

ASIMETRIA EN LA PLANIFICACION DEL TRANSPORTE PUBLICO REGULAR DE VIAJEROS EN EL AREA METROPOLITANA DE ALICANTE- ELCHE

*Manuel Ríos Pérez*¹
Universidad de Alicante

RESUMEN

El espacio territorial que forman las ciudades de Alicante y Elche junto con los municipios limítrofes, están desde hace años en un proceso de metropolitanización, que es frenado por las complicadas relaciones de vecindad que mantienen las ciudades principales y por la inhibición de la Generalitat Valenciana.

Desde el ámbito de la Generalitat Valenciana no se ha mostrado un apoyo a la evidencia de esa realidad metropolitana, ya que en el desarrollo de los distintos procesos de planificación no se ha mantenido una línea coherente, una vez que desde la misma Generalitat se había colaborado en el aborto del Proyecto del Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola.

El último ejemplo, de esta política incoherente de planificación de la Generalitat Valenciana, se ha producido con el anunciado proceso de ordenación del transporte interurbano de viajeros en autobús en la provincia de Alicante, en el que se pierde la oportunidad de implantar una Autoridad del Transporte Público bien en el Área Alicante o bien en el Área Alicante-Elche

Palabras clave: territorio, área metropolitana, transporte metropolitano, autoridad de transporte público, concesión administrativa.

ASYMMETRY IN THE PLANNING OF REGULAR PUBLIC PASSENGER TRANSPORT IN THE ALICANTE-ELCHE METROPOLITAN AREA

ABSTRACT

The territorial space that the cities of Alicante and Elche form together with the bordering municipalities, have been for years in a process of metropolitanization, which is held back by the complicated neighborhood relations maintained by the principal cities and by the inhibition of the Generalitat Valenciana.

From the scope of the Generalitat Valenciana has not shown support for the evidence of this metropolitan reality, since in the development of the various planning processes has not kept a coherent line, once the Generalitat itself he had collaborated in the abortion of the Alicante-Elche-Santa Pola Triangle Project.

The last example, of this incoherent planning policy of the Generalitat Valenciana, has occurred with the announced process of ordering the interurban transport of passengers by bus in the province of Alicante, in which the opportunity to implement a Transport Authority is lost. Public well in the Alicante Area or in the Alicante-Elche Area

Key words: territory, metropolitan area, metropolitan transport, public transport authority, administrative concession.

¹ Dr. Economía, Empresa y Sociedad, Dr. Filosofía y Letras, Colaborador Honorífico del Departamento de Ingeniería Civil de Escuela Politécnica Superior de la Universidad de Alicante. E-mail: manuel.rios@ua.es

1. INTRODUCCION

El crecimiento de las aglomeraciones urbanas es un fenómeno mundial, tanto de los países desarrollados como de los que están en vías de desarrollo (DE LUCIO y ALONSO VILLAR 1999). En lo referente a España, en el año 2016, el número de ciudades con más de 100.000 habitantes son 63 y otras 83 tienen entre 50.000 y 100.000 habitantes.

La tasa imparable de crecimiento de la población urbana ha generado ciudades cada vez más difusas, con asentamientos residenciales más distantes y, en consecuencia, con mayor necesidad de tiempo para los desplazamientos habituales, lo que potencia el uso del vehículo privado (RUEDA PALENZUELA 2009), ya que está comprobado que en la dispersión el transporte público colectivo pierde eficiencia y competitividad.

En consecuencia, se están desarrollando unas Áreas, administrativamente integradas por varios municipios, con una problemática diferente a la "ciudad clásica"; el fenómeno metropolitano trasciende a la "ciudad clásica", normalmente integrante única de un municipio, a una "ciudad nueva" integrada varios municipios.

El fenómeno aludido ha traído como consecuencia que muchas ciudades de dimensión intermedia –tal es el caso de Alicante y Elche– hayan pasado a estar integradas o a ser el centro –en este caso policentros– de las Áreas que se ha desarrollado en su entorno.

Términos como Área Metropolitana, Área Urbana, Espacio Metropolitano, Aglomeración Urbana o Gran Urbe son algunos con los que se identifica un mismo fenómeno: la concentración de la población en unos ámbitos territoriales caracterizados por un constante movimiento de intercambio entre los lugares de residencia, trabajo, estudios, compras y ocio de la población que los habita.

Desde el ámbito jurídico, la "*Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local*" (art. 43): «las Áreas Metropolitanas, son "entidades locales" integradas por los municipios de grandes aglomeraciones urbanas entre cuyos núcleos de población existen vinculaciones económicas y sociales que hagan necesaria la planificación conjunta y la coordinación de determinados servicios y obras». Esta figura jurídica de carácter local para su creación, modificación o supresión precisa de: «la autorización de la respectiva Comunidad Autónoma, previa audiencia de la Administración del Estado y de los Ayuntamientos y Diputaciones afectados».

Como ejemplo de seguimiento de esta línea, se promulga la "*Ley 2/2001, de 11 de mayo, de creación y gestión de Áreas Metropolitanas de la Comunidad Valenciana*", «cuyo objetivo fundamental es establecer el marco básico para que, en aquellos núcleos urbanos conformados por un espacio relativamente homogéneo, puedan crearse Áreas Metropolitanas, dentro de la necesaria coordinación autonómica en la prestación de los servicios públicos».

Sin embargo, a pesar de la promulgación de estas Leyes, los gobiernos regionales no han sido propicios a activarlas al representar un tipo de gobierno competidor con el de las propias Autonomías. Como bien señala (NAVARRO GOMEZ 2008): «Es interesante observar cómo, cuando las identifican y las definen, las Comunidades Autónomas demuestran una cierta renuencia a denominarlas Áreas Metropolitanas, previsiblemente por evitar el equívoco entre el Área Metropolitana funcional y un Área Metropolitana como "entidad local" creación institucional-formal. Exceptuando los casos de Madrid, Valencia y Alicante, las Comunidades Autónomas emplean otros términos (relativamente similares) para identificar sus espacios interconectados funcionalmente, como Región Metropolitana para el ejemplo de Barcelona, Aglomeración Urbana para Sevilla, Málaga y Granada, Comarca Metropolitana en el caso de Zaragoza y Área Urbana en el resto de casos relevantes».

Uno de los problemas que emergen, de manera destacada, en los procesos metropolitanos, son los relacionados con la movilidad y, especialmente, el transporte dentro sus propios ámbitos territoriales, ya que las competencias en estas materias corresponden a los municipios, que son los responsables del transporte urbano, junto a los Entes Autonómicos que son los competentes en la materia del transporte interurbano regional y, a veces, el Estado Central en los casos en que se implica la RENFE o alguna concesión de transporte interurbano dependiente del Ministerio de Fomento .

«Son precisamente esos conflictos nacidos al amparo del nuevo proceso democrático y relacionados con el control del poder territorial, y no la crisis económica y el cambio en el enfoque

del planeamiento territorial, los que están distorsionando la realidad metropolitana y la gestión y gobierno del planeamiento y servicios públicos que inevitablemente demanda. Problemas pues de contrapoderes del área metropolitana institucionalizada frente a diputaciones y gobiernos autonómicos parecen estar impidiendo una visión más racional y fáctica del hecho metropolitano en un momento de crisis económica que afecta con particular virulencia a estos espacios supramunicipales» (ALLENDE LANDA 1986).

Así, en un mismo espacio territorial, pueden coexistir hasta tres Entes con competencias propias – en principio, no necesariamente coordinadas – sobre los distintos modos de transporte, sobre lo que, con acertado criterio, pone la voz de alerta (VALENZUELA RUBIO 2010): «...si algún elemento estructurante del territorio requiere un alto nivel de consenso en la búsqueda de compatibilización entre los tres niveles competenciales y sus respectivos esquemas de ordenación (desde la escala macro a la micro), estas son las infraestructuras y especialmente la de transporte».

