

Alicante, un plan contigo

Plan General Estructural de Alicante
Borrador del Plan y Documento Inicial Estratégico
Consulta pública previa
(art. 51 TRLOTUP)



Carpe

Abril, 2.025

Índice

1. Antecedentes	4
1.1 El proceso de participación ciudadana	4
1.2 Definición del Plan General Estructural	5
1.3 La planificación urbanística de la ciudad de Alicante	6
1.4 Intentos previos de revisión del PGMO 87 vigente	10
2. El PGMO de 1987	18
2.1 Modelo del PGMO 87	18
2.2 Situación actual. Evolución	20
3. Necesidad y oportunidad del nuevo PGE	21
3.1 Problemas que se pretenden solucionar	21
3.2 Necesidad y oportunidad del nuevo PGE	26
4. Tramitación administrativa que seguirá el PGE	28
5. Condicionantes de partida	29
5.1 Horizonte del nuevo PGE	29
5.2 Proyección de población, vivienda y parques públicos	29
5.3 Condicionantes urbanísticos	31
5.4 Condicionantes al crecimiento derivados de la ETCV	32
6. Objetivos del PGE	33
6.1 Infraestructura Verde y Movilidad	36
6.2 Crecimiento y Desarrollo Urbano	37
6.3 Servicios y Regeneración Urbana	38
7. Propuestas y alternativas	39
7.1 Infraestructura verde y movilidad	40
7.2 Crecimiento y desarrollo urbano	45
7.3 Servicios y regeneración urbana	48

1. Antecedentes

1.1 El proceso de participación ciudadana

Alicante, un plan contigo es el proceso participativo para la consulta previa del Plan General Estructural de Alicante. Un proceso para abrir espacios de reflexión en el marco de la redacción de este documento, estudiar sus limitaciones y oportunidades, y recoger propuestas al respecto.

Los objetivos fijados para el proceso participativo son:

- › Iniciar, tal y como indica la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana, el proceso de consulta previa a la ciudadanía del futuro Plan General Estructural de Alicante.
- › Abrir espacios de reflexión entre la administración y la ciudadanía sobre los ejes temáticos que componen el Plan General Estructural.
- › Conocer las necesidades de la ciudadanía, participando las diferentes estrategias de planificación, para poder priorizar actuaciones y mejoras que se reflejen en el futuro Plan General Estructural.
- › Garantizar una participación efectiva facilitando a la ciudadanía la información necesaria, empleando un lenguaje claro, comprensible y accesible para todas las personas, independientemente de su formación o entorno. Esto permitirá una mejor comprensión de las ideas estructurantes del PGE y sus posibles alternativas.

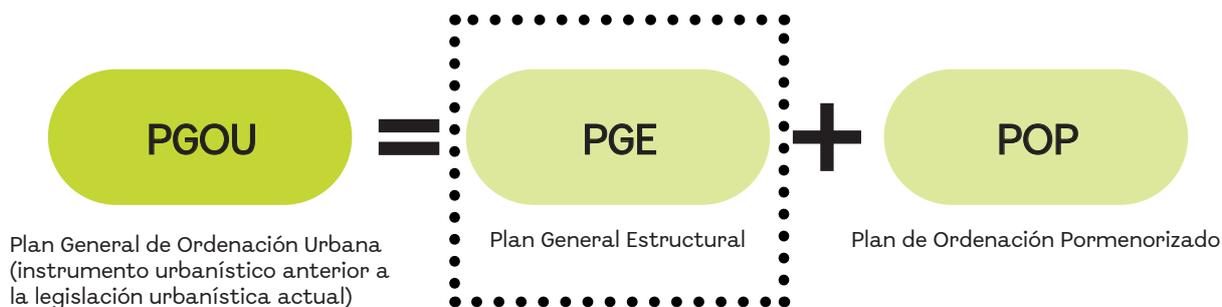
Para poder gestionar las aportaciones ciudadanas y asegurar la transferencia social del instrumento de planeamiento, se implementa una metodología que, mediante encuestas y talleres, recoge datos cuantitativos y cualitativos que enriquecerán los planteamientos del futuro Plan General Estructural.

1.2 Definición del Plan General Estructural

Conforme a la legislación urbanística, la ordenación global del territorio municipal se lleva a cabo mediante dos instrumentos urbanísticos complementarios: el Plan General Estructural (PGE) y el Plan de Ordenación Pormenorizada (POP).

El PGE es el instrumento encargado de ordenar los elementos esenciales que estructuran el territorio, es decir, aquellos cuya función abarca toda la ciudad y que exceden la escala de barrio. Entre estos elementos se incluyen, por ejemplo, las infraestructuras primarias de transporte y movilidad, los grandes equipamientos y parques, la delimitación de sectores para futuros desarrollos o para la reforma y regeneración de la ciudad existente así como directrices de carácter estratégico.

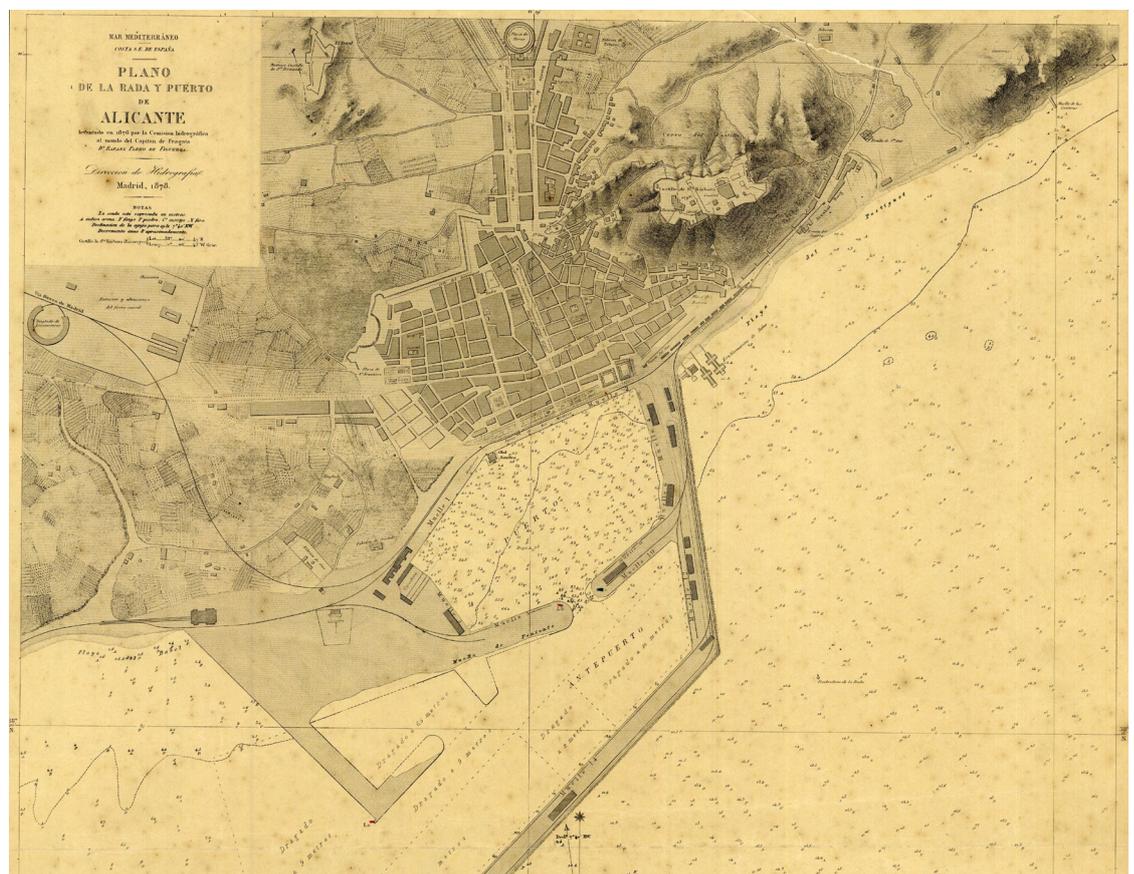
Por su parte, el POP desarrolla y concreta las determinaciones fijadas por el PGE, al cual se subordina. Este plan de ordenación pormenorizada regula el uso detallado del suelo y la edificación y define los elementos cuya función se centra generalmente en el ámbito del barrio, como las ordenanzas particulares de edificación y los equipamientos y zonas verdes que sirven a esta escala barrial.



