

Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx



Esborrany del Pla i Document Inicial Estratègic

Índice

A. BORRADOR DEL PLAN.....	3
1. Diagnóstico y potencialidades.....	4
1.1. Introducción.....	4
1.2. La evolución de la planificación supramunicipal del entorno urbano de Alicante y de Elche.....	9
1.3. La definición del entorno urbano de Alicante y de Elche.....	14
1.4. Evolución reciente de la población y perspectivas a medio y largo plazo.....	18
1.5. El espacio urbano de Alicante y de Elche: potencialidades económicas y competitividad.....	21
1.6. El crecimiento del suelo sellado.....	29
1.7. La infraestructura verde de Alicante y de Elche.....	35
1.8. Capacidad actual del planeamiento urbanístico de las áreas urbanas de Alicante y de Elche.....	42
1.9. La movilidad y la conectividad en las áreas urbanas de Alicante y de Elche.....	46
2. Objetivos del Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche.....	57
3. Propuestas del Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche.....	60
3.1. Propuestas en materia de infraestructura verde.....	60
3.2. Propuestas en materia del sistema de asentamientos.....	69
3.3. Propuestas en materia de infraestructuras de movilidad.....	78
4. Normativa de coordinación.....	86
5. Estudio de Paisaje.....	87
B. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO.....	96
1. Objetivos de la planificación y descripción de la problemática sobre la que se actúa.....	97

2. El alcance, ámbito y posible contenido de las alternativas que se plantean.....	101
2.1. Alternativa 0: ausencia de planificación metropolitana.....	102
2.2. Alternativa 1: integración física de Alicante y de Elche.....	103
2.3. Alternativa 2: modelo policéntrico.....	104
3. El desarrollo previsible del Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche.....	107
4. Un diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio antes de la aplicación del Plan en el ámbito afectado.....	108
5. Efectos previsible sobre el medio ambiente y el territorio, teniendo en cuenta los efectos del cambio climático.....	111
6. Su incardinación en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y su incidencia en otros instrumentos de la planificación territorial o sectorial.....	113
C. ANEXO.....	115
Anexo: Relación de municipios del Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche.....	116

A. BORRADOR DEL PLAN

1. DIAGNÓSTICO Y POTENCIALIDADES

1.1. INTRODUCCIÓN

El espacio urbano de Alicante y de Elche conforma una realidad territorial de casi 800.000 habitantes, constituyendo la octava aglomeración urbana de España tras las áreas metropolitanas de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, Bilbao y Zaragoza. No obstante, y a pesar de esta posición puntera, su proyección territorial a escala nacional no está lo suficientemente reconocida, en parte por la propia polinuclearidad de su ámbito, con dos ciudades diferenciadas y con mercados de trabajo y especialidades funcionales distintas, por la insuficiente cooperación interurbana o la competencia de otras ciudades. También hay que apuntar otras causas, como la manifiesta falta de inversión estatal en materia de infraestructuras y proyectos estratégicos, falta de liderazgo, o el excesivo énfasis en los aspectos cuantitativos del desarrollo territorial frente a los cualitativos, a pesar de algunas notables excepciones.

Pero con todo ello, este territorio cuenta con grandes potencialidades para revertir esta situación, y este Plan debe ser el primer paso de una hoja de ruta hacia la consecución de un territorio más competitivo, más inclusivo, de mayor calidad, más resiliente e innovador, que sea capaz de posicionarse de forma diferenciada y ventajosa dentro del contexto global. Como los expertos afirman, en las fases maduras del crecimiento económico la cooperación entre empresas y ciudades, la asociación público-privada en las infraestructuras y una administración emprendedora e innovadora son factores decisivos en la generación de renta y bienestar para los territorios y sus poblaciones.

Área metropolitana	2001		2011	
	Número de municipios	Población	Número de municipios	Población
Madrid	172	5.623.784	172	6.729.769
Barcelona	130	4.340.618	139	5.088.201
Valencia	74	1.594.762	80	1.935.363
Sevilla	49	1.369.708	51	1.581.798
Málaga - Marbella	29	1.000.900	25	1.239.954
Bilbao	93	1.131.564	80	1.132.451
Zaragoza	31	684.490	32	786.629
Alicante-Elche	10	620.837	14	780.941

Figura 1: Dimensiones básicas de las áreas metropolitanas españolas en 2001 y 2011.

Fuente: INE y elaboración propia.

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. Las dos ciudades generan y jerarquizan un entorno territorial de influencia comarcal propio, pero la relación entre ambas, medida en flujos de movilidad laboral intermunicipal, no alcanza los porcentajes relativos mínimos utilizados en las metodologías de medición de los procesos metropolitanos en los países desarrollados, en los cuales destaca, por lo general, la presencia de una gran ciudad central conformadora y articuladora del conjunto metropolitano. Estas mediciones toman como referencia principal los desplazamientos por motivos de trabajo de escala interurbana,

pero también deben tenerse en cuenta la movilidad por ocio, compras o la forzada por los equipamientos sociales de escala supramunicipal, así como los grandes vectores del crecimiento urbanístico, tanto de primera como de segunda residencia.

Por lo tanto, en este entorno de ciudades ya se produce una anomalía urbana de la cual no existen en el ámbito nacional e internacional muchos ejemplos de los que aprender. Hay casos de difícil comparación en Estados Unidos (Mineápolis y Saint Paul), el triángulo Oviedo - Gijón - Avilés, pero éste no cumple el rango de distancias tan corto como el de Alicante y Elche, o el caso del modelo policéntrico de las ciudades de la cuenca del Ruhr, que ya cuenta con una larga tradición de gobernanza territorial. También cabría citar las aglomeraciones urbanas de Tarragona - Reus o Cádiz - Jerez. En este sentido, y si a esta anomalía urbana se le suma la capitalidad provincial de la ciudad de Alicante, estamos en presencia de los típicos recelos y discriminaciones localistas que se plantean en los otros municipios, y que tanto dificultan las necesarias políticas de cooperación, y también competencia por supuesto, entre estas realidades territoriales que cuentan, además, con grandes potencialidades de desarrollo económico y territorial en el ámbito regional, nacional e internacional.

Pero la visión territorial supramunicipal se hace necesaria, y es una realidad evidente que Alicante y Elche, y los municipios de su entorno, comparten equipamientos y dotaciones, públicas y privadas, que van mucho más de lo local: el aeropuerto, la Institución Ferial Alicantina (IFA), el puerto, incluso espacios naturales como el Saladar d'Aigua Amarga, etc. Equipamientos de calidad que tienen una componente axial que conecta las dos ciudades y le refuerza su singularidad conjunta. Por ello, y a la vista de pasadas experiencias planificadoras, es importante diseñar un plan territorial físico, sin ambiciones estratégicas de carácter económico, al menos en principio, puesto que este enfoque sólo se puede hacer desde una visión *bottom-up* en la que se involucre todo el tejido social y económico de ambas ciudades, tanto público como privado, y el de los municipios de su entorno. Consecuentemente, este Plan de Acción Territorial no va a abordar esta cuestión, dejando que sean los propios protagonistas los que decidan si quieren ir más allá en sus estrategias de desarrollo económico y en su promoción conjunta.

No obstante, este Plan de Acción Territorial, al margen de sus objetivos definidos en la legislación, sí puede convertirse en un denominador común de este espacio desde el cual plantear metas más ambiciosas para estas ciudades conjugando la competencia, desde el punto de vista de la eficiencia productiva y atracción de talentos, con la necesaria cooperación a la que estas dos ciudades están abocadas si quieren ser territorios ganadores dentro de los esquemas de la nueva economía del conocimiento y la innovación. El Plan lo que realmente propone es diseñar un territorio eficiente, de calidad y equilibrado que sea acorde con las necesidades del nuevo modelo económico que se está implantando en la Comunitat Valenciana.



Figura 2: Área Funcional de Alicante y de Elche. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Por este motivo, el Plan que hoy empieza a formularse y a tramitarse es un instrumento de planificación física del territorio a escala supramunicipal y parte de unos contenidos mínimos, pero muy importantes en la calidad de vida de los ciudadanos, y articulados en torno a la infraestructura verde del territorio para mejorar su sostenibilidad, al sistema de asentamientos para procurar un desarrollo urbano racional, inclusivo y respetuoso con el medio y a las infraestructuras de movilidad interurbanas porque es necesaria su coordinación y planificación conjunta, más aún en un tiempo en el cual la inversión pública es necesariamente reducida y las opciones que se planteen tienen que ser las más eficientes en el medio y largo plazo. Este Plan de Acción Territorial, como instrumento de ordenación del territorio, se adapta a los contenidos y requerimientos del artículo 16 de la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, y su tramitación como plan de carácter estructural se realizará siguiendo

el procedimiento administrativo determinado por la citada ley.

Por otra parte, éste es un espacio vital para la vertebración de la Comunitat Valenciana en su tramo meridional, puesto que Elche y Alicante son el centro de una gran región urbana que puede alcanzar a medio plazo los dos millones de habitantes, además de la población turística y visitante, y cuyos vértices son Alcoy, Benidorm, Elda, Orihuela y Torrevieja. Es decir, estamos ante una realidad urbana policéntrica única en la Comunitat Valenciana y en el corredor mediterráneo, la cual requiere un tratamiento específico, diferente al de otras áreas urbanas que presentan un patrón metropolitano más clásico, como por ejemplo Valencia o incluso Castellón, tal y como se puede apreciar en el comportamiento de la movilidad intermunicipal. Es un espacio central, cuya influencia va más allá de sus propios límites provinciales y debe apostar por su articulación y la generación de sinergias que le permita aprovechar todas las oportunidades y retos que, sin duda, se le van a plantear en un futuro inmediato.

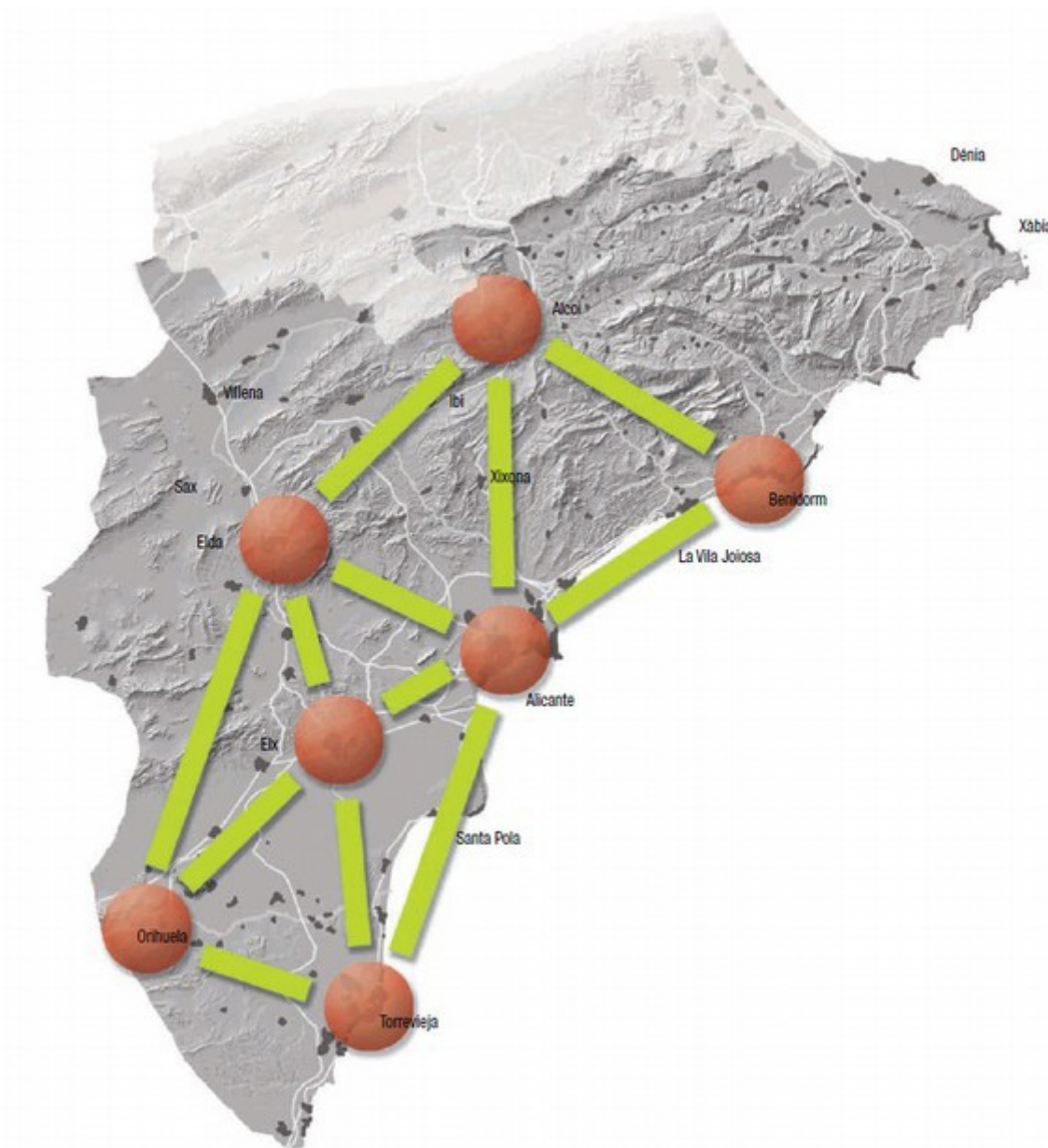


Figura 3: La región urbana de Alicante. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

En este sentido, el Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche abarca el ámbito definido en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, comprendiendo, en principio, 14 municipios y una población en 2015 de 765.147 habitantes, el 15 % de la población de la Comunitat Valenciana, el 40 % de la población provincial, una superficie de 1.233 km², lo cual supone una densidad de 621 hab./km², casi tres veces por encima de la media regional, lo cual da idea del carácter urbano de este espacio dentro de una provincia muy singular en cuanto a la presencia de un sistema urbano equilibrado, y unos patrones de movilidad intermunicipal de corto recorrido articulados en torno a las capitales comarcales, los cuales son favorecidos por la naturaleza económica de los *clusters* industriales tradicionales. Estas pautas son totalmente diferentes del resto del territorio valenciano, y deben potenciarse por sus efectos positivos desde el punto de vista ambiental, del equilibrio territorial y de calidad de vida de los ciudadanos.

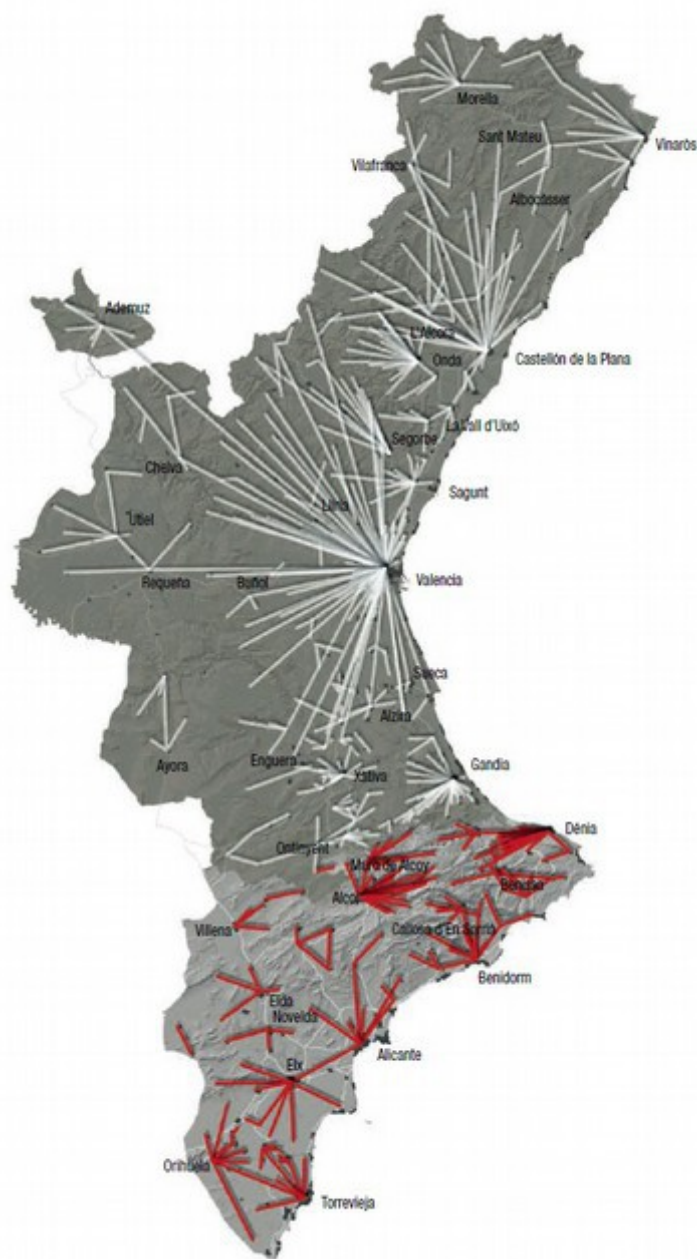


Figura 4: Desplazamientos por motivos de trabajo. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

1.2. LA EVOLUCIÓN DE LA PLANIFICACIÓN SUPRAMUNICIPAL DEL ENTORNO URBANO DE ALICANTE Y DE ELCHE

Las primeras reflexiones sobre una planificación territorial que vaya más allá de la ciudad central se producen en los Planes Generales de Alicante y de Elche de 1973, pero curiosamente no aparecen propuestas de tratamiento urbanístico conjunto de las dos ciudades, a pesar de su proximidad física, sino de la existencia de entornos urbanos próximos de las dos ciudades por separado coincidiendo aproximadamente con sus ámbitos comarcales del Baix Vinalopó para Elche y l'Alacantí para Alicante. Aunque hay que reconocer que los planeamientos apostaban por un modelo lineal en torno a las vías de comunicación (N-340), que supuso el primer paso para la consolidación de un eje Elche - Alicante hoy vertebrado por la Vía Parque y sobre el que se han desarrollado actuaciones tan importantes como el parque industrial de las Saladas (Elx - Parc Industrial) uno de los de mayor calidad de la Comunitat Valenciana y gran polo atractor de empresas foráneas del sector industrial y logístico.

El siguiente paso en cuanto a la planificación territorial, en este caso estratégica, se produce con la presentación del proyecto "El triángulo Alicante - Elche - Santa Pola" (1993) auspiciado por empresarios alicantinos (Club de Inversores) en un momento de crisis económica y de necesidad de atraer inversiones a este territorio¹. El documento, de elevado nivel formal para la época, utiliza las técnicas del *marketing* urbano y de los proyectos innovadores en el territorio, de los cuales muchos de ellos todavía tienen un cierto eco en los documentos de ordenación del territorio posteriores. En este trabajo ya se constatan algunas realidades territoriales que limitan la proyección de este espacio desde el punto de vista urbano-funcional: las carencias de la ciudad de Alicante para articular la realidad provincial, el papel secundario de Elche por falta de jerarquía, la necesidad de planificación conjunta para elevar el rango urbano y atraer inversiones y equipamientos superiores a los de cada ciudad por separado, etc. Este documento 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 las administraciones en sus documentos de planificación de este entorno urbano de Alicante y Elche. El proyecto sentó un precedente en cuanto a la visión conjunta del territorio, pero no pudo desarrollarse plenamente por motivos de naturaleza política, empresarial o su falta de vinculación.

1 LARROSA, J. A. (2012): El área urbana-metropolitana de Alicante - Elche. Delimitación y caracterización: aplicación de los criterios funcionales de movilidad.

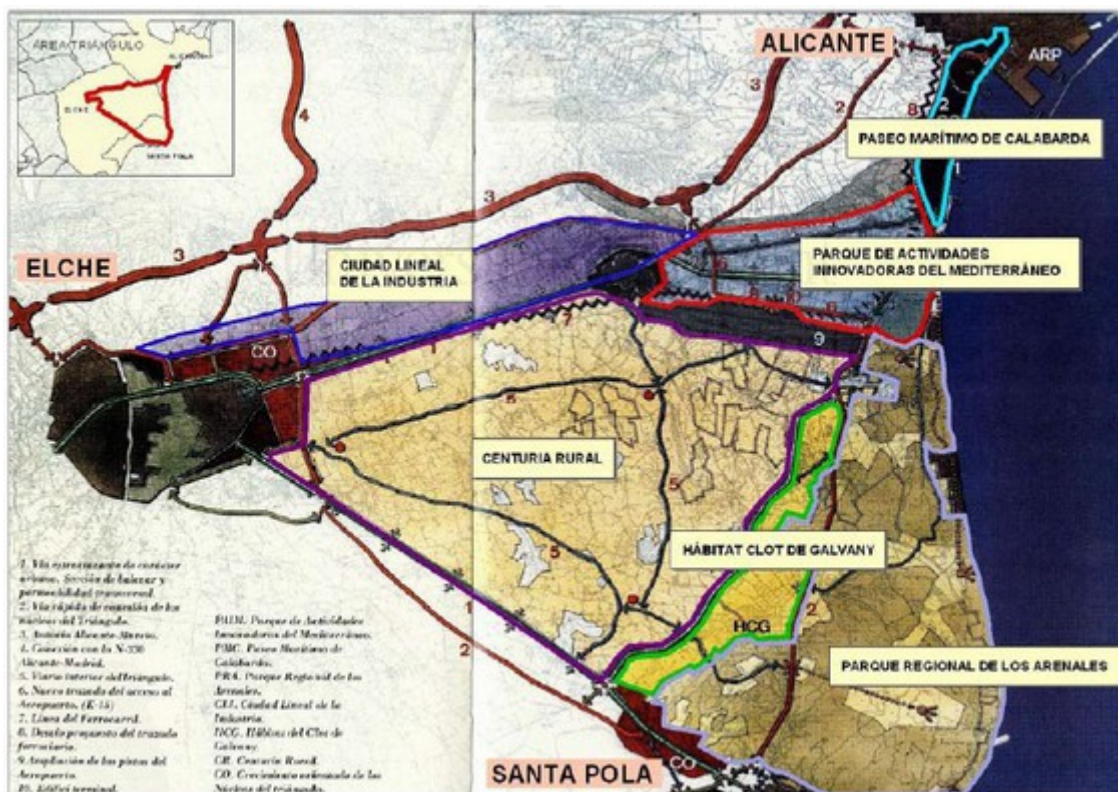


Figura 5: El proyecto “El Triángulo Elche - Alicante - Santa Pola”. Fuente: Larrosa, J. A. (2012): El área urbana-metropolitana de Alicante-Elche. Delimitación y caracterización: aplicación de los criterios funcionales de movilidad.

El Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana (PDU, 1995) realiza un estudio de gran rigor técnico respecto de las funciones urbanas y jerarquía de las dos ciudades, concluyendo en la necesidad de la definición de una nueva área urbana integrada de Alicante y Elche para mejorar la vertebración territorial del sur de la Comunitat Valenciana y la prestación supramunicipal de bienes y servicios de estas dos ciudades. Esta necesidad de integración urbana funcional se ha mantenido en los diversos documentos formulados por la Generalitat Valenciana. Este trabajo introdujo en la Comunitat Valenciana innovaciones metodológicas, respecto del análisis del sistema de ciudades, que ha impregnado muchos de los documentos posteriores relativos a la teorización sobre las relaciones entre ciudades en la Comunitat Valenciana. Este trabajo ni siquiera pudo someterse a información pública por el cambio político en la Generalitat.

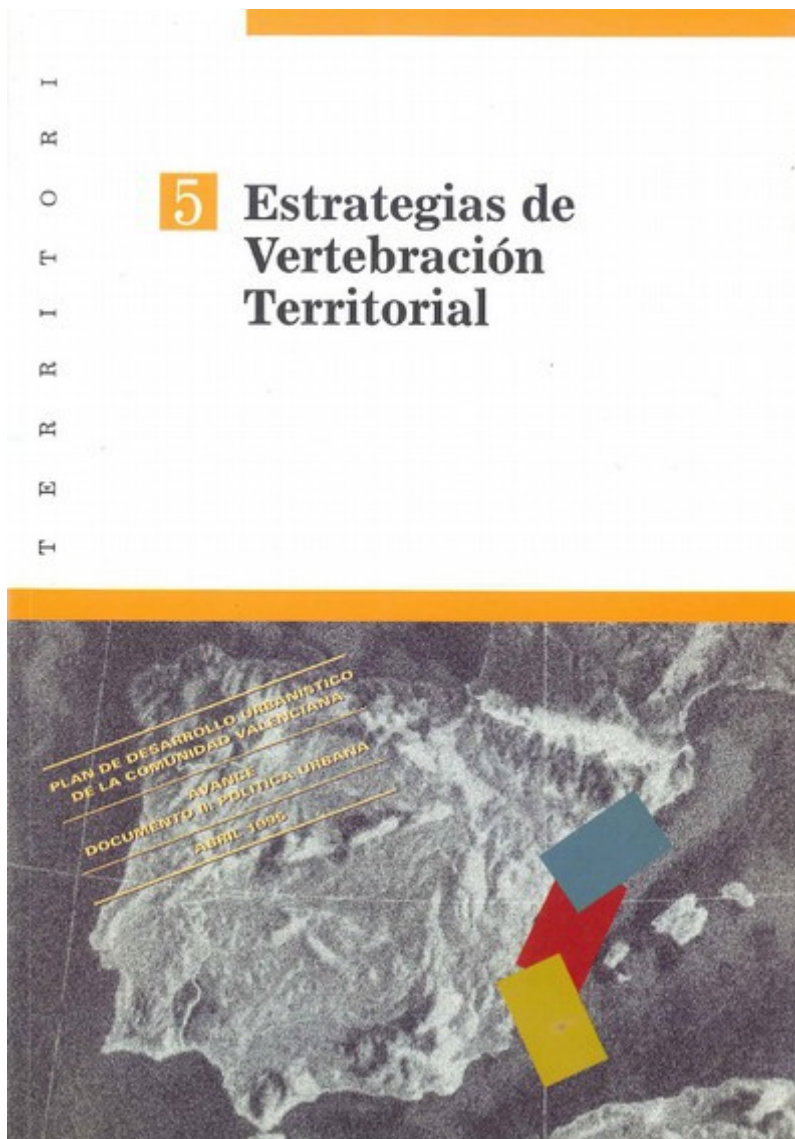


Figura 6: Plan de Desarrollo Urbanístico de la Comunidad Valenciana (PDU, 1995). Fuente: Generalitat Valenciana.

Posteriormente, este proyecto se abandona hasta que 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, y se centra muy especialmente en las infraestructuras de vertebración supramunicipal, entre otras la nueva circunvalación de Alicante AP-7, algunas de las cuales se van ejecutando de forma paralela a la formulación y tramitación del Plan de Acción Territorial. El Plan tuvo 18 alegaciones (siendo 7 procedentes de dictámenes municipales) y centradas fundamentalmente en aspectos relacionados con el modelo territorial, las infraestructuras de transportes y logísticas y la protección medioambiental.

En 2011 se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), que incorpora propuestas de documentos anteriores bajo una nueva visión del territorio en la cual se conjuga la vertiente estratégica y la territorial. En el documento existe un apartado específico para este entorno urbano, aunque es un referente de máximos en materia de infraestructuras de movilidad a la vista de la situación general de las arcas públicas, la cual inviabiliza, al menos a

medio plazo, la ejecución de muchas de las actuaciones. No obstante, la ETCV diseña un esquema de infraestructura verde y un sistema nodal urbano que se deben desarrollar, matizar e incluso modificar por documentos de mayor detalle como el presente, y desde una visión integrada e integral del territorio. De hecho, este documento propone el esquema general en el que debe insertarse la formulación de este Plan de Acción Territorial, y algunas de sus determinaciones ya tienen carácter vinculante por la Ley 10/2015, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera, y de organización de la Generalitat.

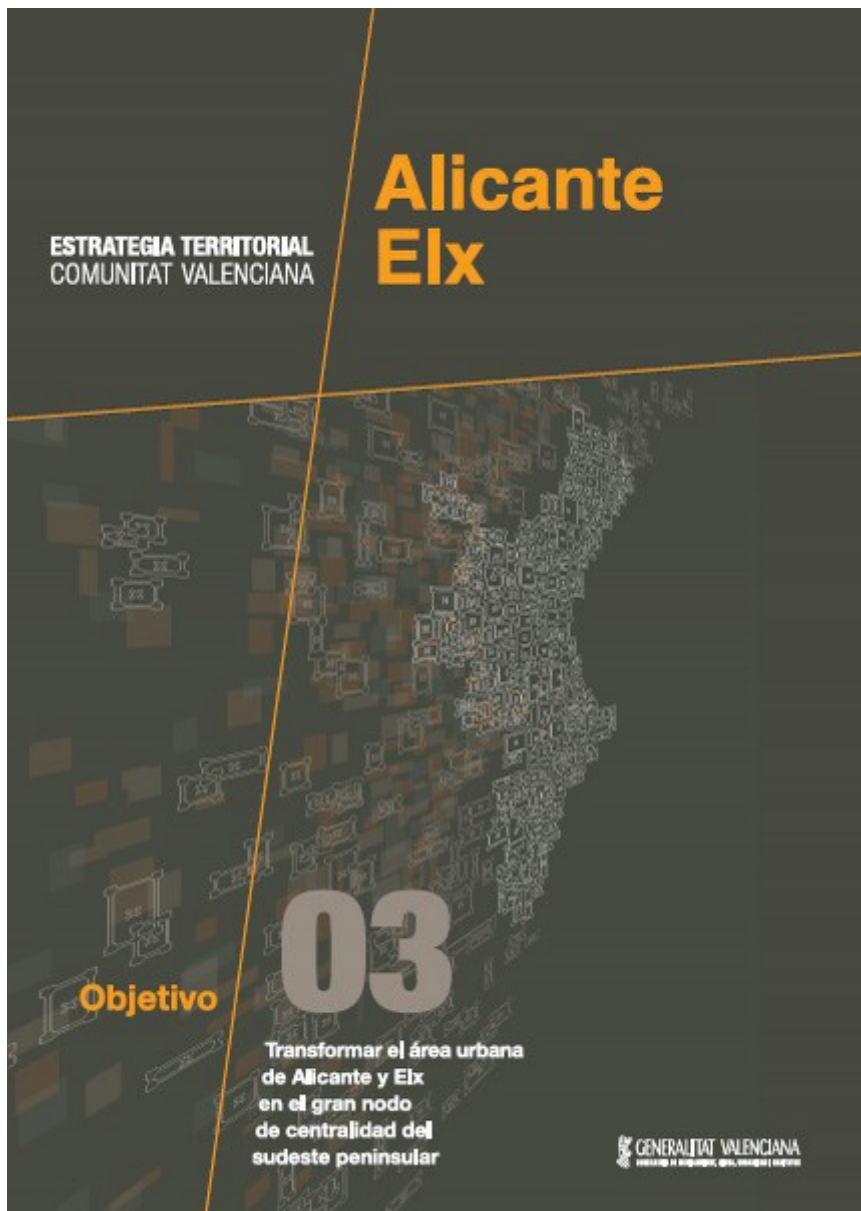


Figura 7: Objetivo 3: Transformar el área urbana de Alicante y Elx en el gran nodo de centralidad del sudeste peninsular. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Por último, destacar, entre otras muchas, varias iniciativas de planificación estratégica con una cierta vinculación con el territorio, como el Programa Innovación + Territorio, llevado a cabo por la Diputación de Alicante o diversos planes estratégicos cuya elaboración ha sido propuesta por las universidades de Alicante y Elche. Es decir, nos encontramos con un territorio muy estudiado y analizado, con ideas y proyectos muy brillantes, pero sobre el que ha sido imposible establecer hasta el tiempo presente un instrumento de ordenación territorial

supramunicipal, con un carácter más o menos vinculante, y que sea capaz de articular una visión integradora de los procesos de definición de su realidad urbanística y territorial, muy necesaria en unos momentos en los que se requieren sistemas urbanos resilientes que sean capaces de garantizar la calidad de vida para sus habitantes en entornos globales caracterizados por una elevada incertidumbre y volatilidad.

Con esta voluntad nace este Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche, el cual se someterá desde el principio a un plan de participación pública exhaustivo y riguroso con el fin de generar consensos y obtener la máxima legitimidad posible. En la realidad actual no se pueden hacer planes de esta naturaleza de espaldas a la sociedad. En un escenario como el presente caracterizado, como ya se ha comentado, por la incertidumbre, el territorio debe diseñarse desde el acuerdo más amplio posible y con la flexibilidad necesaria para adaptarse a cualquier coyuntura, por compleja que ésta sea.

1.3. LA DEFINICIÓN DEL ENTORNO URBANO DE ALICANTE Y DE ELCHE

Existe una amplia controversia, recogida incluso en la literatura científica, sobre las relaciones urbanas entre Alicante y Elche en términos de cooperación y competitividad entre ambas ciudades, de obtención de sinergias territoriales e incluso de modelos de dependencia y dominancia. Como ejemplo paradigmático, cabe citar los trabajos del profesor Larrosa y otros autores que desde las universidades de Alicante y Elche han analizado profundamente esta realidad.

Es evidente que Alicante y Elche no constituyen de manera conjunta un área metropolitana al uso, donde una ciudad central, predominante en términos de tamaño y actividad, ejerce su influencia y jerarquía sobre un entorno de núcleos urbanos periféricos y de menor tamaño. En estos ámbitos urbanos metropolitanos se producen de manera secuencial fases de concentración-dispersión de población y actividades entre el centro y la periferia hasta que se alcanza una madurez urbana en la que, al margen de las relaciones entre la ciudad central y los núcleos del área metropolitana, se consolidan relaciones o flujos entre núcleos de la propia periferia (relaciones orbitales), e incluso aparecen especializaciones funcionales y polaridades complementarias fuera de la ciudad central, lo cual configura un sistema de ciudades policéntrico tanto desde el punto de vista morfológico como funcional.

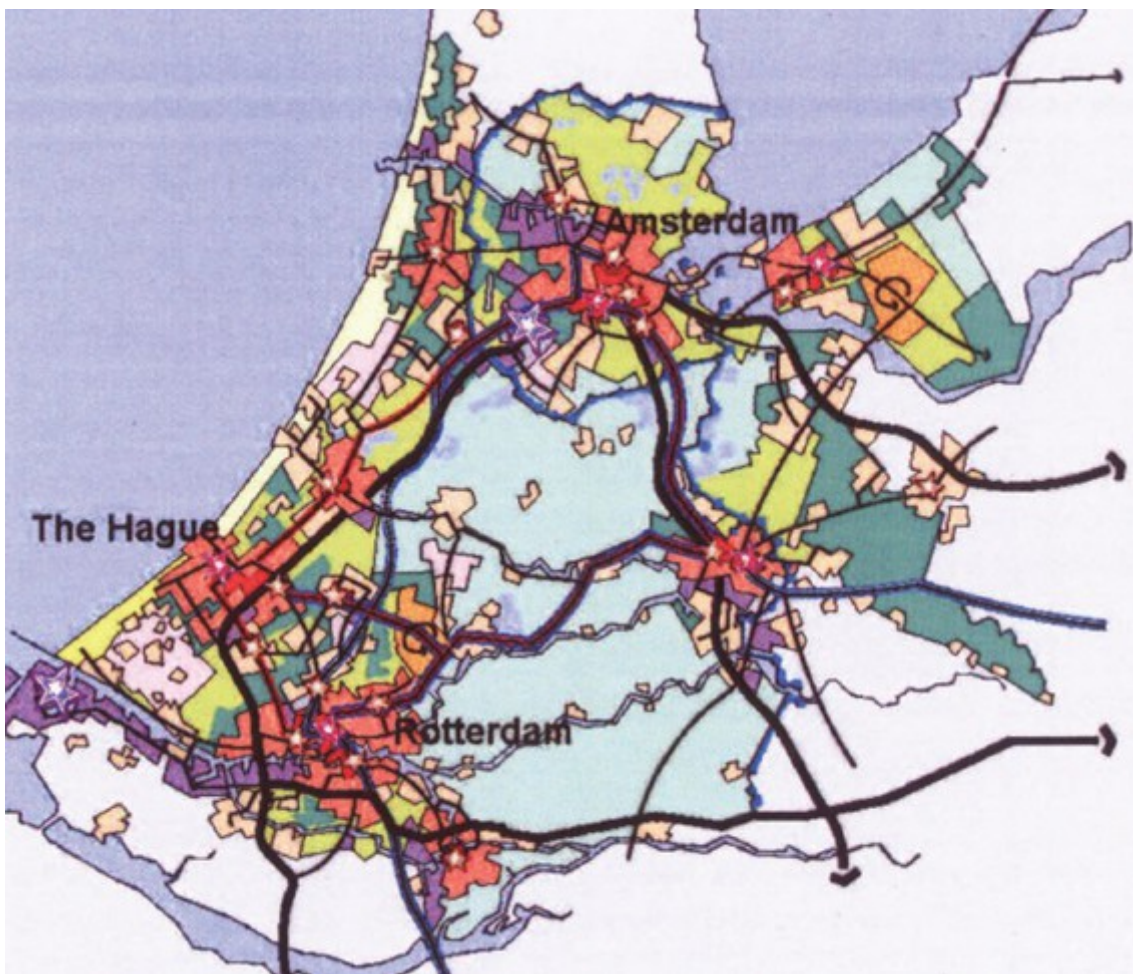


Figura 8: Región del Randstad (Holanda). Fuente: SALET, W. y WOLTJER, J. (2006): Nuevos conceptos de planeamiento espacial estratégico. Dilemas en la región del Randstad holandés.

