



TALLER TERRITORIAL UNEIX ALACANT

La Universitat d'Alacant i la Conselleria de Vivenda, Obres Públiques i Vertebració del Territori han organitzat el Taller UNEIX-Alicante, en el marc del *Programa Estratègic per a la Millora de la Mobilitat, Infraestructures i el Transport de la Comunitat Valenciana UNEIX*.

Ha consistit en una taula redona on es van debatre les necessitats de mobilitat, infraestructures i transport que té la província d'Alacant, en el marc del document estratègic que està elaborant la Conselleria de Vivenda, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

El taller va tindre lloc el **dimecres 30 de maig, a les 17:00 h en la Sala Polivalent de la Seu Universitària d'Alacant, edifici San Fernando (situat en el carrer San Fernando nº 40, d'Alacant)**.

La sessió va començar amb una Taula de Bienvenida en la que D. Rafael Muñoz Guillena, vicerector de Campus i Tecnologia de la Universitat d'Alacant, va inaugurar la jornada. Va destacar la importància de la col·laboració entre la Generalitat i la Universitat d'Alacant. Esta jornada s'emmarca en el conveni que tenen firmat ambdós entitats per a la col·laboració en la realització d'actes de divulgació, participació i estudi en l'àmbit de la planificació territorial, la vivenda i les infraestructures. D'esta manera la Conselleria i la Universitat col·laboren realitzant activitats formatives, culturals i de reflexió universitària orientades al coneixement i la difusió d'estes temàtiques competència de la Conselleria.

Després de la benvinguda, el director general d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat de la Generalitat D. Carlos Domingo i tècnics de Conselleria van presentar el programa i van explicar la metodologia que s'està seguint per a la redacció d'este Programa Estratègic, així com el procés de participació en la fase de definició d'objectius i directrius durant la redacció del document.

A continuació va començar una taula redona en què van participar quatre experts i que va ser moderada pel director general d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat.

D. Raúl Cantero, director de Transports Urbans del Grup Vectalia Alacant, grup especialitzat en mobilitat i servicis associats, va comentar que l'objectiu d'una mobilitat sostenible des del punt de vista social, econòmic i mediambiental, només pot aconseguir-se per mitjà del transport col·lectiu. És necessària una visió global del territori i comptar una planificació prèvia, que facilite la intermodalitat i l'ús de les noves tecnologies. Va destacar que atés que hi ha distints documents que ja s'estan realitzant (Pla Acció Territorial Alicante-Elx PAT, Pla de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana PMoMe), un programa estratègic com UNEIX, ha de marcar aspectes fonamentals perquè hi haja coordinació i tots es regisquen per les mateixes directrius. Com a conceptes haurien d'arreglar-se els següents: primar el transport col·lectiu sobre el privat, afavorir la intermodalitat, usar ferramentes tecnològiques i tot això sense oblidar que són mesures que hauran de dotar-se amb recursos econòmics necessaris. Com a conceptes a tindre en compte va destacar la mobilitat intel·ligent, descarbonització, planificació a llarg termini, intermodalitat i coordinació entre administracions.

D. Ricardo Comanador, professor de Transports i Ferrocarrils de la Universitat d'Alacant, va centrar la seua intervenció en la situació del ferrocarril en la província d'Alacant. Respecte a les línies d'ADIF, va comentar que la posada en marxa de la Línia d'Alta Velocitat (LAV) Madrid-Alicante ha alliberat de tràfic la via convencional, la qual cosa suposa una oportunitat per als servicis de rodalia fins a Villena, tal com ha anunciat el Ministeri. Respecte al tram de Murcia-Alicante, quan es pose en marxa la LAV, serà necessari un transbord en San Isidro, i perquè este no s'eternitze, haurien de començar-se les obres del canvi d'ample i electrificació en la via convencional en el tram San Isidro-Alicante. Va assenyalar la importància de la demanda que han de realitzar la societat i les administracions locals i regionals a l'administració general de l'estat perquè realitze estes actuacions i no es dilaten en el temps. Va comentar també l'accés ferroviari a l'aeroport que encara no se sap exactament la solució però que ja no és la variant de Torrellano tal com estava prevista. És un tram menor i continua havent-hi necessitat de realitzar moviments de rebot en l'estació de San



Gabriel. Respecte a la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, va comentar el funcionament de l'estació d'Estels i la falta d'una estació intermodal (autobús-tram-cercanías-alta velocitat).

