



TALLER TERRITORIAL UNE ALICANTE

La Universidad de Alicante y la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio han organizado el Taller UNEIX-Alicante, en el marco del *Programa Estratégico para la Mejora de la Movilidad, Infraestructuras y el Transporte de la Comunidad Valenciana UNE*.

Ha consistido en una mesa redonda donde se debatieron las necesidades de movilidad, infraestructuras y transporte que tiene la provincia de Alicante, en el marco del documento estratégico que está elaborando la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio.

El taller tuvo lugar el **miércoles 30 de mayo, a las 17:00 h en la Sala Polivalente de La Sede Universitaria de Alicante, edificio San Fernando (situado en el calle San Fernando nº 40, de Alicante).**

La sesión empezó con una Mesa de Bienvenida en la que D. Rafael Muñoz Guillena, vicerrector de Campus y Tecnología de la Universidad de Alicante, inauguró la jornada. Destacó la importancia de la colaboración entre la Generalitat y la Universidad de Alicante. Esta jornada se enmarca en el convenio que tienen firmado ambas entidades para la colaboración en la realización de actos de divulgación, participación y estudio en el ámbito de la planificación territorial, la vivienda y las infraestructuras. De esta manera la Conselleria y la Universidad colaboran realizando actividades formativas, culturales y de reflexión universitaria orientadas al conocimiento y la difusión de estas temáticas competencia de la Conselleria.

Después de la bienvenida, el director general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de la Generalitat D. Carlos Domingo y técnicos de Conselleria presentaron el programa y explicaron la metodología que se está siguiendo para la redacción de este Programa Estratégico, así como el proceso de participación en la fase de definición de objetivos y directrices durante la redacción del documento.

A continuación empezó una mesa redonda en que participaron cuatro expertos y que fue moderada por el director general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad.

D. Raúl Cantero, director de Transportes Urbanos del Grupo Vectalia Alicante, grupo especializado en movilidad y servicios asociados, comentó que el objetivo de una movilidad sostenible desde el punto de vista social, económico y medioambiental, nada más puede conseguirse mediante el transporte colectivo. Es necesaria una visión global del territorio y contar una planificación previa, que facilite la intermodalidad y el uso de las nuevas tecnologías. Destacó que dado que hay distintos documentos que ya se están realizando (Plan Acción Territorial Alicante-Elx PAT, Plan de Movilidad Del Área Metropolitana PMoMe), un programa estratégico como UNEIX, debe marcar aspectos fundamentales para que haya coordinación y todos se rijan por las mismas directrices. Como conceptos deberían recogerse los siguientes: primar el transporte colectivo sobre el privado, favorecer la intermodalidad, usar herramientas tecnológicas y todo ello sin olvidar que son medidas que deberán dotarse con recursos económicos necesarios. Como conceptos a tener en cuenta destacó la movilidad inteligente, descarbonización, planificación a largo plazo, intermodalidad y coordinación entre administraciones.

D. Ricardo Comendador, profesor de Transportes y Ferrocarriles de la Universidad de Alicante, centró su intervención en la situación del ferrocarril en la provincia de Alicante. Con respecto a las líneas de ADIF, comentó que la puesta en marcha de la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Alicante ha liberado de tráfico la vía convencional, lo cual supone una oportunidad para los servicios de cercanías hasta Villena, tal como ha anunciado el Ministerio. Con respecto al tramo de Murcia-Alicante, cuando se ponga en marcha la LAV, será necesario un transbordo en San Isidro, y para que este no se eternice, deberían empezarse las obras del cambio de ancho y electrificación en la vía convencional en el tramo San Isidro-Alicante. Señaló la importancia de la demanda que deben realizar la sociedad y las administraciones locales y regionales a la administración general del estado para que realice estas actuaciones y no se dilaten en el



tiempo. Comentó también el acceso ferroviario al aeropuerto que aún no se sabe exactamente la solución pero que ya no es la variante de Torrellano tal como estaba prevista. Es un tramo menor y continúa habiendo necesidad de realizar movimientos de rebote en la estación de San Gabriel. Con respecto a la red de Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana, comentó el funcionamiento de la estación de Estrellas y la falta de una estación intermodal (autobús-tram-cercanías-alta velocidad).

D. Enrique Vilallonga Bautista, director de Transporte de CPS Ingenieros, empresa redactora del Plan Metropolitano de Movilidad del Área Metropolitana d'Alacant-Elx (PMoMe) que está realizando la Conselleria, comentó que el nuevo paradigma de la movilidad se basa en transporte público, modos no motorizados, movilidad sostenible y reducción de emisiones. Introdujo los nuevos conceptos que están apareciendo: car-sharing, car-pooling, movilidad inteligente, sistemas cooperativos, así como los nuevos vehículos, patinetes eléctricos, coches autónomos ... Explicó el esquema metodológico de un PMoMe, los retos a que se enfrenta y los objetivos que se persiguen.

