que multiplica per vint l'extensió de la península ibèrica i per trenta la població de l'Estat espanyol.

Aquesta instal·lació massiva d'estacions s'ha imposat sobre certes prioritats de vertebració. Elx ha quedat a l'ombra de territoris com Castelló o els colls d'ampolla de Vandellòs-Tarragona i Castellbisbal-Vilaseca, reivindicats des del País Valencià i des de Catalunya com a punts aïllats que cal reenganxar al cor-

redor. El cas d'Elx sobta per la seua importància estratègica i pel nombre de veïns que l'habiten, que frega els 230.000. Malgrat posseir un dels parcs empresarials més importants del País Valencià i tenir el cinquè aeroport de l'Estat en nombre de passatgers —i el que més va créixer durant l'any passat—, aquesta ciutat està quedant apartada de l'alta velocitat, del transport de mercaderies i de la connexió interurbana de passatgers.

Ara fa un any i mig, la Plataforma d'Iniciatives Ciutadanes d'Alacant celebrava un seguit de reunions protagonitzades per polítics i agents civils —enginyers, arquitectes i urbanistes— que volien solucionar el problema d'enllaç que hi ha entre Alacant i Elx, la segona i tercera ciutats més poblades del País Valencià respectivament, només separades a 20 quilòmetres i d'esquena l'una a l'altra malgrat la possibilitat de complementació entre totes dues. En aquell moment, el Govern valencià del canvi s'havia estrenat feia pocs mesos, els mateixos que els nous equips municipals d'Elx i Alacant, ara formats per coalicions d'esquerres després d'haver apartat la dreta. La tempesta política dels últims anys del

PP s'havia traduït en una tempesta d'idees patrocinada pels nous governs que, passat el temps, no ha tingut cap efecte de decisió. La manca de pressupost i les urgències per cobrir unes altres necessitats semblen haver frenat aquestes intencions.

Entre elles hi havia la de connectar Alacant i Elx a través de l'aeroport, situat enmig d'ambdós termes, concretament a l'Altet, pedania del municipi il·licità. Fer un lligam tramviari d'aquest nucli amb les dues ciutats resultava fonamental per vertebrar una de les infraestructures més importants de l'Estat, que avui només ofereix taxis i autobusos als passatgers que hi aterren. Aquesta era la principal idea de les moltes pronunciades des d'aquell fòrum efímer, que pretenia posar fi a una necessitat històrica encara no resolta. No es contempla, però, cap solució per a aquestes qüestions.

Un AVE pedani

Tenint en compte la gran quantitat de quilòmetres d'alta velocitat instal·lats a l'Estat espanyol, no és estrany que la demarcació provincial d'Alacant concentre quatre estacions d'AVE entre les pre-

→ sents —Alacant i Villena— i les futures —Oriola i Matola-Elx—. Sorpren, però, el disseny forçat d'un dibuix realitzat des de Madrid. L'estació terminal d'Alacant és la que més funciona amb l'AVE, des de la qual ixen trens diaris cap a Madrid que fan parada prèvia a Villena. Només a 60 quilòmetres de la capital de l'Alt Vinalopó s'està construint l'estació de Matola, pedania del camp d'Elx ubicada a 9 quilòmetres del centre de la ciutat. Aquesta connexió de primer ordre entre dos nuclis relativament propers es va acceptar perquè Elx tinguera la seua pròpia estació d'AVE i poguera empalmar, per ella mateixa, amb Madrid gràcies a un AVE que partirà des de Múrcia. Aquest AVE també està destinat a arribar a Barcelona passant per la pedania il·licitana i, a partir de la bifurcació de Montfort (Vinalopó Mitjà) faria exactament el mateix recorregut que el comboi que eixirà des d'Alacant amb destinació idèntica. L'única diferència entre ambdós trajectes, però, és que un començarà a Múrcia i passarà per Oriola i Elx-Matola i l'altre s'iniciarà, directament, des d'Alacant [vegeu mapa].