Ésta es la situación de las grandes áreas metropolitanas del mundo como Madrid, París, Frankfurt, Londres, el Randstad holandés, etc. En el caso de la Comunitat Valenciana el único ejemplo de área metropolitana, aunque todavía no con la madurez suficiente, es Valencia, siguiendo el modelo de una ciudad central muy potente y una periferia que se ha ido paulatinamente ampliando con la mejora de la conectividad del territorio, pero en la que los flujos y las relaciones orbitales son de escasa significación. Castellón, por su parte, aunque tiene un esquema algo similar, desde el punto de vista morfológico, todavía no puede decirse que se han producido los fenómenos metropolitanos clásicos y el crecimiento de sus núcleos mantiene mayoritariamente su autonomía.

Las fuentes que nos permiten analizar estos fenómenos metropolitanos son la propia realidad morfológica del territorio y sus flujos de relación, especialmente los desplazamientos por motivos de trabajo, por residencia y por otros motivos ligados a los equipamientos públicos y al ocio-consumo. No obstante, son los flujos origen-destino intermunicipales por motivos laborales los más utilizados para la medición de estas realidades. La dependencia de un área metropolitana clásica está entonces marcada por la emisión-recepción de flujos que van formando lo que los expertos denominan áreas de trabajo, o áreas de cohesión, donde se entiende que, cuando se forma un ámbito con estas características, los mercados de trabajo y también de residencia funcionan de manera conjunta y son interoperativos. Con estas metodologías y aplicando procesos iterativos se van definiendo los límites de las áreas metropolitanas.

En el caso de Alicante y Elche la realidad es muy explicativa de la situación. Los flujos de trabajadores que emite Alicante a Elche, o Elche hacia Alicante son muy poco significativos respecto a los puestos de trabajo existentes. Alicante sí que forma un ámbito de fuertes relaciones laborales con los municipios de la comarca de l'Alacantí: Sant Vicent del Raspeig, Mutxamel, el Campello, Sant Joan d'Alacant, Busot, Aigües, Xixona y Agost. Relaciones que se ven confirmadas por los movimientos residenciales municipales de corto recorrido y el mercado de vivienda. Es decir, Alicante sí forma un área metropolitana clásica con su comarca, y en una fase de movimientos centro-periferia acusados aunque ralentizados en los últimos años por la situación de crisis económica. También hay que remarcar que, a diferencia de Valencia, Alicante no ha consolidado un segundo cinturón metropolitano en gran parte por las características diferenciales de la movilidad en la provincia, donde la presencia bien distribuida de ciudades medias con sus áreas de trabajo adscritas (Alcoi, Benidorm, Elda, Orihuela, Torreveja, etc.) impide la extensión funcional de Alicante hacia otros núcleos más alejados. Esta realidad territorial de la articulación de Alicante respecto de su comarca se ve confirmada por la propia continuidad física que presentan estos municipios formando lo que la ETCV denomina área urbana integrada.

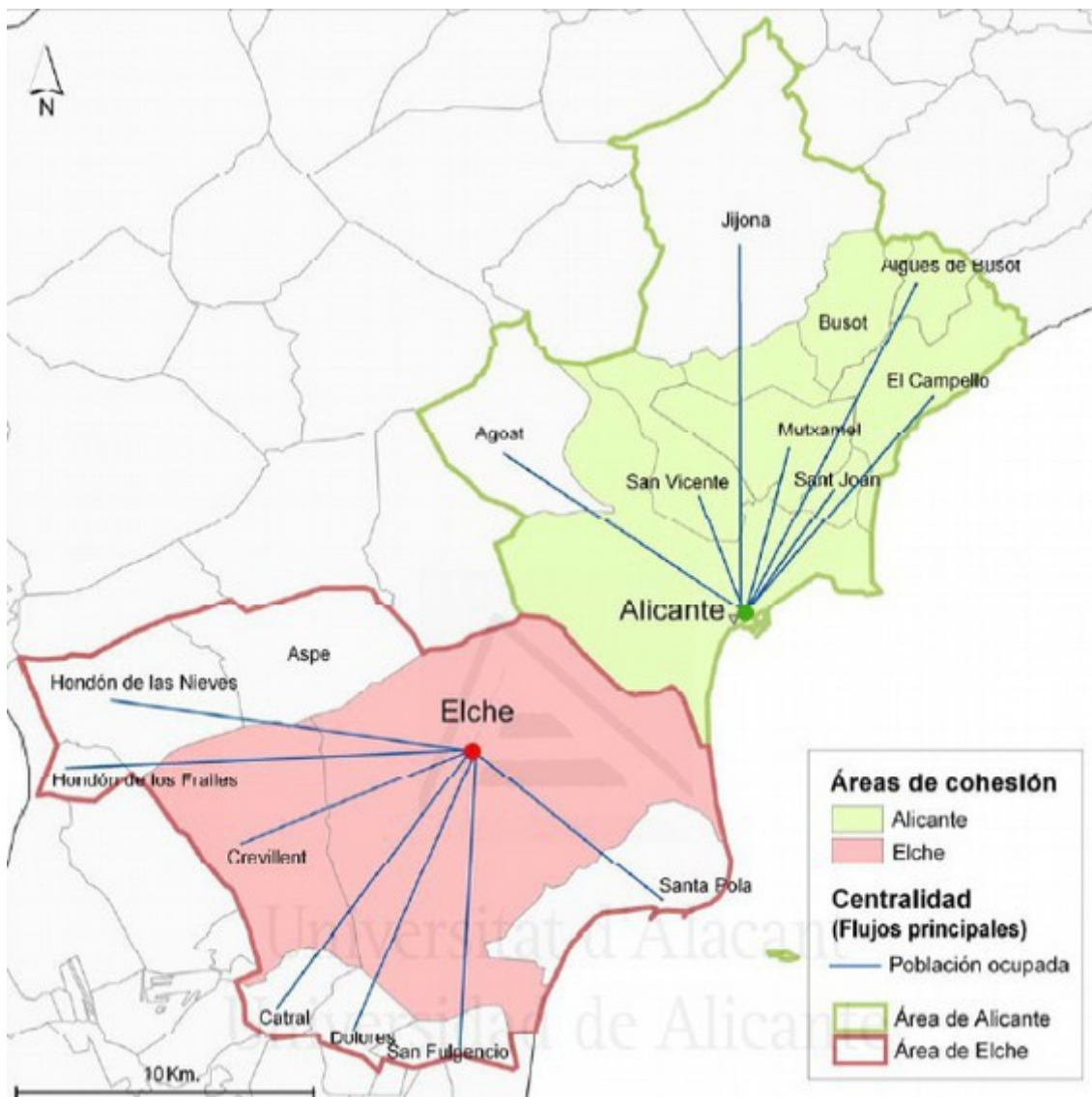


Figura 9: Áreas de cohesión y centralidad de las áreas de Alicante y Elche. Fuente: Larrosa, J. A. (2012): El área urbana-metropolitana de Alicante-Elche. Delimitación y caracterización: aplicación de los criterios funcionales de movilidad.

Por parte de Elche, su ámbito de influencia para este tipo de movimientos todavía es menor, pues a duras penas alcanza a Crevillent y, flexibilizando los umbrales de cálculo, a una pequeña orla de municipios del Vinalopó Mitjà (Aspe, Hondón de las Nieves y Hondón de los Frailes) y la Vega Baja tales como Dolores, San Fulgencio o Catral, así como a Santa Pola del Baix Vinalopó, que está muy próxima al umbral crítico de área de trabajo.

La realidad es que Elche satisface la gran mayoría de desplazamientos por motivos de trabajo, y de residencia, en su término municipal, el cual es de gran tamaño y contiene diferentes núcleos urbanos en su ámbito geográfico, tales como Matola, Torrellano, La Hoya, Valverde, etc. Curiosamente, y dentro del propio municipio de Elche, el núcleo central y los denominados nodos rurales o pedanías se comportan como un área metropolitana pequeña, donde los crecimientos de población y de las tasas de motorización de estos últimos están superando a los de la ciudad central, generando demandas de movilidad que, en estos momentos, es mayoritaria en transporte privado en una relación centro-periferia donde los puestos de trabajo están localizados en su mayoría en la ciudad central.

Es también importante remarcar que los propios sectores económicos en los que Elche está especializado (sector calzado mayoritario, con algo de plásticos, caucho y agroalimentario) produce este tipo de movilidad de corto recorrido que, desde el punto de vista ambiental y territorial, hay que calificar como positivo por las menores emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos y la pérdida de calidad de vida de los trabajadores que se desplazan.

Por ello, el planteamiento de este Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche debe abordarse desde una visión en la que no existe dependencia funcional de Elche respecto de Alicante, no se pretende aumentar la masa crítica de la capital provincial, sino que a esta realidad, que se puede llamar área funcional, aglomeración urbana, o conurbación metropolitana de Alicante y de Elche², hay que considerarla a diferentes escalas. Una escala que propicie el planeamiento territorial físico que debe tratar las dos realidades diferenciadas, y una escala de ámbito conjunto, volcada a la cooperación entre estas ciudades para la planificación de infraestructuras supramunicipales que otorguen ventajas para ambas ciudades, sin olvidar acciones conjuntas de gobernanza territorial para mejorar la posición económica, territorial y estratégica de Alicante y de Elche en un contexto territorial mucho más amplio, y sobre el que existe un amplio margen de maniobra.

Por otra parte, y a la vista de estos estudios sobre las relaciones funcionales, se deben añadir al área delimitada por la ETCV los municipios de Aspe, los dos Hondones, Dolores, Catral y San Fulgencio, puesto que estos municipios obtendrían claras ventajas de esta planificación física conjunta. No obstante, y como se ha previsto para las áreas urbanas de Valencia y Castellón, los municipios periféricos mediante un estudio más preciso que justifique su decisión, y acuerdo plenario, podrán ser excluidos de este ámbito de planificación territorial.

2 LARROSA, J. A. (2012): El área urbana-metropolitana de Alicante - Elche. Delimitación y caracterización: aplicación de los criterios funcionales de movilidad.

1.4. EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA POBLACIÓN Y PERSPECTIVAS A MEDIO Y LARGO PLAZO

Las dinámicas de población reciente de Alicante y Elche asociadas a un periodo de crisis económica profunda, muestran una situación similar a la de otras áreas urbanas españolas, que se caracteriza por una atonía, cuando no un decrecimiento de la población, que coincide con el fin de un periodo de fuerte crecimiento inmigratorio, tanto nacional como extranjero, por motivos económicos, que se une al ya tradicional de residentes europeos, atraídos al territorio alicantino por la bondad de su clima, la tolerancia de sus gentes y la calidad de las prestaciones sociales. En estos momentos, y dado el bajo crecimiento vegetativo de la población, del cual no se esperan modificaciones a corto y medio plazo, las proyecciones de población que se realizan son todas muy magras y sólo una gran mejora sostenida de la coyuntura económica podría propiciar una recuperación de la inmigración y de las cohortes jóvenes de población.

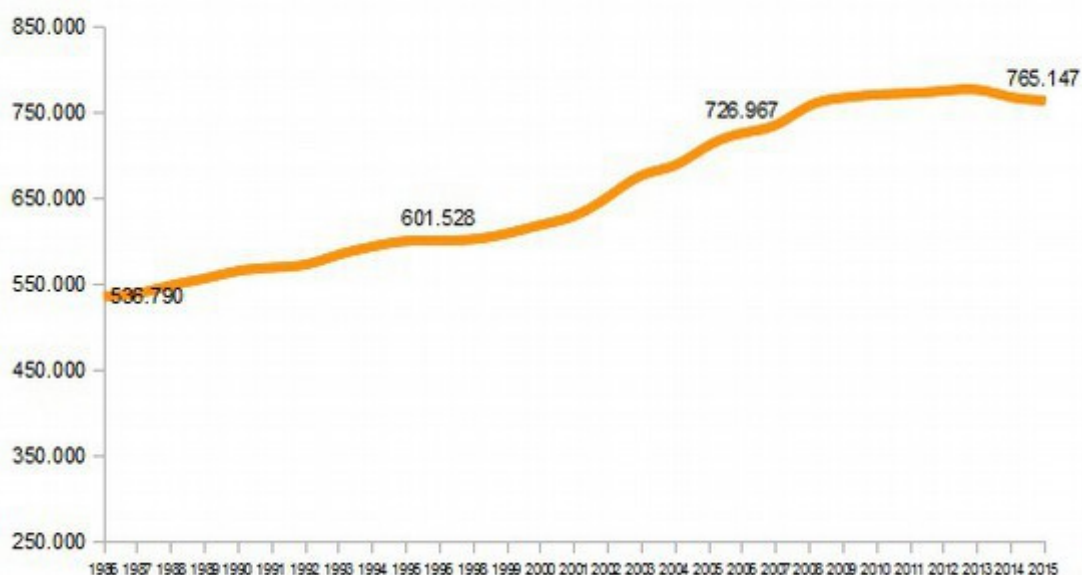


Figura 10: Evolución de la población de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche (hab.). Fuente: Subdirección General de Estadística. Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo y elaboración propia.

Esta situación, generalizada a todo el Estado español y la Comunitat Valenciana, condiciona notablemente las proyecciones de población en el horizonte del Plan de Acción Territorial, realizadas por las instituciones oficiales las cuales, en el mejor escenario posible, apuestan por el estancamiento demográfico, cuando no por el retroceso poblacional, lo cual es una primera aproximación a las futuras demandas de suelo para la residencia y la actividad económica en el Área Funcional de Alicante y de Elche, aunque bien es cierto que para el crecimiento de las demandas residenciales hay que tener en cuenta más variables aparte de las puramente demográficas, tales como el tamaño medio familiar o la segunda residencia.

La única fuente que mantiene todavía un crecimiento positivo pero moderado de la población es la que se deriva de los escenarios dibujados por la ETCV, con una tasa media anual de 1,17 % para los próximos 20 años, aunque muy lejos de los crecimientos habidos durante el periodo del boom inmobiliario. En este sentido, la ETCV se ha convertido en un escenario de máximos, pero que todo plan debe considerar para cubrir todas las posibles eventualidades, mejorar su

flexibilidad y evitar estrangulamientos en el mercado del suelo a pesar de que es un horizonte de baja probabilidad.

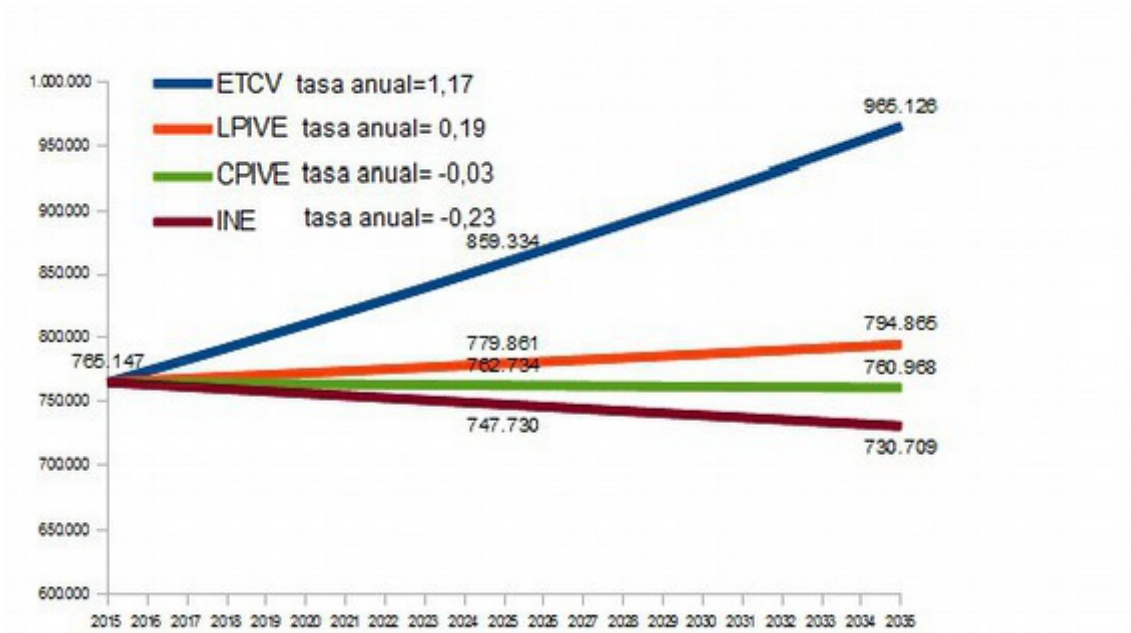


Figura 11: Perspectivas demográficas de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche. Fuente: INE, Subdirección General de Estadística. Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo y elaboración propia.

En la figura 11 se aprecia que la mayor proyección de población para 2035 se da en los cálculos de la ETCV, alcanzando la población de este ámbito los 965.000 habitantes, exactamente 200.000 más que en la actualidad, lo cual implica que el Plan Acción Territorial tendría que satisfacer las demandas residenciales y de empleo para esta población. La segunda proyección a considerar sería la que utiliza la metodología del antiguo Instituto Valenciano de Estadística a largo plazo, la cual arroja un crecimiento medio anual de 0,19 %, incrementando la población en apenas 30.000 habitantes. Por su parte, la proyección del mismo instituto aplicando metodologías de corto plazo prevé una tasa de un crecimiento medio anual del - 0.03 %, prácticamente cero, que mantendría la población sin variación apreciable. Por último, la previsión que utiliza las metodologías del INE reduce la población en 35.000 habitantes, con una tasa decreciente de - 0,23 % anual.

Es decir, que la horquilla en la que debería moverse el Plan Acción Territorial, a falta de estudios de mayor precisión, tiene que estar entre un crecimiento cero (o muy cerca) y un incremento de 200.000 habitantes y un volumen de empleos nuevos en torno a los 80.000. Es éste un escenario poco probable, como ya se ha comentado, pero que hay que tener en cuenta para dotar al Plan de su necesaria flexibilidad y adaptación a las diferentes coyunturas. No obstante, estamos ante una realidad palpable que nos dice que las demandas de suelo, de existir, van a ser más de tipo cualitativo que cuantitativo y que incluso ya existe mucho suelo efectivamente urbanizado que se podría poner en el mercado de forma inmediata. En este sentido, estimaciones efectuadas por la Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje concluyen que hay en este ámbito aproximadamente 521 hectáreas de suelo sellado ya urbanizado sin edificar para uso residencial que, aplicando un estándar de 25 viviendas por hectárea bruta, supondrían una capacidad potencial de 13.000 unidades a corto plazo, y unas 272 hectáreas de suelo para actividades económicas ya urbanizado que, una vez edificado, acogería a más de 10.000 empleos siguiendo una tasa media de 40 trabajadores por hectárea

bruta.

Con todo, las cifras poblacionales son mejores que las previstas para otros territorios de la Comunitat Valenciana y habrá que estar atentos a las dinámicas económicas y territoriales que se produzcan en esta Área Funcional, las cuales podrían condicionar de manera importante estas cifras. Hay una cierta reactivación de la demanda de viviendas para extranjeros en la provincia de Alicante que podría mejorar las perspectivas dentro de una demanda general muy estancada.

Por otra parte, el Plan Acción Territorial, al poder modificar, concretar o matizar las determinaciones de la ETCV, deberá adaptar estas cifras a una realidad municipal más precisa a efectos de los cálculos de los índices máximos del crecimiento urbanístico, tanto para usos residencial y dotacional como para actividades económicas, pudiendo flexibilizar de esta forma su aplicación actual.

1.5. EL ESPACIO URBANO DE ALICANTE Y DE ELCHE: POTENCIALIDADES ECONÓMICAS Y COMPETITIVIDAD

Este ámbito funcional, al igual que la provincia de Alicante, ha seguido una evolución en cuanto a sus variables económicas similar a la de la Comunitat Valenciana, no habiéndose recuperado todavía el nivel del PIB de 2008, tras casi una década de crisis económica. Similar evolución se ha producido también en el comportamiento de la variable PIB per cápita, aunque algo por debajo de la media regional por las especiales características demográficas de la provincia de Alicante. No obstante, cuando se analiza la renta per cápita bruta media del Área Funcional a partir de fuentes tributarias, se aprecia que este espacio presenta unos valores superiores no sólo al conjunto provincial, sino al de la Comunitat Valenciana, situándose en un 91 % de la media nacional.

	Renta Bruta Media (€)	Renta Disponible Media (€)
España	24.602	20.092
C. Valenciana	21.882	18.153
Provincia de Alicante	20.392	17.090
Área Funcional Alicante-Elche	22.433	18.572

Figura 12: Renta bruta media. Fuente: Estadística de los declarantes del IRPF por municipios. Agencia Tributaria.

Respecto de las cifras de desempleo, el comportamiento es también similar a la evolución del crecimiento económico, habiendo alcanzado un máximo en 2012-2013, para después iniciar una recuperación de la tasa de empleo, que permanece constante hasta la actualidad. De igual manera que ocurre en otras áreas urbanas europeas, el Área Funcional de Alicante y de Elche presenta una mayor localización de empleos en sus áreas urbanas pero también unas cifras de desocupación por encima de la media provincial y autonómica. En general, son las ciudades más grandes de un ámbito territorial concreto las que concentran mayores contingentes tanto de puestos de trabajo como de paro.

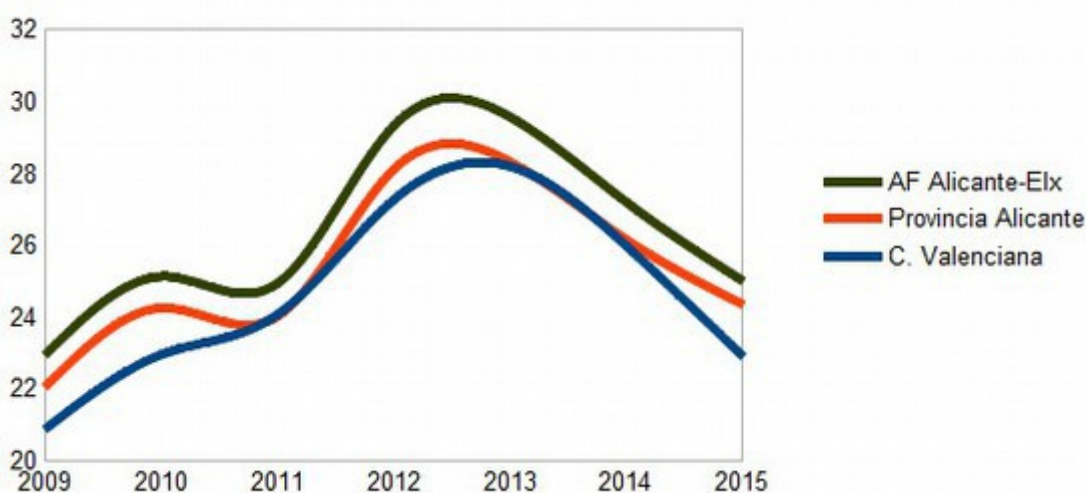


Figura 13: Tasa de paro. Fuente: Indicadores del Mercado de Trabajo a Nivel Subprovincial. Subdirección General de Estadística. Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo y elaboración propia.

En este contexto económico es en el que se debe desarrollar el Plan de Acción Territorial, pero con la mirada puesta en el medio y largo plazo, y a la vista de unas perspectivas económicas globales caracterizadas por grandes dosis de volatilidad y donde los territorios más resistentes a las coyunturas adversas serán los que sean capaces de dinamizar sus activos territoriales y educativos desde un punto de vista eficiente y, sobre todo, de forma diferenciada al resto de territorios con los que compiten. En este sentido, el Plan tiene que contemplar cuál es ese modelo económico y territorial alcanzable y deseable por el que optan Alicante y Elche para, una vez definido, orientar los procesos de ocupación del territorio hacia la consecución de dichos objetivos económicos, ambientales y sociales.

Como ya es conocido, Alicante y Elche cuentan ya con sectores de actividad que presentan ventajas en cuanto a su productividad comparada favorable respecto de los mismos sectores económicos dentro del Estado. En concreto, el estudio reciente de la Fundación Cañada Blanch y la London School of Economics and Political Science³ permite analizar este tipo de sectores por sus mayores perspectivas en un marco competitivo abierto que es el que realmente genera innovación y productividad. Con carácter general, y extrapolando los datos regionales al entorno urbano de Alicante y Elche se puede afirmar que estos grandes sectores tradicionales más competitivos son:

- Agricultura e industria agroalimentaria.
- Textil, cuero y calzado.
- Caucho, plásticos.
- Actividades financieras y seguros.
- Actividades inmobiliarias.

Es decir, los que se podrían denominar sectores tradicionales del tejido productivo alicantino e ilicitano y que reflejan un *know-how* de muchas generaciones de trabajadores y empresarios. Sectores que, tras varios años de subordinación al modelo constructivo-residencial, han experimentado un repunte que se hace evidente en la creación de nuevas empresas. Hoy el entorno productivo está cambiando y se están relocalizando algunas manufacturas en las áreas originales, especialmente por la necesidad de mejorar su calidad para los mercados más exigentes. Esto no significa que se vaya a producir un fenómeno de gran escala en cuanto al retorno de toda la manufactura deslocalizada, pero sí se producirá una cierta selección e implantación de firmas industriales y logísticas que tienen en Alicante y Elche un ecosistema muy favorable a este modelo productivo.

Por lo tanto, no se puede afirmar que el problema del futuro económico del área sea de sectores poco competitivos sino de empresas, por lo que la mejora de los denominados intangibles de la producción (I+D, diseño, calidad, posicionamiento de marcas, etc.) en estos sectores y su componente logística e internacionalización son fundamentales para pilotar una recuperación económica que debe situar a Alicante y Elche como territorios punteros en el ámbito del arco mediterráneo, tanto español como europeo.

3 RODRÍGUEZ-POSE, A. Foro Cañada Blanch 2015. Crisis y resiliencia. ¿Economías abiertas o protegidas?.

Pero junto a estos sectores tradicionales y el turismo, que han sido una pieza angular en el crecimiento económico de esa área urbana, hay que destacar la cada vez más importante creación de empresas *start-up*, con un gran componente tecnológico, asociado a las universidades de Alicante y de Elche que están creando una masa crítica innovadora que se debe resaltar y potenciar. Sectores innovadores como la nanotecnología y nuevos materiales, la biotecnología, los servicios urbanos, domótica, salud y medicina, innovación agrícola, innovación turística, etc., están emergiendo en espacios como los parques tecnológicos-científicos de las dos universidades y proyectos dinamizadores, como por ejemplo, el entorno innovador de Agua Amarga. Es importante resaltar dos aspectos, el primero la gran conexión de la orientación de estas empresas con el tejido productivo provincial, y la clara apuesta de estas dos universidades jóvenes por la innovación y la economía del conocimiento.



Por otra parte, y junto a estos sectores más competitivos y sobre los que debe pivotar una nueva economía basada en el talento y la aplicación de intangibles a los sectores tradicionales, Alicante y Elche cuentan con una serie de componentes territoriales de excelencia que les permiten singularizar su territorio y diferenciarlo de otros con los que compete. Entre otros, estos activos territoriales son:

- La existencia de espacios de gran valor ambiental y cultural: humedales de rango internacional, el Palmeral y el Misteri d'Elx, ambos declarados como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.
- El municipio de Elche es un espacio paradigmático en cuanto a la gran biodiversidad que alberga: ecosistemas húmedos diversos, zonas dunares, el Palmeral, espacios agrícolas, etc.
- Carácter emprendedor de la población reflejado en la elevada tasa de empresas por habitante.

- Un espacio lineal entre Elche y Alicante donde se sitúan los equipamientos y dotaciones de rango supramunicipal (EUIPO, aeropuerto, IFA, etc.), que permite obtener sinergias territoriales.



- Unas condiciones climáticas de elevado confort, que son realmente atractoras de población tanto turística como residencial permanente.
- El cuarto aeropuerto peninsular con conexiones directas con ciudades clave en cuanto a su capacidad innovadora y presencia de clases profesionales creativas.
- Presencia de *clusters* terciarios ya muy desarrollados como el de la salud en la ciudad de Alicante.
- Un modelo de sistema urbano equilibrado y unas pautas de movilidad de corto recorrido ligadas al modelo productivo de base local que produce menores emisiones de gases de efecto invernadero.
- El puerto de Alicante con una clara vocación comercial-logística, turística y de acogida de espacios tecnológicos, posición que se verá reforzada por su conexión con el corredor mediterráneo.
- La elevada conectividad ferroviaria de pasajeros con la capital del Estado en alta velocidad y la futura con Valencia y Castellón.
- Posición estratégica respecto del corredor mediterráneo, relaciones con África, y el centro peninsular para albergar actividades logísticas, potenciando la intermodalidad carretera-

ferrocarril-puerto.

- Clara voluntad de todas las universidades de Alicante y Elche en la apuesta por la innovación y el desarrollo de la investigación aplicada.
- Existencia de ejes culturales muy consolidados y ligados a la promoción turística de las ciudades de Elche y Alicante.
- Alicante como referente internacional de ciudad sostenible, tal y como lo reconoce el proyecto Hábitat de la ONU.
- Elche como ejemplo de ciudad de diseño equilibrado y con tejidos urbanos muy atractivos para la atracción de profesionales creativos.
- Un potencial de crecimiento muy elevado en cuanto al aumento del tamaño funcional de rango superior, para mejorar su influencia y capitalidad sobre el conjunto provincial, lo cual supone el reforzamiento de los lazos de cooperación de Alicante y de Elche.

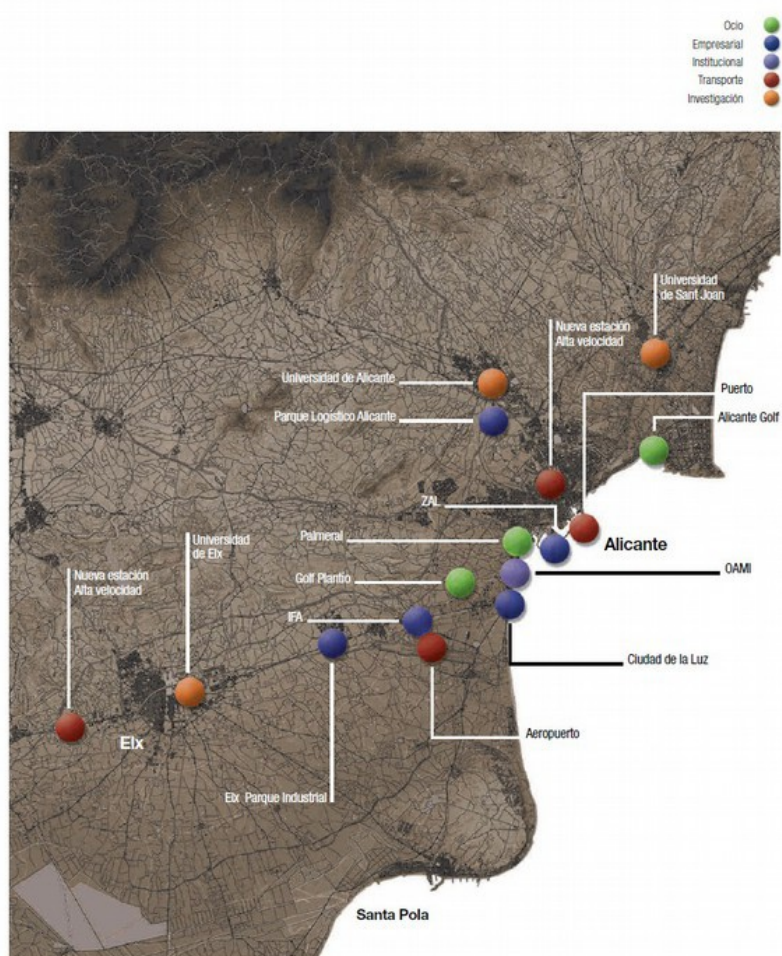


Figura 14: El corredor de la innovación Elx – Alicante. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Con todo ello, y a pesar que este Plan no es un instrumento de estrategia económica, la opción por un determinado modelo, que no puede ser otro que un modelo diversificado, innovador y de mejora de los sectores económicos industriales tradicionales, condiciona las decisiones que en materia de suelo se deban adoptar en el futuro. Por ello, es necesario proponer una serie de recomendaciones que deben marcar la hoja de ruta hacia la sostenibilidad territorial de Alicante y Elche a corto, medio y largo plazo:

1. El espacio urbano de Alicante y Elche debe diferenciarse desde el punto de vista económico y territorial. Ambos deben competir lealmente en la atracción de inversiones y talento, pero deben cooperar en proyectos de alcance estratégico de rango supralocal. Es la gran oportunidad para ejercer su liderazgo en el ámbito geográfico, tanto del sur de la Comunitat Valenciana como del sureste peninsular. No vale implantar cualquier proyecto o inversión, tiene que tener un rango cualitativo importante.

2. Este criterio debe estar presente en sus relaciones con los municipios a los que articulan en sus ámbitos de influencia. Son buenos ejemplos de cultura supramunicipal la implantación de infraestructuras universitarias en San Juan o Sant Vicent del Raspeig.

3. La cooperación es más necesaria si cabe por el propio tamaño empresarial. Entre las 10 primeras empresas de la Comunitat Valenciana por facturación no hay ninguna de la provincia de Alicante y sólo 12 entre las 100 primeras. Castellón, con una tercera parte de la población alicantina, tiene 16 empresas en este ranking. Con este modelo descrito, la necesidad de cooperación para introducir intangibles se hace evidente, y aquí la administración tiene un importante papel que jugar para apoyar este tejido productivo.

4. La apuesta por la internacionalización es una tarea en la que hay que involucrar al conjunto de los agentes económicos y sociales. Solamente los sectores económicos sometidos a los mercados abiertos podrán subsistir. Es un objetivo en el que hay que incluir infraestructuras de movilidad, atracción de talentos, desarrollo de intangibles, cooperación y aumento de masa crítica empresarial, redes de innovación, nueva gobernanza territorial, etc.

5. No hay que esperar grandes demandas de nuevo suelo en los próximos años, por lo que si existen deben ser cualitativas y orientadas a los procesos industrial-logístico para lo que existen grandes potencialidades en este territorio, especialmente si se consolida la conexión con el corredor ferroviario mediterráneo.

6. También en el ámbito urbano se debe proponer un retorno al proyecto urbano de calidad para coser elementos urbanos faltos de integración, dinamizar espacios centrales o generar espacios para la creatividad y la atracción de talento. Es decir proyectos como por ejemplo: el desarrollo de nueva centralidad en la estación RENFE de Alicante, la remodelación y regeneración del polígono de Carrús en Elche o la conexión blanda de la Universidad Miguel Hernández de Elche con la ciudad, etc.

7. De la misma forma, si no se produce una gran pulsión inmigratoria, las demandas de suelo para las actividades residenciales no serán muy elevadas, por lo que debe ser prioritario atender a la rehabilitación de tejidos urbanos, algunos de los cuales tienen una gran personalidad histórica y cultural. Estas acciones, junto a políticas públicas de vivienda con algún grado de protección, tienen que lograr invertir tendencias demográficas en barrios deprimidos y atraer contingentes jóvenes.

8. En los últimos años se ha producido un extraordinario crecimiento del modelo urbano discontinuo de baja densidad. Es éste un proceso no deseable, especialmente si se produce sin conexión con nodos de carga de la red básica del transporte público. Es un modelo además de baja eficiencia en el consumo de suelo, agua, energía y de mantenimiento de los servicios básicos. Es importante, en el ámbito del Plan de Acción Territorial, analizar este fenómeno y corregirlo en lo posible, creando elementos urbanos de centralidad que eviten desplazamientos motorizados en transporte privado.

9. El modelo de dispersión de usos, esta vez en el entorno rural, es otro gran problema territorial de este espacio urbano, tal y como se puede apreciar en ámbitos como el Campo de Elche, con fuerte concentración de edificaciones diseminadas que generan impactos muy importantes sobre el medio ambiente. El Plan debe desarrollar estrategias claras y eficientes para mitigar este problema.

10. En el caso de Elche, sería importante dotar de mayor centralidad y funciones urbanas a núcleos, en principio rurales, del Campo de Elche, tales como La Hoya, Valverde, Torrellano, La Marina, etc. Con ello se ordenarían grandes espacios rurales pero fuertemente habitados evitando procesos de movilidad indeseados.

11. Hay que apostar por una nueva cultura de relación con el medio rural metropolitano, potenciando la multifuncionalidad de la actividad agrícola y su relación con otros sectores como el turismo, la restauración, la defensa del patrimonio cultural, el ocio urbano, todo ello dentro de un sistema de creación de marcas de calidad agraria y circuitos comerciales de proximidad. Experiencias como el Parque Agrario de Els Carrissars, se pueden extender otros ámbitos como el propio Campo de Elche o a la Huerta de Alicante hoy casi desaparecida, pero que con potencial productivo, cultural y turístico.