En el ámbito de la movilidad, lo cierto es que el fenómeno metropolitano ha sobrepasado los términos municipales, generando una demanda creciente de servicios de transporte, cuya prestación eficiente resulta complicada, en la mayoría de los casos, por la falta de objetivos comunes –o de la puesta en común de sus objetivos– entre los distintos municipios afectados. «Lo que está en juego, en última instancia es la determinación de si ciertos servicios públicos se prestarán mejor adaptados a esos espacios territoriales supramunicipales o si, por el contrario, pueden seguir desarrollándose con eficacia bajo los estrechos límites municipales» (BARRERO RODRIGUEZ 1993).

En el caso de Alicante y Elche existe una rivalidad ancestral, que se relaciona con el hecho de que la primera es la capital de la provincia y la otra la segunda en términos de población provincial; además, se añade el hecho de que sus términos municipales son limítrofes y la distancia entre sus centros no llega a 20 kilómetros de distancia.

No es objeto de este trabajo el adentrarnos en las razones históricas del enfrentamiento entre las ciudades de Alicante y Elche, aunque lo cierto, es que estos estados de ánimo locales, sin entrar en la causa de los mismos, tienen efectos ante actuaciones fundamentalmente técnicas, como es el caso de la planificación del sistema de transporte interurbano por carretera, que por imperativo legal debe ser renovado. Y dado que el régimen de este sistema es concesional, en estos momentos deben ser sacadas a concurso las líneas de transporte que conectan los distintos municipios del ámbito territorial de la Comunidad Valenciana.

Como hemos señalado, no existiendo una percepción clara del fenómeno metropolitano en el entorno de los Municipios de Alicante y Elche, desde la propia Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio se ha iniciado un proceso de renovación concesional del transporte regular de viajeros por carretera que considera a Alicante y su entorno (San Vicente del Raspeig, San Juan de Alicante, Mutxamel y El Campello) como Área Metropolitana de Transporte, mientras que a Elche y su entorno le da un tratamiento general como al resto de la provincia.

Solamente, la falta de criterios claros por parte de la Consellería, puede justificar que posteriormente a la adjudicación de los estudios de las “Propuestas de reestructuración, racionalización y modernización de las concesiones de servicio público de transporte de viajeros por carretera de la provincia de Alicante y del Área Metropolitana de Alicante” se haya procedido a licitar un estudio sobre la “Redacción y seguimiento del Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elx”.

Las “propuestas sobre concesiones” son urgentes y, de hecho, ya se están presentando a información pública los “proyectos de servicio público de transporte” que servirán de base para elaborar los preceptivos pliegos de condiciones para la licitación de los concursos de las concesiones, que se otorgan por un periodo máximo de 10 años, según determina el *Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera*, en vigor desde el 3 de diciembre de 2009.

El *Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante- Elx (PMMSA-E)* tiene un periodo de ejecución de 48 meses, con lo que cuando se finalice su redacción es normal que las concesiones ya se hayan adjudicado. Sin embargo, el propio PMMSA-E, contempla que

«facilitará los resultados de movilidad, sobre todo los referidos a las encuestas, a efectos de que sean tenidos en cuenta para la definición de los servicios de las concesiones».

Una vez más estamos ante proyectos, faltos de coordinación, donde se ha puesto “el carro delante de los bueyes”, dado que las encuestas se entregarán posteriormente a la adjudicación de las nuevas concesiones, cuyos proyectos de servicio ya están en exposición pública.

Aunque el objeto principal de nuestro trabajo se refiere a la implantación del nuevo sistema de transporte interurbano de viajeros en la zona de influencia de las ciudades de Alicante y Elche, vamos a efectuar una revisión sobre algunas de las distintas delimitaciones que se han realizado sobre el Área de estudio en los últimos años.

2. METODOLOGÍA

Hemos procedido a la revisión de las distintas delimitaciones territoriales que, desde la Administración autonómica, se han efectuado en la provincia de Alicante. Si bien la clasificación comarcal ha sido recibida sin grandes recelos, cuando se han planteado delimitación de mayor alcance en las que se incluyen las ciudades de Alicante y Elche han surgido discrepancias.

Efectuamos el análisis de varias felicitaciones territoriales en los que se han utilizado la inclusión o exclusión de municipios de manera, sin que se observe un criterio racional en la asignación de los mismos.

El caso más patente es el que se da a la movilidad y el transporte, que son tratados de manera diferente, aunque las competencias sean de la misma Consellería.

3. AMBITO TERRITORIAL DE INFLUENCIA DE ALICANTE Y ELCHE

En el año 1989 se gesta en Alicante la sociedad “*Club de Inversores para el Desarrollo de la Provincia de Alicante*”, iniciativa financiada por un importante colectivo de empresarios privados, que patrocinó el estudio del *Proyecto del Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola*. Se inicia en Alicante con apoyo entusiasta del entonces alcalde José Luis Lassaletta Cano (PSOE) y el alcalde Elche Manuel Rodríguez Macià (PSOE), con el recelo del Consell (PSOE).

El estudio del *Proyecto del Triángulo* presentado en 1993, dirigido por el urbanista Alfonso Vegara, ha dejado un legado de propuestas como la Ciudad Lineal Industrial, el Paseo Marítimo de la Calabarda, el Parque Regional de los Arenales, etc., que han sido recogidos por documentos de planificación posteriores. Finalmente, el Proyecto fracasó –y no se sabe en qué medida– tanto por los desencuentros entre los Ayuntamientos de Alicante y Elche, como los recelos de los gobiernos de la Generalitat Valenciana tanto del PSOE como del PP.

Después, en 1997, se inició el estudio del “*Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano Alicante y Elche*” (PATEMAE), que fue la respuesta del gobierno del PP al *Triángulo Alicante-Elche-Santa Pola*, una de cuyas propuestas ha dado lugar con el tiempo a la Vía Parque.

Más tarde, durante el largo periodo de gobierno del PP, se fueron planteando diversas iniciativas, que, por una razón u otra, nunca llegan a cuajar, estando en el trasfondo del fracaso la rivalidad de Alicante y Elche, y el poco interés del Gobierno de la Generalitat Valenciana.

La falta de información agregada de ámbitos territoriales diferentes a los administrativos (Estado, Comunidad, Provincia, Municipio) sigue siendo una realidad en España y, por supuesto, en la Comunidad Valenciana: «En nuestro país, desafortunadamente, por la concatenación de una serie de circunstancias, no se ha llevado a cabo una tarea sistemática y completa de delimitación de Áreas Metropolitanas a efectos estadísticos, pues los escasos ejemplos existentes presentan unas débiles bases conceptuales y empíricas y tienen una aplicación muy limitada» (J. M. FERIA TORIBIO 2004).

En el caso que nos ocupa tenemos asistimos al enfrentamiento en un ámbito territorial cuyos servicios de transporte público de viajeros son prestados por distintos modos: autobús, tranvía y ferrocarril.

Así mismo, las ciudades y otros núcleos de población, han crecido dentro de sus términos municipales estableciéndose nuevas relaciones de movilidad en los mismos, por lo que la respuesta a este fenómeno debe ser dada mediante implantación de servicios de transporte público

colectivo de viajeros, cuya competencia corresponde a los Ayuntamientos, según determina la LOTT y la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

Ante la carencia del desarrollo de una Ley de Comarcalización, la realidad de las Comarcas se plasma en el Informe de Demarcaciones Territoriales Homologadas publicada, por la Consejería de Administraciones Públicas en un libro en 1987, en el que se proponían *tres categorías de demarcaciones territoriales homologadas (DTH): el Municipio, la Comarca y la Provincia*. Estas demarcaciones eran una referencia para la descentralización administrativa de los diferentes servicios de la Generalitat, como la educación, la sanidad, o la agricultura. Aunque el Informe de Demarcaciones Territoriales no ha tenido una traslación normativa, el hecho evidente de la descentralización administrativa, especialmente en educación y sanidad, va a determinar unas pautas de movilidad y, consecuentemente, de demanda de transporte dentro de los espacios Comarcales.