Per evitar aquest plànol barroer, alguns van plantejar fa uns anys un disseny distint basat en una única estació d'AVE a l'aeroport d'Alacant-Elx, és a dir, a mig camí entre aquestes dues localitats separades per escassa distància. "Això hauria implicat fer una inversió més eficaç i més reduïda", assegura Pablo Fernández Seiler, president de l'associació Àgora, una plataforma cívica de debat ciutadà d'Elx. Aquesta idea es complementava amb l'esmentada anteriorment: la de proveir l'aeroport, també, d'una infraestructura tramviària que concentrara passatgers d'avió, alta velocitat i destins metropolitans en un mateix punt. Això, però, va quedar escombrat pels governants. Era l'any 2001, quan Elx, Alacant i Múrcia, després de diverses reunions dels tres alcaldes amb els corresponents presidents autonòmics, van decidir donar a cada ciutat la seua estació d'AVE. "I si s'hagueren reunit deu alcaldes, haurí-

L'aïllament d'Elx



em tingut deu estacions d'alta velocitat", ironitza Armando Ortuño, professor de planificació a la Universitat d'Alacant.

llavors, a Alacant governava el PP amb Luis Díaz Alperi al capdavant, membre del mateix partit que governava la Generalitat Valenciana, presidida per Eduardo Zaplana. A Elx manava el socialista Diego Macià. L'actual alcalde il·licità, el també socialista Carlos González Serna, reconeix que "és estèril pensar en què s'hauria d'haver fet: som molt lluny d'aquell temps". Fins i tot els partidaris d'aquesta solució diferenciada admeten que reprendre-la és ben difícil. Només Josep Vicent Boira, secretari autonòmic de Vertebració del Territori de

la Generalitat Valenciana, deixa oberta la possibilitat a adoptar aquesta alternativa. "Més complicat era foradar els túnels de Pajares i estan oberts, tot i que sembla que l'AVE no arribarà a Astúries, segons els últims plans de Foment". "També s'ha fet el túnel Chamartín-Atocha, que passa per sota de la principal zona d'aglomeració d'Espanya," afegeix Boira.

El rodalies, en perill

A hores d'ara, la garantia màxima de connexió a la ciutat d'Elx és el rodalies que uneix Alacant amb Múrcia passant per la capital del Vinalopó, que compta amb dues parades al centre del municipi. L'ubicació és òptima, però la infraestructura és ben antiga. Els combois dels anys 80 marxen sobre vies del segle XIX i els 20 quilòmetres que separen Elx d'Alacant es recorren en mitja hora. Els trens passen cada 60 minuts i aquesta freqüència es duplica els caps de setmana. L'últim rodalies des d'Alacant ix a les deu de la nit i per arribar fins a Múrcia cal esperar una hora i mitja.

Malgrat les evidents mancances del principal recurs de transport que suporten els il·licitans, els nous plans del Ministeri de Foment no han tingut en compte la necessitat de modernitzar aquest tram. Sí que ho ha fet, en canvi, entre Múrcia i Sant Isidre, una pedania d'Albatera (Baix Segura). Sobre aquesta línia s'ha dissenyat el primer tram mixt de tot l'Estat. Per allí passaran rodalies, trens de distància mitjana i llarga i també de mercaderies. El nou passarà per damunt del vell.

Manuel Romero és enginyer de camins i membre de la plataforma cívica Elche Piensa. Recorda que el Ministeri de Foment, l'any 2010 —llavors presidit pel socialista José Blanco— va dissenyar l'actualització de la via d'Elx "connectant l'aeroport amb Matola, perquè una estació d'AVE al camp d'Elx sense serveis públics de transport no té sentit". Aquesta proposta incloïa també l'adaptació a l'ample internacional, l'electrificació i noves estacions al parc empresarial de



Construcció de l'estació d'AVE Elx-Matola, a nou quilòmetres de la capital il·licitana.