12. No se pueden independizar las dinámicas territoriales del entorno urbano de Alicante y Elche del resto de ciudades medias de la provincia de Alicante (Benidorm, Torrevieja, Elda - Petrer, Alcoi, etc.), es una riqueza urbana que se debe potenciar, mejorando las conexiones en transporte público y desarrollando fórmulas cooperativas y de liderazgo a través del desarrollo en Alicante y Elche de actividades del terciario superior en conexión con las necesidades específicas de estos ámbitos territoriales.

13. Es importante desarrollar proyectos urbanos y territoriales atractivos, de elevada calidad y con efectos de arrastre hacia el sur de este espacio metropolitano, lo que redundaría en una mejor vertebración provincial, donde la competencia con la atracción que genera Murcia es muy intensa.

14. Dentro de estos proyectos, hay algunos que tienen un interés especial, como por ejemplo el entorno urbanizado de la IFA, localizado en una posición estratégica del conjunto urbano, o la antigua terminal aeroportuaria.

15. Otro proyecto que está levantando cierta expectación entre los empresarios y los municipios es la denominada declaración como Zona Franca en relación con el puerto de Alicante. Es éste un proyecto que se debe analizar en su integridad, sus ventajas e inconvenientes, sobre un tejido industrial muy consolidado en la provincia y tomar las decisiones pertinentes en un marco de consenso entre todos los agentes económicos y sociales.



1.6. EL CRECIMIENTO DEL SUELO SELLADO

Si se quiere comparar el crecimiento de los distintos usos del suelo desde 1990 hay que acudir a la fuente Corine Land Cover, ya que la cartografía de usos del suelo de mayor detalle y precisión, SIOSE, se empieza a elaborar a partir del año 2006, y no contabiliza la fase de fuerte crecimiento de suelo urbanizado, que es el que ha condicionado la situación y problemática con la que se encuentra en estos momentos este ámbito funcional de Elche y Alicante respecto de su modelo urbano. Se puede estimar que el crecimiento de suelo urbanizado posterior a 2007 es poco relevante comparado con el periodo 1990-2006 debido a la crisis económica e inmobiliaria, por lo que el periodo considerado 1990-2006 es suficientemente representativo de la evolución de los diferentes usos del suelo.

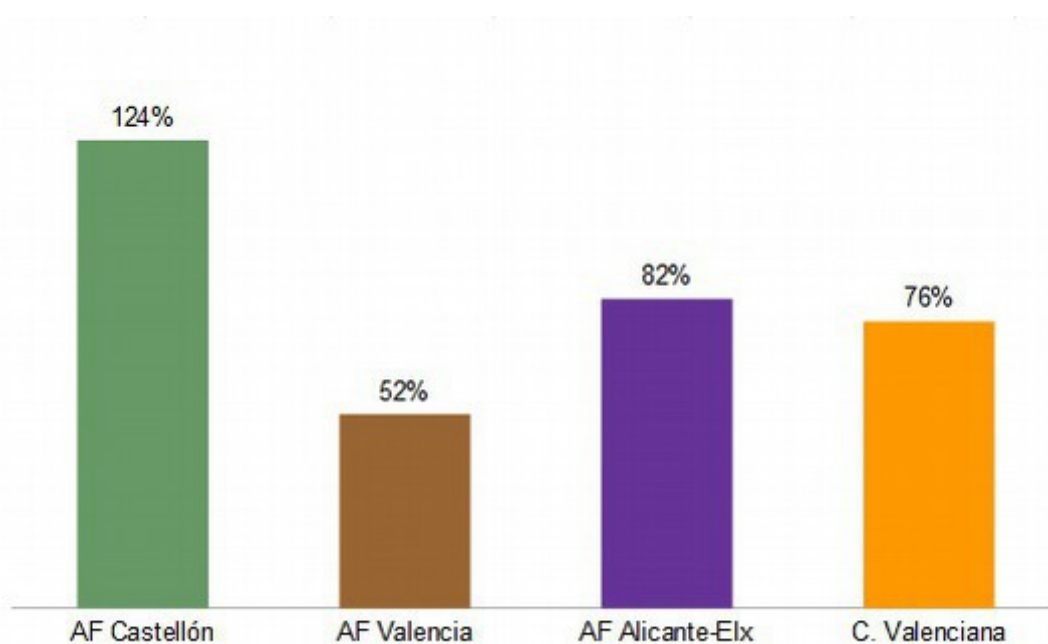


Figura 15: Crecimiento del suelo sellado (1990-2006) (%). Fuente: Institut Cartogràfic Valencià y elaboración propia.

En este sentido, el crecimiento total del suelo sellado (urbanizado) en el área de Alicante-Elche ha sido del 82 %, en el entorno del crecimiento medio de la Comunitat, muy superior al Área Metropolitana de Valencia y por debajo de la de Castellón. Dentro de esta gran artificialización del suelo destaca especialmente el incremento del suelo discontinuo de baja densidad (102 %) frente al reducido crecimiento del suelo urbano compacto (26 %), lo que genera una situación de mayor insostenibilidad territorial al consumirse más agua, más suelo, más energía y aumentar la movilidad privada motorizada. En total, el crecimiento del suelo sellado ha sido superior en unas tres veces al crecimiento de la población para este mismo periodo de tiempo. Esta distorsión entre el crecimiento de población y el suelo sellado se explica por: la dispersión de los nuevos usos en el territorio, el incremento de la edificación de baja densidad fuera del casco urbano, los usos industriales y comerciales con un incremento próximo al 100 %, y las zonas verdes urbanas como los campos de golf.

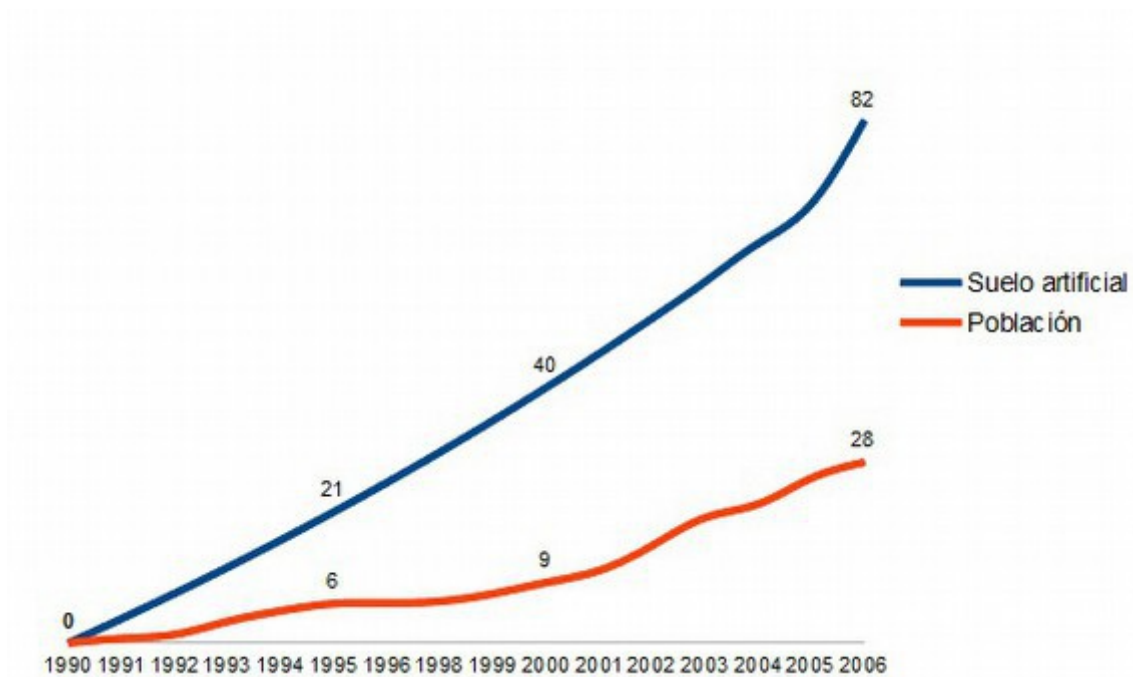


Figura 16: Crecimiento del suelo artificial y la población de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche (1990-2006) (1990=0). Fuente: Institut Cartogràfic Valencià, Subdirecció General de Estadística de la Generalitat Valenciana y elaboración propia.

Este incremento del suelo sellado de aproximadamente 7.000 hectáreas se ha realizado sobre suelo agrícola (una pérdida de unas 6.000 ha) y sobre suelo forestal (unas 1.000 ha de pérdida), siendo un crecimiento que no ha afectado mayoritariamente al regadío, sino a las denominadas superficies agrarias heterogéneas, en las que coexiste el secano (en su mayor parte) con alguna mancha de regadío pero abandonados ambos a la espera de la culminación de su expectativa urbanística. Esta pauta contrasta con Valencia y Castellón, donde el crecimiento de los usos urbanos se ha producido fundamentalmente sobre el regadío tradicional periurbano.

A todo ello hay que añadir la gran cantidad de tejidos diseminados en el territorio que se han producido al margen de la legalidad vigente. Son ejemplos representativos el Campo de Elche, donde puede hablarse de una verdadera "ciudad difusa". Otros ejemplos los podemos encontrar en municipios como Catral o Dolores. Este problema desborda en muchos casos la propia realidad local y genera notables impactos en el medio ambiente que se deben atajar utilizando los instrumentos vigentes en la legislación urbanística y las novedades que se producirán a corto plazo en la misma para fomentar la minimización de impactos. Todo ello sin perjuicio de un análisis desde la óptica supramunicipal que contribuya a una mejora de su ordenación.

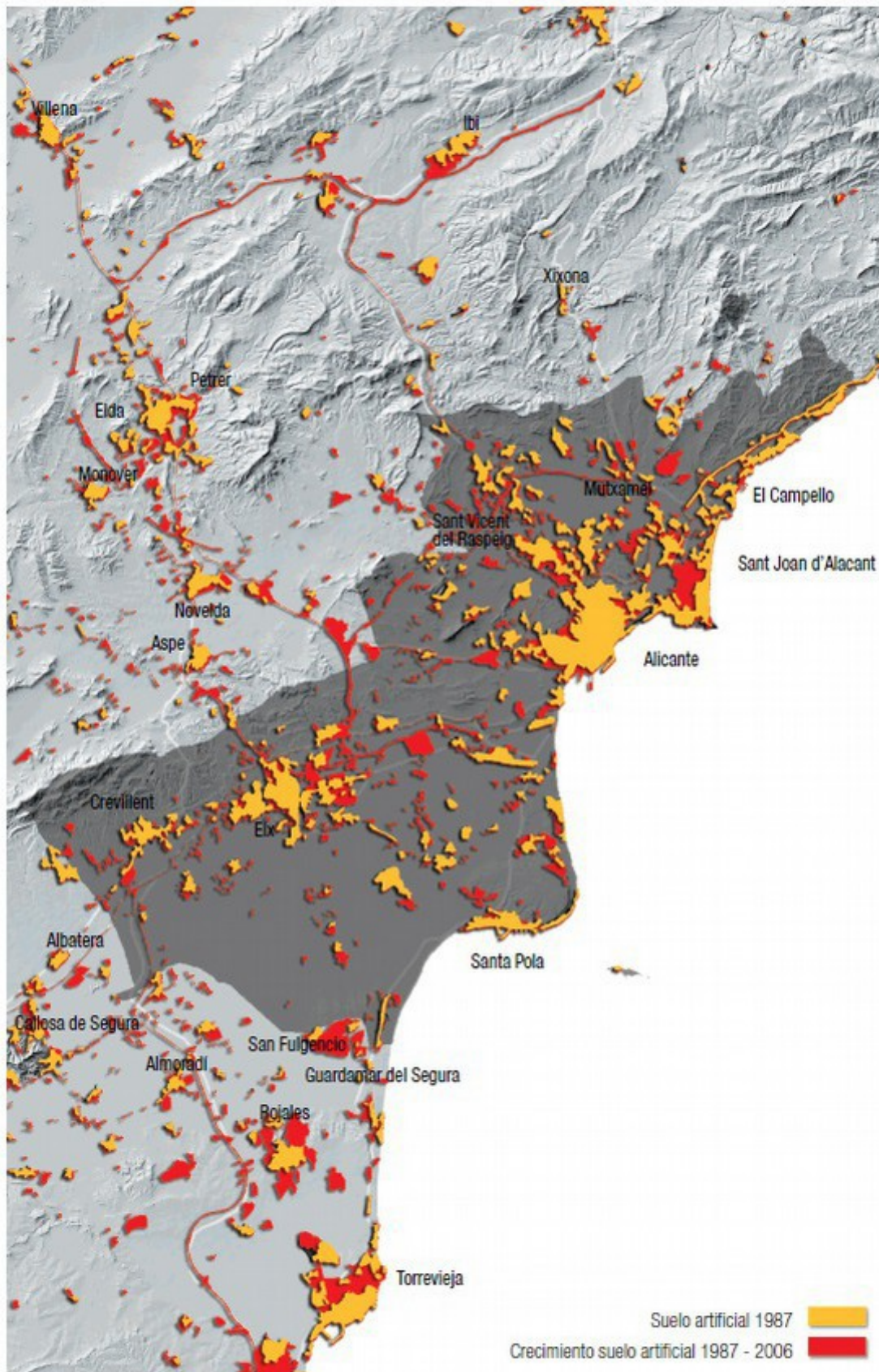


Figura 17: Evolución del suelo artificial del área urbana integrada de Alicante - Elx (1987-2006). Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Respecto de los usos del suelo de naturaleza forestal, destaca la pérdida de bosque, tanto esclerófilo como de coníferas, así como del matorral mediterráneo en favor del uso que Corine Land Cover denomina pastizales naturales, que no es más que la confirmación de este retroceso de la vegetación arbustiva y forestal en favor del espartizal o estepa mediterránea, la cual, siendo consustancial con las condiciones ecológicas de la zona, protege con menor eficacia al suelo de los procesos erosivos que son de gran intensidad en un ambiente semiárido como el del sur de la provincia de Alicante, con precipitaciones por debajo de los 300 mm anuales. En esta realidad ambiental pierde peso específico el riesgo de incendios forestales pero aumentan notablemente los procesos de desertificación del territorio, donde esta zona supera la media de la Comunitat en cuanto a pérdida de suelo por causa de la erosión hídrica.

Es decir, que los procesos de ocupación del suelo en este ámbito urbano de Alicante y Elche han favorecido un modelo que, aún obedeciendo a las preferencias personales por este tipo de hábitat distinto de la ciudad compacta, genera externalidades negativas derivadas de la dispersión y que repercuten en el mantenimiento de los servicios urbanos, y en otras variables relacionadas con la calidad de vida y el consumo de recursos, produciéndose realmente una transferencia de rentas y recursos de la ciudad compacta a la dispersa. Este mayor coste atribuido a la dispersión en el territorio está por encima de la media de la Comunitat Valenciana (20 % del gasto corriente) en toda el área urbana abarcada por el Plan de Acción Territorial, y alcanza sus máximas cotas en los municipios del norte del área metropolitana de Alicante y en Elche - Crevillent, superando el 37 % del gasto corriente medio en estos municipios.

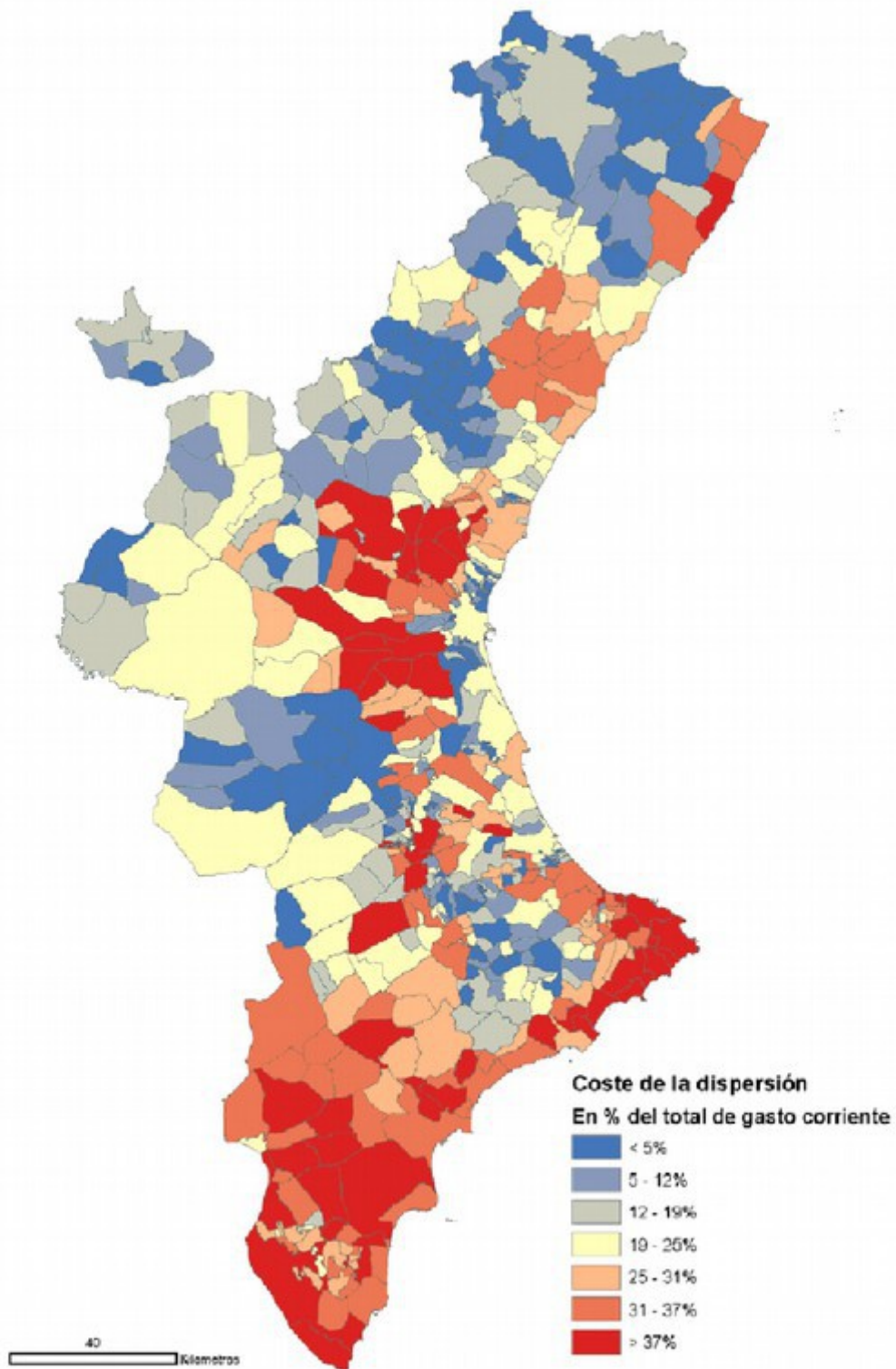


Figura 18: Coste de la dispersión urbana a nivel municipal (% de gasto corriente). Fuente: Gielen, E (2015): *Costes del Urban Sprawl para la Administración local. El caso valenciano*.

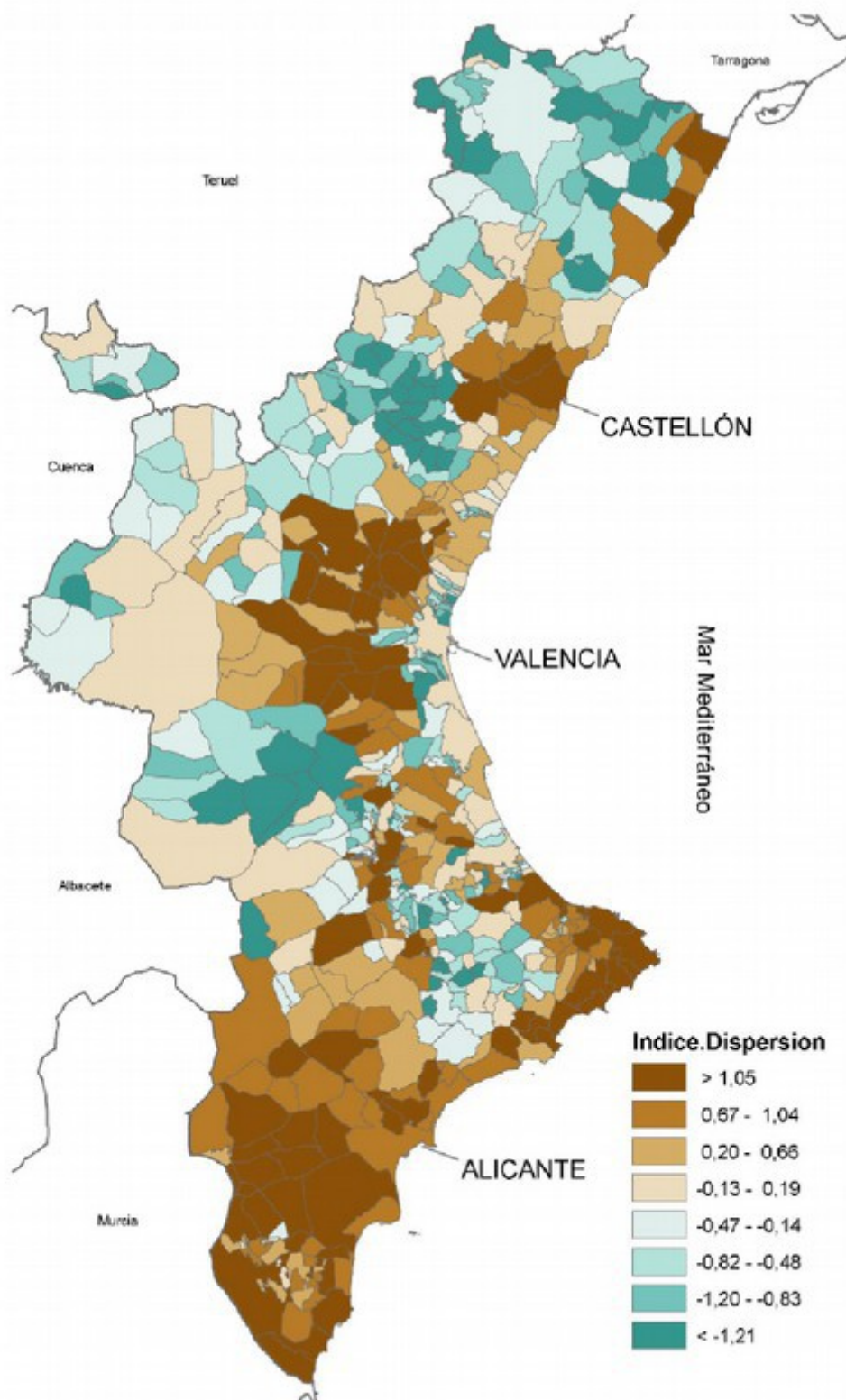


Figura 19: Índice de dispersión municipal. Fuente: Gielen, E (2015): Costes del Urban Sprawl para la Administración local. El caso valenciano.

1.7. LA INFRAESTRUCTURA VERDE DE ALICANTE Y DE ELCHE

El ámbito territorial de las áreas urbanas de Elche y Alicante, al margen de un espacio litoral muy valioso, con espacios dunares y ecosistemas marinos de mucha calidad, cuenta con activos ambientales de primera magnitud. El sur de esta área alberga uno de los conjuntos de zonas húmedas de mayor valor a escala regional y mediterránea, como es la antigua Albufera de Elche, de la que subsisten los Parques Naturales de el Fondo y las Salinas de Santa Pola y sus conexiones ecológicas a través de los humedales de Carrissars y el Hondo de Amorós. Este sistema se completa con el Saladar d'Aigua Amarga, los humedales de Rabassa y el Clot de Galvany, en un ecosistema húmedo de gran escala comparable a los grandes humedales mediterráneos, siendo además su gran variedad de ambientes (duciacuícolas y salinos) los que le otorgan una carta diferencial. Además, la malla verde metropolitana incorpora la Sierra y el cabo de Santa Pola, la isla de Tabarca, los hitos paisajísticos de los embalses históricos de Tibi y Elche, así como las elevaciones de Colmenares, Maigmó, Serra de Crevillent y Cabeçó d'Or, entre otros. Pero estos espacios de gran valor no pueden gestionarse de manera aislada, es necesario definir sus conexiones ambientales y funcionales.

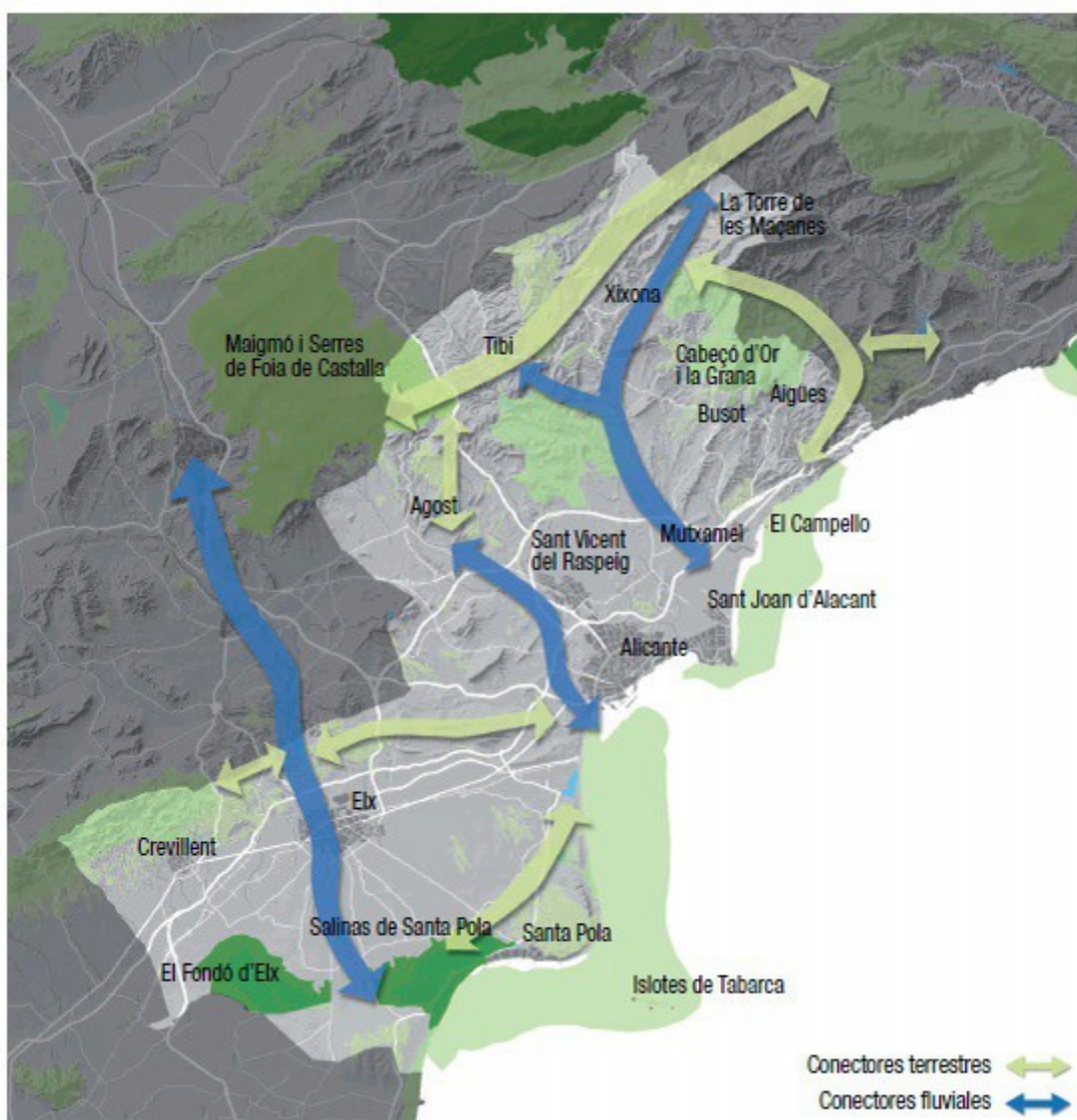


Figura 20: Esquema de conectividad territorial. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

BORRADOR DEL PLAN

En estas conexiones, que permiten la permeabilidad del territorio y el óptimo desarrollo de los procesos ecológicos, adquieren especial relevancia los cursos fluviales de los ríos Montnegre y Vinalopó, así como la rambla Rambutxar, el conector terrestre de la Serra de Crevillent - Saladar d'Aigua Amarga, el corredor de Salinas de Santa Pola - Aigua Amarga, el del Maigmó - Puig Campana y el de la sierra de la Grana - Cabeçó d'Or y su prolongación hacia el litoral.

Esta estructura de la infraestructura verde se puede extender a otra escala provincial o regional con el desarrollo de un gran parque o arco verde que conectaría la ciudad de Alicante y sus espacios verdes con el interior a través de los ríos Montnegre y Serpis, integrando los principales espacios naturales y culturales del interior, conectando el mar mediante un sistema compacto de corredores verdes y sendas peatonales aptas para formas de transporte no mecanizado y carreteras escénicas.

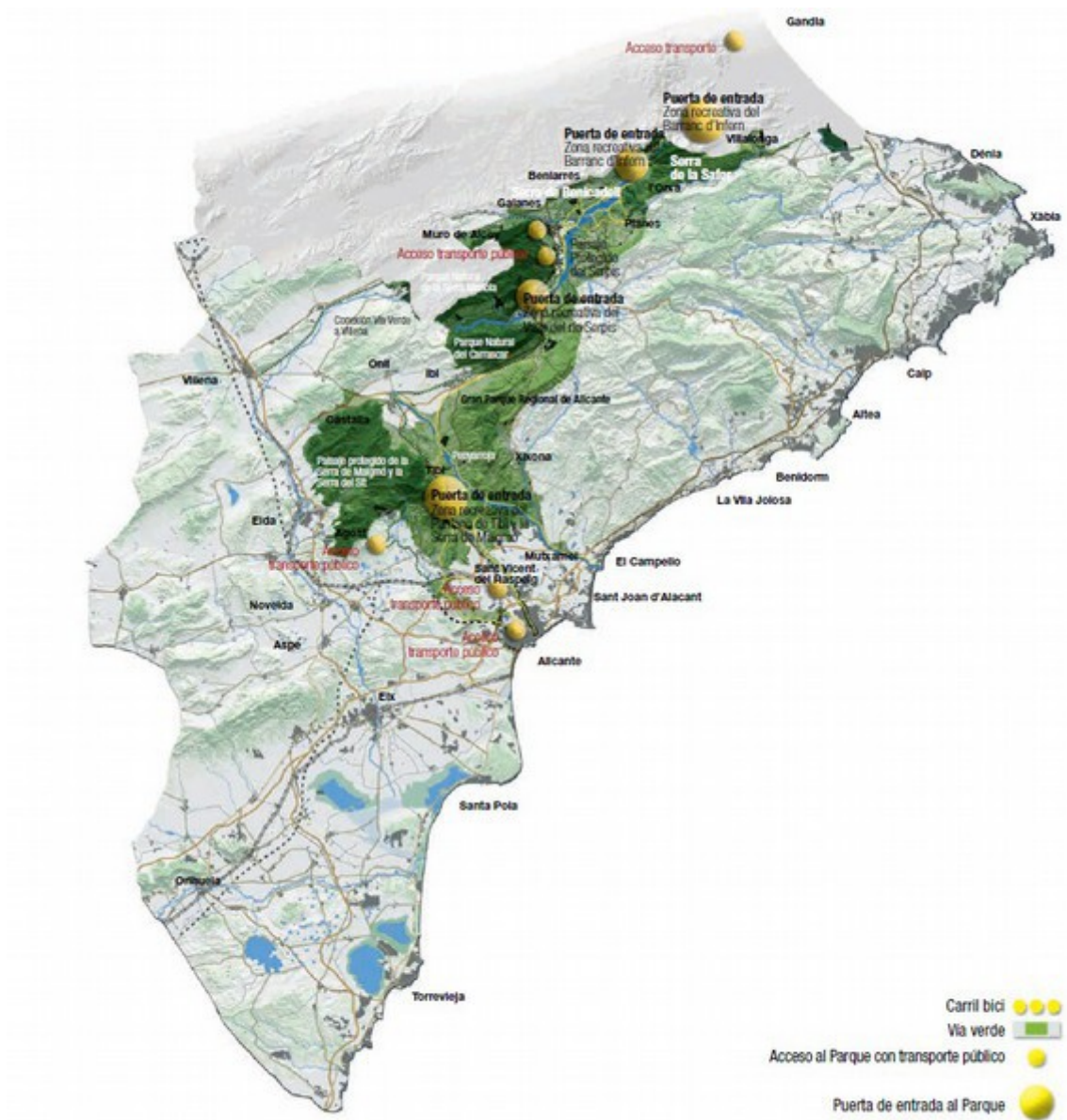


Figura 21: Propuesta de gran parque provincial de Alicante. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Pero esta puesta en valor del territorio, a través de la infraestructura verde, se debe completar con opciones complementarias que tienen una gran importancia en la valorización del territorio, el uso y disfrute del mismo y la creación de empleo. Una es la puesta en valor de activos territoriales de gran carga ambiental y patrimonial para uso recreativo y otra es la creación de parques agrarios entendidos como espacios de la infraestructura verde aptos para soportar una agricultura de calidad, y al mismo tiempo que posean activos ambientales y paisajísticos que permitan una explotación racional de actividades complementarias a la agricultura.

En el primer caso, se expone como ejemplo de las grandes potencialidades de la zona, un proyecto de regeneración y mejora de uso público del Pantano de Tibi, dentro de la promoción de una ruta cultural de mayor alcance sobre los embalses históricos de Elche, Tibi, Elda y Relleu, todos de gran relevancia ambiental y cultural. Lo que se propone es la creación de itinerarios de conexión con otros centros urbanos aptos para transporte no motorizado, miradores del paisaje, corrección de impactos ambientales y visuales, áreas de descanso, aparcamientos, etc.

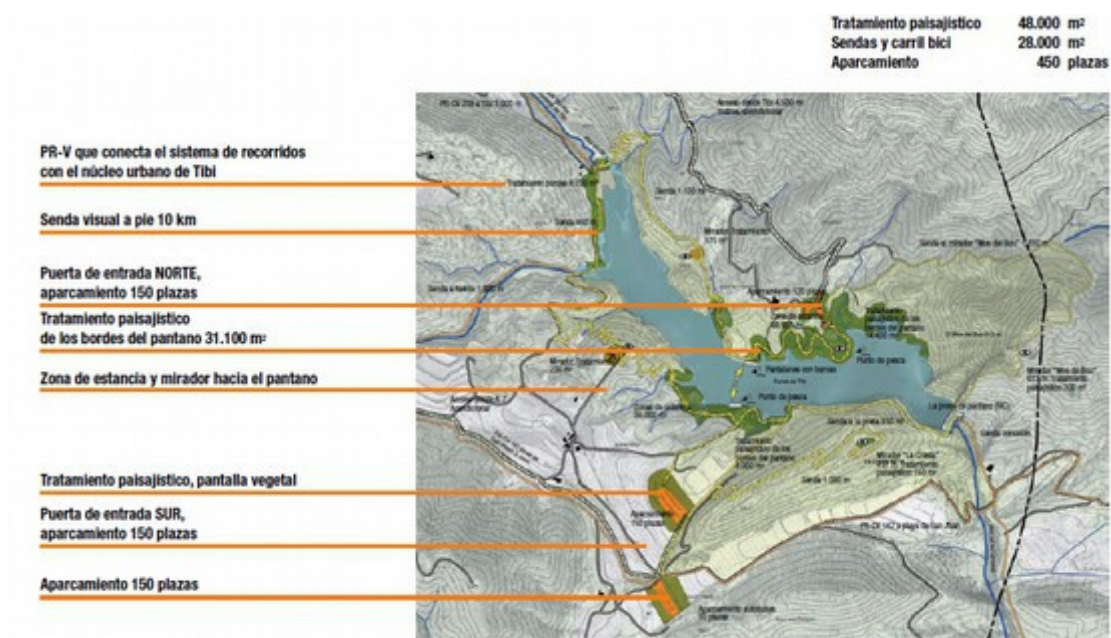


Figura 22: Parque regional de Alicante: propuesta de adecuación para uso público del embalse de Tibi. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.



Figura 23: Propuesta de ámbito de estudio Gran Parque Regional de Alicante. Fuente: Zona recreativa del Pantano de Tibi, Tibi - Alicante.

Este corredor verde se podría completar en el caso del embalse de Tibi con su conexión verde con el río Montnegre hasta el Campello, desarrollando rutas ciclistas y peatonales y de vertebración de la denominada Huerta de Alicante, o de la comarca de l'Alacantí, con importantes muestras de patrimonio cultural hidráulico y residencial. Esta huerta histórica es uno de los espacios más olvidados y degradados por el desarrollo urbano reciente del área metropolitana de Alicante. Recuperarlo y ponerlo en valor como espacio agrícola multifuncional es uno de los objetivos prioritarios de este Plan de Acción Territorial.

Otro gran eje verde de dimensión supramunicipal es el corredor verde del río Vinalopó desde el embalse histórico de Elche, su paso por la ciudad y su continuidad por el Campo de Elche hasta su desaparición en los azarbes que conectan los Humedales del Sur. Éste es un gran proyecto territorial que supondría un cambio cualitativo radical, tanto en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos como en la marca de calidad de la ciudad de Elche. A este proyecto singular se le pueden conectar una serie de rutas rurales y patrimoniales desde el punto de vista histórico y arqueológico de gran interés que, además, contribuirían a mejorar las perspectivas económicas de la actividad agraria, necesaria para el mantenimiento del paisaje y de la calidad del territorio.