Por otra parte, el Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba *la “Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana”*, establece 15 áreas funcionales del territorio. El citado Decreto (Directriz 69) define: «*Las áreas funcionales son ámbitos territoriales intermedios entre el espacio regional y el municipal, definidos en la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje como los adecuados para la gestión y planificación territorial supramunicipal, capaces de articular el territorio de manera efectiva y delimitada de acuerdo con criterios que reflejan la funcionalidad del territorio, tales como los desplazamientos obligados y no obligados, los procesos de expansión urbana, la optimización de las áreas de prestación de servicios supramunicipales y los corredores de transporte público*».

En definitiva, la legislación y la documentación accesible de la Administración Autonómica no hace más que añadir confusión, por una falta de criterios o, quizá, por una apatía hacia una parte del territorio, derivada del nuevo centralismo que ejercen las capitales en las autonomías pluriprovinciales.

En el DOCV nº 7786 (19-05-2016) se licita la “Elaboración de una propuesta de reestructuración, racionalización y modernización de las concesiones de servicio público de transporte de viajeros por carretera de la provincia de Alicante y concesiones interprovinciales de titularidad autonómica, mediante la elaboración, diseño y explicación detallada de un nuevo mapa concesional basado en criterios de racionalidad económica que satisfaga los objetivos estratégicos de cobertura, calidad y servicio”.

En el DOCV nº 7820 (04.07.2016) se licita la “Elaboración de una propuesta de reestructuración, racionalización y modernización de las concesiones de servicio público de transporte de viajeros por carretera del Área Metropolitana de Valencia y Alicante, mediante la elaboración, diseño y explicación detallada de un nuevo mapa concesional basado en criterios de racionalidad económica que satisfaga los objetivos estratégicos de cobertura, calidad y servicio”..

Con estas licitaciones se pretende dar solución a la situación de alegalidad en la que se encuentran las concesiones de transporte regular de viajeros de la Comunidad Valenciana, prácticamente todas caducadas a la fecha. La primera licitación se refiere a la reestructuración de todas las concesiones provinciales excepto las que afectan a la denominada Área Metropolitana de Alicante que incluye los Municipios de Alicante, San Vicente del Raspeig, Mutxamel, San Juan de Alicante y El Campello, que se incluyen en la segunda licitación como componentes del Área Metropolitana de Alicante.

Casi en la misma fecha se licita en DOCV nº 7920 (18-11-2016) la “Redacción y seguimiento de los planes de movilidad metropolitana sostenible de las áreas de Alicante-Elche y Castellón, y control de tres planes de movilidad metropolitana sostenible”, en el que territorio Alicante y Elche se vuelve a unir incluyendo los Municipios de Alicante, San Vicente del Raspeig, San Juan de Alicante, El Campello, Mutxamel, Elche, Santa Pola y Crevillente).

3.1 DELIMITACIÓN DEL AMBITO TERRITORIAL DE INFLUENCIA DE ALICANTE Y ELCHE DESDE LA ADMINISTRACION.

En la línea de la problemática existente a la hora de la calificación del “ámbito territorial de influencia” de Alicante y Elche desde la propia Administración Autonómica, y otros Organismos, se ha influido a alimentar la confusión, ya que se han utilizado distinto número de Municipios según la clasificación comarcal de la Comunidad Valenciana, el Plan de Acción Territorial del

Entono Metropolitano Alicante-Elche (PATEMAE), la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (2011), Plan de Acción Territorial Alicante y Elche (PAT ALICANTE-ELCHE),

3.1.1 CLASIFICACIÓN COMARCAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (1985).

Mediante el *Decreto 170/1985, de 28 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana*, sobre procedimiento en la creación de demarcaciones funcionales con incidencia territorial, la Generalidad pide un informe a la Consejería de Administración Pública para una eventual "creación de demarcaciones funcionales con incidencia en el territorio de la Comunidad Valenciana". Dicho informe se publicaría dos años más tarde, en 1987, en el que se establecen unas Demarcaciones Territoriales Homologadas (DTH) de tres rangos, correspondiendo las de rango 1 a las comarcas (34 en la Comunidad Valenciana).

La *Ley 8/2010, de 23 de junio, de régimen local de la Comunitat Valenciana*, define a «las comarcas como circunscripciones administrativas de la Generalitat y entidades locales determinadas por la agrupación de municipios para la prestación de servicios y gestión de asuntos comunes».

Las Comarcas de L´Alacantí y el Baix Vinalopó son limítrofes y sus capitales Alicante y Elche son dos grandes ciudades que representan la segunda y la tercera en población de la Comunidad Valenciana.

TABLA 1
Población, superficie y densidad de las Comarcas de L´Alacantí y Baix Vinalopó.

Municipio	Habitantes	Superficie km ²	Densidad hab/km ²
Comarca L´Alacantí			
Alicante	331.577	201,27	1.647,42
San Vicente del Raspeig	57.785	40,55	1.425,03
Campello	27.893	55,27	504,67
Muchamiel	25.009	47,67	524,63
San Juan de Alicante	23.518	9,64	2.439,63
Jijona	6.875	163,76	41,98
Agost	4.713	66,64	70,72
Busot	2.925	33,84	86,44
Aigües	936	18,47	50,68
Torremanzanas	654	36,48	17,93
Total Comarca L´Alacantí	481.885	673,59	715,40
Comarca Baix Vinalopó			
Elche/Elx	230.625	326,50	706,36
Santa Pola	31.745	58,16	545,82
Crevillent	28.957	104,55	276,97
Total Comarca Baix Vinalopó	291.327	489,21	595,50
Total Comarcas	773.212	1.162,80	664,96

Fuente: INE (2018) y elaboración propia.

Las Comarcas de L´Alacantí y del Baix Vinalopó, cuyas cabeceras son Alicante y Elche respectivamente son limítrofes y tenían (2018) una población censada de 773.212 habitantes.

3.1.2 PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DEL ENTORNO METROPOLITANO ALICANTE-ELCHE (PATEMAE) (1997)

El Plan de Acción tenía como finalidad, establecer los elementos básicos de ordenación urbanística y territorial para la organización y estructura del territorio y ser modelo territorial de referencia para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas, así como para las actividades de los particulares y afectaba a doce municipios de L'Alacantí y el Baix Vinalopó.

TABLA 2
Población, superficie y densidad del Área Alicante –Elche (PATEMAE 2009)

Municipio	Habitantes	Superficie km ²	Densidad hab/km ²
Subárea de Alicante			
Alicante	331.577	201,27	1.647,42
San Vicente del Raspeig	57.785	40,55	1.425,03
Campello	27.893	55,27	504,67
Muchamiel	25.009	47,67	524,63
San Juan de Alicante	23.518	9,64	2.439,63
Jijona	6.875	163,76	41,98
Agost	4.713	66,64	70,72
Busot	2.925	33,84	86,44
Aigües	936	18,47	50,68
Total Subárea Alicante	481.231	637,11	755,33
Subárea de Elche			
Elche/Elx	230.625	326,50	706,36
Santa Pola	31.745	58,16	545,82
Crevillent	28.957	104,55	276,97
Total Subárea de Elche	291.327	489,21	595,50
Total Área Alicante-Elche	772.558	1.126,32	685,91

Fuente: INE (2018), PATEMAE y elaboración propia.

Incluye los Municipios de Agost, Aguas de Busot, Alicante, Busot, Crevillente, Elche, El Campello, Jijona, Mutxamel, San Juan de Alicante, San Vicente del Raspeig y Santa Pola²

Entre sus objetivos figura el establecimiento soluciones y estrategias globales que permitan lograr el mayor nivel de funcionalidad y coordinación posible, favoreciendo la creación de puntos de intercambio entre sistemas de transportes entre una doble aglomeración urbana como es el caso del entorno metropolitano Alicante-Elche.

Desde su inicio ha existido una posición enfrentada desde el Ayuntamiento de Elche³ ante cualquier iniciativa referida al desarrollo de un Área Metropolitana que integrase los Municipios de Alicante y Elche.