1.3 La planificación urbanística de la ciudad de Alicante

Como en la gran mayoría de las ciudades europeas, podemos establecer la fecha del derribo de las murallas como la del inicio del planeamiento urbanístico de la ciudad. A partir de 1820, con el derribo de las murallas que discurrían por la futura Rambla Méndez Núñez, son habituales los proyectos destinados a la realineación de calles y apertura de nuevos trazados y plazas. Pero es en 1849, en cumplimiento de la Real Orden de 25 de julio de 1846 que establecía la obligación para todas las ciudades importantes del Estado de redactar un plano geométrico, cuando el arquitecto Emilio Jover dibuja el plano de las manzanas y alineaciones de la ciudad intramuros de Alicante.

La autorización en el año 1858 del derribo de las murallas por parte del Ministerio de Guerra y la aprobación de las distintas leyes de ensanche de 1864 y 1892 son las condiciones que determinan la tramitación del Plan de Ensanche de la ciudad. En 1887 se anuncia el concurso de Anteproyectos de Ensanche y en 1890 el Ministerio de Fomento aprueba el proyecto presentado por el arquitecto José Guardiola Picó, que será rectificado y trazado de nuevo en 1892 por el arquitecto José González Altés.

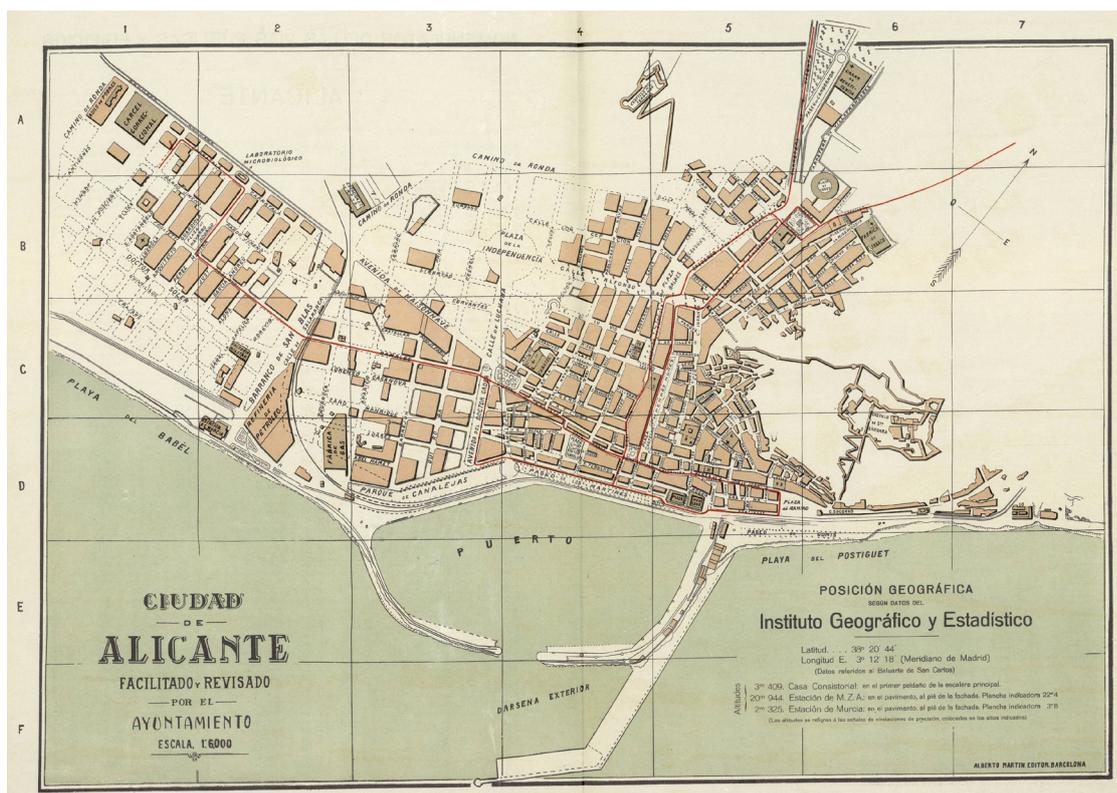


Plano de Alicante 1878

El crecimiento de la ciudad, no obstante, desborda rápidamente el área planificada del Ensanche y empieza a extenderse hacia el norte. Aprovechando las infraestructuras de los caminos tradicionales y el menor valor del suelo, crecen los barrios de Carolinas, La Florida, Ciudad Jardín, Barrio Obrero o Vistahermosa, siempre apoyándose en vías de comunicación existentes.

En las primeras décadas del siglo XX se planifican barrios como Benalúa, el Barrio Obrero, el entorno de Las Cigarreras o el Pla del Bon Repós y la ciudad consolida un sistema de crecimiento radial, acomodándose a la singular topografía de la ciudad que dificulta la conexión de los distintos barrios. Los planos de alineaciones de la década de 1940 intentan poner orden a este crecimiento, aunque se ciñen exclusivamente a reflejar lo existente y marcar las alineaciones de fachada, sin contemplar técnicas de zonificación o la relación de la red ferroviaria con el resto de la ciudad.

Es a mediados de la década de 1950 del siglo XX cuando se redacta el primer Plan General de Alicante. Los arquitectos Francisco Muñoz y Miguel López son los autores del proyecto que se aprueba definitivamente por el Ministerio de Vivienda en 1958, al amparo de la primera legislación urbanística estatal, la Ley del Suelo de 1956.

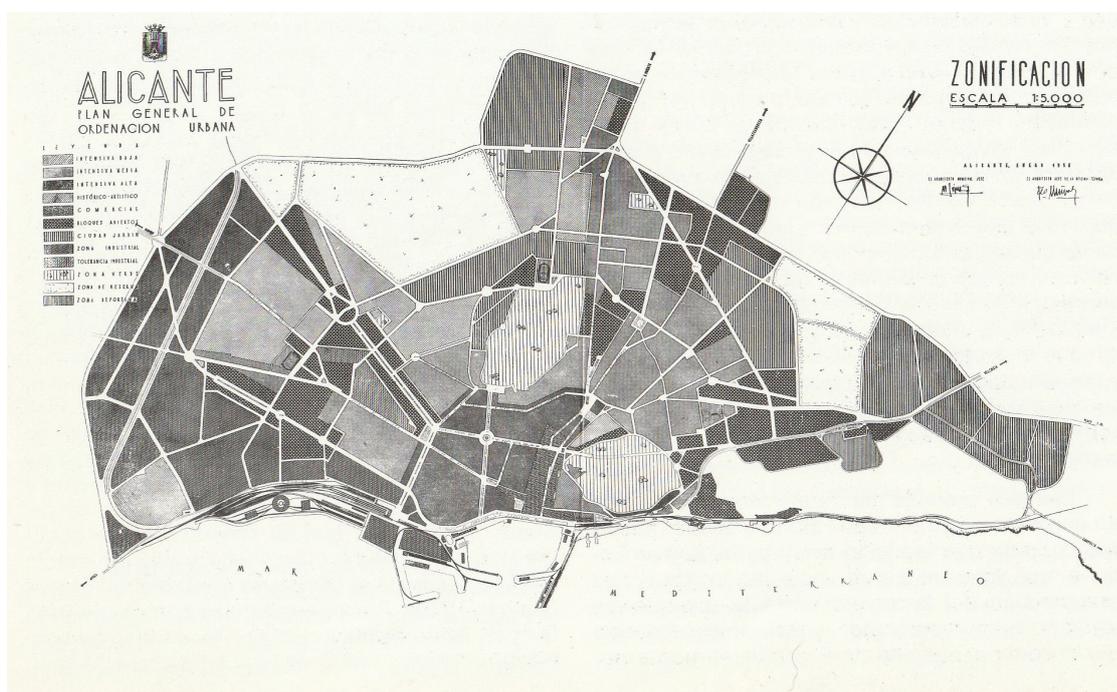


Plano de Alicante 1913-19

Pese a que este plan no abarca todo el término municipal ya que deja fuera la playa de San Juan, sus postulados son los propios del urbanismo moderno de la época, basado en la coordinación del trazado viario y la zonificación. Distingue cuatro tipos de suelo (el que tiene definidas alineaciones y zonificación, el suelo zonificado sin alineaciones, el suelo de reserva y el suelo no ordenado) y plantea un sistema de rondas concéntricas y accesos radiales. En la ciudad consolidada, propone un importante aumento de la edificabilidad existente, lo que supuso la desaparición de gran parte del patrimonio arquitectónico de la ciudad.