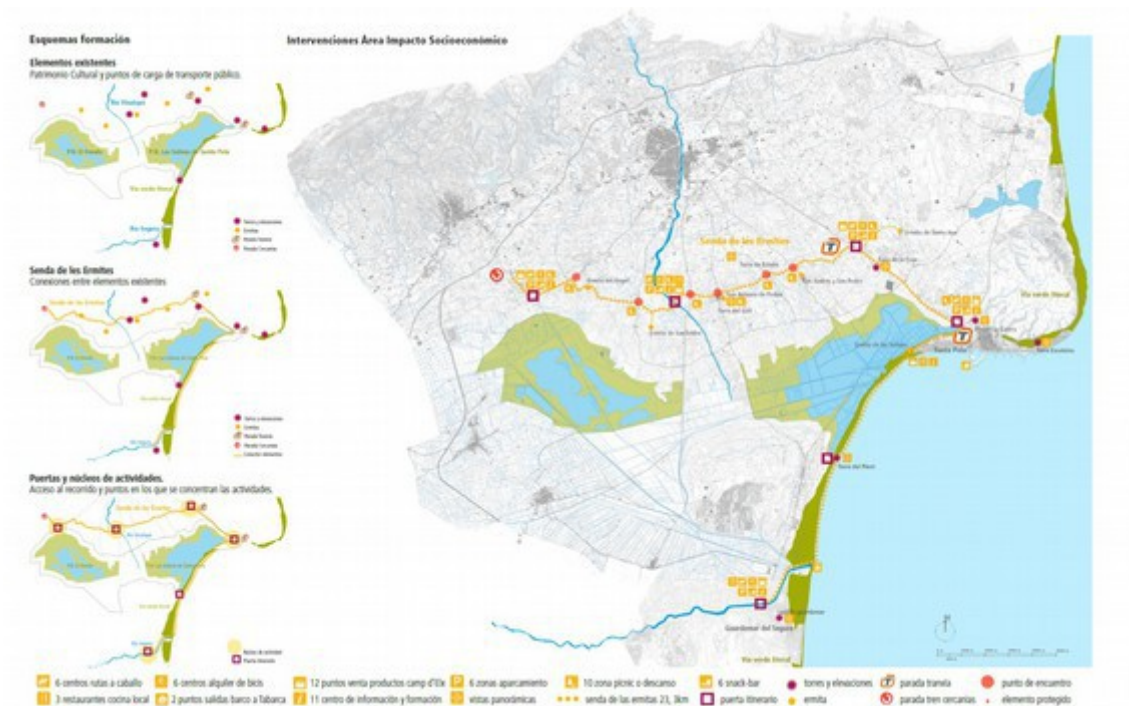


Figura 24: Intervenciones área impacto socioeconómico. Fuente: Los Humedales del Hondo y su entorno. Un proyecto integral de impulso económico, gestión hídrica y cualificación paisajística.

En el segundo caso, ya existen experiencias ejemplares en este ámbito territorial, más en concreto el Parque Agrario de Els Carrissars, en el municipio de Elche, y formando parte del ámbito del PORN de los Humedales del Sur, un espacio único de más de 6.000 km², con una gran biodiversidad en un sistema agrario único en cuanto al uso eficiente del agua y su patrimonio hidráulico. Tomando como base la existencia de este parque agrario, en el que se han desarrollado productos de calidad y una gestión ambiental sostenible de su entorno, se pueden definir actuaciones de uso público de mayor escala en torno al Campo de Elche, espacio de gran riqueza productiva y cultural y uno de los territorios de regadío más antiguos de la Comunitat. Es prioritaria en este ámbito, la defensa de la agricultura de proximidad por su sostenibilidad y el mantenimiento de la identidad territorial, lo cual exige marcas de calidad, trazabilidad de los productos y la creación de circuitos cortos de comercialización, además de involucrar a los agricultores en las actividades terciarias complementarias que puedan generarse en estos espacios agrícolas de calidad.



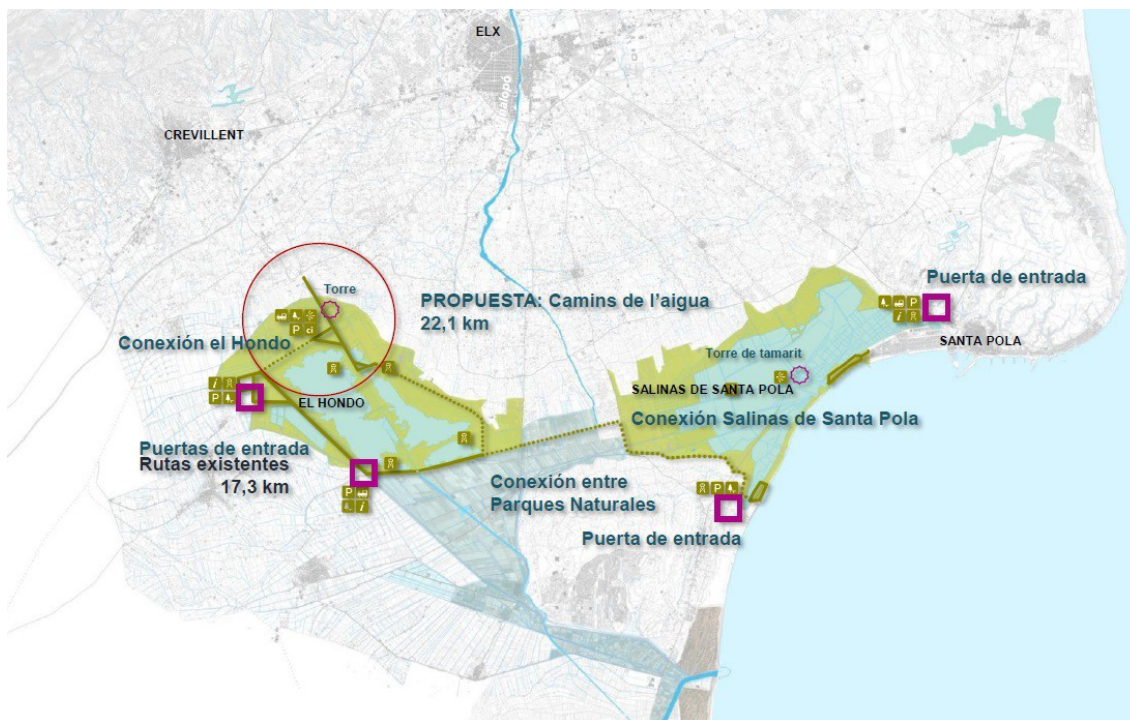


Figura 25: La potencialidad del Camp d'Elx. Fuente: Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio.

En este sentido, se pueden desarrollar estrategias en torno al agroturismo, el turismo ornitológico, el turismo de naturaleza, rutas e itinerarios como los caminos del agua, el camino del mar o la senda de la ermitas del Campo de Elche, entre otros recorridos de puesta en valor de los recursos paisajísticos, ambientales, culturales y visuales. Este tipo de figuras en torno a los espacios agrarios están proliferando con notable éxito en la Unión Europea y en España. En la Comunitat Valenciana el ejemplo paradigmático es la Huerta de Valencia, pero hay otros parques en desarrollo como el de Villena y el ya mencionado de Carrissars en la provincia de Alicante. Para su ordenación y gestión es recomendable algún tipo de plan de usos que regule los aspectos urbanísticos, un organismo de gestión y un plan de desarrollo agrario.



Desde el punto de vista de la infraestructura verde de esta conurbación de Alicante y de Elche, es importante tener en cuenta el ámbito del litoral ordenado por el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana, actualmente en tramitación, que regula los usos en los primeros 2.000 metros desde la ribera del mar hacia el interior. Es un plan de acción territorial que afecta en gran medida a este ámbito, y cuyas determinaciones prevalecerán sobre el planeamiento municipal y este Plan de Acción Territorial de Alicante y Elche en su ámbito costero, todo ello sin perjuicio de la mayor protección que pudiera

derivarse de este último.



Figura 26: Detalle de Guardamar y Elx Sud. Fuente: Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana.

1.8. CAPACIDAD ACTUAL DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE LAS ÁREAS URBANAS DE ALICANTE Y DE ELCHE

El planeamiento urbanístico actualmente vigente (mayo 2016) cuenta en el área urbana de Alicante y de Elche con 10.600 hectáreas de suelo urbano y 7.792 de suelo urbanizable, lo que supone una ratio urbanizable/urbano de 0,73, ligeramente por debajo de la media de la Comunitat Valenciana, que está situada en el entorno del 0,80. No obstante esta superficie urbanizable, de la cual 4.668 ha son residenciales y 1.557 de actividades económicas, pueden acoger a una demanda potencial muy significativa. Así, si se estima en una media de 25 viviendas/hectárea bruta, las viviendas que se podrían construir en el planeamiento urbanístico actual se elevan a unas 115.000. Estimando un consumo medio de 3.500 viviendas nuevas anuales, el planeamiento cubre más de 30 años. A estas viviendas se les debe añadir las 13.000 que se pueden construir en el suelo urbanizado sin edificar.

	Área Metropolitana de Alicante y de Elche	%
Suelo urbano	10.579,04	8,56
Residencial	7.597,08	6,15
Dotacional	1.664,21	1,35
Actividades económicas	1.317,60	1,07
Industrial	1.162,30	0,94
Terciario	155,30	0,13
Dominio público	0,15	0,00
Suelo urbano (Histórico)	107,71	0,09
Residencial	87,43	0,07
Dotacional	20,28	0,02
Suelo urbanizable	7.791,90	6,31
Residencial	4.668,06	3,78
Dotacional	1.566,69	1,27
Actividades económicas	1.557,15	1,26
Industrial	1.274,77	1,03
Terciario	282,38	0,23
Suelo no urbanizable	105.075,12	85,04
Común	50.985,85	41,27
Dominio público	4.644,63	3,76
Protegido	48.252,00	39,05
Dotacional	1.192,12	0,96
Terciario	0,52	0,00
Superficie municipal	123.553,77	100,00

Figura 27: Planeamiento urbanístico (ha) (mayo 2016). Fuente: Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio.

Por otra parte, considerando el suelo para actividades económicas a una media de 40 trabajadores/hectárea bruta, la capacidad de acogida del planeamiento vigente sería de 60.000 empleos nuevos, a los que habría que sumar los 10.000 que ocuparían las 272 hectáreas de suelo industrial y terciario urbanizado sin edificar.

Respecto al suelo no urbanizable, éste totaliza 105.075 hectáreas (el 85 % del total), siendo la superficie del protegido de 48.252 ha (el 39,05 % del total), ambas cifras por debajo de la media de la Comunitat Valenciana, lo que es lógico en un ámbito muy urbanizado como el de Alicante y Elche.

Es decir, a la vista de estos datos cabría pensar que no hay necesidad de planificar esta área, puesto que cualquier demanda que se plantee, incluso en el escenario más optimista, está cubierto con creces por el planeamiento actual. Pero el problema real no es éste, sino si el modelo urbano actualmente compuesto por la superposición de los planeamientos municipales de los municipios que forman la aglomeración urbana de Alicante y de Elche es satisfactorio desde el punto de vista de la sostenibilidad territorial y los criterios de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. Evidentemente, no lo es, al menos en su globalidad. Parte del suelo clasificado no tiene ninguna viabilidad en el mercado, ni siquiera a largo plazo, hay sectores que presentan una marcada insostenibilidad por sobrepasar los índices máximos de crecimiento de la ETCV, por estar alejados de los tejidos compactos preexistentes o por ser manifiestamente incompatibles con la infraestructura verde del territorio. Por lo tanto, existen suelos que, una vez analizada su situación jurídica, se deberán tomar decisiones de mayor a menor alcance para garantizar su ajuste al modelo territorial y urbanístico sostenible del Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche.

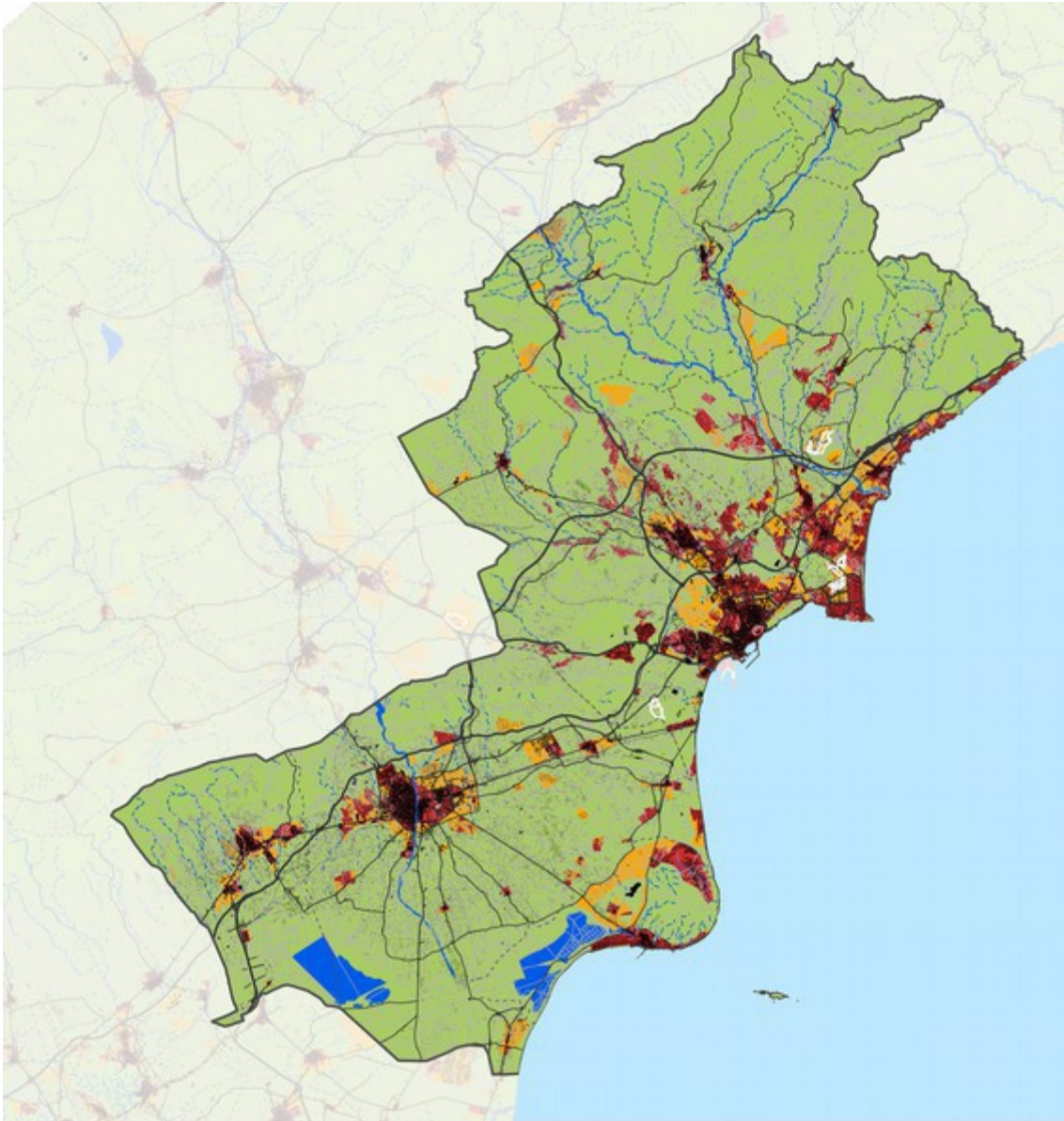


Figura 28: Clasificación del suelo (mayo 2016). Fuente: Terrasit: <http://terrasit.gva.es>. Institut Cartogràfic València. [Última consulta diciembre 2016].

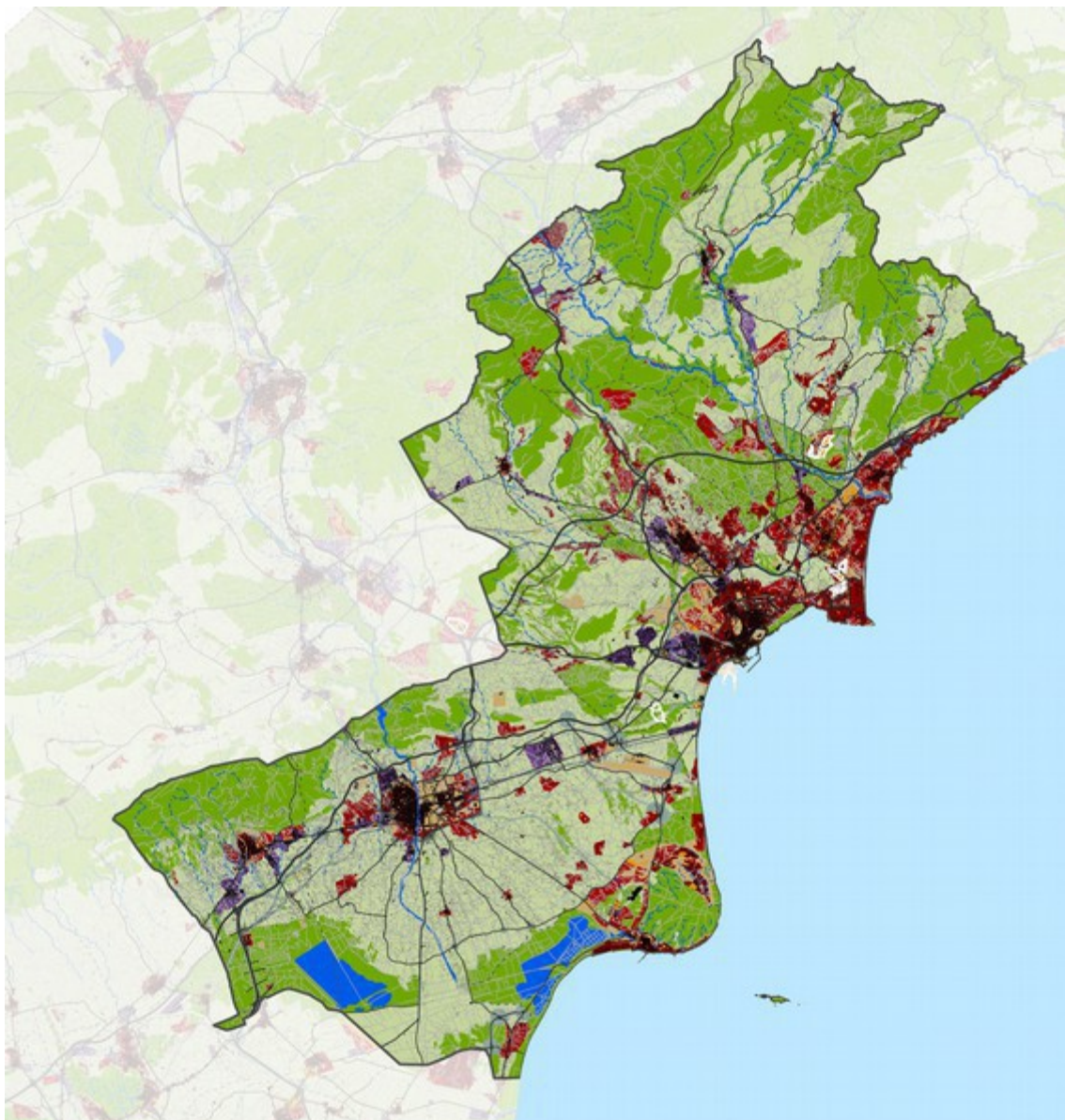


Figura 29: Calificación del suelo (mayo 2016). Fuente: Terrasit: <http://terrasit.gva.es>. Institut Cartogràfic Valencià. [Última consulta diciembre 2016].

1.9. LA MOVILIDAD Y LA CONECTIVIDAD EN LAS ÁREAS URBANAS DE ALICANTE Y DE ELCHE

Respecto de la conectividad externa, las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche deben insertarse plenamente dentro del esquema del corredor mediterráneo. Una vez solucionadas las relaciones en alta velocidad de Alicante con Madrid, es urgente culminar la incorporación de Elche a estas relaciones ferroviarias de altas prestaciones y vertebrar estas dos ciudades con Valencia, Castellón y sus áreas metropolitanas en tiempos competitivos y, al mismo tiempo, que sean capaces de captar parte de un tráfico que en estos momentos se efectúa mayoritariamente en vehículo privado. Conectar adecuadamente las cuatro primeras ciudades de la Comunitat Valenciana en cuanto a tamaño de población es uno de los objetivos básicos para la vertebración de la Comunitat. Por otra parte, las conexiones ferroviarias en el corredor mediterráneo hasta la frontera francesa, tanto en pasajeros como en mercancías, no son ni mucho menos satisfactorias y se está generando un coste de oportunidad muy elevado para este territorio del sur de la Comunitat, el cual urge resolver para satisfacer una gran demanda de pasajeros y unas perspectivas muy elevadas por lo que respecta a las actividades logísticas e industriales en este entorno urbano.



Figura 30: Relación con el arco mediterráneo. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

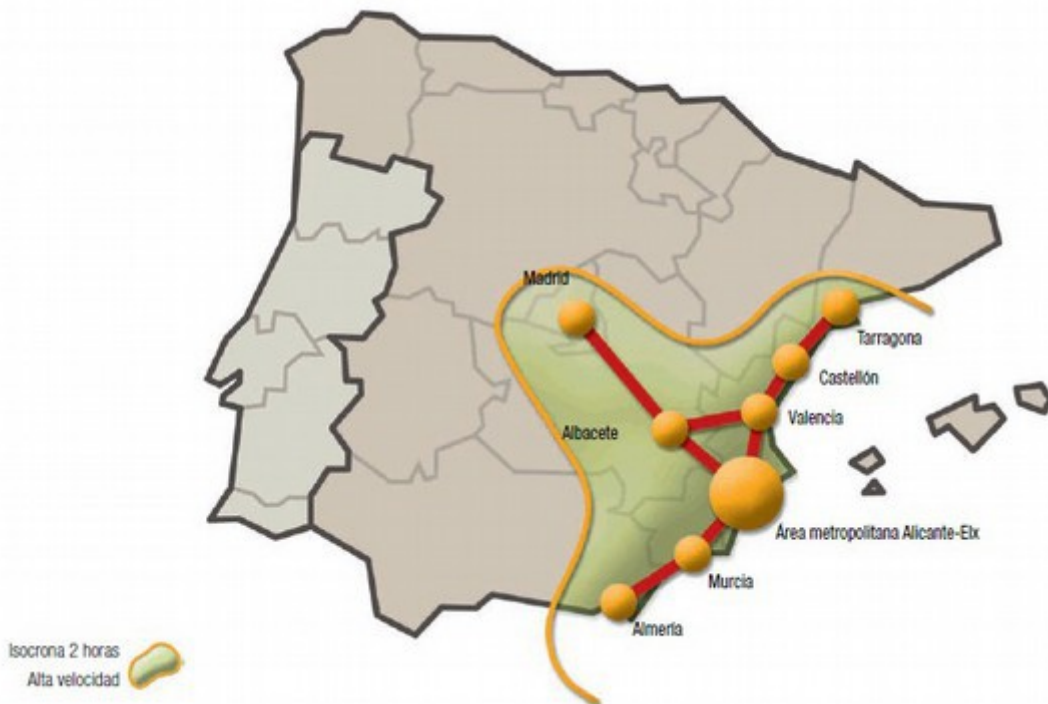


Figura 31: Isocrona dos horas alta velocidad. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Respecto de la movilidad interna en Alicante y Elche, se han realizado múltiples propuestas, todas muy justificadas, para mejorar las relaciones de estas dos ciudades y sus entornos metropolitanos, teniendo en cuenta la presencia de dos escalas territoriales: un ámbito funcional que incluye las dos ciudades y su entorno metropolitano y otra escala mayor, la gran región urbana que incluye núcleos de tamaño medio situados en un radio menor a los 50 km, y sobre los que se han planteado soluciones muy ambiciosas. A escala funcional, todos los estudios coinciden en la necesidad de mejorar las relaciones de Alicante - Elche mediante la extensión del TRAM, la mejora de las cercanías RENFE e incluso el AVE regional. Por su parte, en relación a las relaciones entre Elche y Alicante con Torrevieja, Orihuela, Benidorm, Alcoy y Elda se han planteado diversas propuestas que van desde el tren de la costa, compatible con varias modalidades, plataformas de transporte reservadas, regionales y cercanías, así como servicios exprés en autobús. El problema, al igual que sucede con otros proyectos, reside en que, en estos momentos, no pasan de ser modelos de referencia ideales pero alejados de la realidad presupuestaria actual. Por ello, el planteamiento actual debe ser realista, optando por los prioridades más eficientes y que se puedan aplicar a corto plazo, y que no tiene por qué estar basado exclusivamente en la construcción generalizada de nuevas infraestructuras.

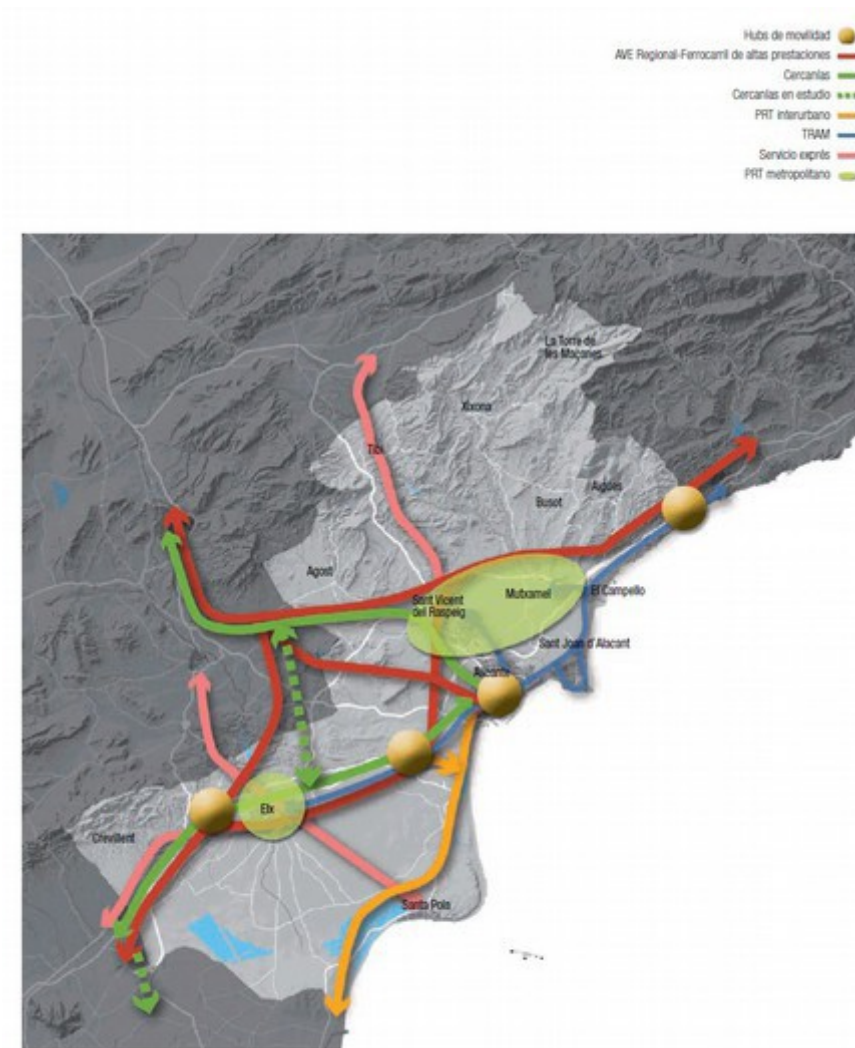


Figura 32: Esquema transporte público Alicante - Elche. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Elche y Alicante son dos ciudades que estructuran sendas áreas metropolitanas que, en el actual estadio de evolución, presentan relaciones básicas de centro-periferia o periferia-centro más que de tipo orbital. De hecho la única relación orbital de cierta importancia es la que se produce entre Elche y Sant Vicent del Raspeig por los motivos lógicos de ubicación de la Universidad de Alicante. Respecto a las relaciones entre estas dos ciudades centrales, ya se ha comentado exhaustivamente su interrelación, aunque en temas de desplazamientos por flujos de trabajo sus relaciones no son importantes desde el punto de vista relativo, sin embargo el total de desplazamientos que incluyen otros motivos sí tiene un peso específico mayor, y éste va en aumento. Como ejemplo están los aproximadamente 16.000 viajes de Elche a Alicante, aunque por motivos de trabajo sólo se totalizan unos 2.500, todo ello según los últimos datos disponibles del Censo de Población y Vivienda y del Plan de Movilidad de Elche. Por ello, el planteamiento del Plan de Acción Territorial en materia de movilidad sostenible debe solucionar los problemas de cada una de las áreas urbanas y posteriormente la conexión entre estos dos nodos.

En este sentido, este Plan de Acción Territorial se debe coordinar con el Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área Funcional de Alicante y de Elche, en estos momentos en fase de licitación, que está llevando a cabo el departamento de la Generalitat competente en esta materia. Este Plan, como novedad, plantea una encuesta metropolitana rigurosa y

exhaustiva para conocer la realidad de los desplazamientos interurbanos, y que debe mejorar el actual conocimiento de estas pautas de movilidad de las que solamente disponemos de datos parciales y anteriores a los últimos años de cierta recuperación económica y de las cifras de desplazamientos.



Respecto del área metropolitana de Alicante, y tomando como referencia los datos del Observatorio de Movilidad Metropolitana del Gobierno de España, Alicante y su entorno generan unos 750.000 viajes al día, 2,1 por persona, lejos de los cuatro millones del área de Valencia. De esos viajes, los peatonales y ciclistas suponen el 43 % (2 % ciclistas), 45 % los realizados con movilidad motorizada privada y el restante 12 % en transporte público, porcentaje que es manifiestamente mejorable pero que supera al de áreas urbanas de tamaño semejante (en torno a los 500.000 habitantes). No obstante, hay una gran diferencia en porcentajes si el cómputo se circunscribe a los desplazamientos por motivos de trabajo, el 66 % de los totales por causas laborales se realizan en vehículo privado motorizado. Esta circunstancia se agrava incluso en el caso de los desplazamientos interurbanos por este motivo que alcanzan la cifra del 80 %, reforzada además por el modelo de ocupación del suelo reciente que se ha decantado por un aumento del tejido urbano discontinuo frente a la ciudad compacta tradicional.

En este apartado del Plan de Acción Territorial, Alicante debe hacer frente a una serie de retos territoriales relacionados con la implantación de un esquema de movilidad sostenible:

1. Existe una gran concentración de actividad comercial y empresarial en el centro de la ciudad de Alicante que refuerza el carácter radial de los flujos de movilidad. Sería conveniente diseñar un modelo territorial en el que aparezcan en el área urbana nuevas centralidades que equilibren los tejidos urbanos y metropolitanos de una manera más racional.

2. El norte del área metropolitana ha experimentado procesos de difusión de población a una periferia urbana relacionada con urbanizaciones de baja densidad y altamente generadoras de movilidad privada.
3. La Vía Parque se ha configurado como el gran eje articulador de los distintos tejidos urbanos de la ciudad y sus conexiones con Elche. Tiene un trazado de gran calidad, el cual admite sin problemas tráfico segregado de sistemas de movilidad no motorizada, pero es prioritaria su culminación a pesar de la atonía del desarrollo urbanístico.
4. El paso por la ciudad de la N-332 es uno de los problemas a resolver de manera integral para mejorar la permeabilidad con el litoral, no solamente en el interior de la ciudad sino en la zona costera del sur de la ciudad, problemática a la que hay que sumar la presencia del ferrocarril, lo cual hipoteca el futuro de un ámbito territorial de elevada calidad.
5. Siguiendo el proyecto de la vía del litoral definida en el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral, la ciudad de Alicante debe poder ser transitada de norte a sur por movilidad ciclista y peatonal, y que diera continuidad a la Vía del Litoral de la Comunitat Valenciana al que este Plan de Acción Territorial debe contribuir, definiendo su trazado y proponiendo condiciones de gestión.
6. El proyecto de la Estación Término de Alicante debe permeabilizar y coser los tejidos urbanos en el contexto de un centro intermodal de primer orden en el Arco Mediterráneo y contribuir a la mejora de las conexiones del autobús y TRAM con el ferrocarril.
7. A pesar de los esfuerzos realizados hasta la fecha, se debe seguir mejorando la permeabilidad peatonal y ciclista de la zona norte de la ciudad a pesar de las dificultades orográficas de este entorno.
8. La comunicación en transporte público de Alicante con los polígonos industriales periféricos debe ser mejorada, así como la conexión ciclista, que debe dejar de ser un medio exclusivamente recreativo para convertirse en alternativa real. El carril bici debe extenderse a otros puntos de la ciudad para formar una malla integrada que capte viajes del transporte privado.
9. Hay que buscar soluciones definitivas en transporte público a la articulación de la ciudad de Alicante y de los municipios del área metropolitana con el aeropuerto y la universidad.
10. Otros retos en esta materia son: la lucha contra la fuerte estacionalidad del uso del transporte, recuperar las cifras de captación de los autobuses interurbanos y la mejora de la jerarquía viaria.

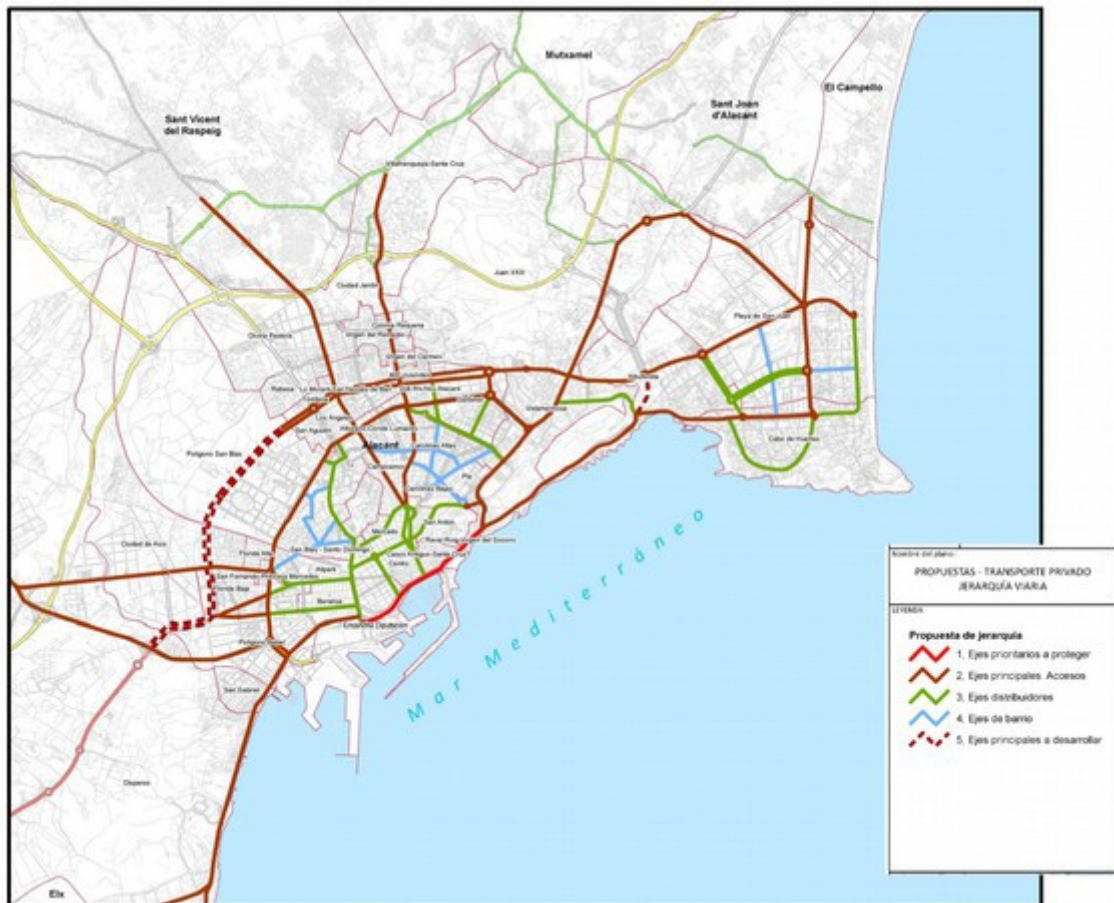


Figura 33: Propuesta de jerarquía viaria para transporte privado. Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante.



Elche, por su parte, genera un área metropolitana en su propio término municipal con una serie de núcleos urbanos periféricos que incluso han crecido por encima del propio núcleo principal en los últimos años, lo cual ha incrementado las tasas de motorización de estas pedanías que satisfacen prácticamente toda su movilidad en vehículo privado. A estos núcleos rurales en origen se le ha sumado una serie de municipios que vuelcan la mayor parte de sus desplazamientos supramunicipales a la ciudad de Elche, tales como Aspe, los Hondones, Santa Pola, Crevillent, Dolores, Catral y San Fulgencio.