² No se explica la razón de la exclusión del municipio de Torremanzanas, integrante de la comarca de L'Alacantí.

³ «El alcalde de Elche, ... confía en que el Consell no utilice el Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante-Elche (PATEMAE) para crear un área metropolitana que englobe las dos ciudades». El primer edil ilicitano afirma que este plan tan sólo pretende estudiar el territorio que rodea las dos ciudades desde una perspectiva supramunicipal, 'sin inferir en la política interna de cada una'. En opinión de Macià, el plan tratará temas comunes a municipios colindantes como las comunicaciones o los

En 2005 se somete a información pública el PATEMAE (Plan de Acción Territorial del entorno metropolitano de Alicante-Elche), cuyos trabajos se iniciaron en 1996 con la creación de una oficina técnica para el desarrollo de dicho plan. Este Plan de Acción Territorial, que no llegó a aprobarse, realiza un reconocimiento territorial de su ámbito coincidente de forma aproximada con las dos comarcas históricas del Baix Vinalopó y l'Alacantí.

3.1.3 ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA (2011).

El Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, el que establezca 15 áreas funcionales del territorio autonómico. Según el citado Decreto en su Directriz 69 «Las áreas funcionales son ámbitos territoriales intermedios entre el espacio regional y el municipal, definidos en la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje como los adecuados para la gestión y planificación territorial supramunicipal, capaces de articular el territorio de manera efectiva y delimitada de acuerdo con criterios que reflejan la funcionalidad del territorio, tales como los desplazamientos obligados y no obligados, los procesos de expansión urbana, la optimización de las áreas de prestación de servicios supramunicipales y los corredores de transporte público».

Entre las 15 áreas funcionales propuestas para la Comunitat Valenciana figura la de Alicante-Elx, que comprende las comarcas de L'Alacantí y el Baix Vinalopó.

3.1.4 PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE ALICANTE Y ELCHE (PAT ALICANTE-ELX) (2016).

El Plan de Acción Territorial de Alicante y de Elche (PAT Alicante- Elche) es un instrumento de ordenación territorial integral de escala supramunicipal, tal y como se prescribe en el artículo 6 de la Ley 5/2014 de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (LOTUP). Este plan viene a paliar la falta de coordinación del planeamiento ⁴.

El borrador del Plan y Documento Inicial Estratégico del Plan de Acción Territorial de las Áreas de Alicante y Elche (PAT Alicante-Elx) se inicia en términos pesimistas teniendo en cuenta las experiencias anteriores (pág. 6): «Existen muy pocos espacios en España y en la Unión Europea sobre los que se hayan elaborado tantas estrategias y planes de naturaleza supramunicipal, fallidos todos hasta el momento, como en las Áreas Metropolitanas de Alicante y Elche, dos ciudades importantes de la Comunitat Valenciana (la segunda y tercera en población), ambas de un tamaño más o menos comparable y situadas a escasos 20 kilómetros de distancia»

La posición del Ayuntamiento de Elche⁵ sigue mostrando su oposición al desarrollo de un Área Metropolitana de Alicante y Elche.

Con independencia de las polémicas precitadas, el ámbito del Plan de Acción Territorial de las Áreas Metropolitanas de Alicante y de Elche está definido, en principio, por los 14 Municipios que comprenden la denominada Área Funcional de Alicante y de Elche, tal y como la establece la ETCV. (Agost, Agües, Alacant, Busot, El Campello, Crevillente, Elx, Mutxamel, Sant Joan D'Alacant, Santa Pola, San Vicente del Raspeig, Tibi, Torremanzanas, Xixona). Posteriormente (2017) se le añaden 6 Municipios periféricos a Elche que cuentan con relaciones funcionales y urbanas (Aspe, Dolores, Catral, San Fulgencio, Hondón de las Nieves y Hondón de los Frailes).

recursos naturales, y cualquier actuación del Consell que lo oriente hacia otros fines 'contará con la oposición del Ayuntamiento de Elche'
https://elpais.com/diario/2001/05/22/cvalenciana/990559096_850215.html.

⁴ Resolución de 29 de septiembre de 2016, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se inicia el Plan de Acción Territorial de Alicante y de Elche.

⁵ El alcalde ilicitano, Carlos González, expone que: «Nosotros, en las reuniones que hemos mantenido con la Consellería, siempre hemos sostenido que es bueno que haya un análisis, una visión supralocal del territorio teniendo en cuenta que en Elche siempre hemos considerado que las relaciones con Alicante tienen que partir de la premisa de que no somos un área metropolitana sino dos ciudades que tienen una intensa relación social y económica, ». <https://www--elche--es.insuit.net/2018/01/el-plan-de-accion-territorial-debe-tener-en-cuenta-que-elche-y-alicante-no-forman-un-area-metropolitana/>

TABLA 3
Población, superficie y densidad del PAT Alicante-Elx.

Municipio	Habitantes	Superficie km ²	Densidad hab/km ²
Subárea de Alicante			
Alicante	331.577	201,27	1.647,42
San Vicente del Raspeig	57.785	40,55	1.425,03
Campello	27.893	55,27	504,67
Muchamiel	25.009	47,67	524,63
San Juan de Alicante	23.518	9,64	2.439,63
Jijona	6.875	163,76	41,98
Agost	4.713	66,64	70,72
Busot	2.925	33,84	86,44
Aigües	936	18,47	50,68
Tíbi	1.564	70,38	22,22
Torremanzanas	654	36,48	17,93
Total Subárea de Alicante	483.449	743,97	649,82
Subárea de Elche			
Elche/Elx	230.625	326,50	706,36
Santa Pola	31.745	58,16	545,82
Crevillent	28.957	104,55	276,97
San Fulgencio	7.943	20,70	383,72
Catral	8.631	20,01	431,33
Dolores	7.383	18,25	404,55
Aspe	20.537	70,57	291,02
Hondón de los Frailes	1.132	12,55	90,20
Hondón de la Nieves	2.474	68,85	35,93
Total Subárea de Elche	339.427	700,14	484,80
Total Area Alicante-Elche	822.876	1.444,11	569,82

Fuente: INE (2018), PATEMAE y elaboración propia.

3.1.5 PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANA SOSTENIBLE ALICANTE-ELX. (PMMSA-E)

El Área Metropolitana Alicante-Elx, a efectos del Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible, incluye parte de las Comarcas de L'Alacantí y del Baix Vinalopó

El PMMS-E se pretende elaborar de forma concertada con los Municipios de cada ámbito, apoyarán los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que estén aprobados en dichas áreas y estarán coordinados con la planificación estatal y autonómica del transporte que exista en esas zonas.

A pesar de lo previsto en el *Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana*, el Área Funcional Alicante-Elx, en el reciente estudio licitado por la Consellería, ha quedado reducida a los 8 Municipios más importantes de las Comarcas de L'Alacantí y el Baix Vinalopó.

Dentro de este espacio metropolitano, existen dos sub-áreas definidas y bastante diferenciadas, la de Alicante y la de Elche entre las que se distribuye el 61,63% y el 38,37% de la población respectivamente

TABLA 4
Población, superficie y densidad del Área Metropolitana Alicante-Elx (PMMSA-E).

Municipio	Habitantes	Superficie km ²	Densidad hab/km ²
Subárea de Alicante			
Alicante	331.577	201,27	1.647,42
San Vicente del Raspeig	57.785	40,55	1.425,03
Campello	27.893	55,27	504,67
Muchamiel	25.009	47,67	524,63
San Juan de Alicante	23.518	9,64	2.439,63
Total Subárea Alicante	465.782	354,40	1.314,28
Subárea de Elche			
Elche/Elx	230.625	326,50	706,36
Santa Pola	31.745	58,16	545,82
Crevillent	28.957	104,55	276,97
Total Subárea de Elche	291.327	489,21	595,50
Total Área Alicante-Elche	757.109	843,61	897,46

Fuente: INE, PMMA-E y elaboración propia.