La apertura económica de España hacia el exterior a partir de la década de los años 60 del pasado siglo supone un cambio de paradigma y promueve que, en 1964, el Ayuntamiento acuerde la revisión del plan general.

Para ello se crea la Oficina Municipal del Plan General, dirigida por los arquitectos Julio Ruiz Olmos y Juan Antonio García Solera. Este nuevo plan general, aprobado definitivamente en 1973, ordena, por primera vez, todo el término municipal y planifica la expansión de la ciudad. Establece la clasificación del suelo propuesta por la ley del 56 (suelo urbano, reserva urbana y suelo rústico) y propone un modelo de ciudad alternativo al del plan general anterior, limitando la densidad interior con creación de nuevas centralidades fuera de la ciudad consolidada, el desarrollo paralelo al mar y la protección de la Huerta.



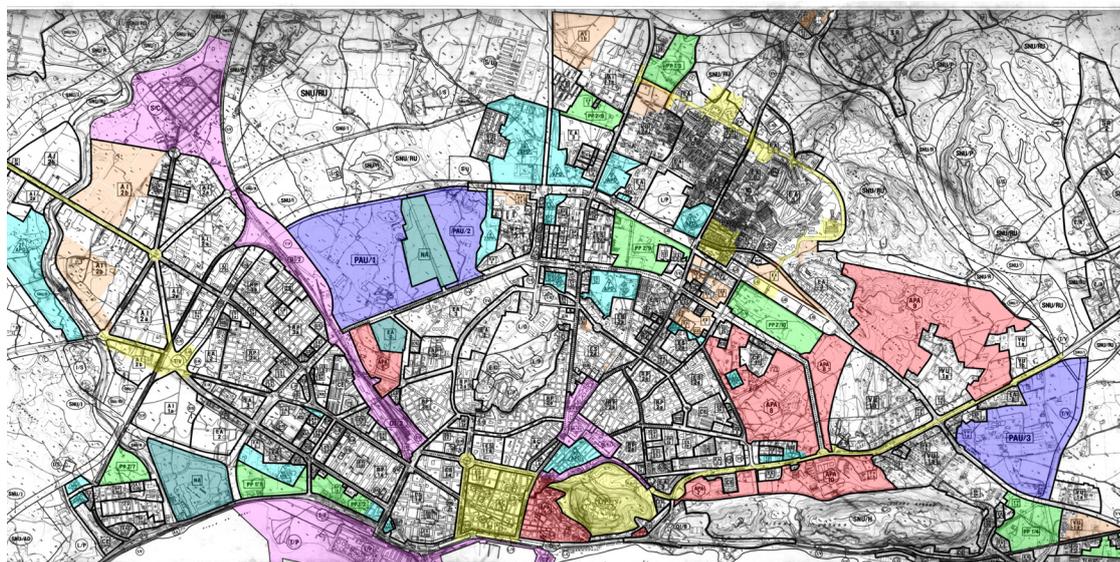
Plano de zonificación
PGOU 1958

Proceso participativo para la consulta previa
del Plan General Estructural

La reforma de la ley del suelo de 1975 determina la necesidad de adaptar el plan general a las nuevas determinaciones. Esta adaptación, acordada por el Ayuntamiento en 1979, se aprueba definitivamente en 1984, si bien, en 1980, ya se habían sacado a licitación los trabajos para la revisión del plan general. Esta revisión se lleva finalmente a cabo por la Oficina Municipal del Plan General, dirigida por el arquitecto Miguel Ángel Cano. El Plan General Municipal de Ordenación de Alicante se aprueba definitivamente en 1987 y constituye el planeamiento vigente de la ciudad en la actualidad. Su propuesta pretendía un crecimiento urbano que tuviera como referencias principales el mar y el entorno comarcal. En cuanto a la ciudad consolidada, los objetivos principales eran una mejora de la imagen urbana y la ruptura del modelo concéntrico y su transformación en un modelo mallado.



PGOU 1973



Plano de calificación
global del suelo
PGMO 1987.

1.4 Intentos previos de revisión del PGM 87 vigente

Hasta la fecha, ha habido dos intentos de revisión del actual plan general. En 1998, el Ayuntamiento convocó un concurso que fue adjudicado al equipo dirigido por el arquitecto Lluís Cantallops, que, en 2004, presentó una versión preliminar del plan general.

No obstante, su contrato fue rescindido en 2007 y en 2008 el Ayuntamiento adjudicó la finalización de estos trabajos al equipo dirigido por el arquitecto Jesús Quesada que presentó una nueva versión en 2010, aprobada provisionalmente ese mismo año y de cuya tramitación el ayuntamiento desistió en 2015.

ALTERNATIVA 1

Modelo Urbano-Territorial planteado por Lluís Cantallops i Valeri (2004)

En el año 2004, el arquitecto Luis Cantallops i Valeri presentó al Ayuntamiento de Alicante el Modelo Territorial-Urbano, que configura la Alternativa 1. Este modelo de planificación se fijó un horizonte de diez años con una población máxima estimada de 380.000 habitantes y un total de 209.500 viviendas potenciales para 2014, con la generación de 24.100 viviendas en nuevos sectores de desarrollo.

El modelo se basaba en la ejecución casi completa de la red viaria del PGM 1987 y la aprobación de la mayoría del planeamiento derivado, formando una estructura concéntrica de dos coronas urbanas alrededor de Gran Vía y Vía Parque, lo que creaba un semicírculo compacto que integraba el centro y los ensanches de la ciudad. La A-70 se consideraba como el límite de la ciudad central, y se proponía proteger el transporte público como solución ante el colapso que podría generar la autopista urbana.

Cantallops definió varias líneas estratégicas para el desarrollo urbano. La primera era consolidar Alicante como un Centro Direccional Metropolitano, que se integrara con Elx, El Altet, Alacant, Sant Joan, Mutxamel y Benidorm, proponiendo la reserva de suelo para un futuro Ferrocarril de Cercanías que complementara el transporte público y disminuyera la dependencia de la autovía.

La segunda estrategia era consolidar el núcleo urbano rellenando los espacios vacíos en el centro y la primera periferia para crear unidades

urbanas compactas. Esto permitiría completar las infraestructuras y garantizar una masa crítica suficiente para mejorar el transporte público y los servicios. Además, proponía compactar y conectar los polígonos industriales inconexos para minimizar los costes de urbanización y mejorar el acceso al transporte público, generando una mejor relación entre las zonas industriales y residenciales.

Cantallops también proponía delimitar la expansión de la segunda residencia para frenar el crecimiento desordenado del territorio. Su propuesta incluía delimitar los perímetros suburbanos y rellenar los huecos urbanos para asegurar la viabilidad económica de los servicios y equipamientos y generar comunidades suburbanas cohesionadas alrededor de minicentros secundarios.

Una de las estrategias fundamentales era la preservación del patrimonio histórico y cultural de la ciudad, protegiendo elementos clave como las huertas y torres de la Condomina, los poblados rurales y las fincas históricas de la Alcoraia. Además, propuso que cualquier desarrollo residencial en estas áreas respetara la identidad cultural, paisajística y arquitectónica.

El modelo también subrayaba la necesidad de dotar a la ciudad de equipamientos y servicios adecuados a su nueva dimensión poblacional, como infraestructuras deportivas, culturales, sanitarias, de seguridad y gestión de residuos, incluyendo ecoparques y plantas de reciclaje. Finalmente, Cantallops propuso proteger el patrimonio natural mediante la preservación de suelos de interés geográfico, geológico, paisajístico o agrícola, integrando estas zonas dentro del modelo urbano sostenible que planteaba para Alicante.