Respecto de cifras, sólo se disponen de las del Plan de Movilidad de la ciudad de Elche, que no están actualizadas. El total de desplazamientos diarios es de aproximadamente 450.000, de los cuales el 10 % se realizan en transporte público, el 49 % son desplazamientos no mecanizados (el 99 % de ellos a pie) y el restante 41 % en vehículo privado. No obstante, y dado el anterior dato de motorización, cabe suponer que el medio privado será predominante en las relaciones supramunicipales, seguramente por encima del 80 %, incluso del 90 %, según datos parciales del Plan de Movilidad de Elche, con un exiguo 7 % en transporte público. Como sucede en otras ciudades, dentro de los desplazamientos por motivos de trabajo, el vehículo privado tiene una elevada predominancia (67 %), que ofrece un gran margen de mejora para captar a parte de estos viajeros con un transporte público competitivo en tiempos con el privado y en medios no motorizados. No obstante, estos datos serán evidentemente mejorados y puestos al día por el Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área Funcional de Alicante y de Elche al que se ha hecho referencia anteriormente.

En este contexto, Elche y su entorno urbano tienen que hacer frente a una serie de retos en esta materia de movilidad sostenible como son:

1. Un aumento de la tasa de motorización, muy elevada en los núcleos periféricos de la ciudad central, a los que habrá que satisfacer sus demandas de movilidad mediante la mejora del transporte público y las políticas de equilibrio urbano.

2. Una excesiva tendencia a la implantación de centros atractores de ocio y de compras en la periferia urbana con baja dotación de transporte público.
3. Por las cifras de la estructura de la movilidad, la captación de viajeros en transporte público tiene un gran margen de maniobra en cuanto a su mejora.



Figura 34: Viales congestionados de Elche. Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Elche.

4. Por su morfología urbana, la ciudad central permite redes de autobuses malladas que hacen eficiente el transporte, aunque el ancho de las calles en el ensanche dificulta una mejor organización del mismo. Se deberían buscar sistemas innovadores de segregación de tráfico y espacios en estos tejidos urbanos.
5. Es necesario implantar algún tipo de consorcio u organismo de transporte que gestione el área metropolitana de Elche, que puede ser el mismo para toda el Área Funcional.
6. Se debe mejorar la permeabilidad del río Vinalopó como elemento articulador de los espacios urbanos de Elche.
7. Mejorar la conectividad del carril bici y el papel de este vehículo como alternativa real de movilidad.

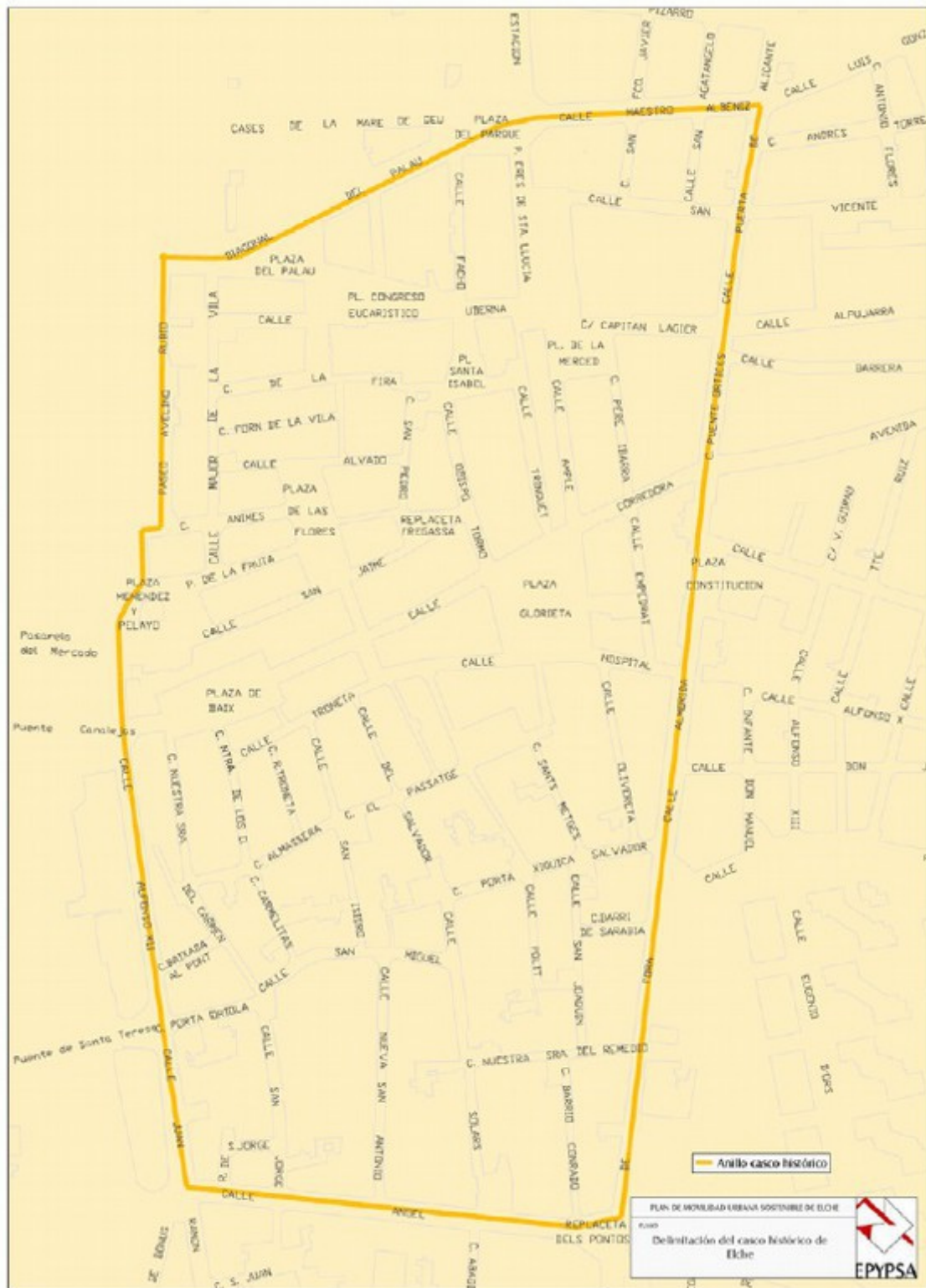


Figura 35: Delimitación del casco histórico de Elche. Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Elche.

Por último, y trabajando a otra escala del territorio, la conexión de Alicante y Elche en sistemas de transporte público está lejos de resolverse. La única conexión, en ferrocarril de cercanías y regional, es insuficiente y de baja calidad. Por ello, el Plan de Movilidad Sostenible Metropolitano deberá analizar la situación real, y las grandes tendencias en cuanto a los desplazamientos entre estas dos ciudades, y proponer soluciones eficientes, viables y de

calidad, teniendo en cuenta que lo más importante siempre es la calidad del servicio y sus prestaciones, que lo hagan atractivo al ciudadano y competitivo con los medios privados.

Una propuesta razonable podría ser la remodelación de las cercanías ferroviarias, hoy totalmente insuficientes e insatisfactorias. La solución pasaría, por una parte, por el cambio de trazado de la vía férrea actual suprimiendo su paso por el litoral del sur de Alicante, con lo que se eliminaría el efecto barrera sobre la costa y cualificaría un espacio de oportunidad. Por otra parte, el trazado férreo se debería rectificar para conseguir la intermodalidad con el AVE en la futura estación de Elche (Matola), todo ello en el contexto de una mejora de las infraestructuras y el material móvil, así como su adaptación para las paradas en puntos álgidos como IFA, aeropuerto, etc. Es un proyecto de largo recorrido que requiere de la cooperación de los dos ayuntamientos, la Generalitat y por supuesto de la Administración General del Estado.

Es decir, la apuesta por un eje de transporte público potente desde la estación de (Elche - Matola) - Elche centro - aeropuerto - Alicante es un proyecto de gran alcance estratégico que deberá ser concretado en el Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible de Alicante - Elche.



Figura 36: Proyecto de trazado acceso al aeropuerto de Alicante. Fuente: Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana. Ministerio de Fomento.

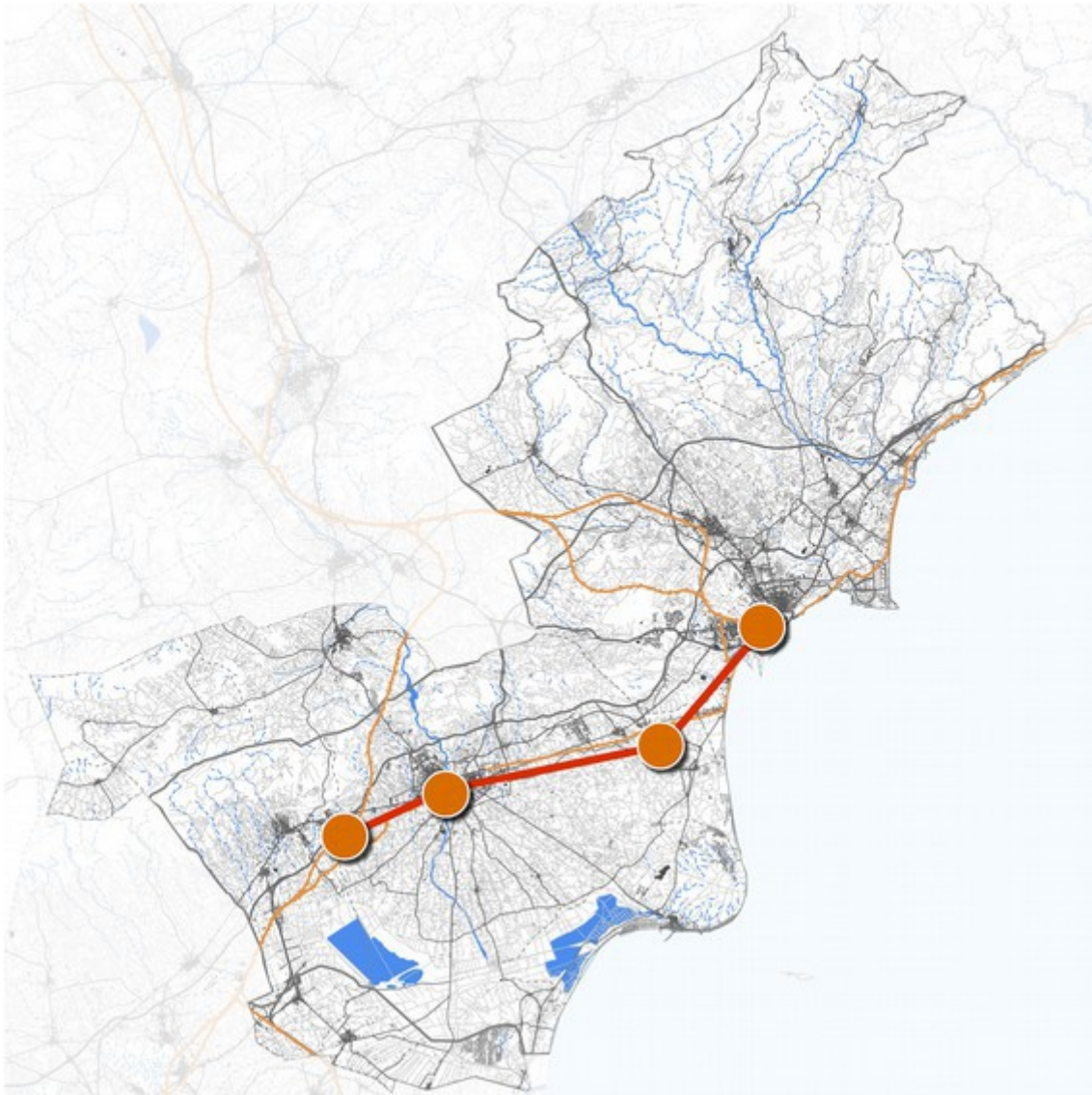


Figura 37: Corredor de transporte público (Elche - Matola) - Elche centro - aeropuerto – Alicante. Fuente: Elaboración propia.

2. OBJETIVOS DEL PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS DE ALICANTE Y DE ELCHE

Este Plan de Acción Territorial tiene como meta básica situar el Área Funcional de Alicante y de Elche como una de las de mayor calidad urbana del Arco Mediterráneo de la Unión Europea, lo cual supone la configuración de un espacio competitivo pero al mismo tiempo amable, inclusivo y solidario con las personas, capaz de retener y atraer talento y profesionales creativos, integradora de los grupos más desfavorecidos y conocedora del gran valor ambiental y cultural de sus activos territoriales.

Como plan de acción territorial de carácter integrado regulado en el artículo 16 de la LOTUP tiene como funciones, en su ámbito de actuación, las siguientes:

- Concretar y completar los objetivos, principios, criterios y propuestas de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, adaptándolos a la realidad territorial del Área Funcional de Alicante y de Elche.
- Coordinar la planificación urbanística municipal de carácter estructural para alcanzar los objetivos de sostenibilidad territorial marcados por este Plan de Acción Territorial.
- Definir los criterios territoriales para las actuaciones sectoriales de las distintas Administraciones públicas con competencias en la Comunitat Valenciana.
- Definir y armonizar la infraestructura verde en el ámbito del Área Funcional de Alicante y de Elche, y establecer fórmulas participativas de gestión de la misma.
- Proponer acciones, proyectos, directrices y fórmulas de gobernanza territorial, para asegurar un desarrollo del Área Funcional de Alicante y de Elche eficiente y racional.

Estas funciones del Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche se articulan a través de una serie de objetivos desarrollados en tres grandes bloques temáticos como son: la infraestructura verde del territorio, el sistema de asentamientos urbanos y las infraestructuras de movilidad.

Desde el punto de vista de la **infraestructura verde** los objetivos del Plan de Acción Territorial son:

1. Diseñar un sistema de espacios abiertos que tenga como principales elementos de articulación los espacios de mayor valor ambiental, cultural y territorial de Alicante y Elche, y garantizar su conectividad ecológica y funcional.
2. Garantizar la preservación del patrimonio natural, paisajístico y cultural de este espacio, la conservación de sus procesos ecológicos y el mantenimiento y mejora de los bienes y servicios ambientales tales como: la adaptación y lucha contra el cambio climático, la protección frente a los riesgos y la mejora de la calidad del medio ambiente.

3. Evitar una excesiva fragmentación del territorio favoreciendo su continuidad territorial y visual, así como el mantenimiento de espacios agrícolas (*green belts*) en torno a los núcleos urbanos para mejorar su integración paisajística y mantener su personalidad urbana.
4. Desarrollar un sistema de preferencias en cuanto a la implantación de usos y actividades en el territorio, dirigiendo los nuevos desarrollos hacia los espacios de menor valor ambiental y menor afección de riesgos naturales e inducidos.
5. Definir un conjunto de conexiones e itinerarios para fomentar el uso público sostenible de los espacios abiertos metropolitanos, tanto los rurales como los urbanos, y que permitan el acceso en sistemas de movilidad no motorizada a los recursos paisajísticos de mayor valor.
6. Poner en valor la infraestructura verde desde el punto de vista productivo, dinamizando el territorio a través de fórmulas como los parques agrarios y su conexión con el sector terciario y el uso público y recreativo del territorio.

Desde el punto de vista del **sistema de asentamientos** los objetivos son:

1. Consolidar el conjunto urbano de Alicante y de Elche como un referente nacional e internacional en materia de adaptación de un territorio a las necesidades del nuevo modelo productivo en materia de suelo.
2. Priorizar la rehabilitación, renovación y regeneración de los tejidos urbanos existentes en el área frente a los nuevos desarrollos en el territorio que sean consumidores de suelo.
3. Definir ámbitos estratégicos metropolitanos y rurales en función de las vocaciones del territorio y orientar los crecimientos de suelo residencial y de actividades económicas hacia los espacios de menor valor ambiental y cultural.
4. Actuar sobre aquellos sectores de suelo urbanizable que presenten una marcada insostenibilidad por su disconformidad con los criterios de desarrollo territorial y urbano sostenibles determinados, tanto en la legislación vigente como en el presente Plan de Acción Territorial.
5. Potenciar una aglomeración urbana policéntrica, con nodos urbanos compactos y de usos mixtos, y con masa crítica suficiente para hacer viables los sistemas de transporte público adaptados a la demanda específica de cada ámbito territorial.
6. Favorecer la integración de los crecimientos y de las dotaciones, combatir los riesgos de segregación urbana y garantizar el principio de equidad en cuanto al acceso a los equipamientos de la sociedad del bienestar.
7. Racionalizar la implantación de los usos y actividades de naturaleza económica en el territorio en función de la sostenibilidad ambiental, la accesibilidad, la conectividad en transporte público y las demandas de la nueva economía.
8. Adoptar criterios de actuación respecto de las piezas del territorio especializadas en usos residenciales de baja densidad y alejadas de los tejidos urbanos compactos.

9. Fomentar la cooperación urbana entre Elche y Alicante desde el punto de vista de la implantación de dotaciones y actividades que mejoren su rango urbano dentro del contexto regional, nacional e internacional.

Desde el punto de vista de las **infraestructuras de movilidad**, los objetivos son:

1. Propiciar un cambio de la estructura de la movilidad actual en favor de los modos de transporte más sostenibles, con especial incidencia en el transporte público y la movilidad no motorizada.

2. Asegurar unas condiciones óptimas de conectividad e intermodalidad para las dos áreas metropolitanas y sus relaciones, que permitan mejorar la eficiencia global de este territorio respecto de la satisfacción de las demandas de movilidad.

3. Vincular la accesibilidad en sistemas de transporte público a los nuevos usos del territorio, potenciando los modelos urbanos compactos y con un adecuado equilibrio en términos de residencia, empleo y dotaciones.

4. Gestionar eficazmente la movilidad y el sistema de estacionamiento disuasorio en congruencia con las políticas de transporte público y los modos no mecanizados de viajes.

5. Facilitar los mecanismos de coordinación de la movilidad en términos de tarifas, intercambio modal, mejora de la accesibilidad y reducción de la accidentalidad.

6. Diseñar las infraestructuras de movilidad de forma que minimicen sus efectos barrera, eviten duplicidades que propicien un consumo innecesario de suelo e incorporen en su diseño las alternativas de movilidad en transporte público o en medios no motorizados.

7. Asegurar unas condiciones óptimas de vertebración externa y, especialmente, la implantación de un corredor mediterráneo ferroviario en condiciones de elevada calidad de los servicios tanto para pasajeros como mercancías.

8. Mejorar la calidad de los servicios de transporte, la satisfacción ciudadana, adecuando las distintas fórmulas, sean de nuevas actuaciones o de gestión, a las demandas reales ciudadanas y a las capacidades financieras de las distintas administraciones.

3. PROPUESTAS DEL PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS DE ALICANTE Y DE ELCHE

Las propuestas del Plan se recogerán en la documentación gráfica de los planos de ordenación así como en las disposiciones normativas de este Plan de Acción Territorial. El detalle territorial y sus determinaciones serán las correspondientes a una escala 1:50.000, sin perjuicio de la necesidad de efectuar análisis y propuestas a otras escalas de menor o mayor denominador.

3.1. PROPUESTAS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA VERDE

El diseño del sistema metropolitano de los espacios abiertos incluirá:

1. Los suelos de valor ambiental protegidos por la legislación en materia de espacios naturales, la Red Natura 2000, las zonas húmedas catalogadas, los montes de dominio público y de utilidad pública o protectores, los suelos forestales estratégicos y aquellos espacios de especial valor ambiental que se consideren adecuados para mantener la funcionalidad de los ecosistemas y reducir los efectos del cambio climático.

2. Desde el punto de vista territorial se incluirán en la propuesta todos los suelos litorales de valor estratégico, los suelos de pendiente superior al 25 %, los suelos de alta capacidad agrológica, los paisajes culturales, los suelos de valor paisajístico y visual, así como los elementos del patrimonio cultural y los suelos afectados por riesgos naturales e inducidos. También se incluirán los espacios agrícolas periféricos de determinados núcleos que impiden las conurbaciones no deseadas, y los elementos de conexión que dotan al sistema de naturaleza funcional, permeabilizando el territorio y conectando la infraestructura verde de ámbito rural con la urbana.

3. Los espacios costeros de interés que así defina como tales el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana en este ámbito.

4. Los conectores ecológicos y funcionales que permiten el intercambio de materia, energía e información entre los ecosistemas, así como los conectores funcionales o territoriales que garantizan la permeabilidad física y visual, actúan como elementos de contención del desarrollo urbano impidiendo conurbaciones no deseadas y reforzando la identidad de los núcleos urbanos.

5. Los elementos urbanos de la infraestructura verde de ámbito supramunicipal, incluyendo espacios abiertos y zonas verdes urbanas y sus itinerarios de conexión entre los mismos y con la infraestructura verde rural.

Uno de los aspectos críticos a la hora de diseñar la infraestructura verde es el análisis de la conectividad general del territorio, especialmente la ecológica, puesto que cada especie suele demandar unas características territoriales diferentes en cuanto a amplitud, cobertura vegetal, sucesión de espacios o piezas de conexión, lo que hace muy compleja la definición de un modelo de conector global que pueda ser válido para diferentes especies. No obstante, y a esta escala metropolitana del territorio, sí es necesario al menos definir pasillos de conexión que puedan ser compatibles con una proporción significativa de las especies características de cada territorio.

Por ello, se recomienda la utilización de metodologías científicas que muestren los diferentes grados de permeabilidad del territorio basadas en la ponderación de los diferentes usos del suelo, la orografía o la proximidad a las vías de comunicación. Una vez definido este modelo de conectividad teórica, tiene que ser el propio conocimiento práctico y el trabajo de campo el que ayude a perfilar los conectores definitivos, apoyándose en piezas del territorio, como espacios agrícolas, masas forestales, etc., que contribuyan a una mejora de la biodiversidad del conjunto del territorio.

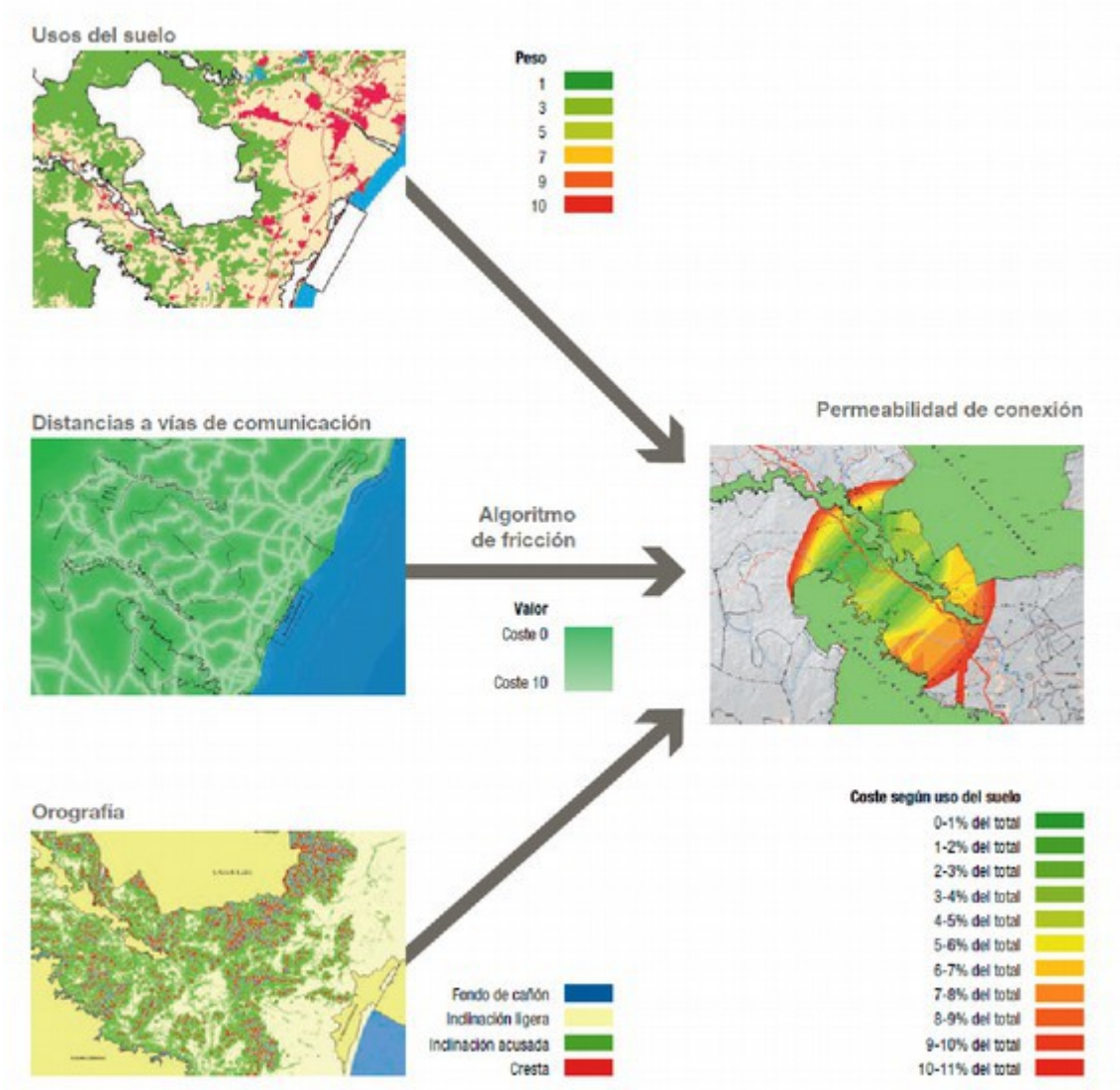


Figura 38: Pasillos teóricos de conectividad. Metodología de cálculo de los conectores teóricos. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Posteriormente, el Plan identificará las relaciones críticas entre la infraestructura verde con los crecimientos urbanos y las infraestructuras de movilidad, con el fin de proponer actuaciones que eviten una mayor fragmentación de la denominada matriz básica o biofísica del territorio.

En esta superposición de los distintos sistemas territoriales se podrán identificar distintas piezas no conformes con los objetivos del Plan de Acción Territorial, así como los espacios críticos desde el punto de vista de la permeabilidad de la infraestructura verde. En todos ellos, y una vez detectados y mapificados, se deberán proponer distintas actuaciones y regulaciones

de uso para garantizar la continuidad de los ecosistemas y la funcionalidad de los corredores, siendo los instrumentos de desarrollo de este Plan de Acción Territorial los que deben concretar estas medidas a una escala de mayor detalle.

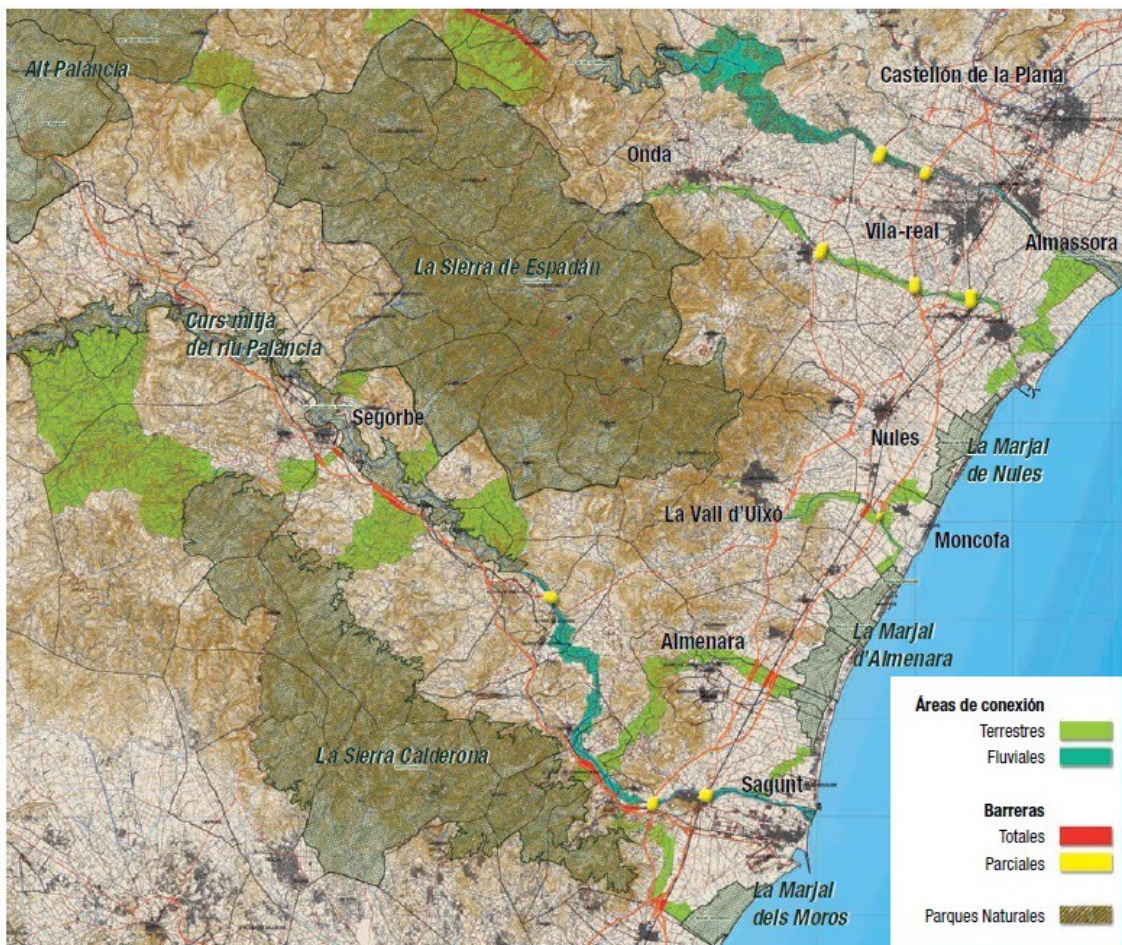


Figura 39: Ejemplo de conectividad territorial. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

La normativa del Plan de Acción Territorial desarrollará sus disposiciones atendiendo a las diferentes tipologías de suelos que componen la infraestructura verde, con el fin de armonizar su gestión para lograr una mayor eficiencia del conjunto del sistema, tanto por lo que respecta a la producción de bienes y servicios para el conjunto de la sociedad como para su uso público sostenible. Se regularán los distintos usos y actividades que se pueden autorizar en esta infraestructura, y se establecerá el marco de referencia en el cual podrán actuar los ayuntamientos, concretando las propuestas determinadas por el Plan de Acción Territorial a la realidad física de sus respectivos municipios, suplementando la infraestructura verde supramunicipal del Plan con aquellos espacios y elementos de interés local, tanto rurales como urbanos y procurando mantener la conectividad entre ambas.

Por último, la superposición de la infraestructura verde con los diferentes usos del suelo y el planeamiento urbanístico vigente permitirá detectar las disfunciones urbanas y territoriales existentes a la luz del nuevo modelo territorial que se quiere implantar en el Área Funcional de Alicante y de Elche, dentro de un marco en el cual existen muchos suelos clasificados, e incluso edificados, que son incompatibles con la funcionalidad de la infraestructura verde. Sobre esta problemática detectada se deberán adoptar las estrategias pertinentes en el marco de la sostenibilidad territorial pretendida por el Plan de Acción Territorial.

En este sentido, las tipologías de elementos que constituyen la infraestructura verde, y los usos y actividades admisibles con carácter general son los siguientes:

Suelos de la infraestructura verde con valores ambientales

- Suelos que forman parte la Red Natura 2000 y los espacios marinos a los que estén asociados.
- Los Espacios Naturales Protegidos de la legislación valenciana y los protegidos por la legislación estatal sobre patrimonio natural y biodiversidad.
- Las zonas húmedas catalogadas según la legislación ambiental.
- Los montes de dominio público y de utilidad pública catalogados, las áreas forestales de protección.
- Los conectores ecológicos así definidos en la legislación ambiental.
- Los suelos de refuerzo y amortiguación de los espacios protegidos por sus valores naturales.

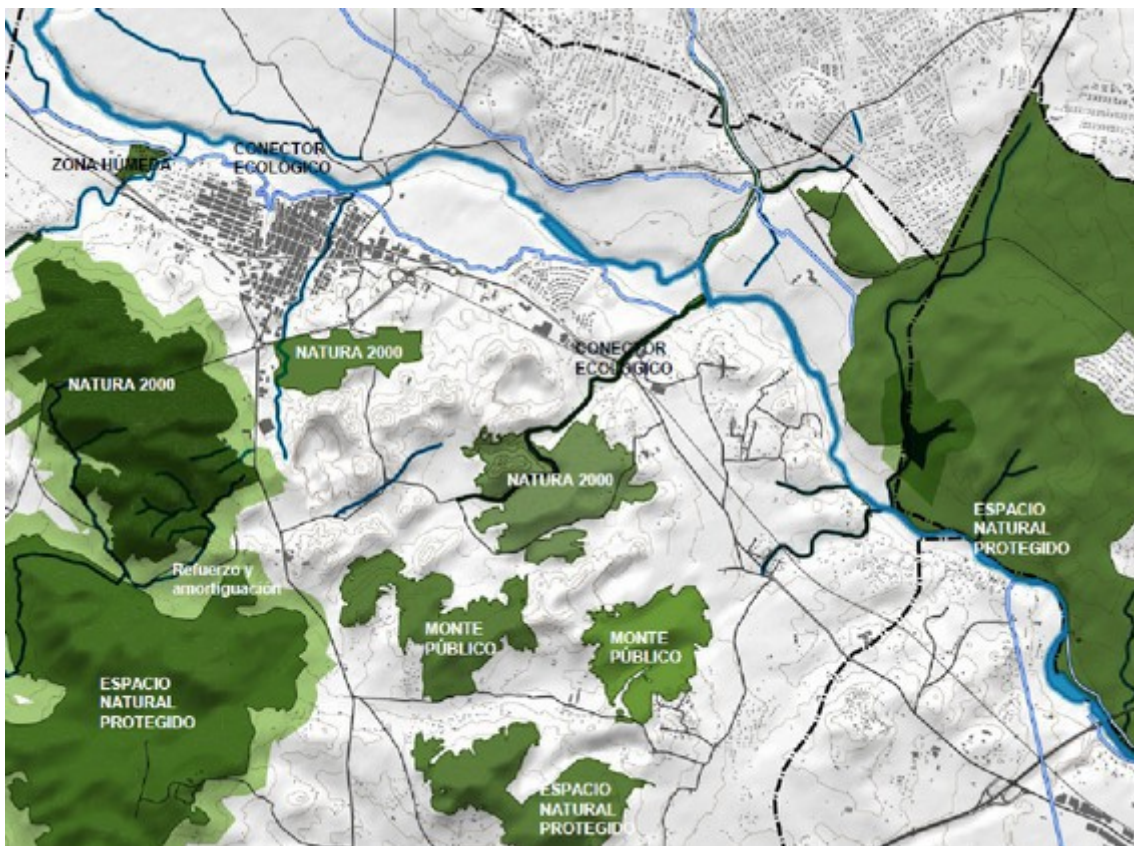


Figura 40: Esquema ideográfico de la infraestructura verde ambiental. Fuente: Elaboración propia.

El régimen de estos suelos será el definido por sus propios instrumentos de protección, ordenación y gestión. En el caso de que existan suelos de este tipo que no tengan el amparo de ningún instrumento legal de protección se estará a lo establecido en el artículo 26 de la Ley

5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje. Se calificarán como zona rural protegida natural (ZRP-NA).

Suelos de la infraestructura verde con valores territoriales

- Espacios costeros de interés.

Estos suelos estarán definidos en el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana (PATIVEL), el cual establecerá diferentes tipologías de suelos y su régimen de usos y actividades. Se calificarán en general como zona rural protegida natural (ZRP-NA).

- Espacios con riesgos de inundabilidad.

Estos suelos estarán sometidos a la normativa específica del Plan de Acción Territorial sobre prevención del riesgo de inundación (PATRICOVA) y se incorporarán sus clases de peligrosidad 1 al 6 a la infraestructura verde del territorio. Con carácter general, se clasificarán como suelo no urbanizable y se calificarán como zona rural protegida por riesgos (ZRP-RI), salvo las excepciones previstas en la propia normativa del PATRICOVA respecto a los suelos ya clasificados como suelo urbano o urbanizable en el planeamiento vigente.

- Espacios de riesgos de deslizamientos, erosión, desprendimientos, etc.

En general son la pendiente, el tipo de materiales y la cubierta vegetal los elementos que definen estos riesgos. En este sentido, se determinará la prohibición de programar nuevos usos y actividades en el territorio para los suelos con pendientes superiores a 25 %, siendo sólo autorizable la vivienda aislada e integrada en el paisaje, en el rango de pendientes 25 % - 30 %. La única excepción a esta determinación se dará en las pequeñas ampliaciones de cascos históricos tradicionales que tienen este patrón de crecimiento por su adaptación a la morfología del territorio, y previo estudio de integración paisajística. También se integrarán en la infraestructura verde los suelos con elevado riesgo de erosión potencial y deslizamientos y desprendimientos. Se clasificarán como suelo no urbanizable y calificarán como zona rural protegida por riesgos (ZRP-RI).

- Espacios agrícolas de interés.