La Generalitat, en este proyecto, presta atención fundamentalmente a los desplazamientos interurbanos y a los focos principales de demanda de viajes susceptibles de ser atendidos por servicios metropolitanos. «Además, los planes de movilidad metropolitana sostenible apoyarán las políticas municipales de movilidad en esas áreas porque van a desplegar intensas campañas de encuestas en hogares, líneas de transporte público, focos de atracción y generación de viajes, intercambiadores de transporte, etcétera que proporcionarán datos actualizados sobre desplazamientos recurrentes de los ciudadanos con los que los ayuntamientos podrán poner al día, en su caso, sus planes de movilidad existentes o revisar/elaborar los que fuera menester»

3.2 DELIMITACION DEL AREA DE ALICANTE-ELCHE DESDE EL AMBITO ACADEMICO.

El profesor (LARROSA ROCAMORA 2012), en su tesis “El Área urbana metropolitana de Alicante-Elche. delimitación y caracterización: Aplicación de los criterios funcionales de movilidad” realiza un estudio exhaustivo de la movilidad y concluye que «esta área funcional, que podríamos asumir como una ciudad real, constituye un espacio integrado de 7 localidades: San Juan, San Vicente, Mutxamel, El Campello, Busot, Aigües y Alicante, que dan síntomas muy claros de metropolitanización tradicional, dado el nivel de organización alrededor de la cabecera, la intensidad de los movimientos laborales, el grado de jerarquización urbana, etc.»

TABLA 5
Población, superficie y densidad del Área de Alicante, 2016.

Municipio	Habitantes	Superficie km ²	Densidad hab/km ²	Superficie urbanizada km ²	Ratio de Superficie	Densidad urbana hab/km ²
Alicante	331.577	201,27	1.647,42			
San Vicente del Raspeig	57.785	40,55	1.425,03			
Campello	27.893	55,27	504,67			
Muchamiel	25.009	47,67	524,63			
San Juan de Alicante	23.518	9,64	2.439,63			
Area Metropolitana Alicante	465.782	354,40	1.314,28	74,00	20,88%	6.294,35

Fuente: OMM-2017.

3.3 DELIMITACION DEL AREA METROPOLITANA DE ALICANTE, SEGÚN EL OBSERVATORIO DE MOVILIDAD METROPOLITANA.

En el Informe de la Movilidad Metropolitana de 2017 (MONZON, y otros 2019) se considera el Área de Alicante integrada por sus cinco principales municipios, los mismos que considera el profesor LARROSA, y aunque es considerada como Área Metropolitana pequeña (menos de 500.000 habitantes) tiene una densidad de población respecto a la superficie urbanizada de 6.294,35 habitantes/km² que la sitúa en la quinta posición de las Áreas incluidas en el Informe.

3.4 COMPARATIVO DE LAS DELIMITACIONES TERRITORIALES REALIZADAS.

Las acepciones semánticas que se han hecho sobre el ámbito territorial de Alicante y Elche van unidas a dimensiones territoriales diferentes, tal y como se representa en la tabla siguiente, en la que se observa que el número de Municipios (20 – 8), la superficie (1.552,34 - 843,56 km²), la población (815.049 – 749.667 habitantes) y la densidad (565,09 – 888,69 hab/km²) presentan diferencias muy significativas.

TABLA 6
Población, superficie y densidad según diferentes proyectos de la Administración, 2016

Delimitación territorial	Habitantes	Superficie km ²	Densidad hab/km ²	Número Municipios
Area Funcional Alicante-Elx	772.558	1.126,32	685,91	12
PATEMAE	773.212	1.162,80	664,96	13
AUDES5	803.615	1.094,75	734,06	16
PAT Alicante-Elx	822.876	1.444,11	569,82	20
PMMS Alicante-Elx	757.109	843,61	897,46	8

Fuente: Elaboración propia.

Los distintos criterios que se han empleado a la hora de asignar el número de Municipios y consecuentemente las demás variables derivadas, no ayuda a establecer un criterio uniforme sobre la delimitación del espacio Alicante-Elche (y Municipios afectos).

Hasta ahora hemos visto el tratamiento que se ha dado desde la Administración al espacio territorial de los Municipios de Alicante y de Elche, así como a sus zonas de influencia.

4. DISCUSION

La Generalitat Valenciana, a través de sus Consellerías, ha propiciado diversos estudios referidos al Area Alicante-Elche, entre los que cabe destacar los referidos a la materia de transportes y movilidad, que han sido licitados recientemente. Observamos que, la misma Consellería, usa distintos criterios de delimitación territorial, según se refiere a la ordenación de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera o la planificación de la movilidad sostenible.

4.1 ACTUACIONES RECIENTES DESDE LA CONSELLERÍA REFERIDAS AL TRANSPORTE PUBLICO REGULAR INTERURBANO DE VIAJEROS

Como señalamos anteriormente, son evidentes las muestras de preocupación, referidas a la movilidad y el transporte, efectuadas por la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio que, en 2017, que ha decidido tomar medidas para solucionar el “problema de la renovación de concesiones de transporte regular de viajeros en el ámbito de la Comunidad Valenciana”, para lo cual recientemente se han licitado, para la provincia de Alicante, dos estudios referidos a la elaboración de:

1. «La propuesta de reestructuración, racionalización y modernización de las concesiones de servicio público de transporte de viajeros por carretera de la provincia de Alicante».

2. «La propuesta de reestructuración, racionalización y modernización de las concesiones de servicio público de transporte de viajeros por carretera del Área Metropolitana de Valencia y Alicante».

Estos dos estudios llevan incluida la exigencia de “la elaboración, diseño y explicación detallada de un nuevo mapa concesional basado en criterios de racionalidad económica que satisfaga los objetivos estratégicos de cobertura, calidad y servicio”, con el fin de que sirvan de base a la licitación de las concesiones de transporte regular de competencia autonómica, que han vencido a partir del año 2012.

En una secuencia de tiempo lógica, teniendo en cuenta los plazos de ejecución, que se han dado a los precitados trabajos, ha hecho que recientemente se presentasen “el proyecto de servicio público de transporte CV-207, Alacant Metropolitana Nord”⁶ y el “proyecto de servicio público de transporte CV-208, Alacant Metropolitana Nord-Oest”⁷ que, por un periodo de máximo de 10 años, prestarán el servicio regular interurbano de viajeros por carretera en el ámbito del Área Metropolitana de Alicante. Estas dos nuevas concesiones sustituyen a la actual (caducada) “CVA-025; Alicante-Cercanías”.

4.1.1 POPUESTAS DEL NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO DE VIAJEROS POR CARRETERA EN EL AREA METROPOLITANA ALICANTE-ELCHE

En las directrices de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana 2030 (Objetivo 19), se delimitan un total de seis macroáreas funcionales de transporte en la provincia de Alicante, entre las que figura el “Área de prestación integrada de Alacant-Elx-Santa Pola”, como una región urbana-metropolitana con gran dinamismo y capacidad de crecimiento y atracción, y que actúa como una célula independiente a escala supramunicipal.

Sin embargo, cuando se decide realizar actuaciones en el ámbito del transporte público, se abandona el planteamiento metropolitano y se encargan dos estudios:

1. «La propuesta de reestructuración, racionalización y modernización de las concesiones de servicio público de transporte de viajeros por carretera de la provincia de Alicante», que incluye, entre otros, a los Municipios de Elche, Crevillente y Santa Pola.
2. «La propuesta de reestructuración, racionalización y modernización de las concesiones de servicio público de transporte de viajeros por carretera del Área Metropolitana de Valencia y Alicante», que en los referente al Área de Alicante incluye los Municipios de Alicante, San Vicente del Raspeig, San Juan de Alicante, El Campello, Mutxamel, Busot, Aigües y Agost⁸.

Con la publicación de los nuevos proyectos de servicio público de transporte se observa un tratamiento asimétrico de los mismos, según se refieran al Área de Alicante o a la de Elche, tanto en la forma elegida para unificar los servicios de transporte regular interurbanos actuales, como en la coordinación futura de los servicios urbanos e interurbanos.