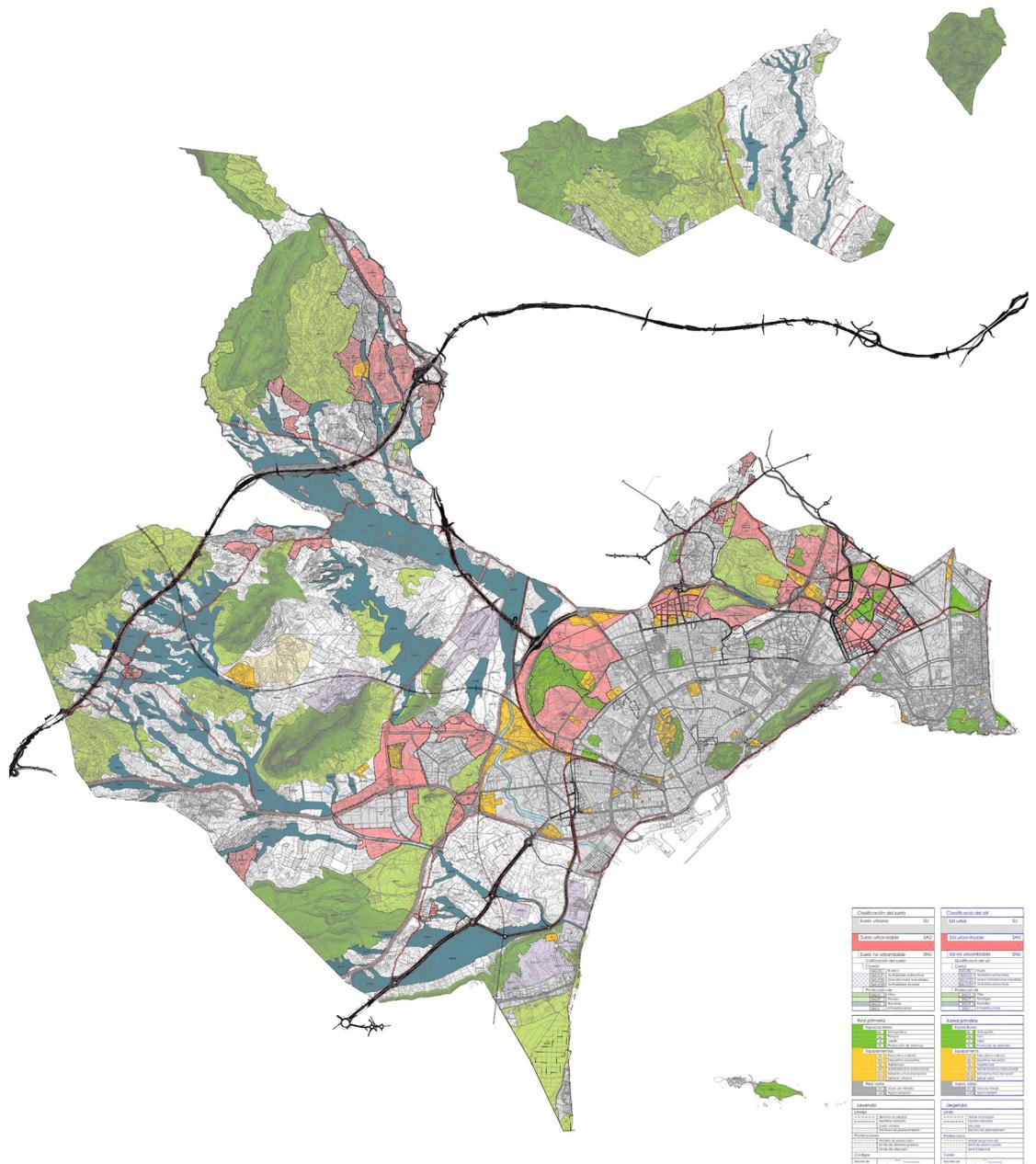
Este modelo de Cantallops tenía como objetivo equilibrar el crecimiento urbano de Alicante, respetando tanto su entorno natural como su identidad cultural, y promoviendo un desarrollo sostenible y cohesionado.

Aunque muchos de estos planteamientos van en línea con el nuevo Modelo Urbano que se pretende para la ciudad de Alicante, presentan, sin embargo, las siguientes debilidades, carencias o contradicciones:

1. Movilidad insuficientemente abordada: Se centra en mejorar el transporte público y en la acción de otras administraciones, sin replantear la actual estructura viaria radial-concéntrica. No propone una red mallada y transversal que redistribuya el tráfico hacia ejes periféricos ni fomenta modos de movilidad más sostenibles en el centro y el litoral, donde deberían priorizarse los desplazamientos peatonales.
2. Densidad urbana contradictoria: Aunque plantea una ciudad compacta, la mayoría de los sectores de crecimiento propuestos son de baja densidad (menos de 35 viviendas/ha), salvo dos excepciones con densidad media. Además, amplía asentamientos dispersos con 11 nuevos sectores de apenas 3-4 viviendas/ha, lo que contradice el objetivo de consolidar un desarrollo denso y compacto. En total, propone 24 sectores nuevos con una ocupación residencial de 1.245 ha, muy superior a las 382 ha recomendadas por la ETCV y en contra de las directrices urbanísticas actuales.
3. Falta de regeneración urbana: No aborda la reutilización y reciclaje de espacios ya urbanizados ni la revitalización de la ciudad existente, teniendo en cuenta únicamente las Operaciones Integradas pendientes de desarrollar del actual PGMU.
4. Deficiencia en la planificación de zonas verdes: La propuesta de parques en la red primaria es escasa y dispersa, destacando el entorno de las Torres de la Huerta, donde no se consideran los elementos patrimoniales históricos existentes como vertebradores de la ordenación urbana.
5. Modelo económico limitado: Se plantea ampliar y conectar polígonos industriales al oeste del municipio, mejorando su acceso mediante transporte público. Sin embargo, no se define un modelo de actividad productiva diversificado, omitiendo sectores emergentes como tecnología, innovación, digitalización, salud o deporte. Tampoco fomenta espacios urbanos mixtos que combinen trabajo, comercio, ocio y residencia para reducir la dependencia del vehículo privado. Además, mantiene grandes instalaciones industriales en el litoral, un área frágil y prioritaria para otros usos.
6. Ausencia de visión metropolitana e infraestructura verde: El modelo carece de un enfoque territorial amplio e integrador y no incorpora un sistema de Infraestructura Verde que estructure y cohesione el desarrollo urbano de forma sostenible.

CIFRAS. MODELO URBANO-TERRITORIAL CANTALLOPS

SUELO URBANO	4.534
SUELO URBANIZABLE	1.712
Suelo Urbanizable Residencial	1.245
Suelo Urbanizable Act. Productivas	467
SUELO NO URBANIZABLE	14.029
TOTAL TM	20.275



Clasificación del suelo y estructura del territorio.
Fuente: Propuesta de Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) formulado por Lluís Cantallops i Valeri. Año 2004

ALTERNATIVA 2

Modelo Urbano-Territorial planteado por Jesús Quesada Polo (2010)

Tomando como base el análisis territorial realizado por Cantallops, en el año 2010, el arquitecto Jesús Quesada presentó un nuevo Modelo de Ordenación para la ciudad de Alicante, el cual obtuvo la aprobación provisional plenaria en mayo de ese mismo año. No obstante, el modelo fue finalmente descartado mediante un acuerdo del Pleno municipal el 6 de febrero de 2015.

La propuesta de Quesada planteaba un enfoque orientado al desarrollo urbano a largo plazo, con una visión a 25 años, basada en una población máxima estimada de 409.752 habitantes y un total de 220.650 viviendas potenciales para 2035, incluyendo 46.434 viviendas en nuevos sectores de crecimiento. Esta propuesta se sustentaba en diversos elementos clave que influían en la configuración del modelo territorial.

En ausencia de un planeamiento territorial superior, el modelo planteado se centraba en la ordenación del territorio estrictamente definido por la división administrativa del término municipal. Asimismo, el modelo ponía en valor los límites físicos y los elementos a proteger, utilizándolos como puntos de referencia fundamentales dentro de la planificación urbana.