En este apartado se incluyen ámbito tan relevantes como el Campo de Elche, Els Carrissars o la muy degradada Huerta de Alicante. El resto de espacios agrícolas de interés, especialmente aquéllos relacionados con la agricultura de proximidad, se clasificarán como suelos no urbanizables, y los usos admisibles serán los relacionados con la propia actividad agraria, prohibiéndose las nuevas viviendas con carácter general en estos espacios. En el ámbito del Área Funcional de Alicante y de Elche se recomienda una dotación objetivo de 100 m² por habitante de suelo agrícola de alta productividad y que esté próxima (en una envolvente de 10 kilómetros) a los núcleos urbanos. Se calificarán como zona rural protegida agrícola (ZRP-AG).

Por ello, la selección de los espacios agrarios de mayor interés para su preservación, al margen de su capacidad agrológica, debe observar criterios como su orientación respecto al sol, la pendiente, la proximidad o contigüidad a un espacio de interés natural, el hecho de ser

terrenos de regadío, la proximidad a la ciudad, la existencia de cultivos específicos de calidad o marcas de origen, la presencia de patrimonio cultural, etc.

- Espacios de interés paisajístico.

Incluyen los ya declarados como tales en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, o los incorporados a través del Estudio de Paisaje del Plan de Acción Territorial. Estos suelos se clasificarán en general como suelos no urbanizables y comprenderán las áreas de interés paisajístico, las de gran visibilidad, los parajes caracterizados por elementos singulares, determinados hitos paisajísticos y sus entornos, etc. Se calificarán como zona rural protegida natural (ZRP-NA).

- Espacios de valor cultural.

Son los que tienen esta consideración en aplicación de la normativa sectorial de protección del patrimonio cultural, artístico o histórico y sus entornos de protección. Se registrarán por su normativa sectorial. Según los casos se podrán calificar como zona rural protegida por afecciones (ZRP-AF), zona rural agrícola (ZRP-AG) o zona rural natural (ZRP-NA).

- Conectores funcionales y ambientales sin protección sectorial.

Se incluyen suelos perimetrales a cauces fluviales, zonas húmedas y otros ecosistemas, así como los funcionales por motivos de contención del crecimiento urbanístico y evitar conurbaciones no deseadas entre núcleos urbanos, fragmentación del suelo, espacios interestriciales de interés, etc.

En general, se clasificarán como suelo no urbanizable y se calificarán como zona rural protegida (ZRP-NA), y los usos o actividades darán prioridad al aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y aquéllos que sean compatibles con la función conectora de estos espacios, tales como deportivos de carácter abierto o similares. La regulación específica para estos suelos está determinada por las directrices 43 y 44 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. En este sentido, cuando se trate de terrenos contiguos a cauces, la línea de edificación se situará en una distancia de 20 metros de la ribera del cauce para suelos urbanos y urbanizables, y 50 metros para los suelos no urbanizables en función del tamaño y la morfología del cauce y del corredor fluvial.

Los conectores se podrán representar cartográficamente mediante vectores, cuya concreción se deberá realizar a escala municipal. Además se representaran los ámbitos sensibles de conexión (puntos críticos y conflictos) y se establecerán directrices concretas para estas zonas.

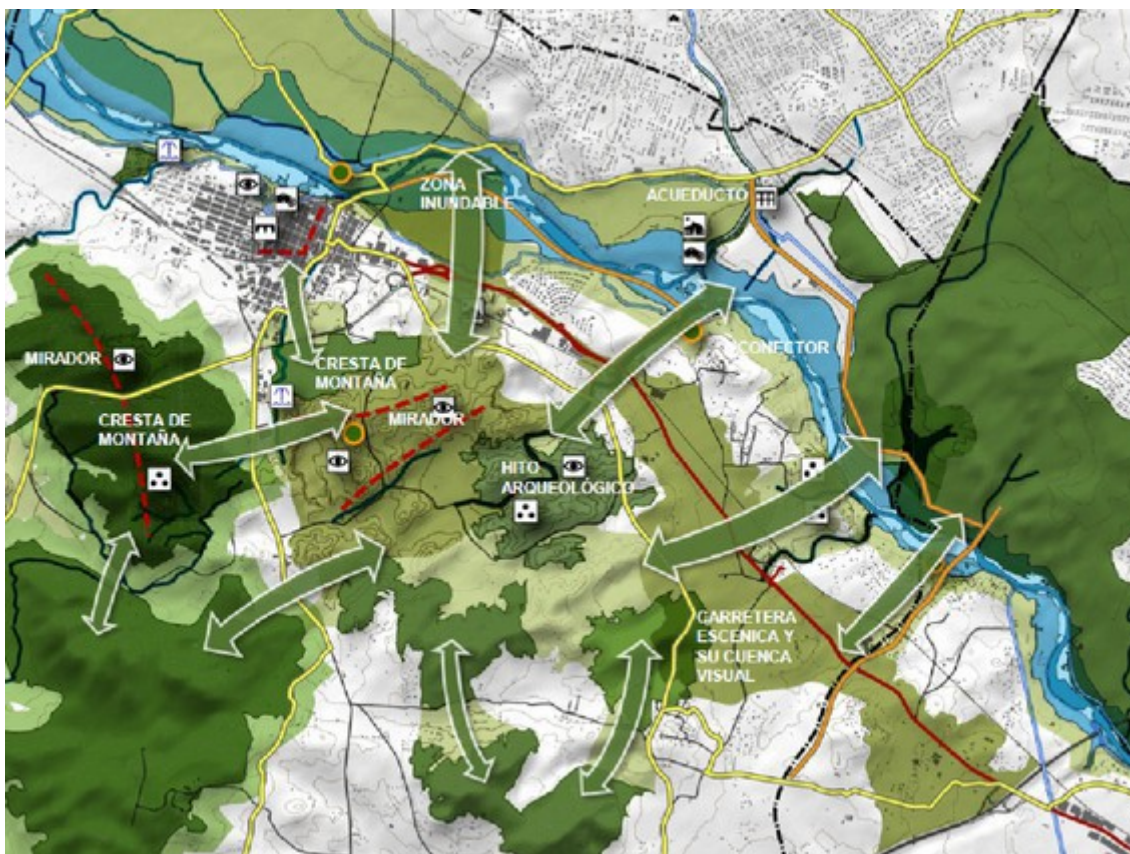


Figura 41: Esquema ideográfico de la infraestructura verde territorial. Fuente: Elaboración propia.

Suelos rurales comunes

Se incluyen en estos suelos aquellos espacios que no tengan valores específicos de protección, pero tienen determinados valores ambientales, paisajísticos, productivos, de suelos de transición entre la ciudad y su entorno rural, etc. Su clasificación será de suelo no urbanizable común y su régimen se adaptará al artículo 26 (apartado b) de la LOTUP para el suelo rural común, todo ello sin perjuicio de que mediante la utilización de las figuras de planeamiento de ordenación urbana municipal se delimiten áreas para ser urbanizadas y edificadas. Se calificarán como zona rural común agropecuaria (ZRC-AG) o zona rural común forestal (ZRC-FO).

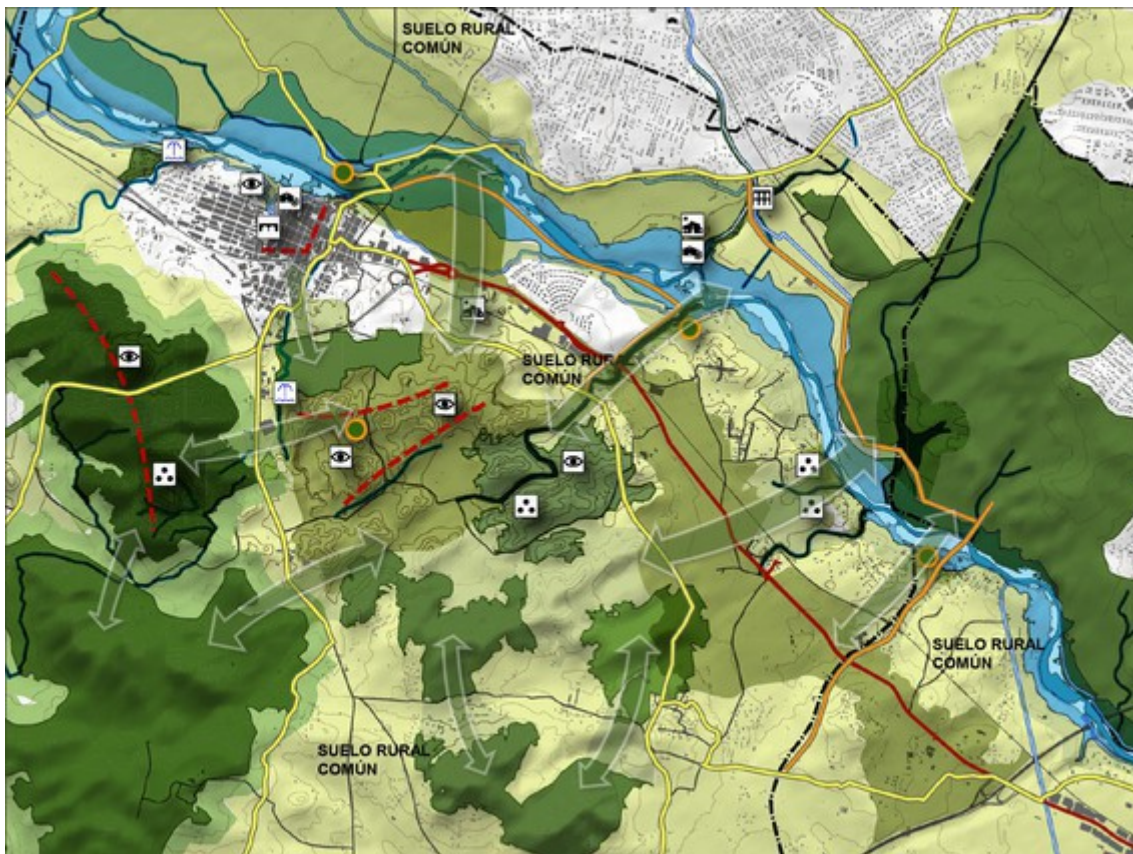


Figura 42: Esquema ideográfico del suelo rural común. Fuente: Elaboración propia.

Infraestructura verde urbana

Son suelos ubicados en el espacio urbano y en el suelo urbanizable que sean relevantes para la infraestructura verde, bien por sus funciones de espacios libres y zonas verdes urbanas, o por sus funciones de conexión e integración paisajística de los espacios urbanos con la infraestructura verde rural. Su clasificación y zonificación será la que le otorgue la planificación urbanística.

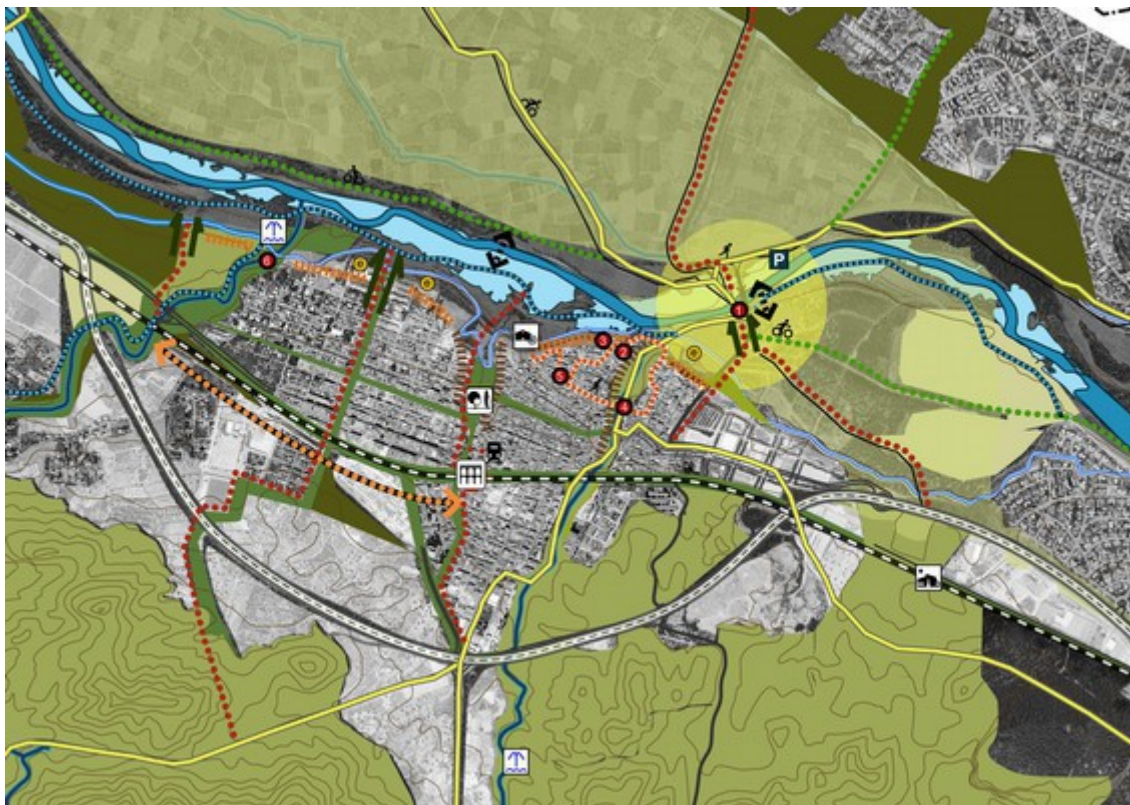


Figura 43: Esquema ideográfico de la infraestructura verde urbana. Fuente: Elaboración propia.

Conexión con el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana (PATIVEL)

En estos momentos se encuentra en tramitación el PATIVEL, que tiene como objetivos, entre otros, la preservación de los suelos de mayor valor ambiental y territorial de la franja del litoral en un ámbito que discurre entre la ribera del mar y 2.000 metros medidos en proyección territorial tierra adentro. Este Plan también quiere evitar las conurbaciones en la franja litoral, la conectividad ecológica y funcional de la costa con el interior y la mejora de la calidad del espacio construido desde una perspectiva relacionada con la actividad turística y el uso público sostenible.

El PATIVEL identifica diferentes categorías de suelo y les asigna una regulación específica en cuanto a los usos y actividades que se puedan implantar en los mismos. Es una protección territorial o conservación activa del territorio que no busca su fosilización, sino la compatibilidad de determinadas actividades con la preservación de los valores del territorio. En el caso del litoral del ámbito de este Plan de Alicante y Elche la afección alcanza a los municipios de el Campello, Alicante y Elche, en mayor o menor medida, por lo que deberán reflejar en los documentos del Plan estas afecciones. Por otra parte, al existir una superposición de planes de ámbito supramunicipal sobre el mismo espacio, el criterio técnico que se debe mantener es el de la predominancia del PATIVEL por su mayor especificidad y escala de menor denominador.

3.2. PROPUESTAS EN MATERIA DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

Debido a la gran variedad de tipologías de tejidos urbanos existentes en el Área Funcional de Alicante y de Elche, sus proyectos metropolitanos futuros exigen de la identificación de las mismas con el fin de asignarles, desde el Plan de Acción Territorial, unas estrategias y determinaciones normativas específicas para reforzar un modelo territorial sostenible a largo plazo, basado en el desarrollo de sus potencialidades urbanas y territoriales en un contexto económico y social que se caracterizará por una elevada incertidumbre y una fuerte competencia a escala global. Por ello, es conveniente que este Plan de Acción Territorial identifique aquellas áreas urbanas que cuentan con factores diferenciales positivos y cuyas vocaciones territoriales deben plasmarse en proyectos de transformación del territorio, los cuales se deberán orientar necesariamente a la satisfacción del interés general y las aspiraciones de los ciudadanos que viven en este espacio urbano.

Es un tema ciertamente complejo, porque los tejidos urbanos metropolitanos se ven sometidos a diferentes pulsiones, tanto centrífugas como centrípetas, como se ha podido comprobar estos últimos años. A medida que el área metropolitana evoluciona, cambian los usos y su localización, las funciones urbanas y el potencial de accesibilidad dentro de este espacio. Determinados usos devienen obsoletos, emergen localizaciones que adquieren mayor relevancia para la implantación de actividades económicas, se degradan tejidos urbanos tanto centrales como periféricos, las infraestructuras van orientando nuevos crecimientos y también las preferencias y el nivel económico de la población demanda nuevos productos inmobiliarios. Todo ello en un contexto reciente donde se ha tendido a una fuerte dispersión de los usos y actividades en el territorio, amenazando el tradicional modelo de ciudad compacta de raigambre mediterránea, y donde la ausencia de una visión supramunicipal ha propiciado la predominancia de un modelo territorial confuso y de planificación urbana sobredimensionada compuesta por la mera suma de los planeamientos de cada municipio.

Por ello, el Plan de Acción Territorial se deberá circunscribir a dos grandes líneas de actuación. En primer lugar, corregir las tendencias urbanas insostenibles que atentan a la eficiencia del territorio, proponiendo un modelo adaptado a sus objetivos de racionalidad urbana siendo a la vez eficiente e integrado, otorgando un tratamiento equitativo al territorio y poniendo en cuestión y, en su caso, desclasificando, aquellos desarrollos planificados que no son compatibles ni con la infraestructura verde ni con los principios directores de la ETCV o de este Plan de Acción Territorial en materia de sostenibilidad urbana. Todo ello sin perjuicio del necesario análisis de su situación jurídico-urbanística.

En este sentido el Plan de Acción Territorial definirá:

- Sectores de suelo no sostenibles a extinguir o reestructurar, definidos por una serie de criterios tales como:
 1. Desproporción manifiesta respecto al tejido urbano ya construido, en relación al ámbito municipal.
 2. Superación injustificada de los índices máximos de crecimiento de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.
 3. Tejidos urbanos planificados de baja densidad y lejanía a los tejidos urbanos compactos.

4. Distancias superiores a 1.000 metros desde un punto nodal de carga de la red básica de transporte público de alta capacidad: TRAM y cercanías RENFE.
5. No adecuación a la infraestructura verde del territorio o afección a su funcionalidad territorial y ambiental.
6. Incoherencia con la programación del desarrollo urbano de cada municipio.
7. Aquellos sectores planificados que son incompatibles con las determinaciones del Plan de Acción Territorial.

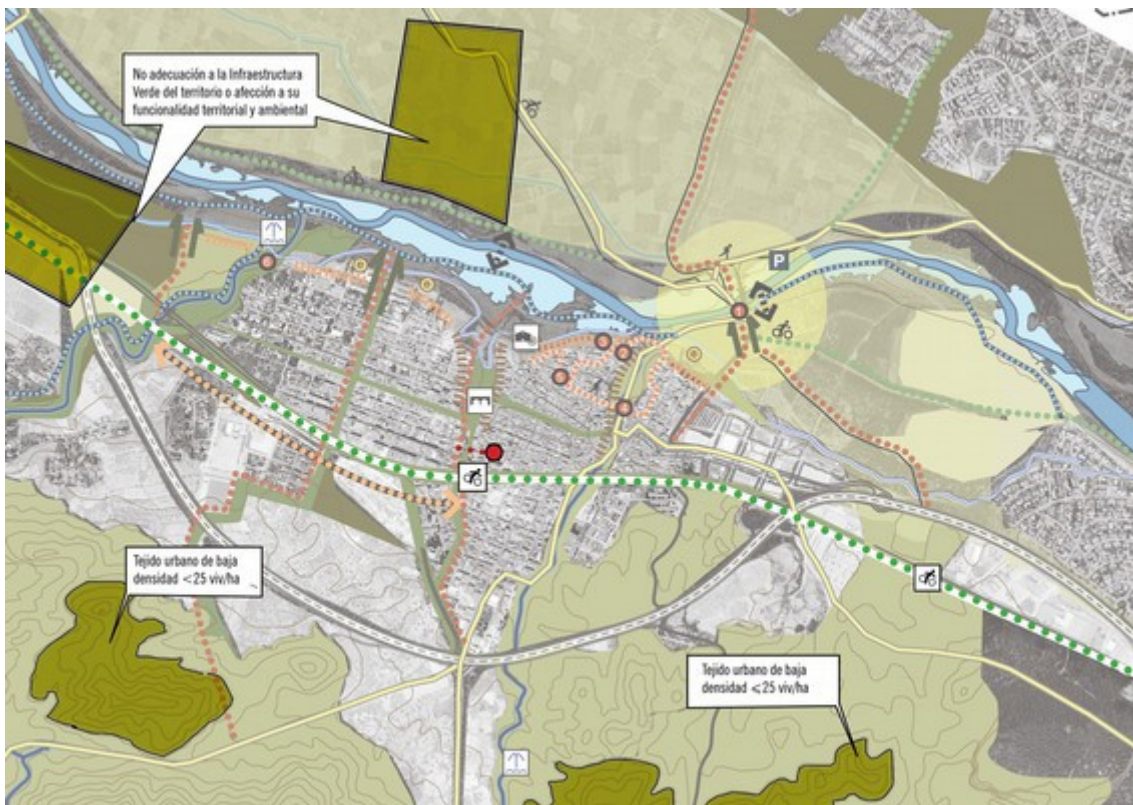


Figura 44: Esquema ideográfico de sectores de suelo no sostenibles. Fuente: Elaboración propia.

En segundo lugar, el Plan de Acción Territorial identificará y propondrá condiciones de diseño, ordenación, gestión, usos, etc., para aquellos espacios y tejidos urbanos de gran potencialidad, tanto para usos residenciales como dotacionales y de actividades económicas. Todo ello con el fin de lograr un mejor aprovechamiento de las oportunidades que su realidad territorial permite, y que serán desarrolladas tanto a escala supramunicipal como local por el planeamiento municipal. Las tipologías propuestas por el Plan de Acción Territorial, en principio, serían las siguientes:

- Áreas de oportunidad, definidas como aquéllas que, teniendo una posición central o estratégica en el conjunto metropolitano, están ocupadas por usos e infraestructuras con un cierto grado de obsolescencia, y cuya regeneración y transformación permite acoger usos de mayor valor añadido, y mejorar su integración en la infraestructura verde urbana. Estas áreas suelen presentar como características:

1. Tejidos urbanos industriales, terciarios, dotacionales, etc., muy bien localizados desde el punto de vista supramunicipal, y que se encuentran en estado de abandono, infrautilización u obsolescencia (los denominados *brownfields* en la literatura científica).
2. Instalaciones industriales, terciarias o dotacionales que, aunque están en uso, tienen un potencial real de acoger otros de mayor valor añadido o interés general para el conjunto de la sociedad.
3. Infraestructuras obsoletas o cuyo soterramiento o sustitución hace emerger espacios centrales y estratégicos que pueden ser regenerados, cualificados para usos y actividades de interés general.
4. La ordenación de estos espacios, en parte, puede favorecer la implantación de nuevas formas y tipologías de hábitat adecuados a los nuevos usos emergentes y sus demandas por profesionales creativos.
5. Son ejemplos representativos el paseo de la Calabarda al sur de Alicante, la Estación Término de Alicante, espacios aeroportuarios obsoletos, etc.



Figura 45: Ejemplo de un área de oportunidad. Fuente: Elaboración propia.

- Áreas de nueva centralidad, o aquellas que presentan, o van a ganar un elevado potencial de accesibilidad con las propuestas del Plan de Acción Territorial, o por su localización o condiciones singulares tales como las siguientes:
 1. Conexión en transporte público de alta capacidad actual o previsto.
 2. Ubicación en un eje estratégico de desarrollo territorial o próximo a elementos de gran importancia territorial.
 3. Posición central o estratégica en el ámbito de las dos áreas metropolitanas.
 4. Existencia de patrimonio de suelo público que facilite las operaciones urbanísticas estratégicas.
 5. Estar en continuidad o con posibilidad de integración en los tejidos urbanos

preexistentes.



Figura 46: Ejemplo de un área de nueva centralidad. Fuente: Elaboración propia.

Estas áreas son especialmente idóneas para:

- La implantación de equipamientos públicos y privados de escala supramunicipal con gran capacidad para generar desplazamientos.
- Operaciones estratégicas de espacios urbanos multifuncionales de usos mixtos con inclusión de dotaciones y viviendas de protección pública.
- En general, actividades económicas que requieren un elevado nivel de accesibilidad, generen un elevado valor añadido y requieran un uso intensivo del suelo.
- Los sectores que se desarrollen en estas áreas deberán tener un índice de edificabilidad bruta residencial mínimo superior a $0,45 \text{ m}^2 \text{ techo/ m}^2 \text{ de suelo}$ o una densidad mínima superior a las 45 viviendas por hectárea. Por ejemplo, se podrían incluir espacios como el entorno de la IFA, la nueva estación del AVE en Elche - Crevillent o el entorno del polígono de Carrús, etc.
- Áreas de regeneración, que presentan graves problemas de índole urbanístico y social, siendo indispensable la adopción de estrategias de largo plazo encaminadas a la mejora de las condiciones de vida de sus habitantes, de la calidad del espacio urbano y de la integración social de los colectivos con menores capacidades y oportunidades. Por ejemplo, barrios como Juan XXIII o Cementerio en Alicante, San Antón en Elche, les Coves en Crevillent o Calvario en Santa Pola.

En ocasiones estas zonas regeneradas presentan un gran atractivo para determinadas clases profesionales, especialmente las relacionadas con la industria cultural y los servicios avanzados, que hay que fomentar planificando espacios adecuados para desarrollar sus actividades y la interacción personal, que es crucial para la generación de innovaciones en estos sectores.



Figura 47: Ejemplo de un área de regeneración. Fuente: Elaboración propia.

No obstante, con el paso del tiempo, en estos barrios, cuando las políticas de regeneración van dando resultado, se pueden generar procesos intensos de gentrificación, que siempre conllevan incrementos de precios de la vivienda y el aumento de la segregación social. Es éste un proceso urbano indeseado que hay que mitigar, especialmente en áreas críticas, evitando la expulsión masiva de la población original de estas áreas, y de gente joven con pocos recursos, mediante políticas públicas de vivienda.

- Centros urbanos y ensanches tradicionales, a los que se aplicarían estrategias de crecimiento en función de sus potencialidades y posición en el territorio, considerando las directrices de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana en cuanto a sus índices de crecimiento máximo, pero siempre priorizando la regeneración y renovación de sus tejidos urbanos existentes. En concreto:
 1. Potenciación de sus funciones urbanas centrales sobre un conjunto territorial mucho más amplio.
 2. Potenciación del carácter mixto de sus usos, y un objetivo de proporción racional entre residencia y actividad económica.
 3. Dotación de equipamientos en función de su ámbito de prestación de servicios, bien sea de escala local o supralocal.
 4. Mejoras de la accesibilidad en transporte público y fomento de la movilidad sostenible no motorizada.
 5. Recuperación de espacios para el uso peatonal en función del tamaño del área urbana.
 6. Recualificación de tejidos urbanos antes que planificar nuevos desarrollos.
 7. En el caso de nuevos desarrollos de ensanche, éstos serán contiguos y con un índice de edificabilidad bruta residencial mínimo de 0,45 m² techo/ m² de suelo o una densidad mínima de 45 viviendas por hectárea.

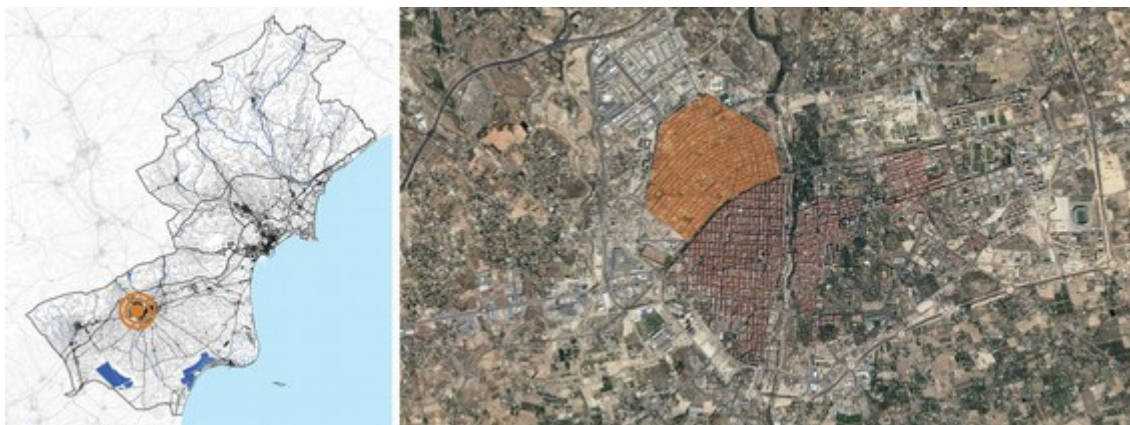


Figura 48: Ejemplo de un centro urbano y ensanche tradicional. Fuente: Elaboración propia.

- Áreas especializadas en usos residenciales extensivos, especialmente de baja densidad, estableciendo para cada pieza urbana estrategias de reestructuración, crecimiento, densificación, estabilización o reducción. También se pueden definir algunos ámbitos con mayor aptitud para implantar de manera excepcional este tipo de usos con los condicionantes expuestos en la directriz 89 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

En general, en estos ámbitos residenciales especializados se adoptarán estas estrategias:

1. Potenciación estratégica de elementos de centralidad urbana a través de la implantación de equipamientos básicos y servicios públicos y privados.
2. Articulación de estos espacios con los centros urbanos consolidados.
3. Creación de nuevas centralidades sobre los elementos estructurantes de estos tejidos, con piezas de mayor densidad e intensidad urbana.
4. Articulación del transporte público sobre estos elementos estructurantes.
5. Densificación de este tipo de suelos en las proximidades de estaciones del TRAM o Cercanías RENFE.



Figura 49: Ejemplo de actuación en áreas especializadas en usos residenciales extensivos. Fuente: Elaboración propia.

- Nodos de carácter rural, en los que conviene mantener esta condición evitando crecimientos que la menoscaben, permitiendo únicamente crecimientos selectivos que no modifiquen su patrón paisajístico y territorial. En cualquier caso se aplicarían los condicionantes de crecimiento para los núcleos rurales de bajos crecimiento y movilidad de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, y los índices máximos de crecimiento de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.



Figura 50: Ejemplo de un nodo de carácter rural. Fuente: Elaboración propia.

- Áreas especializadas en actividades económicas a consolidar, se trata de espacios para la actividad económica (industrial, terciaria, logística, etc.) que presentan cierta extensión, buena localización de escala supramunicipal y están bien dotadas para el transporte de mercancías. En general, estas piezas urbanas se deben potenciar, pudiendo superar de forma razonable y justificada los índices de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana para el/los municipio/s que comprenda. Las estrategias a aplicar serían:
 1. Mejorar la accesibilidad de las mercancías y de las personas, especialmente en transporte público y sistemas de movilidad no motorizada.
 2. Optimizar la distribución de los usos, actividades y tipologías, favoreciendo la agrupación de servicios comunes.
 3. Integración adecuada de estos espacios en la infraestructura verde del territorio, tanto en la rural como la urbana.
 4. Evitar los procesos de terciarización masiva de los polígonos industriales mediante mecanismos de selección de actividades.
 5. Facilitar los usos de componente logística en estos espacios dentro de una estrategia global de la Comunitat Valenciana en este sector.



Figura 51: Esquema ideográfico de un área especializada en actividades económicas a consolidar. Fuente: Elaboración propia.

- Áreas especializadas en actividades económicas a transformar, son aquellas que presentan localizaciones muy urbanas y son generadoras de molestias sobre los tejidos residenciales, tienen dificultades para el transporte de mercancías por la falta de conexiones con las redes principales o presentan localizaciones periféricas o en ámbitos sensibles desde el punto de vista ambiental o territorial.

Las estrategias a desarrollar para estas piezas urbanas pueden ser, en función de cada caso concreto, de reestructuración (introducir nuevos usos y actividades compatibles con la residencia), estabilización, reducción u obsolescencia.



Figura 52: Ejemplo de un área especializada en actividades económicas a transformar. Fuente: Elaboración propia.

Las tipologías de los tejidos urbanos serán identificadas por el Plan de Acción Territorial en las distintas cartografías de ordenación, y se establecerán unas normas de coordinación para que las nuevas demandas de vivienda y espacios para la actividad económica se produzcan de forma armónica y coherente con las potencialidades de cada municipio, y siempre en relación con el desarrollo sostenible del conjunto metropolitano. Es evidente que sumadas, en estos momentos, las distintas ofertas de solares vacantes, suelo urbanizado sin edificar y suelo urbano o urbanizable sin desarrollar, por sí solas son suficientes (incluso con creces) para satisfacer las posibles nuevas demandas de suelo para residencia, dotaciones y actividad económica en las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche.

Pero es también evidente que la mayor parte de esta oferta, especialmente el suelo urbanizable, no se ajusta a los objetivos de este Plan de Acción Territorial; de ahí la necesidad de desarrollar todas estas estrategias propuestas para cumplir con estas metas a corto, medio e incluso largo plazo. Es la única garantía posible para alcanzar un modelo territorial eficiente y sostenible desde el punto de vista económico, ambiental y social.

El Plan de Acción Territorial podrá además modificar las determinaciones de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana en cuanto a crecimientos de suelo, siempre que el balance global no supere el permitido por la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana para el conjunto del ámbito del Plan de Acción Territorial, puesto que, en este supuesto, se estaría en el escenario de futuro más optimista que, como ya se ha comentado ampliamente en este documento, tiene una baja probabilidad de ocurrencia a la vista de las variables fundamentales desde el punto de vista social y económico.

3.3. PROPUESTAS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD

En materia de vertebración externa de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche, una vez se produzca la incorporación de Elche a la alta velocidad, es el que hace referencia a la red ferroviaria de pasajeros, con la prioridad de la puesta en marcha de una plataforma específica para la alta velocidad en el corredor mediterráneo, hasta Barcelona, frontera francesa y Lyon. También es importante la mejora de la conexión de Elche y Alicante con Valencia en este tipo de transporte, lo que redundará de manera muy positiva en la vertebración de la Comunitat Valenciana.



Figura 53: Corredor mediterráneo. Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Respecto del tráfico de mercancías, es evidente que el reforzamiento del binomio industria-logística, en relación con el tejido productivo de la provincia de Alicante, exige la puesta en valor de los potenciales logísticos de esta área urbana, donde ya se están detectando demandas reales de suelo para esta actividad. En este contexto, el puerto de Alicante debe

adquirir un protagonismo especial y adaptarse a las necesidades reales de entorno productivo y conectarse de manera adecuada con el corredor mediterráneo de mercancías, todo ello con independencia de sus grandes potencialidades turísticas, recreativas y de acogida de usos relacionados con la innovación.

En la escala de su región urbana, Alicante y Elche deben mejorar sus conexiones con los nodos de Alcoi, Benidorm, Elda - Petrer, Torrevieja y Orihuela, ejerciendo su centralidad provincial e implantando los servicios de transporte público más eficientes en cada caso, tanto desde el punto de vista de su calidad como de la demanda existente y prevista, bien sea cercanías TRAM, servicios exprés, plataformas reservadas de transporte u otros sistemas.

Desde el punto de vista de la movilidad interna de cada una de estas áreas metropolitanas de Alicante y de Elche, y como paso previo a la definición de las propuestas de este Plan de Acción Territorial, se deberá explotar la encuesta de movilidad metropolitana que está llevando a cabo en estos momentos el departamento de la Generalitat competente en materia de movilidad, así como la posterior elaboración del Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible (PMUS), el cual será el elemento de referencia para la introducción de las infraestructuras de movilidad en el Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche.

Antes de exponer la naturaleza de las propuestas en esta materia, es necesario centrar el debate de la movilidad metropolitana sentando una serie de premisas básicas. En primer lugar, es necesario reflexionar acerca de la evolución futura de la movilidad por carretera y en vehículo privado tal y como la conocemos en estos momentos. La pregunta es ¿va a seguir aumentando este tipo de movilidad de manera más o menos lineal e indexada a la coyuntura económica? Es una cuestión compleja, cuya respuesta afirmativa era previsible puesto que esta movilidad se ha asociado tradicionalmente con el progreso económico y social. Pero en los últimos tiempos, al menos en países de alta movilidad como Estados Unidos, parece detectarse un cambio de paradigma en el cual por primera vez el número de kilómetros recorridos en carretera disminuye sin estar relacionado con periodos económicos críticos. Las explicaciones son variadas y pasan por el advenimiento de cambios sociológicos y económicos especialmente de comportamiento y preferencias de las generaciones jóvenes. En cualquier caso, sea un indicio o una tendencia consolidada, es evidente que el futuro de la evolución de la movilidad al menos plantea algunos interrogantes, que van más allá de una mera extrapolación al futuro de las tendencias pasadas.