4.1.2 ASIMETRÍA EN LA UNIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS

Para el caso de Alicante se desdoblan en dos concesiones los servicios que estaban unificados en tarifas mediante el sistema Transporte Alicante Metropolitano y, de facto, debido a que las concesiones del TAM eran del mismo grupo empresarial.

En el caso de Elche se suprimen varias concesiones, dado que sus tráficos discurrían íntegramente dentro de su término municipal.

⁶ Información pública del proyecto de servicio público de transporte CV-207, Alacant Metropolitana Nord (DOGV 16/0372018). <http://www.habitatge.gva.es/web/transportes/proy-inf-publica0>.

⁷ Información pública del proyecto de servicio público de transporte CV-208, Alacant Metropolitana Nord-Oest (DOGV 29/03/2018). web <http://www.habitatge.gva.es/web/transportes/proy-inf-publica0>.

⁸ Xixona se ha incluido en la concesión CV-205: ALCOI-ALACANT.

Área de Alicante	Área de Elche
Situación actual	Situación actual
Los Municipios de Alicante, San Vicente del Raspeig, San Juan de Alicante, Mutxamel, El Campello y Aigües son atendidos de manera coordinada por los servicios CVA-017:Relleu-Aigües-Alicante, CVA-020:Alicante-Aeropuerto, CVA-025:Alicante-Cercanías) y CVA-026:Agost-Alicante.	Los municipios de Elche, Santa Pola y Crevillente son atendidos por los servicios CVA-014:Alicante-Elche-Crevillente, CVA-016: Santa Pola-Alicante, CVA-019:Elche-Matola-Elche, CVA-024:Elche-Santa Pola, CVA-027: Elche-Baya Baja y CVA-029:Elche-Arenales del Sol.
Propuesta de la Generalitat	Propuesta de la Generalitat
Se crea el servicio CV-207:Alicante Metropolitana-Norte ⁹ . que atiende los tráficos de Alicante con San Juan de Alicante, El Campello, Mutxamel, Aigües y Busot. Se crea el servicio CV-208 Alicante Metropolitana Noroeste ¹⁰ que atiende los tráficos de Alicante con San Vicente de Raspeig y el Aeropuerto de El Altet. Los tráficos de Jijona y Torremanzanas se incorporan al servicio	Se crea el servicio CV-211:Elx-Rodalía ¹¹ que atiende los tráficos de Elche con Alicante, Crevillente y Santa Pola. Se crea el servicio CV-212: Alicante-Santa Pola, que sustituye al CVA-016.

4.1.3 ASIMETRÍA EN EL TRATAMIENTO DE LOS TRÁFICOS Y EN LA COORDINACIÓN DE LOS SERVICIOS URBANOS E INTERURBANOS.

En el Ayuntamiento de Elche se le asignan todos sus tráficos dentro de su término municipal, mientras que, en el caso de Alicante, la Generalitat invade con el transporte interurbano tráficos que corresponden al ámbito municipal de Alicante.

Municipio de Alicante	Municipio de Elche
Las líneas interurbanas pertenecientes a este contrato, podrán seguir realizando los tráficos urbanos que han venido haciendo históricamente. Además de los tramos citados en el epígrafe anterior para las líneas 2 y 2N, este contrato también hará los tráficos urbanos correspondientes a las líneas 3 y 3N en la Avenida de Denia (N-332) Las líneas interurbanas pertenecientes a este contrato, excepto la línea del aeropuerto, podrán seguir realizando los tráficos urbanos que han venido haciendo históricamente.	No inclusión en títulos de competencia de la Generalitat de tráficos urbanos que pudieran prestarse de manera autónoma. Las coincidencias de itinerario se producen con relación a la operación de líneas urbanas competencia del ayuntamiento de Elx, en el eje funcional Elx-Parque industrial-Torrellano, y del ayuntamiento de Alacant, en las relaciones urbanas con el polígono laboral de la N-340 y en el propio entramado urbano. Con carácter general, la gestión de estos y otros potenciales trayectos coincidentes se ajusta vía la imposición de prohibiciones de

⁹ RESOLUCIÓN de 21 de mayo de 2019, de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, por la que se aprueba el proyecto de servicio público de transporte CV-207, Alacant Metropolitana Nord.

¹⁰ RESOLUCIÓN de 21 de mayo de 2019, de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, por la que se aprueba el proyecto de servicio público de transporte CV-208, Alacant Metropolitana Nord-Oest.

¹¹ RESOLUCIÓN de 25 de marzo de 2019, de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, por la que se aprueba el Proyecto de servicio público de transporte CV-211, Elx Rodalía.

<p>El Ayuntamiento de Alacant y la Generalitat Valenciana deberán coordinarse cuando el Ayuntamiento de Alacant, con el objetivo de ofrecer un mejor servicio a sus ciudadanos, considere necesario modificar la oferta de sus líneas actuales o incluir nuevas líneas que entren en competencia con los tramos urbanos de las líneas interurbanas de este contrato. Del mismo modo, se coordinarán las posibles modificaciones de la red de transporte urbano del Ayuntamiento de Alacant cuya motivación sea incrementar la demanda de transporte público que mejore la rentabilidad del mismo.</p>	<p>tráfico entre pares O/D dentro del término municipal concernido, en favor de las competencias municipales de gestión del transporte urbano colectivo, y sin perjuicio de los acuerdos y/o convenios interinstitucionales que a efectos de autorización especial para la prestación delegada de determinadas relaciones pudieran suscribirse.</p>
---	--

La Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana, en su artículo 22.6. señala que: “Corresponde a cada una de las autoridades de transporte competentes la ordenación, planificación, gestión y prestación de los servicios públicos de transporte bien mediante un operador interno, en la acepción del Reglamento CE 1370/2007, o mediante el operador seleccionado de acuerdo con la normativa aplicable».

Esta distinción entre los servicios de transporte urbano e interurbano y la correspondiente asignación competencial de los mismos, implica que los servicios de transporte público de viajeros cuyo itinerario discorra únicamente dentro de un único término municipal son competencia del Ayuntamiento correspondiente, excepto que éste renuncie en los términos previstos en el art.22.5 de la Ley de Movilidad y que la Generalitat acepte esta renuncia.

Asimismo, la vigente Ley de Movilidad (art. 4) indica que «...la Agencia Valenciana de Movilidad desarrollará las competencias de la Generalitat en materia de servicios de transporte público y el ejercicio de las funciones de autoridad única de transporte en los ámbitos metropolitanos de la Comunitat Valenciana», como son los casos de Alicante y Valencia.

El ejercicio de las funciones de la Agencia Valenciana de Movilidad como Autoridad Única de Transporte exigirá una planificación conjunta del sistema de transporte del Área respectiva, en la que concurren los intereses y demandas de Municipios (transporte urbano e interurbano), el tipo de gestión (operadores públicos y privados) y los modos de transporte existentes (autobús, tranvía, metro y tren). En este sentido es mucho más compleja la situación de Valencia por el tamaño de la población, número de Municipios, operadores y modos de transporte.

4.2 ACTUACIONES RECIENTES DE LA CONSELLERIA REFERIDAS AL PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANA SOSTENIBLE DEL AREA ALICANTE-ELX.

A la vez que se desarrollaba reestructuración, racionalización y modernización de las concesiones de servicio público de transporte de viajeros por carretera de la provincia de Alicante y del Area Metropolitana de Alicante, la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, con fecha 18/11/2016, ha licitado el concurso para la “Redacción y seguimiento del Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elx”¹², con un plazo de ejecución de 48 meses prorrogables hasta en 24 meses adicionales, cuyos objetivos son los siguientes:

«El objeto de los trabajos regulados por el contrato es la elaboración y seguimiento del “Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elx” pretende ser el instrumento de referencia de los que se deriven el conjunto de actuaciones previstas para alcanzar un sistema de movilidad sostenible de personas y mercancías en dicha Área Metropolitana»

«Serán objetivos preliminares –entre otros– del Plan, que posteriormente deberá completarse y mejorarse, los siguientes:

¹² Área de Alicante-Elx se corresponde con el área funcional del mismo nombre establecida en el Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y que incluye 12 Municipios: Agost, Aguas de Busot, Alicante, Busot, Crevillente, Elche, El Campello, Jijona, Mutxamel, Sant Joan d’Alacant, Sant Vicent del Raspeig y Santa Pola.