Especial atención recibieron las áreas consolidadas situadas en los límites con municipios como El Campello, Sant Joan y Sant Vicent del Raspeig, que presentaban dificultades de articulación a nivel territorial y urbano. Además, se hacía énfasis en las infraestructuras de comunicación, señalando la configuración en “V” como espacios de crecimiento entre las carreteras de Madrid y los núcleos urbanos de Sant Vicent del Raspeig y Villafranca, junto con las autovías y los trazados ferroviarios existentes. También se destacaba el papel del Puerto como una infraestructura clave con una relación directa con la ciudad.

A partir de estos elementos, la propuesta definía dos vectores de crecimiento futuro: uno al Noreste y otro al Suroeste del núcleo urbano de Alicante. Se planteaba que el modelo debía integrar estos vectores dentro de un desarrollo compatible y sostenible de la ciudad, abarcando los ámbitos dotacional, industrial y residencial. Asimismo, el desarrollo de Rabassa se contemplaba como un elemento preexistente dentro del planeamiento.

Sin embargo, el modelo fue objeto de cuestionamientos debido a que no abordaba con suficiente profundidad algunas de las principales problemáticas urbanas, tales como los aspectos ambientales, culturales y paisajísticos, así como cuestiones relacionadas con la movilidad, la articulación territorial, la regeneración urbana y la diversificación económica.

Además, se señaló que el modelo carecía de una perspectiva metropolitana y territorial más amplia, ya que se centraba principalmente en los límites del término municipal, sin considerar de manera integral el papel de Alicante como capital de provincia dentro de un área metropolitana más amplia.

Como resultado, se identificaron ciertas debilidades en la propuesta:

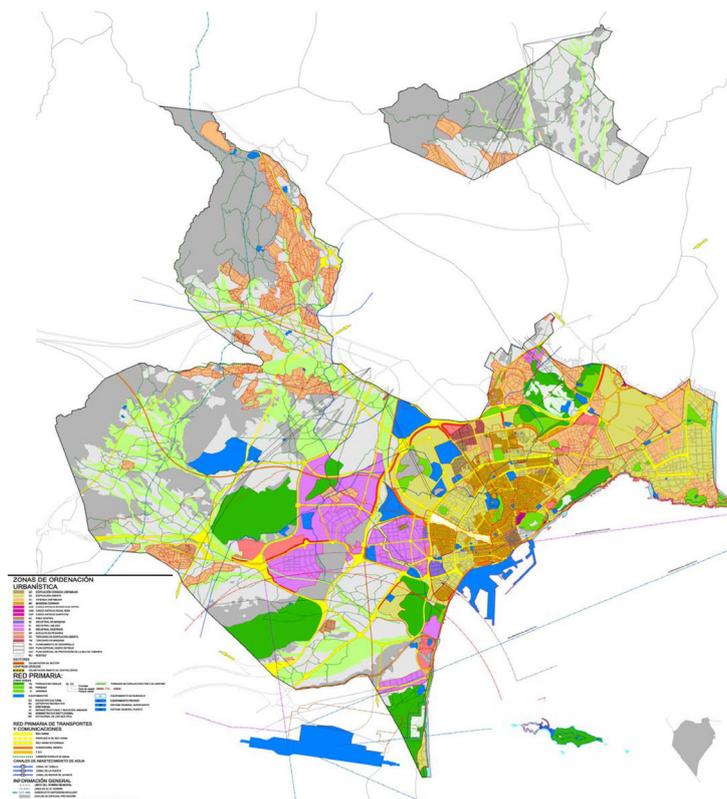
1. La propuesta de red viaria no incorpora en detalle la orografía del territorio, lo que podría dificultar la viabilidad material de algunos de los ejes diseñados, especialmente aquellos destinados a la conexión y vertebración de los polígonos industriales. Asimismo, mantiene un esquema de tráfico de carácter radial que canaliza una parte significativa del tráfico rodado hacia el eje litoral, consolidando este frente como una infraestructura viaria.
2. El desarrollo de suelo urbanizable residencial previsto abarca 1.165 ha, una cifra superior a las 382 ha recomendadas como crecimiento máximo por la ETCV, sin incluir las áreas de diseminado clasificadas como suelo urbano sujeto a actuaciones integradas. En particular, el sector UZA-8 “Rabassa” ocupa 374 ha. Además, se fomenta la expansión de asentamientos de baja densidad fuera del núcleo

Vectores de crecimiento y esquema viario.
Fuente: Propuesta de Plan General de Ordenación (PGO) formulado por Jesús Quesada Polo. Año 2010



urbano, lo que podría representar un desafío para la sostenibilidad territorial, alcanzando un total de 566 ha distribuidas en diversas unidades de ejecución.

3. No se detallan medidas específicas para la regeneración de la ciudad consolidada, ya que el enfoque principal se centra en nuevos desarrollos urbanos.
4. En el entorno de Las Torres de la Huerta, se delimita un nuevo sector que incorpora diferentes usos en el área norte del crecimiento de Alicante. Sin embargo, no se menciona específicamente la puesta en valor de los Bienes de Interés Cultural (BIC) como las Torres presentes en la zona, ni se plantea la inclusión de zonas verdes de red primaria en el ámbito, a pesar del potencial del área para albergar estos espacios.
5. Se destinan 764 ha a suelos para actividades económicas, una cifra significativamente superior a la propuesta por la ETCV. Además, se mantienen usos industriales en sectores ambientalmente sensibles, como el eje litoral, y se plantean ampliaciones de polígonos industriales en áreas actualmente protegidas debido a su valor paisajístico y natural.

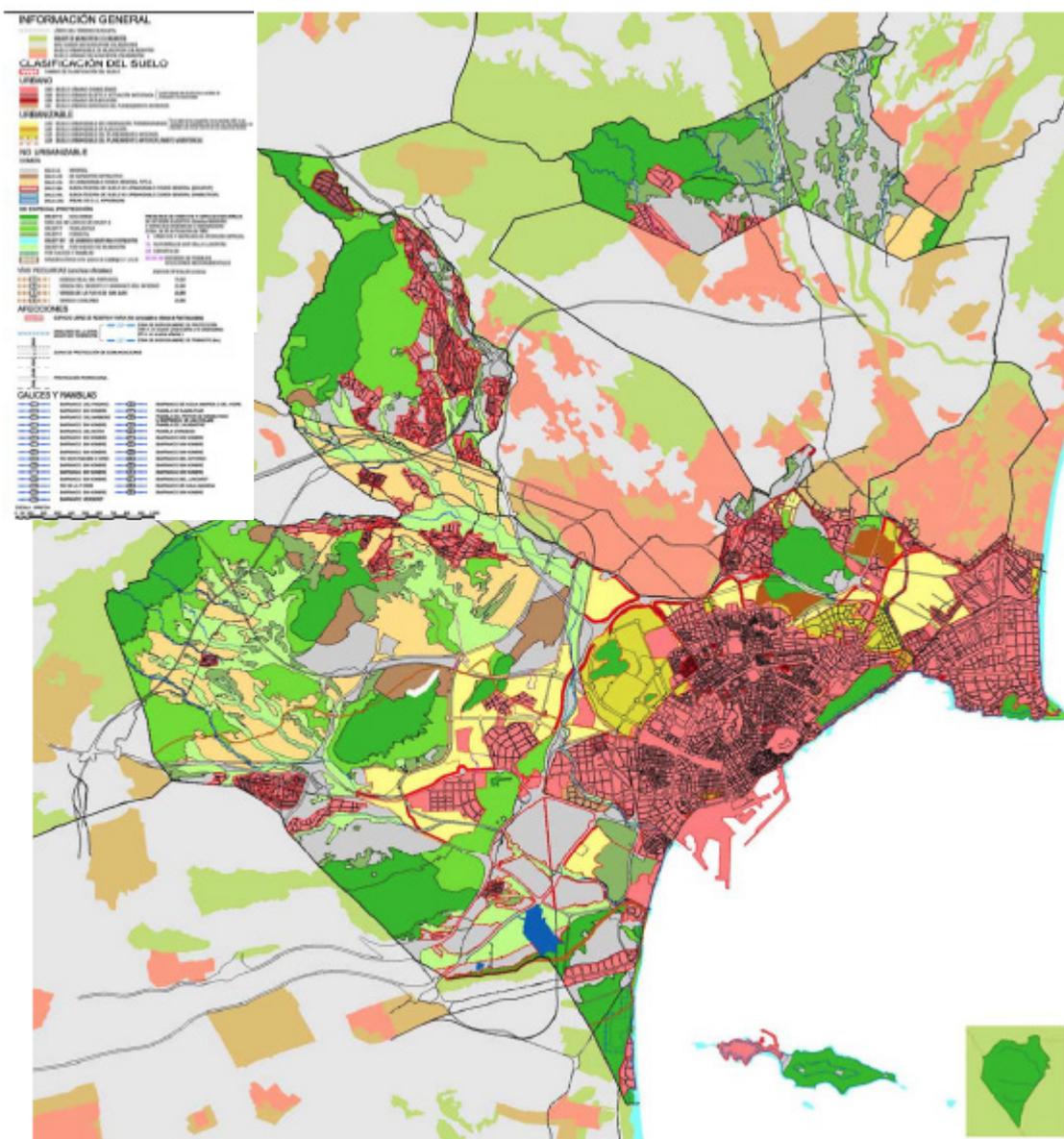


Zonas de ordenación y red primaria
Fuente: Propuesta de Plan General de Ordenación (PGO) formulado por Jesús Quesada Polo. Año 2010