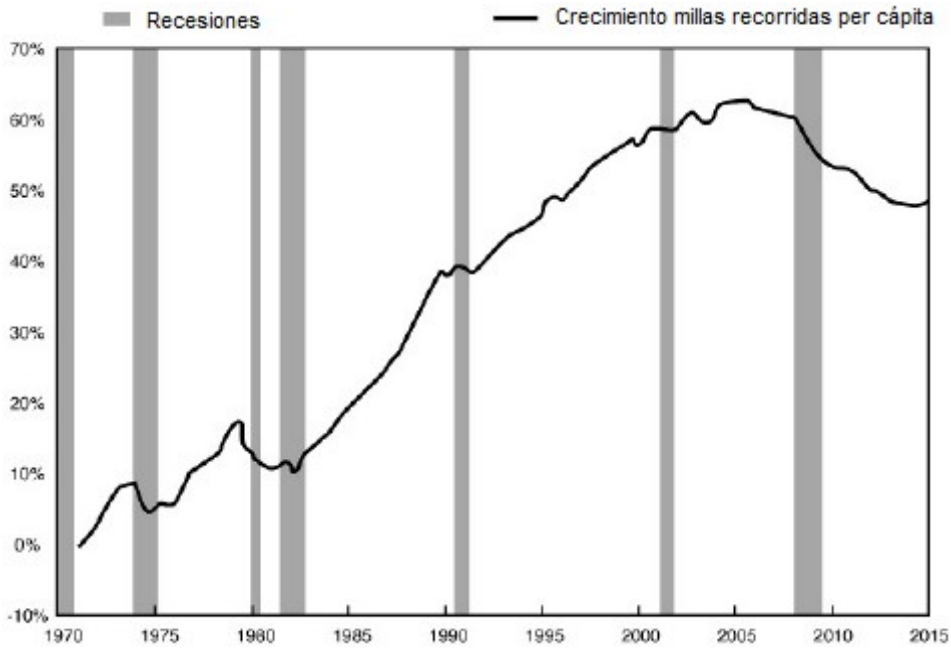


Figura 54: Millas viajadas por vehículo en carreteras de Estados Unidos, 1971-2015. Fuente: SCHWARTZ, S. I. (2015): Street Smart. The rise of cities and the fall of cars.

Otra de las cuestiones importantes es la relación del incremento de la movilidad motorizada con la dispersión de los usos del suelo, sobre la que existen amplias evidencias empíricas, especialmente en los entornos metropolitanos. Al aumentar las distancias y la separación de los tejidos urbanos de la red básica de transporte público aumenta el número de viajes y la distancia recorrida por medios de transporte privado. Es decir, hay una correlación muy fuerte entre los flujos de movilidad y la densidad urbana medida en hectáreas de suelo urbano por habitante.

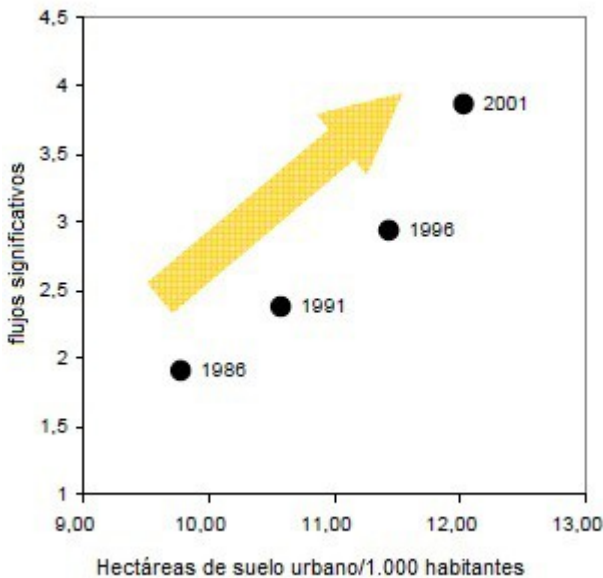


Figura 55: Evolución del RMB 1986-2001. Fuente: Pla territorial metropolità de Barcelona.

La tercera premisa está relacionada con la relación entre la movilidad extramunicipal y la especialización funcional de los tejidos urbanos. En este sentido, algunos estudios metropolitanos demuestran que a menor mezcla de usos, o proximidad entre trabajo y residencia, la movilidad intermunicipal aumenta. Es decir, el equilibrio armónico entre la población residente trabajadora de un municipio y los puestos de trabajo localizados en el mismo es una medida lógica de contención de una movilidad de mayor distancia y que, principalmente, usa medios de transporte motorizados privados.

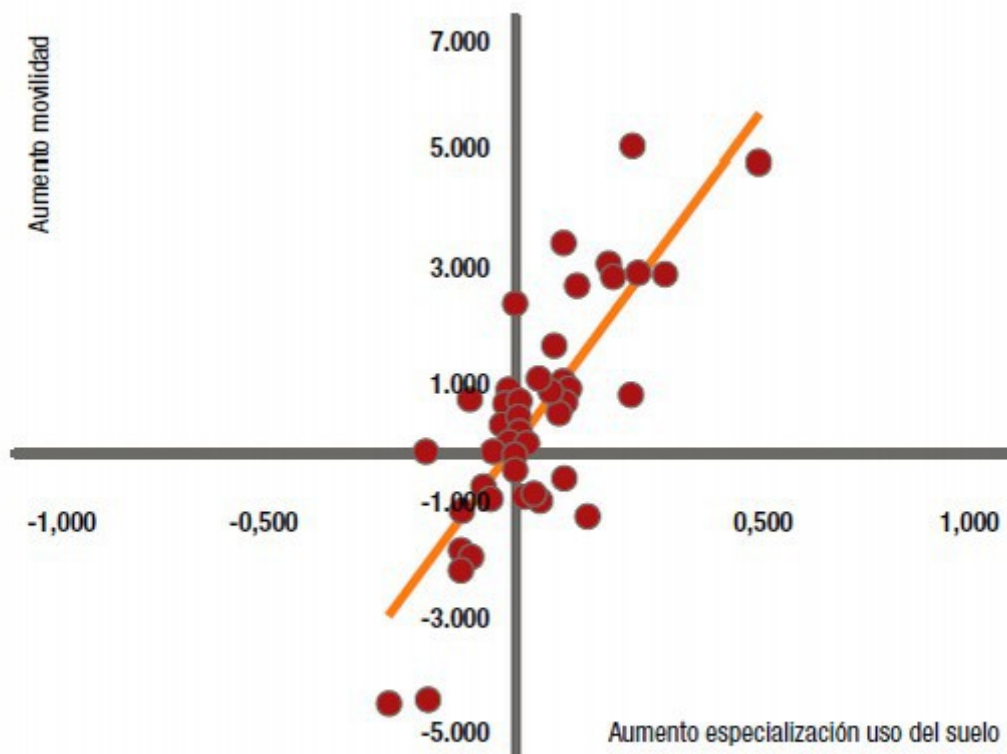


Figura 56: La movilidad depende de la especialización de los usos del suelo. Fuente: Avantprojecte del Pla Territorial Metropolità de Barcelona.

Por lo tanto, y como primera medida, y en relación con la implantación de usos y actividades en el territorio, hay que dar prioridad a la gestión de la demanda en materia de movilidad frente a una gestión desde el punto de la oferta basada en la masiva construcción de nuevas infraestructuras que operan con rendimientos decrecientes. Esta gestión de la demanda debe basarse en:

1. Favorecer la mixtura de usos y actividades en el territorio, evitando la monoespecialización de los tejidos urbanos.
2. Alcanzar masas críticas y concentración de población y actividades que permitan rentabilizar el transporte público.
3. Buscar una proporción razonable entre los asentamientos de la población y la ubicación de

las actividades económicas.

4. Limitar la clasificación de nuevos suelos más allá de unas distancias críticas a los puntos de carga de la red básica de movilidad sostenible, existente o proyectada.

5. Aumentar razonablemente las densidades residenciales, e implantar aparcamientos disuasorios en los entornos de estos puntos de carga intermodal.

6. Limitar la implantación de grandes centros de demanda de transporte de personas sin contar con puntos básicos de carga de la red básica del transporte público.

7. Identificar los puntos actuales y potenciales de intermodalidad en el territorio y, en su caso, reservar terrenos en el Plan de Acción Territorial para su uso estratégico.

En segundo lugar, es necesario establecer una visión integrada de la movilidad. Ello exige mejorar los tiempos de acceso en transporte público, así como su regularidad y confort, para que puedan ser competitivos con el transporte privado. En este sentido, las máximas dificultades en el área metropolitana de Alicante se centran en la congestión del centro y el acceso a determinados polígonos y centros de actividad productiva que generan una gran cantidad de viajes. En el caso del área metropolitana de Elche, las demandas de transporte de los núcleos periféricos a la ciudad se deben resolver con la adecuada combinación de políticas de ordenación del territorio y de transporte público, no favoreciendo en ningún caso urbanizaciones de baja densidad, ni grandes centros de demandas de viajes alejadas de los corredores de transporte público.

En tercer lugar, mejorar las condiciones para la movilidad peatonal y ciclista. Por una parte, adaptando la ciudad a las necesidades de la movilidad peatonal y, por otra, diseñando una red ciclista metropolitana compacta y con la capilaridad suficiente para que se convierta en una alternativa real para el transporte urbano, interurbano o como el tramo final del desplazamiento. Se debe fomentar la cultura de que la bicicleta no es un medio exclusivamente deportivo o recreativo, es una alternativa real al transporte.

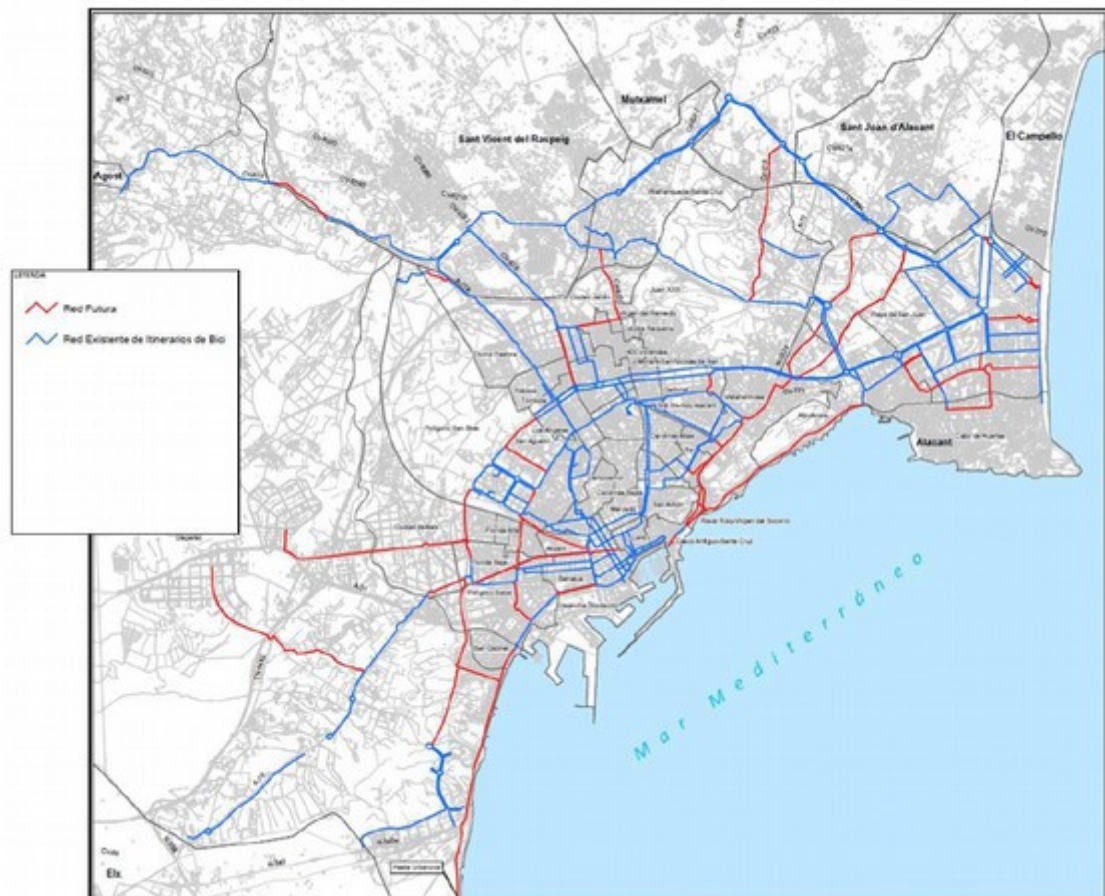


Figura 57: Propuesta de red futura de itinerarios ciclistas. Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante.

Respecto de las propuestas específicas, y como ya se ha comentado en este documento, éstas se formularán de forma concreta cuando se concluya el Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible. No obstante, este borrador del Plan puede avanzar algunas acciones que redundarían en una mejora global de la congestión metropolitana y de la movilidad extramunicipal:

- Mejorar las conexiones entre Elche y Alicante mejorando la viabilidad de las cercanías ferroviarias e implantando otros sistemas de forma gradual y adaptados a la demanda real de la movilidad entre las dos ciudades.
- Desarrollar un eje potente de transporte público entre la estación (Elche - Matola) - Elche centro - aeropuerto - Alicante.



Figura 58: Accesos viarios a la estación Elche - Matola. Fuente: Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Ordenación del Territorio.

- Crear vías segregadas para el autobús en aquellos puntos de mayor congestión detectada.
- Crear servicios de bus-exprés a los polígonos industriales y terciarios de mayor concentración de empleos.
- Crear carriles VAO en puntos críticos de congestión de las dos áreas metropolitanas, y mejorar los servicios de autobús en los ejes de mayor carga de tráfico, tanto de entrada como de salida.
- Procurar que las nuevas expediciones tengan un origen y destino final en un intercambiador de transporte.
- Incrementar la red de aparcamientos disuasorios conectados con el TRAM y cercanías RENFE
- Jerarquizar y especializar los distintos ejes colectores de tráfico.
- Ampliar la utilización de las nuevas tecnologías para la mejora de la gestión del tráfico.
- Estudiar la segregación del tráfico en algunos de los grandes colectores de tráfico para mejorar la eficiencia global de la red.
- Fomentar la utilización de los vehículos compartidos, que presentan una tasa muy baja en el Área Funcional de Alicante y de Elche.

- Desarrollar las máximas sinergias posibles entre el TRAM y la red de autobuses urbanos.
- Crear una autoridad sobre la movilidad metropolitana en el ámbito del Plan en materias como la intermodalidad, las políticas tarifarias integradas, la visión supramunicipal del transporte, etc.
- Implantar una red ciclista funcional y continua en las dos áreas metropolitanas, con una doble visión tanto de ocio y recreo como de alternativa real a los desplazamientos forzosos.
- Fomentar la peatonalización en las áreas centrales de los núcleos urbanos de cierta dimensión, potenciando los recorridos peatonales como alternativa a los otros modos de movilidad.



Figura 59: Ejemplo de aparcamiento disuasorio. Fuente: Elaboración propia.

Por último, y en relación con la integración de las infraestructuras en la morfología del territorio y del paisaje, en el caso de que sea necesaria la implantación de nuevas infraestructuras de movilidad, éstas atenderán a las determinaciones contenidas en las disposiciones normativas tanto de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (directrices 129 a 135) como en este Plan de Acción Territorial. En cualquier caso, estas infraestructuras tendrán que prever e incorporar, en su diseño y trazado, soluciones alternativas para la movilidad no motorizada.

4. NORMATIVA DE COORDINACIÓN

Tal y como lo expresa el artículo 16 de la LOTUP, una de las funciones más importantes de los planes de acción territorial de naturaleza integrada es la coordinación de los planeamientos municipales. En este sentido, la normativa del Plan propondrá un conjunto de disposiciones normativas para la coordinación de, entre otros ámbitos, lo siguientes:

1. La coordinación de la regulación del suelo no urbanizable en el área metropolitana, indicando las distintas tipologías de espacios que debe incluir la infraestructura verde rural y sus normas de uso y gestión, que deberán ser incorporadas en todos los planes generales estructurales, pudiendo éstos concretarlas a su realidad territorial específica.
2. La coordinación en cuanto a la zonificación del suelo rural, que deberá adaptarse a las distintas unidades de paisaje que determinará el propio estudio de paisaje del Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche.
3. La implantación de usos, actividades y equipamientos supramunicipales, los cuales serán definidos en el Plan, junto con un conjunto de estrategias de actuación sobre los mismos.
4. La implantación de las infraestructuras que, en su caso, se propongan, especialmente en cuanto a sus reservas de suelo e integración en la morfología del territorio.
5. Las demandas y las ofertas de viviendas de protección pública, las cuales se desarrollarán a escala supramunicipal.
6. Los crecimientos que, en su caso, se propongan en los planes estructurales se estimarán en función de la ETCV y de la capacidad de acogida de los municipios metropolitanos.
7. El desarrollo de fórmulas de compensación intermunicipal cuando estén previstas en el Plan o en la legislación vigente.

5. ESTUDIO DE PAISAJE

El Estudio de Paisaje del Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche se adaptará en sus contenidos a lo determinado en el Anexo I de la LOTUP. En este sentido, hay que tener en cuenta que la definición de las distintas Unidades del Paisaje del ámbito del Plan de Acción Territorial, las cuales serán de obligada observancia para la zonificación del suelo en estado rural y urbanizado de los planes generales estructurales, deberá tener la misma escala del Plan de Acción Territorial, es decir 1:50.000, lo cual significa que su delimitación no solamente deberá atender a criterios morfológicos, hidrológicos o estructurales del territorio, sino que se deberá alcanzar un detalle marcado por los distintos patrones del territorio en cuanto a su ocupación humana, y teniendo una asociación armónica con el proceso de definición y caracterización de la infraestructura verde del territorio.

Además, este Estudio de Paisaje será congruente con el del Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral, que será prevalente en su ámbito de actuación.

En todo caso, este Estudio de Paisaje deberá desarrollar un conjunto de directrices de paisaje en sus determinaciones normativas en dos escalas: una más general, cuyas directrices más genéricas ya se incorporan en este documento y otras específicas para cada unidad de paisaje, donde se identificarán los recursos paisajísticos que tengan una escala supramunicipal. Además, se catalogarán todos los recursos paisajísticos de ámbito supralocal y se establecerán directrices para su preservación y puesta en valor.

Avance de las Directrices de Paisaje de carácter general

- Morfología del territorio.
 - Se respetarán los elementos del territorio que contribuyen a la definición de la estructura espacial, del carácter y la identidad del lugar como condicionantes de cualquier desarrollo. En especial, se evitará la destrucción de elementos estructurales del paisaje agrícola de valor tales como márgenes, muros de piedra seca, riberas, cauces, etc.
 - En general, se considerará positiva cualquier actividad que restaure la morfología original del territorio en aquellos espacios donde ha sido alterada.
 - Se deben minimizar los movimientos de tierra y su afección a la red de drenaje.
 - Los tratamientos de los taludes dependerán del tipo de suelo y de la vegetación utilizable, sin excluir la utilización de elementos estructurales que mejoren la integración paisajística de las pendientes de los citados taludes.
 - Se debe evitar el terraplenado de los cauces fluviales para mantener la funcionalidad hidráulica de estos ecosistemas.



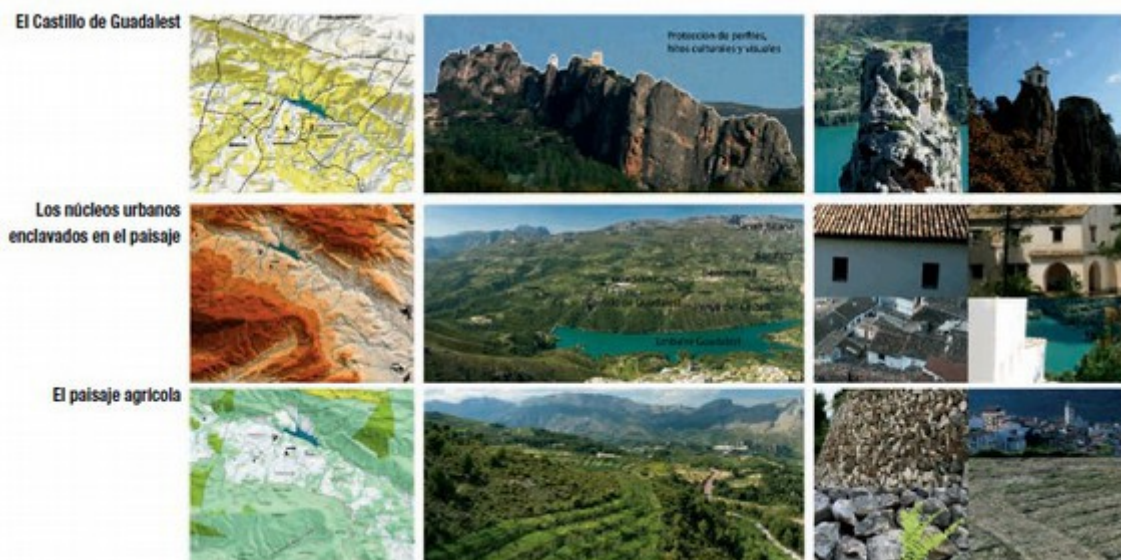
- Paisajes del agua y ecosistemas hídricos.
 - Los ecosistemas húmedos, los paisajes del agua y las zonas inundables con un periodo de retorno de 500 años formarán parte de la infraestructura verde del territorio del Área Funcional.
 - Al margen de sus requerimientos y funcionalidad hidrológica e hidráulica, estos espacios deberán aprovechar, desde el punto de vista de la calidad del territorio y del uso público sostenible, su elevado valor paisajístico en el contexto de un ecosistema árido o semiárido como el valenciano.
 - Sin perjuicio del cumplimiento de la legislación sobre aguas, la línea de edificación en suelo no urbanizable tendrá una separación de hasta 50 metros desde la ribera fluvial.
 - Los suelos que confrontan con los ecosistemas húmedos deberán definir espacios de transición entre la línea de edificación y el límite de estos espacios, concentrando las zonas verdes y espacios libres de la ordenación urbana en esta franja de transición.
 - La ordenación urbana tratará con un cuidado especial las edificaciones con frente a los ecosistemas húmedos por su gran visibilidad y valor paisajístico del conjunto.
 - Los frentes marítimos y fluviales tendrán un tratamiento adecuado en el planeamiento urbanístico y se deberán establecer medidas para recuperar la coherencia formal y el patrón territorial en aquellos casos en que se haya perdido o degradado.



- Los espacios agrarios.

- El espacio agrario es un componente cultural e identitario del territorio. Los planes territoriales y urbanísticos compatibilizarán su función productiva con la preservación de sus valores ambientales, culturales y paisajísticos.
- Se consideran elementos estructurales del paisaje agrario los caminos, redes de riego y drenaje, separaciones topográficas de vegetación entre cultivos, los muros de piedra tradicionales, y las pautas de localización y tipología de las construcciones tradicionales. Se deben preservar esos elementos con carácter general y, en el caso de su transformación, se deberán mantener los patrones tradicionales del territorio.
- En el caso de poseer valores extraordinarios, algunos de estos espacios agrarios deberán protegerse estrictamente manteniendo estos elementos estructurales. Protección que deberá estar asociada al fomento y dinamización de la actividad agraria de estos espacios.
- En lo posible se evitará la apertura de nuevos caminos rurales que supongan una fragmentación del espacio agrario, sin perjuicio de los requerimientos de la concentración parcelaria allí donde sea posible y esté permitida.
- La construcción de vallados en el espacio agrícola será excepcional y sólo justificable por las necesidades del uso o las características específicas de la explotación.

- Con carácter general, los vallados que excepcionalmente se implanten tendrán que sujetarse a las siguientes condiciones:
 1. Utilizar vegetación del entorno para conseguir la opacidad deseada.
 2. Utilizar muros de piedra seca hasta una altura de 80 cm.
 3. Observar un tratamiento homogéneo con las excepciones que mejoren su integración paisajística.
 4. Los materiales manufacturados que se utilicen tendrán que integrarse en la trama cromática del lugar.
 5. Permitir el paso de la fauna pequeña del lugar.
 6. Sólo se admiten vallados totalmente opacos de obra por razones de seguridad y justificando la imposibilidad de la utilización de otros medios.
- Hitos visuales y fondos escénicos.
 - Los planes territoriales y urbanos de ordenación preservarán la imagen de los hitos paisajísticos y fondos escénicos condicionando la localización, dimensiones, volumetría y colores de las edificaciones que pudiesen afectarlos.
 - Para proteger el fondo escénico y la visualización de los paisajes de valor, los planes territoriales y urbanos delimitarán zonas de afección visual, imponiendo condicionantes de no edificación o, en su caso, de posición, alturas, formas, colores o cualquier otra característica o dimensión de los edificios.
 - Los Estudios de Paisaje podrán delimitar áreas específicas con limitación de parámetros edificatorios, así como ámbitos territoriales donde sea preceptivo el Estudio de Integración Paisajística informado por el departamento competente de la Generalitat.
 - Para su mejor integración en el fondo escénico, los parques eólicos observarán pautas geométricas en cuanto a altura, distancia, alineación y otros elementos significativos.



- Nuevas extensiones urbanas.
 - Las nuevas tramas urbanas de extensión de las ciudades establecerán relaciones de continuidad y armonía formal con las tramas existentes.
 - En estos ámbitos los criterios de compacidad y densificación no serán exigentes para la ruptura de las pautas formales de los tejidos urbanos existentes.
 - El planeamiento velará por la secuencia visual de aproximación y acceso a los núcleos urbanos desde las vías de comunicación, especialmente con las de mayor utilización.
 - La silueta (*skyline*) de los núcleos urbanos constituyen recursos paisajísticos de primer nivel. El planeamiento impedirá la desfiguración de esta imagen evitando o condicionando aquellos desarrollos elementos volumétricos que la alteren.
 - Las tramas de extensión urbana tendrán siempre un nivel de coherencia adecuado con la morfología y los patrones del territorio, máximo en los pequeños núcleos de carácter rural y con una mayor libertad de soluciones en los bordes urbanos de las ciudades.
- Construcciones aisladas en el territorio.
 - En las estrategias de armonización, ocultación, mimesis o monumentalización de una edificación aislada se considerará preferente la primera.
 - Los planes territoriales y urbanos definirán parámetros para la regulación de las edificaciones aisladas en suelo no urbanizable, los cuales serán coherentes con el patrón agrario formado por redes de caminos, parcelación, sistema de riegos y la topografía.

- Con carácter general estas edificaciones se sujetarán a:
 1. Evaluación de diferentes alternativas de implantación, evitando puntos de alta exposición visual.
 2. Respetarán el perfil visual de fondo del paisaje, evitando situarse en promontorios o en los puntos más altos del territorio.
 3. Las construcciones serán proporcionales a la dimensión y escala del paisaje.
 4. Se evitarán las pendientes elevadas, y en todo caso superiores al 30 %, y la construcción de grandes plataformas horizontales con considerables diferencias de cota, debiendo estas edificaciones escalonarse de forma articulada.
 5. En general se ocupará la mínima porción de parcela posible manteniendo el resto su carácter rural.
 6. Deberán observar tratamiento de fachada en todos los parámetros exteriores de la edificación, utilizando materiales de colores que armonicen con el carácter del paisaje del entorno.
 7. Se utilizará la vegetación arbórea del lugar para facilitar la integración paisajística de la actuación.
- Infraestructuras lineales.
 - Los nuevos trazados minimizarán la fragmentación física del territorio y los cambios morfológicos necesarios para su construcción.
 - Se fomentará el adecuado diseño de determinadas infraestructuras que pueden realzar el valor del paisaje si están bien integradas, tales como los puentes y viaductos, conducciones de agua a cielo abierto a nivel de rasante o tramos viarios con arbolado en sus márgenes.
 - Los proyectos viarios al margen de su correcta integración en el paisaje, podrán adoptar funciones de recorridos escénicos para mejorar la percepción del paisaje.
 - Las infraestructuras lineales se deberán concentrar en corredores para minimizar su impacto en el paisaje.
- Áreas de actividades económicas.
 - Las nuevas implantaciones de estas actividades deberán minimizar su impacto visual, especialmente en los ámbitos rurales.
 - La minimización de este impacto visual y la existencia de áreas alteradas o que presenten

un mayor potencial de integración paisajística, deberá ser una causa importante en las alternativas de localización de estas nuevas implantaciones.

- La ordenación urbanística de las nuevas implantaciones deberá acentuar la armonía volumétrica y la calidad arquitectónica de las fachadas perimetrales de la implantación y adoptar directrices en relación con la publicidad y los vallados.
- Las técnicas de ocultación o mimesis mediante arbolado son recomendables para la integración paisajística de las nuevas implantaciones de polígonos industriales.



- Espacios urbanos.

- Los planes territoriales y urbanos establecerán determinaciones para la preservación del carácter de los distintos paisajes urbanos y la mejora de su calidad, mediante el control de los elementos con incidencia en los mismos, previa caracterización de dichos paisajes.
- Serán elementos determinantes de la configuración de los paisajes urbanos la morfología del terreno y sus elementos conformadores, los usos del suelo, las tramas urbanas, los volúmenes, las tipologías edificatorias (tipo y disposición de la edificación, densidad, edificabilidad, altura), las singularidades urbanas y la proporción entre espacios públicos y zonas verdes y espacios privados.
- Se adoptarán medidas de recalificación del paisaje urbano, y se potenciarán las áreas libres públicas con un adecuado tratamiento paisajístico y su puesta en uso como lugares de espacio y relación, y los recorridos no motorizados, garantizando con el diseño de espacios públicos y viario la funcionalidad y conectividad de la infraestructura verde de escalas supramunicipal y municipal.

- Los planes territoriales y urbanos adoptarán medidas para el mantenimiento de las principales vistas y perspectivas que caractericen el medio urbano, previa identificación de puntos, zonas y rutas significativas, por frecuentados o por representativos debido a las vistas que se obtienen desde ellos, así como de las principales escenas urbanas.
 - Los bordes urbanos se definirán atendiendo a la integración de los distintos suelos en la morfología del territorio y los patrones del paisaje, así como a la identidad visual del lugar.
 - Se fomentarán actuaciones para la mejora y ordenación de los espacios periurbanos, y en especial los de transición entre núcleos urbanos, procurando la integración de estos suelos en las tramas y patrones del territorio, rurales o urbanos, y garantizando la estructura, la funcionalidad y la integración paisajística de la infraestructura verde de conexión entre el suelo urbanizado y el rural.
- Áreas degradadas.
 - Se fomentarán las actuaciones para la restauración paisajística de los espacios degradados que, en algunos casos, pueden ser una oportunidad para proyectos creativos que aporten nuevos valores al paisaje.
 - La restauración de estos espacios puede estar relacionada con la implantación de usos y actividades que pudiesen implantarse en espacios más sensibles.
 - La autorización de actividades que degraden el paisaje preverán su restauración paisajística atendiendo de manera preferente a la restitución de la morfología y tipo de vegetación anterior.
 - Itinerarios y miradores.
 - Es deber de los poderes públicos el facilitar el acceso de los ciudadanos a los recursos paisajísticos de mayor valor.
 - Se promoverán itinerarios y miradores que permitan la percepción del paisaje siendo accesibles por medios de transporte no motorizados.
 - Las actuaciones sobre itinerarios y miradores evitarán al máximo la artificialización de sus elementos y espacios.
 - Observarán especial atención los miradores e itinerarios periurbanos y los caminos relacionados con el mar como la futura Vía Litoral prevista en el PATIVEL.

Estas directrices generales se aplicarán de manera complementaria a las ya determinadas por la LOTUP o la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, no solamente en el Área Funcional de Alicante y de Elche, sino al conjunto del territorio valenciano, y podrán ser concretadas en los diferentes Estudios de Paisaje/Catálogos de las respectivas áreas funcionales. En cualquier caso, al ser un borrador del Plan, su aplicación será orientativa,

debiendo justificarse de manera adecuada el apartarse de ellas.



B. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

1. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA

Este Plan de Acción Territorial tiene como objetivos básicos situar las áreas de Alicante y de Elche como unas de las de mayor calidad urbana de la Unión Europea, lo cual supone la configuración de un espacio amable e inclusivo con las personas, capaz de retener y atraer talento y profesionales creativos, solidaria e integradora de grupos más desfavorecidos y conocedora del gran valor ambiental y cultural de sus activos territoriales. Estos objetivos se articulan en torno a tres grandes bloques temáticos como son: la infraestructura verde del territorio, el sistema de asentamientos urbanos y las infraestructuras de movilidad.

Desde el punto de vista de la **infraestructura verde** los objetivos del Plan de Acción Territorial son:

1. Diseñar un sistema de espacios abiertos que tenga como principales elementos de articulación los espacios de mayor valor ambiental, cultural y territorial de Alicante y Elche, y garantizar su conectividad ecológica y funcional.
2. Garantizar la preservación del patrimonio natural, paisajístico y cultural de este espacio, la conservación de sus procesos ecológicos y el mantenimiento y mejora de los bienes y servicios ambientales tales como: la adaptación y lucha contra el cambio climático, la protección frente a los riesgos y la mejora de la calidad del medio ambiente.
3. Evitar una excesiva fragmentación del territorio favoreciendo su continuidad territorial y visual, así como el mantenimiento de espacios agrícolas (*green belts*) en torno a los núcleos urbanos para mejorar su integración paisajística y mantener su personalidad urbana.
4. Desarrollar un sistema de preferencias en cuanto a la implantación de usos y actividades en el territorio, dirigiendo los nuevos desarrollos hacia los espacios de menor valor ambiental y menor afección de riesgos naturales e inducidos.
5. Definir un conjunto de conexiones e itinerarios para fomentar el uso público sostenible de los espacios abiertos metropolitanos, tanto los rurales como los urbanos, y que permitan el acceso en sistemas de movilidad no motorizada a los recursos paisajísticos de mayor valor.
6. Poner en valor la infraestructura verde desde el punto de vista productivo, dinamizando el territorio a través de fórmulas como los parques agrarios y su conexión con el sector terciario y el uso público y recreativo del territorio.



Desde el punto de vista del **sistema de asentamientos** los objetivos son:

1. Consolidar el conjunto urbano de Alicante y de Elche, como un referente nacional e internacional en materia de adaptación de un territorio a las necesidades del nuevo modelo productivo en materia de suelo.
2. Priorizar la rehabilitación, renovación y regeneración de los tejidos urbanos existentes en el área frente a los nuevos desarrollos en el territorio que sean consumidores de suelo.
3. Definir ámbitos estratégicos metropolitanos y rurales en función de las vocaciones del territorio, y orientar los crecimientos de suelo residencial y de actividades económicas hacia los espacios de menor valor ambiental y cultural.
4. Actuar sobre aquellos sectores de suelo urbanizable que presenten una marcada insostenibilidad por su disconformidad con los criterios de desarrollo territorial y urbano sostenibles determinados, tanto en la legislación vigente como en el presente Plan de Acción Territorial.
5. Potenciar una aglomeración urbana policéntrica, con nodos urbanos compactos y de usos mixtos, y con masa crítica suficiente para hacer viables los sistemas de transporte público adaptados a la demanda específica de cada ámbito territorial.
6. Favorecer la integración de los crecimientos y de las dotaciones, combatir los riesgos de segregación urbana y garantizar el principio de equidad en cuanto al acceso a los equipamientos de la sociedad del bienestar.
7. Racionalizar la implantación de los usos y actividades de naturaleza económica en el territorio en función de la sostenibilidad ambiental, la accesibilidad, la conectividad en transporte público y las demandas de la nueva economía.

8. Adoptar criterios de actuación respecto de las piezas del territorio especializada en usos residenciales de baja densidad y alejadas de los tejidos urbanos compactos.

9. Fomentar la cooperación urbana entre Elche y Alicante desde el punto de vista de la implantación de dotaciones y actividades que mejoren su rango urbano dentro del contexto regional, nacional e internacional.



Desde el punto de vista de las **infraestructuras de movilidad**, los objetivos son:

1. Propiciar un cambio de la estructura de la movilidad actual en favor de los modos de transporte más sostenibles, con especial incidencia en el transporte público y la movilidad no motorizada.
2. Asegurar unas condiciones óptimas de conectividad e intermodalidad para las dos áreas metropolitanas y sus relaciones, que permitan mejorar la eficiencia global de este territorio respecto de la satisfacción de las demandas de movilidad.
3. Vincular la accesibilidad en sistemas de transporte público a los nuevos usos del territorio, potenciando los modelos urbanos compactos y con un adecuado equilibrio en términos de residencia, empleo y dotaciones.
4. Gestionar eficazmente la movilidad y el sistema de estacionamiento disuasorio en congruencia con las políticas de transporte público y los modos no mecanizados de viajes.

5. Facilitar los mecanismos de coordinación de la movilidad en términos de tarifas, intercambio modal, mejora de la accesibilidad y reducción de la accidentalidad.
6. Diseñar las infraestructuras de movilidad de forma que minimicen sus efectos barrera, eviten duplicidades que propicien un consumo innecesario de suelo e incorporen en su diseño las alternativas de movilidad en transporte público o en medios no motorizados.
7. Asegurar unas condiciones óptimas de vertebración externa y, especialmente, la implantación de un corredor mediterráneo ferroviario en condiciones de elevada calidad de los servicios tanto para pasajeros como mercancías.
8. Mejorar la calidad de los servicios de transporte, la satisfacción ciudadana, adecuando las distintas fórmulas, sean de nuevas actuaciones o de gestión, a las demandas reales ciudadanas y a las capacidades financieras de las distintas administraciones.



2. EL ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS QUE SE PLANTEAN

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, pero a la que se le añaden municipios periféricos a Elche que cuentan con relaciones funcionales y urbanas con la capital del Baix Vinalopó. Estos municipios son: Aspe, Dolores, Catral, San Fulgencio y los dos Hondones, es decir, municipios pertenecientes a las comarcas de la Vega Baja y al Vinalopó Mitjà. Esta inclusión es conveniente por las tendencias de los flujos por motivos de trabajo, ocio y equipamientos sociales, además de la movilidad por mercado de vivienda, tanto principal como secundaria.