1. Consolidar la conurbación Alicante-Elx como Área Metropolitana integrada que facilite los intercambios ágiles de personas y mercancías imprescindibles para garantizar el desarrollo y bienestar de la población.
2. Potenciar el transporte público. Mejorar la cobertura, calidad, seguridad y accesibilidad del servicio. Fomentar la intermodalidad y trasvasar usuarios del vehículo privado al sistema de transporte colectivo.
3. Recuperar espacio en la vía pública para los modos no mecanizados de transporte (peatones y ciclistas), mejorando la calidad del entorno urbano para devolver a las calles y plazas su protagonismo como espacios de convivencia de primer nivel.
4. Mejorar la seguridad de los desplazamientos, reducir la accidentabilidad y focalizar las actuaciones prestando especial atención al usuario más vulnerable.

Los objetivos preliminares del Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elx (PMMSA-E) son los mismos que los que se establecen para el PMMS del Área de Valencia, excepto que se omite al respecto¹³ «La creación de una Autoridad Única del Transporte –Autoridad de Transporte Público– en el Área que facilite la integración modal, tarifaria y administrativa en beneficio de las formas de desplazamiento más sostenibles para los ciudadanos».

5. CONCLUSIONES

Hemos puesto en evidencia que no existe un criterio ordenado y uniforme para definir los ámbitos territoriales en la Comunidad Valenciana, pues según los distintos criterios de planificación empleados no se ha podido definir un Área Metropolitana en el espacio Alicante-Elche.

Parece evidente que no se ha tomado en consideración que, para solucionar el fenómeno metropolitano, y buscar soluciones a los problemas que el mismo genera, ha de tenerse, al menos, en cuenta:

1. En qué medida una serie de núcleos de población, urbanizados e interrelacionados –y administrativamente integrados en distintos municipios– pueden constituir un Área Metropolitana, considerando la movilidad funcional y, en su caso, la movilidad residencial.
2. La asunción de la existencia de la realidad metropolitana por parte de los propios municipios afectados y las actitudes de éstos ante esa evidencia: a veces, las relaciones ancestrales de mala vecindad pueden tener efectos perniciosos ante cualquier propuesta de desarrollo en común.

Para el caso de un servicio de transporte público metropolitano, es preciso delimitar el marco competencial de los distintos niveles de la Administración: municipal, autonómica y estatal, para llegar a implementar políticas de coordinación eficaz –y eficiente – con el establecimiento de figuras de gestión como son las Autoridades Únicas de Transporte (Autoridad de Transporte Público¹⁴, a partir de ciertos niveles de población.

Sin embargo, las actuaciones de la Generalitat Valenciana en materia de transporte han sido cambiantes y asimétricas, desde el momento en que no toma en consideración las alegaciones de los Ayuntamientos principales, especialmente el de Alicante.

Es más la propia Generalitat Valenciana se contradice a sí misma, ya que los planteamientos en materia de transporte no coinciden con las propuestas que desde su Consellería se están realizando en el estudio del Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible Alicante-Elx, que recientemente ha propuesto «un Ente Metropolitano de Coordinación que se encargaría de

¹³ La previsión de una Autoridad Única de Transporte para el Área Metropolitana de Valencia, que no se contempla para el Área Metropolitana Alicante-Elx tiene toda la apariencia que desde la Consellería no se contempla ningún proceso de descentralización. Más adelante podemos ver el confusionismo que ha asistido al proceso de descentralización en materia de movilidad y transporte.

¹⁴ Se denominan Autoridades de Transporte Público (ATP) a los organismos administrativos que se constituyen como instrumentos para la planificación y gestión integrada de las infraestructuras y servicios del transporte público en las áreas metropolitanas de España.

coordinar a los operadores de transporte público urbano, operadores de autobuses interurbanos, Renfe y otros organismos de movilidad del ámbito». <https://alicanteplaza.es/el-plan-de-movilidad-de-alicante-elche-propone-un-ente-metropolitano-de-coordinacion>.

A lo largo de más de 30 años en la Administración autonómica no ha existido una coherencia en cuanto a las delimitaciones territoriales que normativamente ha publicado, cinco de las cuales hemos reseñado. Tampoco estas delimitaciones coinciden con las propuestas académicas y técnica que hemos reseñado.

Además, no se ha mantenido el mismo criterio a la hora de dar un tratamiento normativo a la movilidad y el transporte, ni se ha tenido en cuenta la opinión declarada de los Ayuntamientos, que en el caso de Elche siempre ha mostrado una postura contraria a cualquier tipo de integración metropolitana con Alicante capital.

El tratamiento asimétrico dado a la regulación del transporte público regular de viajeros por carretera es un ejemplo de hasta qué punto «nos encontramos con una situación paradójica en la cual los instrumentos que el sistema ofrece para la consolidación institucional de las Áreas Metropolitanas, lejos de contribuir al desarrollo y expansión de este tipo de fórmula organizativa, han sido percibidos por las CCAA como amenaza y, por tanto, infrutilizadas al ver más inconvenientes que ventajas en iniciar dichos procesos» (NAVARRO GOMEZ 2008).

6. BIBLIOGRAFIA

ALLENDE LANDA, José. «Áreas metropolitanas. Contenido, crisis y nuevos enfoques.» *Revista Vasca de Administración Pública. Herri-Arduralaritzako Euskal Aldizkaria*, n° 15 (julio 1986): pags. 7-26; <https://www.euskadi.net/r61-s20001x/es/t59aWar/t59aMostrarFicheroServlet?t59aIdRevista=2&R01HNoPortal=true&t59aTipoEjemplar=R&t59aSeccion=38&t59aContenido=1&t59aCorrelativo=1&t59aVersion=1&t59aNumEjemplar=15>.

ARELLANO RIOS, Alberto. «La definición jurídica del fenómeno metropolitano en el ámbito subnacional mexicano.» *Revista Opinión Jurídica*, ISSN 1692-2530, (Facultad de Derecho de la Universidad de Medellín) Vol. 13, n° 26 (julio-diciembre 2014): pags. 91-108; <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5015057>.

ARGOS. *Portal de Información Argos*. Editado por Generalitat Valenciana. 2018. <http://www.argos.gva.es/es/municipal/municipios-de-la-comunitat-valenciana/> (último acceso: 23 de marzo de 2018).

BALLESTER ROS, Ignacio. «La división territorial en comarcas del País Valenciano.» *Revista de Estudios de la Vida Local (1942-1984)* ([https://revistasonline.inap.es/index.php?journal=REALA&page=article&op=view&path\[\]=8211&path\[\]=8260](https://revistasonline.inap.es/index.php?journal=REALA&page=article&op=view&path[]=8211&path[]=8260)), n° n° 209 (1981): pp: 145-160.

BARRERO RODRIGUEZ, M^a Concepción. *Las Áreas Metropolitanas*. Madrid: Editorial Civiras, 1993.

—. «Organización territorial y servicios locales: El nivel óptimo de prestación.» Actas del XXI Congreso de la Asociación Italo-Española de Profesores de Derecho Administrativo. Benidorm-Alicante, 26 a 28 de mayo de 2016, 2016. <https://deje.ua.es/es/derecho-administrativo/documentos/comunicaciones/organizacion-territorial-y-servicios-locales-el-nivel-optimo-de-prestacion.pdf>.

BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L. «La planificación territorial en la Comunidad Valenciana (1986-2009).» *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. (Universidad de Barcelona) vol. XIII, n° 3 (diciembre 2009): <http://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/1612>.