- El entorno de “Ciudad de la Luz” se clasifica como suelo no urbanizable, sin establecer una articulación con el polígono industrial colindante de “Aguamarga”. Esta situación podría limitar la oportunidad de generar un entorno productivo diversificado para la ciudad de Alicante, con conexión estratégica al aeropuerto y a las principales infraestructuras de transporte.

CIFRAS. MODELO URBANO-TERRITORIAL QUESADA

SUELO URBANO	5.047
SUELO URBANIZABLE	1.929
Suelo Urbanizable Residencial	1.165
Suelo Urbanizable Act. Productivas	764
SUELO NO URBANIZABLE	13.299
TOTAL TM	20.275



Clasificación del suelo y ordenación del suelo no urbanizable.
Fuente: Propuesta de Plan General de Ordenación (PGO) formulado por Jesús Quesada Polo. Año 2010

2. El PGMO de 1987

2.1 Modelo del PGMO 87

El Plan General Municipal de Ordenación de Alicante (PGMO 87), aprobado definitivamente el 27 de marzo de 1987, ha sido el instrumento rector del desarrollo urbanístico de la ciudad durante más de tres décadas. Este plan estableció las directrices para la clasificación del suelo hoy en día vigente:

- › Suelo Urbano: áreas ya consolidadas por la edificación y zonas en desarrollo bajo planes parciales anteriores a la revisión del PGMO de 1987.
- › Suelo Urbanizable: suelos destinados a futuras expansiones urbanas, sujetos a planes parciales y programas de actuación urbanística para su desarrollo.
- › Suelo No Urbanizable: áreas protegidas por sus valores ambientales, agrícolas o paisajísticos, donde se restringe la urbanización para preservar sus características naturales.

Este instrumento de planeamiento tuvo que asumir la fragmentación, tanto urbanística como social, originada en las décadas expansionistas, basando su modelo de ciudad en las siguientes prioridades:

- › Mejora de la estructura de la Ciudad en aras de corregir la segregación espacial y social producida.
- › Compleción de la trama urbana, llenando los vacíos producidos, planteando la unión entre el centro y las periferias.
- › Utilización de los crecimientos urbanos propuestos para, de forma dirigida por el planeamiento, completar la ciudad y conseguir una ordenación adecuada del continuo resultante.

Al modelo propuesto por el Plan General de 1987 se le otorgó el carácter de “abierto y transitorio” como resultado de la necesidad de reaccionar contra una estructura urbana muy poco sólida. Su finalidad principal fue la de ordenar el desorden producido por los desproporcionados crecimientos anteriores, propiciando el inicio de una operación de cambio.

Diseñó los ejes tanto de “Vía Parque”, definido como gran elemento estructurador del territorio que posibilitara una rápida comunicación de la Ciudad con la zona de playas al norte, como de “Gran Vía”, concebido como gran elemento estructurante de la Ciudad con función fundamentalmente urbana de redistribución de tráfico de accesos e intercomunicación de barrios.

Previó una secuencia rígida en cuanto a los tiempos de desarrollo para los diferentes ámbitos de crecimiento, priorizando el llenado de vacíos urbanos para contribuir a la solidificación de la trama urbana y derivando a un momento posterior los crecimientos periféricos (los denominados PAUs).

Aunque muchas de las determinaciones del Plan General vigente del año 1987 han sido acertadas, coherentes y se han visto cumplidas, lo cierto es que las dinámicas expansionistas de los años de la burbuja inmobiliaria, entorno a los 2000, invirtieron, en gran medida, las previsiones del Plan pues actualmente tenemos desarrollados prácticamente todos los sectores periféricos quedando todavía pendientes suelos incluidos en la Programación del Plan que tenían carácter preferente o prioritario. Esto significa que el territorio de Alicante sigue contando actualmente con amplios vacíos urbanos cuyo llenado servirá para imprimir cohesión al nuevo modelo que se pretende.

El PGMO de 1987 identificó también los ámbitos de las denominadas “Operaciones Integradas”, concebidas como actuaciones de reordenación motivadas por la propuesta de implantación o modificación de sistemas generales de distinta índole. Sin embargo, hasta la fecha, tan sólo se han desarrollado los Planes Especiales de dos de ellas (OI/3 Puerto y OI/5 Cornisa de San Antón).

La realidad con la que nos encontramos, después de más de treinta años desde la aprobación del vigente Plan General, es que las necesidades de la Ciudad han variado sustancialmente. Los problemas que hoy existen difieren en muchos aspectos de los que se daban cuando se redactó el Plan de 1987. Además, los modelos urbanos y diseños de ciudad actuales han evolucionado hacia formas menos invasivas del territorio, de menor consumo de suelo en las que se aboga por la regeneración de la ciudad consolidada, relegando los desarrollos expansivos y periféricos a un lugar residual.

2.2 Situación actual. Evolución

Tal y como puede observarse comparando la situación inicial y estado actual del Plan, vemos como Alicante carece de suelo para la implantación de actividades económicas, habiendo colmatado todo el que fue puesto a disposición con el PGMO de 1987, que fue realmente escaso (tan sólo 114 hectáreas).