D. Enrique Vilallonga Bautista, director de Transport de CPS Enginyers, empresa redactora del Pla Metropolità de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana d'Alacant-Eix (PMoMe) que està realitzant la Conselleria, va comentar que el nou paradigma de la mobilitat es basa en transport públic, modes no motoritzats, mobilitat sostenible i reducció d'emissions. Va introduir els nous conceptes que estan apareixent: car-sharing, car-pooling, mobilitat intel·ligent, sistemes cooperatius, així com els nous vehicles, patinets elèctrics, cotxes autònoms ... Va explicar l'esquema metodològic d'un PMoMe, els reptes a què s'enfronta i els objectius que es persegueixen.

D. Manuel Castaño Cano, director gerent Civis Consultors Associats, empresa redactora de l'Estudi del Sector Logístic de la Comunitat Valenciana que està realitzant la Conselleria, va explicar l'objectiu d'este estudi i els aspectes que s'estan analitzant. Aspectes que van des de la determinació de què fa falta en l'àmbit de la logística (infraestructuras, formació, ferramentes TIC,...), on fa falta, com i quins agents han d'implicar-se. Va comentar algunes característiques pròpies de la província d'Alacant, molt equilibrada, amb PYMEs repartides per tot el territori, amb molt pes del sector agropecuari i amb un transport de mercaderies majoritàriament realitzat per carretera, entre altres causes per la falta d'infraestructures ferroviàries adequades.

A continuació es va passar a un torn de preguntes amb el públic que va participar activament. Entre altres temes es van comentar els següents:

- El transport públic a polígons industrials és pràcticament inexistent, i no obstant això molt necessari.
- Hi ha casos on les empreses dels polígons ofereixen als treballadors servicis llançadora d'autobús fins parades de metre o proximitats però alguns tenen èxit i altres són fracassos rotunds.
- Necessitat de compromís dels distints grups polítics perquè les línies estratègiques d'un document d'estes característiques s'estenguen més d'una legislatura.
- A Alacant s'han fet moltes coses provisionals que porten molts anys (estació AVE, estació d'autobusos). Falta de credibilitat de les administracions.
- En la ciutat d'Alacant no hi ha intermodalitat.
- El carril bici que arriba a l'Oficina de Propietat Intel·lectual de la Unió Europea (EUIPO) des d'Alacant, hauria de prolongar-se fins a Urbanova.
- Necessitat d'un ens metropolità per a la gestió del transport públic com el de València.
- Necessitat d'una connexió per ferrocarril a l'aeroport i de l'eliminació del tram ferroviari que discorre junt amb la costa al sud d'Alacant.
- Necessitat de coordinació d'horaris dels distints modes de transport públic. Per exemple, l'últim servei de Rodalies ix abans que arriben els últims servicis d'AVE i *Euromed*.
- Avinguda de Dénia, és l'eix d'un clúster de la salut amb molts equipaments de l'àmbit sanitari (Hospital General, campus medicina, Institut de Neurociències, Hospital de San Joan, etc) i tecnològic amb molts treballadors però poc transport públic.
- Queixa que en la província d'Alacant les infraestructures sempre s'han fet pensant en els turistes més que en els habitants.
- Necessitat de coordinació entre totes les administracions i que totes escometen les actuacions seguint els mateixos criteris (per exemple, restringir aparcaments i afavorir transport públic i intermodalitat).

-
- L'autobús pot resoldre molts problemes perquè és flexible i no requereix el cost d'inversió d'una plataforma ferroviària.
 - És molt important la bona imatge per a fomentar l'ús de l'autobús: parades identificables, amb imatge de marca, parades que donen informació, accessibles, senyalitzades, ...), de manera que es done un servei de qualitat.
 - Necessitat que es coordinen els serveis de transport públic i de que hi haja integració tarifària en l'àrea metropolitana (per mitjà del TAM o semblant)
 - Respecte al finançament públic-privat, es va comentar que pel que fa a infraestructures ferroviàries o carreteres, perquè la iniciativa privada les trobe interessants, s'ha de tractar d'operacions econòmiques importants, amb inversions grans (més pròpies del Ministeri que de la Generalitat). En tot cas no es pot oblidar que al final s'han d'acabar pagant via pressupostos i que poden arribar a comprometre el pressupost de moltíssims anys, inclús posant en perill el manteniment i conservació de la resta d'infraestructures.
 - En actuacions de tipus logístic, el lògic és que participe la iniciativa privada.
 - Infrafinançament de la província d'Alacant en particular i de la Comunitat Valenciana en general.
 - Necessitat del Tren de la Costa, desconexió de Dénia de la resta de la província.
 - Mesures de foment del transport públic com per exemple que siga gratuït.
 - El transport públic gratuït genera dubtes perquè a vegades pot percebre's com un servei sense qualitat. L'important és que el transport públic siga de qualitat i sostenible.
 - Conveniència o no de que els serveis de transport públic es gestionen directament per l'administració o amb concessions de servei o altres formes de col·laboració públic-privat.