El alcance de las determinaciones es el correspondiente a una escala regional de 1:50.000, aunque puede contener unas escalas mucho más precisas para las áreas estratégicas u otras determinaciones que tengan una relevancia supramunicipal de elevado impacto.

Respecto de las alternativas de planificación metropolitana de las dos áreas metropolitanas de Alicante y de Elche respecto de la sostenibilidad del territorio, se va a seguir una adaptación de los estudios realizados por Richard T. T. Forman, de la Universidad de Harvard, sobre diferentes áreas metropolitanas de escala global y su relación con la sostenibilidad en cuanto a los distintos patrones de ocupación del suelo. Estos trabajos cuentan con un amplio aval de la comunidad científica y su adaptación a las características singulares del territorio de estas comarcas del sur de la Comunitat Valenciana ha generado las siguientes alternativas:

- Alternativa 0: de ausencia de planificación metropolitana.
- Alternativa 1: denominada de integración física, o de crecimiento axial, en torno a los ejes que comunican Alicante y Elche.
- Alternativa 2: de crecimiento nodal o policéntrico de las dos áreas metropolitanas, dentro de un modelo de red de ciudades compactas.

2.1. ALTERNATIVA 0: AUSENCIA DE PLANIFICACIÓN METROPOLITANA

En esta alternativa necesariamente hay que acudir al actual modelo de planificación territorial compuesto por la suma de los diferentes planeamientos de los municipios que configuran las dos áreas metropolitanas de Alicante y de Elche.

En estos momentos, el suelo urbanizado sin edificar en las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche asciende a 521 hectáreas de vocación residencial y 272 de suelo para actividades económicas. Por su parte, el suelo urbanizable planificado asciende a 4.668 hectáreas en cuanto a uso residencial y 1.557 en cuanto a usos económicos. Es evidente que si se desarrolla todo este suelo se cubre con creces la demanda global del escenario más optimista de este Plan pero, como ya se ha insistido repetidas veces en el borrador del Plan, éste no es el modelo territorial sostenible, y una de las estrategias clave será la corrección del planeamiento que no se adapte a los objetivos del Plan.

Por otra parte, la tipología de los crecimientos previstos se caracteriza por la acentuación del modelo urbano disperso de baja densidad, las conurbaciones no deseadas que perjudican la identidad de los municipios, y la ruptura de la conectividad y la permeabilidad del territorio. Es decir, la consolidación del actual modelo planificado consumiría una cantidad de suelo no compatible con la ETCV, perjudicaría a la funcionalidad de la infraestructura verde y aumentaría de manera notable la movilidad motorizada en vehículo privado.

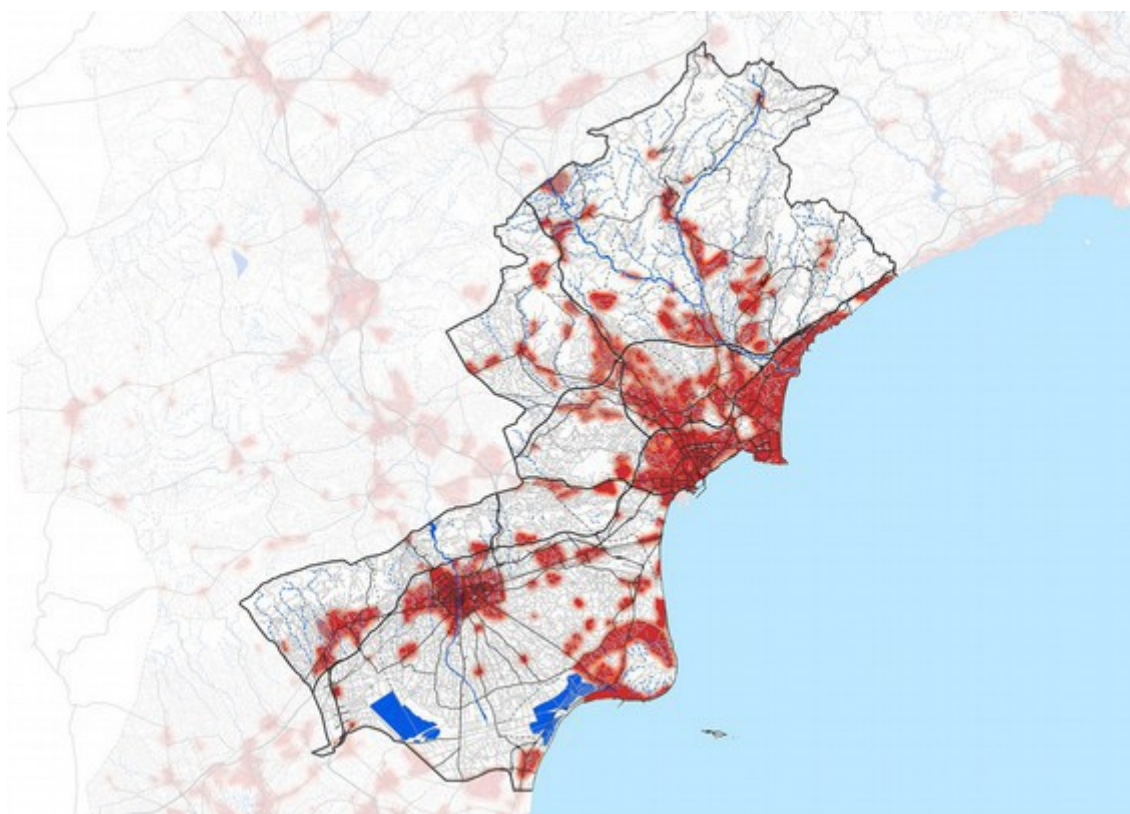


Figura 60: Alternativa 0. Ausencia de planificación metropolitana. Fuente: Elaboración propia.

2.2. ALTERNATIVA 1: INTEGRACIÓN FÍSICA DE ALICANTE Y DE ELCHE

En este modelo urbano prima la conexión de las dos ciudades mediante un eje lineal, sin solución de continuidad, en el que se concentrarían de forma mayoritaria los nuevos crecimientos urbanos, residenciales y de actividad económica buscando una total conurbación entre Alicante y Elche para conseguir economías de escala a la hora de implantar dotaciones y equipamientos. Este modelo axial conllevaría desarrollar este tipo de crecimientos en torno a un eje articulado por sistemas de transporte público de alta capacidad. Es decir, se trataría de un modelo que ya está plenamente desarrollado en algunos ámbitos metropolitanos e incluso en la propia área metropolitana de Alicante. Como aspecto muy favorable de este modelo se encuentra la optimización del transporte público, especialmente por la proximidad de los usuarios al mismo. Sin embargo, el crecimiento axial, en general, es adverso para las comunicaciones de tipo orbital, pasa a un segundo plano las relaciones de Alicante y Elche con los municipios de su entorno, impide la permeabilidad de la infraestructura verde e incrementa la fragmentación del territorio. Es un modelo que podría experimentar un cierto rechazo ciudadano, especialmente en Elche, pero que tendría aspectos funcionales positivos y debe ser debatido y evaluado, tanto desde el punto de vista ambiental y territorial como de la participación ciudadana.

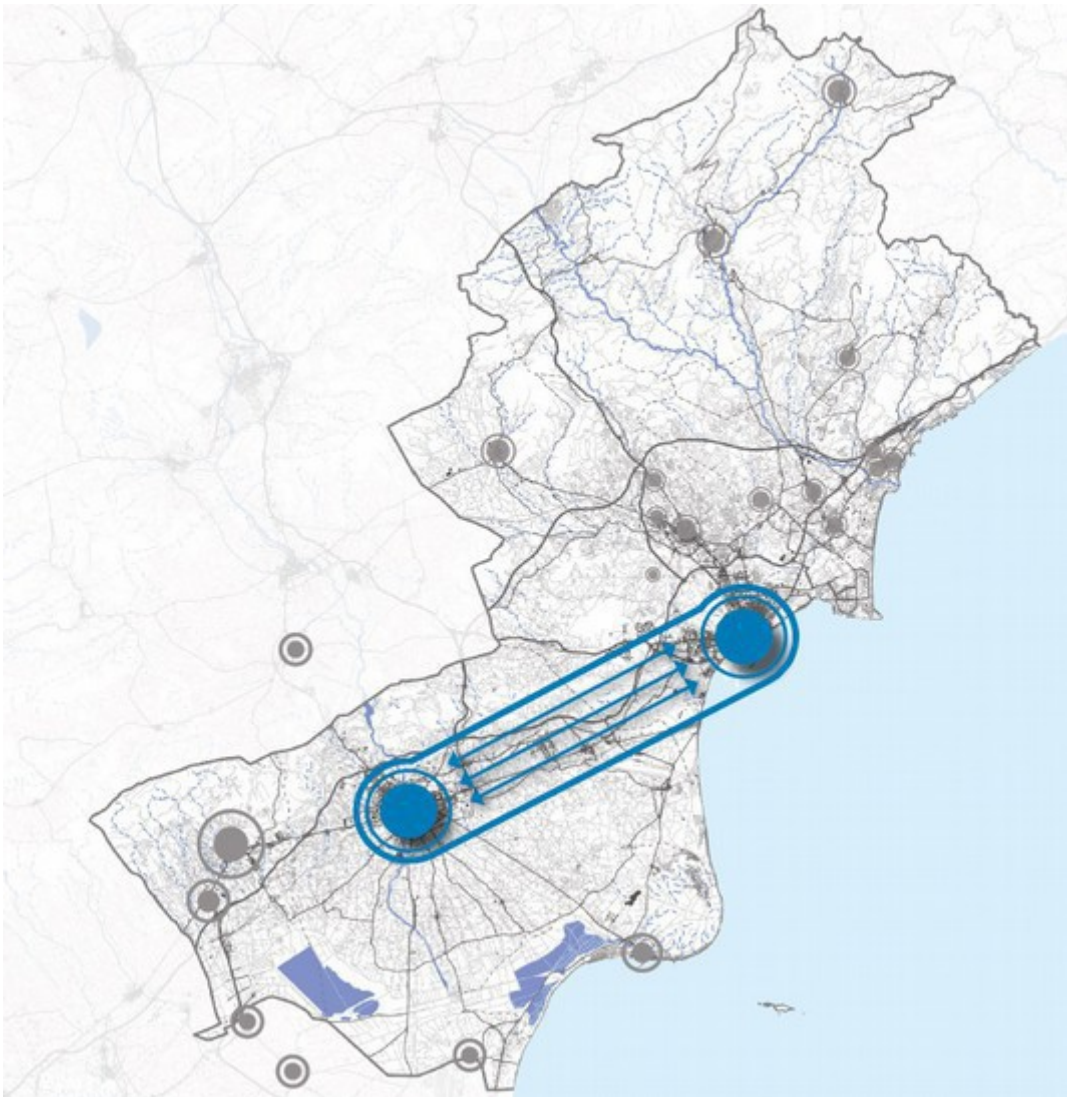


Figura 61: Alternativa 1. Integración física de Alicante y de Elche. Fuente: Elaboración propia.

2.3. ALTERNATIVA 2: MODELO POLICÉNTRICO

A priori, es el modelo territorial más sostenible y el que mejor se adapta a los objetivos de este Plan de Acción Territorial. En este caso, Alicante y Elche estructurarían sus áreas metropolitanas y los crecimientos nuevos se producirían por extensión de los núcleos consolidados. Es el que proponen tanto la Estrategia Territorial Europea como la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana como el más idóneo a escala regional, cuenta entre sus ventajas con la consecución de masas críticas para rentabilizar el transporte público en determinados nodos compactos, una mayor jerarquización del sistema urbano metropolitano y, por consiguiente, un modelo de provisión de bienes y servicios públicos y privados mucho más eficiente en términos de coste y eficiencia. Es, además, un modelo policéntrico que toma decisiones sobre el territorio de una forma selectiva pero equitativa, desplazando el crecimiento hacia los núcleos urbanos más aptos para acogerlos una vez se ha agotado la capacidad de los tejidos urbanos existentes. Permite la permeabilidad de la infraestructura verde, la mejora de la biodiversidad y evita la formación de conurbaciones que atentan a la personalidad de los núcleos urbanos y su correcta inserción dentro de la morfología del territorio y del paisaje permitiendo, además, un sistema de movilidad metropolitana más eficiente.

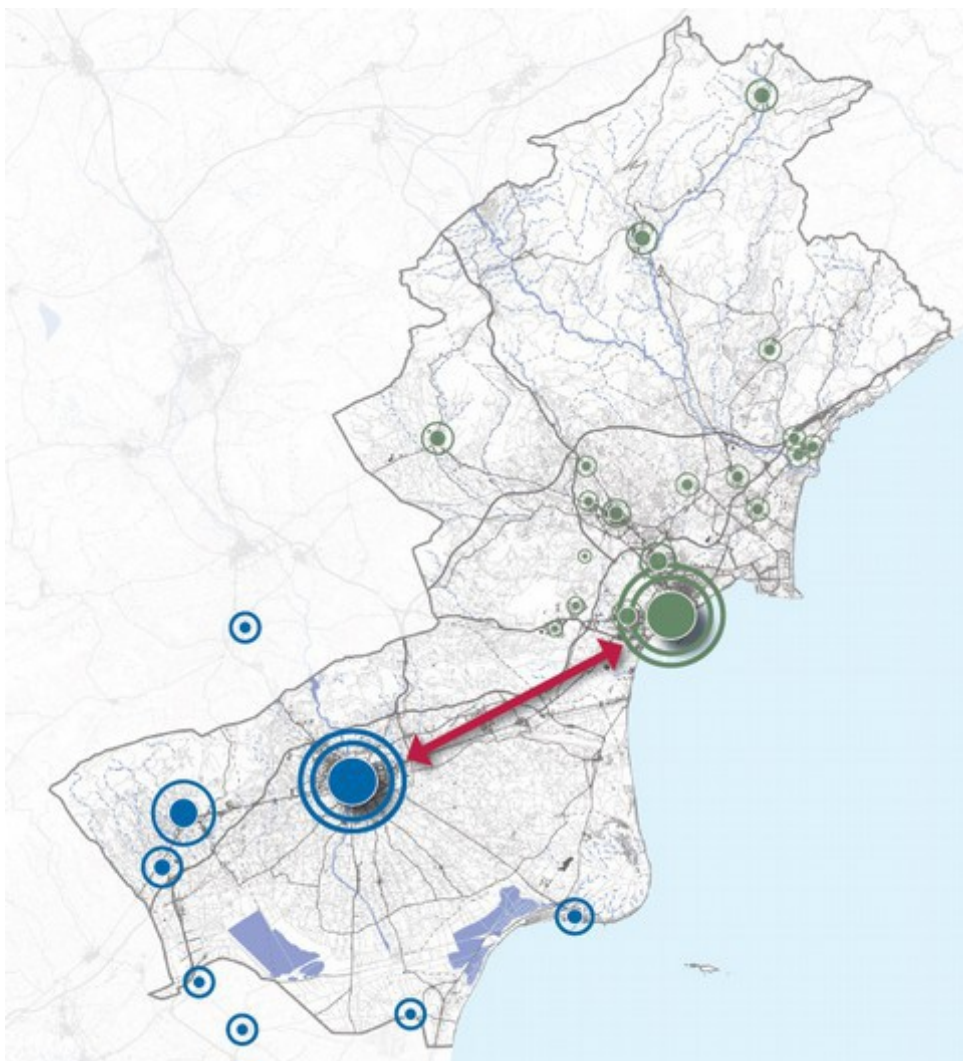


Figura 62: Alternativa 2. Modelo policéntrico. Fuente: Elaboración propia.

Una primera aproximación en cuanto a la evaluación ambiental y territorial estratégica de los distintos modelos territoriales se puede efectuar a partir del cruce de los distintos modelos con las variables ambientales y territoriales a considerar en el Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche. La valoración se basa en trabajos de planificación consultados y en un enfoque pluridisciplinar de distintas opiniones expertas, las cuales, de forma cualitativa, proporcionan un acercamiento a la realidad del Plan y sus efectos sobre el territorio.

	Funcionalidad Infraestructura Verde	Biodiversidad	Paisaje y patrimonio cultural	Espacios agrarios
Alternativa cero				
Modelo integración física				
Modelo policéntrico				

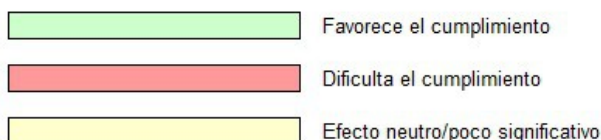


Figura 63: Patrimonio natural y paisaje. Fuente: Elaboración propia.

	Uso eficiente del agua	Emisiones CO2	Calidad del aire	Gestión de residuos
Alternativa cero				
Modelo integración física				
Modelo policéntrico				

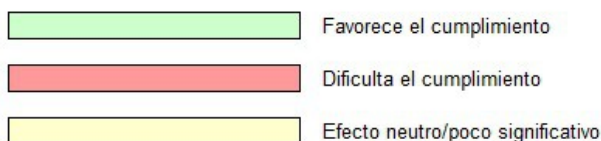


Figura 64: Flujos ambientales y energéticos. Fuente: Elaboración propia.

	Reutilización tejidos urbanos	Compacidad crecimiento	Mezcla de usos	Heterogeneidad tipología social, etc.
Alternativa cero				
Modelo integración física				
Modelo policéntrico				

	Favorece el cumplimiento
	Dificulta el cumplimiento
	Efecto neutro/poco significativo

Figura 65: Modelo de ocupación del territorio. Fuente: Elaboración propia.

	Racionalización desplazamientos	Accesibilidad ferroviaria	Eficiencia de la red	Rentabilidad transporte público
Alternativa cero				
Modelo integración física				
Modelo policéntrico				

	Favorece el cumplimiento
	Dificulta el cumplimiento
	Efecto neutro/poco significativo

Figura 66: Movilidad sostenible. Fuente: Elaboración propia.

Alternativa cero	0	10
Modelo integración física	8	1
Modelo policéntrico	14	0

	Favorece el cumplimiento
	Dificulta el cumplimiento

Figura 67: Resumen alternativas. Fuente: Elaboración propia.

3. EL DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS DE ALICANTE Y DE ELCHE

El Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche, una vez aprobado, se desarrollará mediante distintos instrumentos de gestión contemplados en la legislación vigente:

- En primer lugar, a través de otros planes de acción territorial de carácter integrado pero de mucho más detalle, llegando a la escala de 1:10.000 o 1:5.000 para determinaciones urbanísticas de mayor alcance, coordinando el planeamiento municipal de varios municipios, e incluso permitiendo la implantación de sectores de suelo para actividades económicas de carácter supramunicipal que, preferentemente, serán de gestión mancomunada, o el desarrollo de ámbitos territoriales orientados a las políticas de vivienda en el Área Funcional.
- En segundo lugar, se puede desarrollar a través de planes de acción territorial de carácter sectorial en aspectos como la movilidad, infraestructuras y equipamientos supramunicipales, el comercio, los conectores ecológicos, el turismo, planes territoriales agrícolas y de parques agrarios, etc.
- En tercer lugar, por los planes generales estructurales de los municipios o los planes generales estructurales mancomunados. Todos deben adaptarse a las determinaciones del Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche y concretar aquellos aspectos que requieren de una escala de mucho mayor detalle.

En este sentido, es importante considerar que, cuando esté aprobado este Plan de Acción Territorial, los municipios de tamaño más reducido tendrán un esquema bastante acabado de su territorio y evaluado desde el punto de vista ambiental y territorial. Con ello, se facilitará la revisión de su planeamiento y consiguientemente se reducirán los costes materiales de esta revisión.

- En cuarto lugar, las figuras urbanísticas que se definen e identifican en el territorio tendrán todas un carácter estratégico en el sentido de las directrices 108 a 116 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, por lo que su desarrollo y gestión podrá adaptarse a las condiciones establecidas en la directriz 113 en cuanto a su no cómputo en el índice máximo de crecimiento, la tramitación urgente o las ventajas económicas o administrativas que pudieran, en su caso, establecerse.

Estas ventajas también podrían aplicarse a determinados proyectos estratégicos, dinamizadores del territorio, que contasen con financiación adecuada, así como de un amplio consenso ciudadano y político.

4. UN DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DEL TERRITORIO ANTES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN EN EL ÁMBITO AFECTADO

Tomando como referencia la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y la evolución reciente del Área Funcional de Alicante y de Elche se puede realizar un primer diagnóstico ambiental que, a grandes rasgos, se caracterizaría por:

- Una huella ecológica elevada, entendida como la cantidad de suelo necesaria para abastecer a un habitante de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche, la cual está por encima de 3,26 hectáreas por habitante, bastante superior a lo que se considera el umbral de sostenibilidad por los expertos y que estaría en el entorno de 1,8 ha/habitante.
- Pérdida de 6.000 hectáreas de suelo agrícola y de 1.000 hectáreas de suelo forestal durante los últimos 20 años. Hay que tener en cuenta que, en estos años, el crecimiento del suelo artificial ha sido de unas tres veces el crecimiento de la población, generando un mecanismo de insostenibilidad que se refleja también en las pautas de movilidad y la emisión de gases de efecto invernadero.
- Este desarrollo reciente presenta un acusado crecimiento del suelo urbano discontinuo que se ha duplicado en los últimos 20 años (103 %). La tasa de suelo sellado por habitante alcanza los 135 m² por habitante, muy por encima de los 50 m² por habitante de la comarca metropolitana de l'Horta de València.
- Desarrollo y planificación de algunos suelos urbanizables en pendientes superiores al 25 %, con el consiguiente agravamiento de los riesgos de erosión, deslizamientos y desprendimientos.
- Existen puntos en la red hidrográfica y las masas de agua del Área Funcional donde no se alcanzan los indicadores previstos en la Directiva de Aguas. Baja calidad de las aguas de riego en el Campo de Elche y en la Huerta de Alicante, ambas en unidades hidrogeológicas muy explotadas. Además, el agua procedente del Segura para los Riegos de Levante es de muy baja calidad.
- Pérdida acelerada del patrimonio cultural de la Huerta de Alicante y del Campo de Elche por el abandono de la actividad agrícola y la proliferación de edificaciones diseminadas, muchas de ellas en situación de manifiesta alegalidad, y con insuficiente saneamiento.
- Problemas en la alimentación hídrica del Parc Natural del Fondo, que se debe compatibilizar con el uso funcional de Riegos de Levante. Es necesaria una visión integral de este sistema de riegos que contemple la interconexión de todos los recursos hídricos.
- Existencia de zonas húmedas muy alteradas que no gozan de ningún grado de protección.
- Los acuíferos del Vinalopó y l'Alacantí son claramente deficitarios y gran parte del suministro de recursos hídricos es externo o procedente de la desalación. Es prioritaria la regeneración

de los mismos, aprovechando racionalmente el trasvase del Júcar y la mejora de las técnicas de ahorro de recursos, en un espacio donde existe una cultura muy implantada en cuanto a la reutilización de estos recursos.

- Presencia de áreas del territorio sensibles a la peligrosidad por riesgo de inundación, que además suelen estar en entornos urbanos, lo que agrava especialmente su vulnerabilidad.
- Efectos del cambio climático que ya se están notando en aspectos como la salinización y desertificación del suelo, aumento del nivel del mar, torrencialidad de la precipitación e incremento de los procesos erosivos costeros (ejemplos en Muchavista, San Juan o la Marina), agravados además por la presencia y nueva construcción de infraestructuras portuarias.
- Deterioro ambiental y paisajístico generado por el abandono de cultivos derivado de la crisis agraria y también de las expectativas urbanísticas en espacios periurbanos. Esta situación se ve agravada por la falta de relevo generacional en la agricultura y la escasa rentabilidad de la actividad. Esto ha propiciado ecosistemas más homogéneos y de mayor presencia de la vegetación herbácea xerófila, la cual es consustancial con la zona pero protege en menor medida que el matorral o el bosque mediterráneo de los procesos erosivos en el territorio.
- Falta de conectividad ecológica y funcional en espacios naturales del interior del Área Funcional, agravados por el abandono de la actividad agrícola en estos espacios, lo que también va en detrimento de la fauna. Estos espacios agrícolas, que son cruciales para el equilibrio de los ecosistemas, tampoco han tenido ningún tipo de conservación activa.
- Existencia de impactos ambientales generalizados en forma de vertederos incontrolados, espacios periurbanos abandonados, invernaderos abandonados, vallas publicitarias en suelo no urbanizable protegido y, en general, elementos impropios.
- Falta de conectividad ambiental y funcional entre los espacios litorales y el interior de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche. Es especialmente necesario potenciar la conectividad de la Huerta de Alicante con el interior a través de los corredores fluviales, del humedal de Agua Amarga con el Clot de Galvany y Salinas de Santa Pola, o la Serra de Crevillent con el Saladar d'Agua Amarga.
- Excesivo consumo de suelo para los modelos de crecimientos discontinuos, siendo este modelo de baja densidad el 65 % del suelo residencial urbanizado en el área. Esta realidad ha sido más acentuada en los espacios más alejados de Alicante y en los municipios de Elche y Catral, donde se suma una gran cantidad de edificaciones en diseminado. Existencia de puntos críticos para la conectividad territorial por la fragmentación del territorio y la presencia de infraestructuras de movilidad.
- Incremento de los riesgos en el territorio, especialmente el de inundación, por el agravamiento de las condiciones de aridez y el suelo sellado, que ya supera el 13 % del territorio metropolitano. Todo ello unido a una tendencia observable de mayores precipitaciones torrenciales en la franja del litoral y menores en las cabeceras de los ríos.

- El crecimiento urbano, el abandono de la actividad agrícola, la destrucción de los abancalamientos tradicionales, la propia escasez de precipitaciones y la sobreexplotación de los acuíferos, el incremento de la erosión fluvial, etc., propician un aumento de la superficie del territorio desertificado o con grave riesgo de desertificación.
- Existencia de masas boscosas sin protección que proporcionan importantes servicios ambientales para el conjunto de población de las áreas metropolitanas.
- Deterioro de las actividades agrícolas en la periferia de algunos municipios por su clasificación urbanística, que han disminuido la calidad del paisaje de borde urbano de estos municipios y la transición entre la ciudad y el espacio rural.
- Se está en presencia de un territorio muy deficitario en cuanto a recursos hídricos, y pende una amenaza derivada del cambio climático puesto que, a la escala de las precipitaciones del área (unos 300 mm/año), las aportaciones de las escorrentías son prácticamente cero.
- Incremento de la movilidad en transporte privado, mayores emisiones de CO₂, y cada vez mayores distancias por la baja densidad e inadecuación de los nuevos crecimientos con los puntos de carga del sistema básico de movilidad sostenible.
- Proliferación de los tejidos diseminados en determinados municipios, cuya situación de ilegalidad propicia la contaminación de los ecosistemas.

5. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y EL TERRITORIO, TENIENDO EN CUENTA LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO

La evolución previsible del estado del medio ambiente y las dinámicas del territorio sin intervención de la planificación territorial supramunicipal, derivaría en realidades poco satisfactorias para la estructura de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche. Pero además, los efectos del cambio climático ya son evidentes y se agravarán, sin duda ninguna, en el futuro, por lo que es necesario contrarrestar (y adaptarse) a este efecto de carácter global a través de una planificación supramunicipal rigurosa y eficiente:

- Desde el punto de vista de la biodiversidad, las tendencias evaluadas hacia el empobrecimiento del mosaico agroforestal y el aumento de las masas forestales de baja diversidad conducen a una pérdida de la calidad del territorio, a un empeoramiento de los hábitats, a una disminución de la conectividad biológica y a un aumento de riesgos naturales e inducidos como los incendios forestales o la desertificación del territorio. El Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche debe asumir esta realidad y diseñar la infraestructura verde del territorio de forma coherente y adaptada a la mejora de sus funciones ambientales. De este modo, y si esta ordenación va acompañada de un marco financiero en coordinación con políticas forestales y de desarrollo rural, esta tendencia negativa se puede invertir en aras de una mayor sostenibilidad del territorio.
- Respecto de los recursos hídricos, y como ya se ha comentado anteriormente, la disminución de las aportaciones va a ser un hecho grave e incuestionable. Según datos de trabajos realizados por el Consell Valencià de Cultura para la Cumbre del Clima celebrada en París, las aportaciones hídricas en la Comunitat van a tener una disminución considerable por la no linealidad demostrada entre la disminución prevista de precipitaciones del 10 % y la disminución de las escorrentías. En el caso de las comarcas del Baix Vinalopó y l'Alacantí, con rangos de precipitaciones en torno a los 300 litros por metro cuadrado y año, el descenso puede ser dramático, puesto que las aportaciones de los cauces fluviales por debajo de esta precipitación son insignificantes. Esto puede conllevar un aumento de la presión y un deterioro de la calidad de los acuíferos en un espacio altamente deficitario en recursos hídricos y que necesita de aportes externos para satisfacer sus demandas. Es preciso pues desarrollar modelos urbanos y territoriales eficientes en el consumo de agua tal y como propone este Plan de Acción Territorial, evitando crecimientos urbanos de baja densidad y aplicando sistemas de gestión de la demanda para los recursos hídricos. Esta escasez y baja calidad de los recursos puede afectar a los ecosistemas húmedos, especialmente de Elche, que contienen una elevada biodiversidad.
- Respecto del suelo, si se extrapolan la pautas recientes en cuanto al modelo urbano de baja densidad, y desconectados de los grandes corredores de transporte metropolitano, el territorio tenderá a una marcada insostenibilidad, puesto que se puede superar a corto o medio plazo el umbral del 15 % del suelo sellado, que resulta preocupante desde el punto de vista de los riesgos en el territorio. Es necesario apostar por un modelo urbano que se base en el reciclado de los tejidos ya existentes. Como dato ilustrativo es relevante indicar que ejemplos analizados en Estados Unidos indican que en las cuencas hidrográficas con más del 7 % del suelo sellado el deterioro de la calidad de los recursos hídricos es evidente y que por encima del 25 % este deterioro es irreversible.

- El espacio litoral será otro de los grandes afectados por las oscilaciones del nivel de mar, agravadas por el efecto de las infraestructuras portuarias y transversales a la línea de costa. Basculación de playas, incremento de la erosión, pérdidas de sedimentos, incremento de la intrusión salina en el litoral y afección a los cultivos, etc. En este contexto, la adaptación al cambio climático condicionará los usos y actividades del litoral de las áreas de Alicante y Elche, lo cual requeriría del establecimiento de umbrales críticos para las distintas actividades en función de la naturaleza de la costa, pendiente, grado de erosión, etc. Por otra parte, los humedades de la zona serán otro de los ecosistemas en riesgo, tanto por sus propios problemas de contaminación y escasez de caudal para su alimentación, como por los efectos del cambio climático que pueden producir cambios ecosistémicos de largo alcance.
- El mantenimiento de las dinámicas actuales, desde el punto de vista de la ocupación del territorio, tendrá consecuencias importantes, generando externalidades negativas en el conjunto de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche, tales como un gran consumo de suelo, uso masivo del vehículo privado, incrementos de emisiones de CO₂, etc. Es evidente que una vez se supere la crisis económica e inmobiliaria actual, es probable que los patrones de transformación del suelo mantengan la inercia anterior a la crisis, priorizando el desarrollo de sectores de baja densidad y alejados de los grandes nodos del transporte público de elevada capacidad. Por otra parte, es patente la presencia de suelos urbanizables poco sostenibles por razones tales como: la desproporción respecto al suelo urbano y consolidado actual, su falta de adecuación a la infraestructura verde, su baja densidad, etc., que requieren de una corrección necesaria para garantizar el desarrollo sostenible del conjunto urbano de Elche y de Alicante. Este Plan de Acción Territorial debe convertirse en un instrumento clave para la corrección de estas tendencias.
- Otra dinámica adversa se refiere al cambio de los patrones de precipitación en el Área Funcional de Alicante y de Elche y, en general, en la Comunitat Valenciana. El hecho científicamente demostrado de la reducción de las precipitaciones en cabecera (interior del Área Funcional) y el aumento de la torrencialidad del litoral hace cada vez menos aprovechable este recurso, especialmente si se incrementa el suelo impermeabilizado que ha alcanzado porcentajes muy elevados. Este incremento de las puntas de precipitación también aumentará el riesgo de inundación en la franja costera que es, a su vez, la de mayor vulnerabilidad por la concentración de población y actividad económica.
- Respecto a la funcionalidad de la infraestructura verde, cabe esperar que este Plan suponga un cambio fundamental en las dinámicas de pérdida de suelo y refuerce una infraestructura verde capaz de mantener los procesos ecológicos y territoriales de este ámbito. Con ello se contribuirá a la mejora en cuanto a la prestación de servicios ambientales, la lucha contra el cambio climático y también la puesta en marcha de una agricultura de proximidad que refuerce los atractivos de la zona, el patrimonio cultural y el paisaje.
- Es de esperar que los nuevos crecimientos de suelo urbanizado y de infraestructuras van a ser muy moderados, en línea con los objetivos del Plan de Acción Territorial, que priorizan la gestión de la demanda de las necesidades de movilidad, apostando claramente por la movilidad en transporte público y sistemas no motorizados, evitando modelos de oferta indiscriminada de nuevas infraestructuras que, además, tienen unos rendimientos claramente decrecientes. De la misma forma, en cuanto al suelo, la línea marcada no es otra que otorgar prioridad a la rehabilitación, renovación y regeneración de los tejidos urbanos existentes, minimizando los nuevos desarrollos de suelos no urbanizables a las necesidades estrictas y demostrables de la población y del conjunto de las actividades económicas.

6. SU INCARDINACIÓN EN LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA Y SU INCIDENCIA EN OTROS INSTRUMENTOS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL O SECTORIAL

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), aprobada por el Decreto 1/2011, del Consell, introduce entre sus objetivos, concretamente en el tercero: “transformar el área urbana de Alicante y Elche en el gran nodo de centralidad del sudoeste peninsular”, teniendo en cuenta que esta aglomeración urbana es una realidad próxima a los 800.000 habitantes que supone la octava del conjunto del Estado. La ETCV analiza las potencialidades de gran escala de esta conurbación en relación con su contexto exterior, un análisis DAFO, los grandes retos de futuro y un conjunto de propuestas estratégicas a desarrollar por un plan de acción territorial de naturaleza metropolitana:

- Propone un esquema de la infraestructura verde de las dos áreas metropolitanas con sus elementos estructurales y sus conexiones ecológicas y funcionales, tanto internas como externas.
- Definición de áreas estratégicas en la región urbana: oportunidad, nueva centralidad, regeneración, bulevares metropolitanos, polígonos comarcales de innovación y áreas de actividad económica.
- Propone una serie de actuaciones de regeneración y cualificación del frente litoral de la ciudad de Alicante.
- Esquema de transporte público de las dos áreas metropolitanas y la región urbana.
- Esquema de una futura red ferroviaria de mercancías, y de conexión con el corredor mediterráneo.
- Diseño del corredor de la innovación entre Alicante y Elche.
- Potencialidades de desarrollo económico diferencial, analizándose en concreto las potencialidades de un *cluster* en torno a las tecnologías del uso eficiente del agua.

En este contexto, el Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche aplicará todos los principios y criterios de la ETCV al conjunto de sus determinaciones: infraestructura verde, sistema de asentamientos e infraestructuras de movilidad. Al ser un plan de acción territorial, y además de carácter integrado, los índices de crecimiento máximo de suelo residencial o suelo para actividades económicas previstos en la ETCV podrán ser modificados justificadamente para adaptarlos a la realidad territorial metropolitana.

En cuanto a otros planes o instrumentos de ordenación del territorio que están relacionados con el Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche son:

Administración General del Estado:

- Plan Hidrológico de las Demarcaciones del Júcar y del Segura.
- Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de las Demarcaciones del Júcar y del Segura.
- Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2014-2024.
- Estrategia Logística de España.
- Plan Estratégico del Ministerio de Fomento.
- Estrategia de Movilidad Sostenible.

Generalitat Valenciana:

- Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV).
- Plan de Acción Territorial del Sector del Comercio en la Comunitat Valenciana (PATSECOVA).
- Plan y Estrategias sobre el Nuevo Modelo Económico de la Comunitat Valenciana.
- Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana (PATIVEL).
- Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA).
- Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático (EVCC).
- Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible de Alicante y de Elche.

Administración Local:

- Planes Generales Estructurales de los municipios integrantes del Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche.

C. ANEXO

ANEXO:

**RELACIÓN DE MUNICIPIOS DEL PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL
DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS DE ALICANTE Y DE ELCHE**

03002 - Agost
03004 - Aigües
03014 - Alacant/Alicante
03019 - Aspe
03046 - Busot
03050 - el Campello
03055 - Catral
03059 - Crevillent
03064 - Dolores
03065 - Elx/Elche
03077 - el Fondó de les Neus/Hondón de las Nieves
03078 - Hondón de los Frailes
03083 - Xixona/Jijona
03090 - Mutxamel
03118 - San Fulgencio
03119 - Sant Joan d'Alacant
03121 - Santa Pola
03122 - Sant Vicent del Raspeig/San Vicente del Raspeig
03129 - Tibi
03132 - la Torre de les Maçanes/Torremanzanas