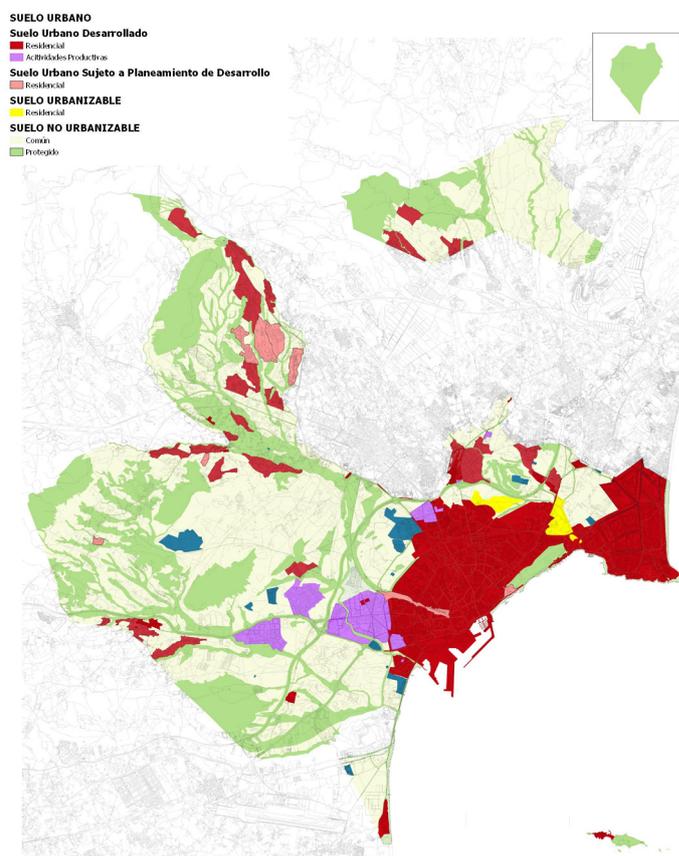
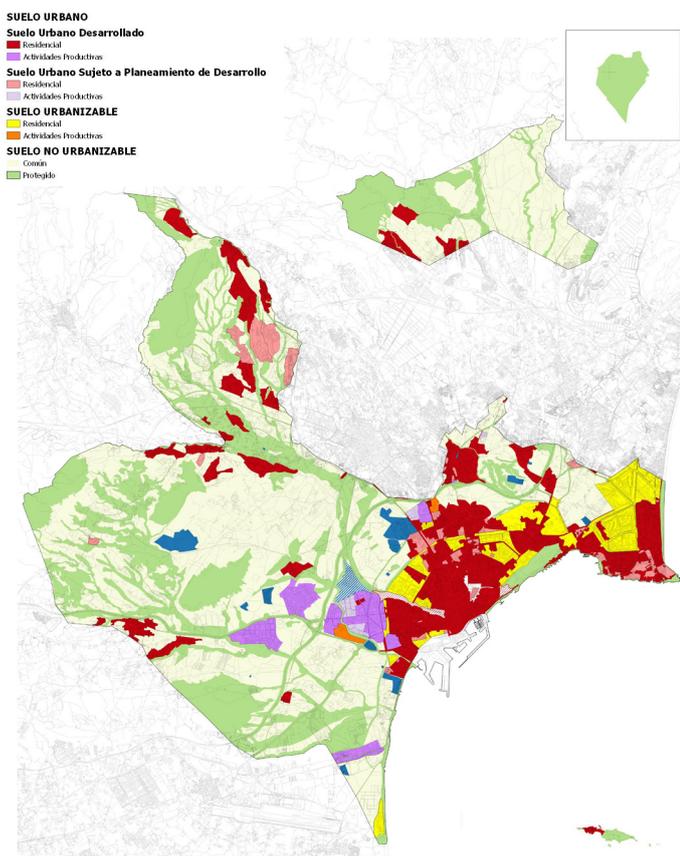
A nivel residencial queda exclusivamente pendiente, dentro del núcleo urbano, el PAU-3, una parte del PPI/4 y el nuevo PAU-9 “Lomas de Garbinet”, incorporado recientemente al planeamiento a través de Modificación Puntual, además de la Operaciones Integradas OI/2 “Renfe” y OI/6 “Sangueta”.

PGMO 1987. ESTADO INICIAL

SUELO URBANO		3.916
Suelo Urbano Desarrollado		3.133
Residencial	2.642	
Actividades productivas	491	
Suelo Urbano Sujeto a Planeamiento de Desarrollo		783
Residencial	682	
Actividades productivas	101	
SUELO URBANIZABLE		945
Suelo Urbanizable Residencial	932	
Suelo Urbanizable Act. Productivas	13	
SUELO NO URBANIZABLE		15.414
Suelo No Urbanizable COMUN	9.285	
Suelo No Urbanizable PROTEGIDO	6.129	
TOTAL TM		20.275

PGMO 1987. ESTADO ACTUAL

SUELO URBANO		4.805
Suelo Urbano Desarrollado		4.539
Residencial	3.908	
Actividades productivas	631	
Suelo Urbano Sujeto a Planeamiento de Desarrollo		266
Residencial	266	
Actividades productivas	0	
SUELO URBANIZABLE		131
Suelo Urbanizable Residencial	131	
Suelo Urbanizable Act. Productivas	0	
SUELO NO URBANIZABLE		15.339
Suelo No Urbanizable COMUN	9.256	
Suelo No Urbanizable PROTEGIDO	6.083	
TOTAL TM		20.275



3. Necesidad y oportunidad del nuevo PGE

3.1 Problemas que se pretenden solucionar

La planificación de la ciudad, y en particular el Plan General Estructural, debe tener presentes todos los factores y dinámicas que afectan a la ciudad del ahora y del futuro. Es imprescindible entender la ciudad como una matriz donde coexisten dinámicas socioeconómicas, culturales, territoriales y medioambientales, entre otras, que se abordan y se estudian desde distintas perspectivas y que pueden llegar a generar conflictos entre ellas.

Con el objetivo de identificar la problemática actual, realizar un diagnóstico adecuado y plantear las principales líneas de actuación futuras, antes del inicio de los trabajos de redacción del nuevo PGE, se han desarrollado una serie de estudios específicos sobre las distintas materias que determinan la problemática urbanística.

Estudios de análisis y diagnóstico relacionados con las infraestructuras y la movilidad

- › Estudio de las infraestructuras de la red primaria del Término Municipal de Alicante y su entorno metropolitano (julio 2.023)
- › Análisis de la red viaria y ferroviaria estructural del Municipio de Alicante (marzo 2.024)

El diagnóstico que proporcionan estos estudios es el siguiente:

Red viaria: La ciudad cuenta con una red compleja de carreteras que incluye vías estatales, autonómicas y municipales. Sin embargo, presenta puntos críticos de congestión, especialmente en los accesos y rondas, lo que genera dificultades en la fluidez del tráfico.

Ferrocarriles: La infraestructura ferroviaria presenta carencias significativas, especialmente en lo que respecta a la conectividad intermodal. Además, las conexiones con la ciudad y con áreas industriales son deficientes, limitando las opciones de transporte sostenible.

Infraestructura ciclista: La red ciclista está poco desarrollada y se encuentra desconectada entre sí, lo que dificulta la integración de este medio de transporte dentro de la ciudad y sus alrededores.

Saneamiento y drenaje: Existen problemas de drenaje derivados del encauzamiento de barrancos y la falta de una red de recogida de aguas pluviales en las zonas urbanas. Además, la capacidad de retención de aguas pluviales es insuficiente, lo que incrementa el riesgo de inundaciones.

Electricidad: Se ha identificado la necesidad de instalar nuevas subestaciones eléctricas o ampliar las existentes para poder satisfacer la demanda futura de energía en la ciudad.

Movilidad: Alicante es la segunda área metropolitana de España con el mayor porcentaje de desplazamientos realizados en coche o motocicleta, alcanzando un 57.6%. Esto indica una dependencia significativa del vehículo privado, lo que contribuye a la congestión del tráfico.

Tráfico y accesibilidad: La alta concentración de tráfico en el litoral, junto con la escasa conectividad entre los distintos barrios de la ciudad, genera serios problemas de movilidad y accesibilidad, afectando a la calidad del transporte público y privado.

Estudios de análisis y diagnóstico relacionados con el paisaje y medioambiente

- › Estudio específico para la concreción de los riesgos naturales en el Término Municipal de Alicante en base a lo previsto en el visor cartográfico de la GVA y delimitación de unidades ambientales (abril 2.023)
- › Estudio sobre el paisaje y la infraestructura verde del Término Municipal de Alicante (noviembre 2.023)
- › Propuesta de zonificación del suelo rural en el término municipal de Alicante. TFM UMH (Junio 2.024)

El diagnóstico que proporcionan estos estudios es el siguiente:

Identificación de riesgos naturales: Se han identificado diversos riesgos naturales que afectan a la zona, entre los que se incluyen inundaciones, sismos, erosiones, deslizamientos de tierra, incendios forestales y tsunamis. Estos riesgos tienen un impacto directo sobre la seguridad y la estabilidad de los hábitats, así como sobre la infraestructura y los ecosistemas locales.

Vulnerabilidad de acuíferos y hábitats naturales: identificación de las áreas de especial interés, tanto para la conservación de los recursos hídricos (acuíferos subterráneos) como para la biodiversidad, que se encuentran en estado de vulnerabilidad.

Cuencas hídricas sensibles: Identificación de las cuencas hídricas vitales para el suministro de agua que pueden estar en riesgo debido a la contaminación de los suelos.

Abandono de paisajes agrarios y deterioro de espacios naturales: El abandono de paisajes agrarios y la falta de mantenimiento de los espacios naturales están provocando su deterioro. Esto afecta a la biodiversidad local, reduce el valor del paisaje y disminuye la capacidad de estos espacios para ofrecer servicios ecosistémicos.

Fragmentación urbana y deterioro del entorno edificado: La fragmentación urbana ha causado un impacto negativo en el entorno edificado, con áreas deterioradas y desconectadas que afectan a la cohesión social y a la calidad de vida de la ciudadanía. La expansión desordenada de la urbanización ha contribuido a la pérdida de espacios naturales y a la reducción de la funcionalidad del tejido rururbano, territorios que fueron rurales y que, en la actualidad, pueden cumplir la función de zonas de esparcimiento y transición con los suelos urbanos.