D. Manuel Castaño Cano, director gerente Civis Consultores Asociados, empresa redactora del Estudio del Sector Logístico de la Comunidad Valenciana que está realizando la Conselleria, explicó el objetivo de este estudio y los aspectos que se están analizando. Aspectos que van desde la determinación de que hace falta en el ámbito de la logística (infraestructuras, formación, herramientas TIC,...), donde hace falta, como y qué agentes deben implicarse. Comentó algunas características propias de la provincia de Alicante, mucho equilibrada, con PYMEs repartidas por todo el territorio, con mucho peso del sector agropecuario y con un transporte de mercancías mayoritariamente realizado por carretera, entre otras causas por la falta de infraestructuras ferroviarias adecuadas.

A continuación se pasó a un turno de preguntas con el público que participó activamente. Entre otros temas se comentaron los siguientes:

- El transporte público a polígonos industriales es prácticamente inexistente, y no obstante muy necesario.
- Hay casos donde las empresas de los polígonos ofrecen a los trabajadores servicios lanzadera de autobús hasta paradas de metro o proximidades pero algunos tienen éxito y otros son fracasos rotundos.
- Necesidad de compromiso de los distintos grupos políticos porque las líneas estratégicas de un documento de estas características se extiendan más de una legislatura.
- A Alicante se han hecho muchas cosas provisionales que llevan muchos años (estación AVE, estación de autobuses). Falta de credibilidad de las administraciones.
- En la ciudad de Alicante no hay intermodalidad.
- El carril bici que llega en la Oficina de Propiedad Intelectual de la Unión Europea (EUIPO) desde Alicante, debería prolongarse hasta Urbanova.
- Necesidad de un ente metropolitano para la gestión del transporte público como el de Valencia.
- Necesidad de una conexión por ferrocarril al aeropuerto y de la eliminación del tramo ferroviario que discurre junto a la costa al sur de Alicante.
- Necesidad de coordinación de horarios de los distintos modos de transporte público. Por ejemplo, el último servicio de Cercanías sale antes de que lleguen los últimos servicios de AVE y Euromed.
- Avenida de Dénia, es el eje de un clúster de la salud con muchos equipamientos del ámbito sanitario (Hospital General, campus medicina, Instituto de Neurociencias, Hospital de San Juan, etc) y tecnológico con muchos trabajadores pero poco transporte público.
- Queja que en la provincia de Alicante las infraestructuras siempre se han hecho pensando en los turistas más que en los habitantes.

-
- Necesidad de coordinación entre todas las administraciones y que todas acometan las actuaciones siguiendo los mismos criterios (por ejemplo, restringir aparcamientos y favorecer transporte público e intermodalidad).
 - El autobús puede resolver muchos problemas porque es flexible y no requiere el coste de inversión de una plataforma ferroviaria.
 - Es muy importante la buena imagen para fomentar el uso del autobús: paradas identificables, con imagen de marca, paradas a que dan información, accesibles, señalizadas, ...), de manera que se dé un servicio de calidad.
 - Necesidad que se coordinen los servicios de transporte público y de que haya integración tarifaria en el área metropolitana (mediante el TAM o semejante)
 - Con respecto a la financiación público-privada, se comentó que por lo que respecta a infraestructuras ferroviarias o carreteras, para que la iniciativa privada las encuentre interesantes, se debe tratar de operaciones económicas importantes, con inversiones grandes (más propias del Ministerio que de la Generalitat). En todo caso no se puede olvidar que al final se deben acabar pagando vía presupuestos y que pueden llegar a comprometer el presupuesto de muchísimos años, incluso poniendo en peligro el mantenimiento y conservación del resto de infraestructuras.
 - En actuaciones de tipo logístico, el lógico es a que participe la iniciativa privada.
 - Infrافیnanciación de la provincia de Alicante en particular y de la Comunidad Valenciana en general.
 - Necesidad del Tren de la Costa, desconexión de Dénia del resto de la provincia.
 - Medidas de fomento del transporte público como por ejemplo que sea gratuito.
 - El transporte público gratuito genera dudas porque a veces puede percibirse como un servicio sin calidad. Lo importante es que el transporte público sea de calidad y sostenible.
 - Conveniencia o no de que los servicios de transporte público se gestionen directamente por la administración o con concesiones de servicio u otras formas de colaboración público-privada.