CASCAJO, Rocío, Andrés MONZÖN, Carlos ROMERO, y Javier. RUIZ DE GALARRETA. *Observatorio de Movilidad Metropolitana (OMM 2016)*. 2018. http://www.observatoriomovilidad.es/images/stories/05_informes/informe_omm_2016_final.pdf.

CONSELLERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTE. *El Entorno Metropolitano de Alacant-Elx: Reconocimiento territorial*. Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte; nº 9 de la Col·lecció Territori, 2000.

CONSELLERIA DE VIVIENDA, OBRAS PUBLICAS Y VERTEBRACION DEL TERRITORIO. «Borrador del Plan y Documento Inicial Estratégico del Plan de Acción Territorial de las Áreas de Alicante y Elche (PAT Alicante-Elx).» 2017, <http://www.habitatge.gva.es/documents/20551069/163917701/01.2+Borrador+del+Plan+y+Documento+Inicial+Estrat%C3%A9gico+%28castellano%29/7047749b-97fb-4c18-9d83-5fd2f2805bf8>.

DE LUCIO, Juan José, y Olga ALONSO VILLAR. «La economía urbana: Un panorama.» *Revista de Economía Aplicada* Vol. VII, nº 21 (1999): pags. 21-157.

DE VERA FERRÉ, Jesús Rafael. «El transporte colectivo en la ciudad de Alicante y su entorno: evolución y propuesta de futuro.» *Revista Investigaciones Geográficas* (Instituto Interuniversitario de Geografía. Universidad de Alicante), nº 7 (1989): pags. 135-146.

ELINBAUM, Pablo. «Diez lecciones sobre el reciente planeamiento metropolitano europeo. Argumentos para la reflexión disciplinar y el diseño de instrumentos para la ordenación territorial.» *Investigaciones Regionales*, nº 28 (2014): 57-78.

FERIA TORIBIO, José. «La ordenación del territorio en las áreas metropolitanas españolas.» En *Ordenación del territorio y urbanismo: conflictos y oportunidades*, de José Manuel JURADO ALMONTE, pags. 127-158; <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3811560>. Universidad Internacional de Andalucía, 2011.

FERIA TORIBIO, José M^a. «Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España.» *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (Asociación de Geógrafos Españoles (<http://www.age-geografia.es>)), nº 38 (2004): pags.85-100.

FERIA TORIBIO, José María. «La delimitación y organización espacial de las Areas Metropolitanas españolas: una perspectiva desde la movilidad residencia trabajo.» *Revista Ciudad y territorio: Estudios territoriales*,, nº 164 (2010): pgs. 189-210; <http://www.eukn.eu/fileadmin/Lib/files/ES/2011/01-CyTET%20164.pdf>.

GARCIA DE LEONARDO TOBARRA, Eduardo. «Aspectos jurídicos de la ordenación del territorio en la Comunitat Valenciana.» *Tesis en RODERIC*. 2015.

INE. «España en cifras 2018.» http://www.ine.es/prodyser/espa_cifras. 2018. http://www.ine.es/ss/Satellite?L=es_ES&c=INEPublicacion_C&cid=1259924856416&p=1254735110672&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayou¶m1=PYSDetalleGratuitas (último acceso: 7 de diciembre de 2018).

JUNTA DE ANDALUCIA. *El transporte comarcal como instrumento de ordenación territorial: Estudio en zonas de baja densidad de Andalucía y aplicación práctica para la Sierra del Segura*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1989.

LARROSA ROCAMORA, José Antonio. *El Área urbana-metropolitana de Alicante-Elche. delimitación y caracterización: Aplicación de los criterios funcionales de movilidad*. Tesis Doctoral. Universidad de Alicante. (<http://hdl.handle.net/10045/27224>), 2012.

Martín Mateo, Ramón, y José Allende Landa. *El Área Metropolitana de Alicante: Un reto de futuro*. Alicante: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Alicante, 1986.

MEMBRADO TENA, Joan Carles. «La división territorial valenciana. Antecedentes, problemas y política de la Generalitat.» *Revista Investigaciones Geográficas* (Instituto Interuniversitario de Geografía. Universidad de Alicante), nº nº 59 (enero-junio 2013): pp. 05-24.

MEMBREDADO TENA, Joan Carles. «Entes territoriales de escala comarcal en la Administración local española.» *Documents d'Anàlisi Geogràfica* (Universitat Autònoma de Barcelona, Servei de Publicacions) vol. 62/2 (2016): pags. 347-371.

MINISTERIO DE FOMENTO. «Áreas urbanas en España 2017.» *Ministerio de Fomento, Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo*. 2017. http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/SIU/ATLAS/default.htm.

—. *Atlas Estadístico de las Areas Urbanas*. Ministerio de Fomento, Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo, 2016.

MONZON, Andrés, Rocío CASCAJO, Carlos; CALZADO, Rocío ROMERO, y Cristina LOPEZ. «Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM 2017).» 2019. http://www.observatoriomovilidad.es/images/stories/05_informes/Informe_OMM2017_web.pdf.

MUÑOZ CRIADO, AranchaDOMENECH GREGORI, Vicente. *Comunitat Valenciana 2030. Síntesis de la Estrategia Territorial*. 2012. <http://www.habitatge.gva.es/documents/20551069/91101391/ETCV+libro+sint/ba5f8cc9-72ce-4de6-b9f0-7a6a9b440273?version=1.0> (último acceso: 6 de octubre de 2016).

NAVARRO GOMEZ, Carmen. «La delimitación y el gobierno del fenómeno metropolitano en España.» En *Anuario de Derecho Municipal*, págs, 159-184. Madrid, 2009. ISSN: 1888-7392, 2008.

NAVARRO VERA, José Ramón, y Armando ORTUÑO PADILLA. «Aproximación a la génesis de la contribución de la densidad en la noción de ciudad "compacta".» *Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales (EURE)* 37, n° 112 (septiembre 2011): págs.23-41; <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/21/546>.

PIQUERAS, Juan, y Joan Carles MEMBRADO. «La política territorial de la Generalitat Valenciana. La comarcalització pendent.» *Cuadernos de Geografía. Universidad de Valencia*, 1995: pp. 337-364.

ROJAS LAZARO, Mariano. «La Ordenación del Territorio a nivel comarcal.» 1985. Actas de la IX Reunión de Estudios Regionales "Crisis, autonomías y desarrollo regional". Asociación española de ciencia regional. Asociación galega de ciencia rexional .Universidade de Santiago de Compostela.

RUEDA PALENZUELA, Salvador. *Modelos e Indicadores para ciudades más sostenibles*. Fundació Fòrum Ambiental. <http://www.forumambiental.org/pdf/huella.pdf>: Taller sobre Indicadores de Huella y Calidad Ambiental Urbana, 2009.

SALOM, Julia. «La política territorial de la Comunidad Valenciana.» *Cuadernos de Geografía. Universidad de Valencia*, n° 58 (1995): pp. 209-220.

SALOM, Julia, Elisabeth DELIOS ESPAÑA, M^a Dolores PITARCH GARRIDO, y Juan Miguel ALBERTOS PUEBLA. *Una nueva visión del sistema urbano regional : las áreas de cohesión en la Comunidad Valenciana*. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2005.

SERRANO MARTINEZ, José María. «La red de aglomeraciones urbanas en España cuando finaliza el siglo XX.» *Revista de Investigaciones Geográficas* (Insitituto Interuniversitario de Geografía. Universidad de Alicante), n° 22 (1999).

TORRES FAUS, Francesc. «Geografía política i municipi: Els termes gnerals com a forma d'organització de territori valencià.» *Cuadernos de Geografía. Universidad de Valencia*, n° 63 (1998): pp. 245-265.

VALENZUELA RUBIO, Manuel. «La planificación territorial de la región metropolitana de Madrid: una asignatura pendiente.» *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada* Vol. 47, n° 2 (2010): págs. 95-129; <https://dialnet.unirioja.es/servlet/autor?codigo=193238>.

VALERO, Angeles. «Espacio, movilidad y transporte.» *Revista Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana*, 1983: pp. 29-36.