Torrellano i a l'IFA, Institució Firal Alacantina. Les retallades, però, van desar aquell projecte al calaix de l'oblit i l'actual recuperació econòmica no serveix de motivació per reprendre aquella obra demandada per la plataforma Elche Pienza. L'alcalde d'Elx, Carlos González Serna, considera que "hi ha una falta de visió sobre les infraestructures que necessita Elx per part del Ministeri de Foment" i espera "poder unir l'estació d'Elx-Matola amb l'aeroport".

Actualment, però, només l'estació il·licitana d'AVE pot adaptar-se a les noves exigències tècniques de connectivitat. L'aeroport queda lluny d'aquesta possibilitat, i per això no és atrevit pensar que la relació d'Elx amb Múrcia i Alacant per rodalies pot patir canvis si es té present, sobretot, que des de Sant Isidre la línia és nova i que Alacant podrà enllaçar amb Múrcia mitjançant l'alta velocitat. Elx quedaria, en aquest cas, acoblada únicament des de Matola, aïllada del centre de la ciutat i dels seus nuclis principals. El docent Armando Ortuño valora que "si Elx perd les parades de Carrús i Parc, les dues del centre urbà, no tindrà gens de sentit, i per tant no pense que això pugua passar". "Aquest és el pitjor

escenari possible". Manuel Romero, en canvi, diu que és realista. "La línia entre Múrcia i Sant Isidre que està a punt d'entrar en servei serà d'ample internacional i electrificada; aleshores, si no s'inverteix en el traçat que passa per Elx, és impossible que els trens hi arriben: la nostra línia és d'ample ibèric i no està electrificada". El remei parcial seria un transbord a Sant Isidre que continuaria garantint la connexió entre Elx i Múrcia. Ortuño afirma que "entre els plans d'Adif —l'empresa pública espanyola que construeix les vies ferroviàries— hi ha el d'estudiar l'electrificació del tram d'Elx i enllaçar-lo amb Matola, tot i que això no es pot contemplar, en cap cas, a curt termini".

Pel que fa al transport de mercaderies, l'elaboració de l'esmentat tram mixt impossibilita que els combois puguin superar els 220 km/h més enllà de trams puntuals. Manuel Romero indica que "possiblement s'hauran d'incorporar dues locomotores al mateix mercaderies perquè pugua circular superant pendent molt forts que coincideixen amb els tubs del transvasament dels rius Tajo-Segura, a l'eixida d'Oriola". A aquesta altura, els trens marxaran per damunt dels tubs i trobaran obstacles importants, igual que

els que hi ha entre Sant Isidre i Montfort, on els pendents encara són més pronunciats.

No tot, però, és pessimisme. Tornant a l'AVE, Carlos González defensa la utilitat de l'estació de Matola, "que servirà com a porta a la gran quantitat de turistes que passen l'estiu al sud d'Alacant". En canvi, Manuel Romero no sap "si es podran omplir els AVE diaris des de Múrcia i Alacant fins a Barcelona i Madrid", considerant, a més, que el recorregut serà idèntic des de la bifurcació de Montfort.

Segons els més escèptics, aquest és el resultat d'una incompetència comuna. Manuel Romero diu que "no s'ha celebrat cap reunió entre els ajuntaments afectats —Elx, Alacant i Crevillent— per tractar aquesta qüestió i unificar forces". "El corredor que està pagant Brussel·les —continua Romero— és el de Múrcia-Montfort, perquè supose que a Europa deuen haver emprat el pla que han rebut des d'ací, amb l'aprovació de Foment, la Generalitat Valenciana i l'Ajuntament". Evidentment, Europa no coneix les particularitats del sud del País Valencià, que ara resta a l'espera de solucions que paren lluny de ser resoltes. I Elx n'està pagant el preu més elevat. ●