Impacto paisajístico de infraestructuras: La construcción y expansión de infraestructuras (carreteras, vías ferroviarias, instalaciones de saneamiento y eléctricas, etc.) aunque necesarias para el desarrollo, han tenido un impacto paisajístico negativo. La alteración del paisaje natural y urbano por la implantación de infraestructuras urbanísticas, industriales y de transporte ha afectado la percepción visual y la armonía del entorno, generando desajustes en la relación entre lo urbano y lo natural.

Estudios de análisis y diagnóstico relacionados con las dinámicas socioeconómicas y proyecciones de futuro

- › Estudio de alternativas de crecimiento de suelo para actividades económicas en el municipio de Alicante en el marco de la ETCV (diciembre 2.022)
- › Estudio de población y vivienda (julio 2.023)
- › Estudio de dotaciones y tejidos residenciales. Barrios de Alicante (noviembre 2.023)
- › Estudio técnico sobre alojamientos turísticos en Alicante (2.024)
- › Estudio económico de las actividades empresariales de la ciudad (marzo 2.025)

El diagnóstico que proporcionan estos estudios es el siguiente:

Saturación de las áreas industriales y empresariales: Las áreas industriales existentes están altamente saturadas, con ocupaciones superiores al 90%. Estas áreas empresariales generan el 44,5% de la facturación de las sociedades mercantiles de la ciudad y superan la media de aportación al PIB por empleado. La situación actual limita el crecimiento y la expansión de nuevas actividades económicas en esas zonas, afectando su capacidad de desarrollo a largo plazo.

Baja disponibilidad de suelos para actividades económicas: Existe una escasa disponibilidad de suelos aptos para actividades económicas (tanto comerciales como industriales), lo que se ve agravado por la falta de reservas estratégicas de terrenos. Esto dificulta la planificación futura y el establecimiento de nuevas empresas en el municipio.

Población: Se observa un estancamiento demográfico en el periodo de 2.009 a 2.022, sin embargo en el periodo 2.023 a 2.024 se ha producido un fuerte cambio de tendencia, aumentando en torno a 20.000 habitantes en los últimos dos años. La población se concentra, principalmente, dentro del anillo formado por la Gran Vía. La población más joven se concentra en las playas, mientras que la de mayor edad se concentra en el centro. Las zonas con menor renta se corresponden con los barrios del norte mientras que las de mayor renta están localizadas en el centro y en el este.

Vivienda: El parque de viviendas en el centro de la ciudad se encuentra envejecido, lo que genera una necesidad urgente de rehabilitación. Además, hay una baja construcción de vivienda protegida.

Segregación socioespacial: Se evidencia una creciente segregación socioespacial en función de la nacionalidad y la renta, lo que contribuye a la formación de barrios con características socioeconómicas homogéneas, limitando la integración social y cultural.

Disparidad en el acceso a dotaciones: Existe una notable disparidad en el acceso a dotaciones urbanas (bibliotecas, centros de atención sanitaria o educativa, espacios culturales, etc.) según barrios y una falta de conexión entre las zonas verdes. Esto genera desequilibrios en la calidad de vida de los habitantes de distintas áreas, afectando la equidad en el acceso a servicios y espacios públicos.

Áreas residenciales vulnerables: En la ciudad hay áreas residenciales que presentan altos niveles de vulnerabilidad, tanto desde el punto de vista económico como social, lo que requiere atención en términos de políticas públicas y urbanísticas.

Viviendas turísticas (VUT): Se observa una alta concentración de viviendas turísticas en el centro y en la Playa de San Juan, lo que provoca una presión adicional sobre los servicios urbanos. Además existe un alto porcentaje de viviendas turísticas sin registro, lo que complica la regulación del sector y puede generar problemas de seguridad, calidad de los servicios y alteraciones en el mercado inmobiliario.

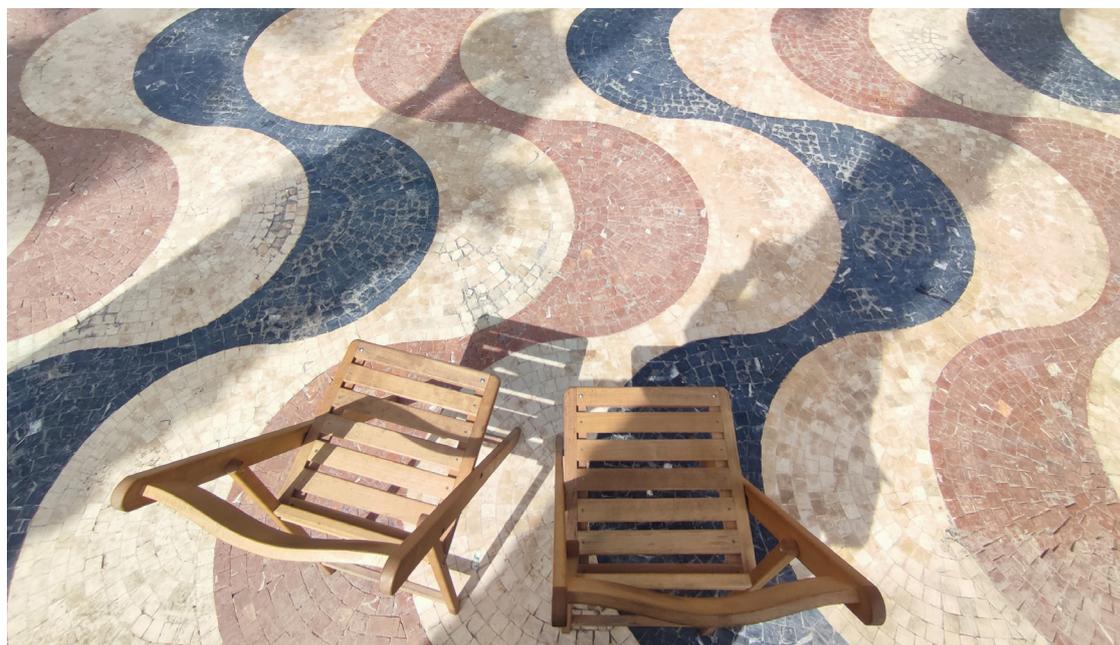


Imagen del Paseo de la
Explanada de España

Falta de oferta hotelera: A pesar de la alta demanda turística, hay una falta de oferta hotelera en zonas clave de la ciudad, lo que limita el crecimiento del sector y la competitividad de la ciudad como destino turístico.

3.2 Necesidad y oportunidad del nuevo PGE

El planeamiento vigente de la ciudad de Alicante se encuentra regulado por el Plan General Municipal de Ordenación (PGMO), que fue aprobado definitivamente el 27 de marzo de 1987. A pesar de las múltiples modificaciones y ajustes realizados a lo largo de los años, el plan actual ya no es capaz de responder de manera efectiva a las necesidades y dinámicas urbanísticas contemporáneas. Esto se debe a que, tras más de 37 años de vigencia, las demandas urbanísticas y los retos del futuro han cambiado significativamente desde su redacción original.

Evolución de las necesidades urbanas: Las demandas y los desafíos actuales son muy diferentes de aquellos que se tuvieron en cuenta al redactar el plan de 1987. Las necesidades sociales, económicas y ambientales han evolucionado de manera sustancial, lo que hace imprescindible la revisión del planeamiento vigente.

Expectativas de crecimiento rebasadas: La población actual de Alicante es de 358.720 habitantes, superando con creces la población potencial establecida por el PGMO de 1987 que fijaba en 327.137 habitantes.



Vista del Benacantil y de la ciudad desde el Tossal

Limitaciones del Plan Actual: A pesar de los ajustes realizados durante estos años, el plan sigue sin ser capaz de abordar las dinámicas socioeconómicas actuales ni de hacer frente a los retos del futuro. La ciudad de Alicante necesita una revisión integral que permita adaptarse a los nuevos contextos y realidades urbanísticas.

Sostenibilidad y modernización: Alicante se enfrenta a una urgente necesidad de renovar los elementos clave que garantizan su funcionamiento. El objetivo es avanzar hacia un modelo más sostenible que se ajuste a las nuevas exigencias sociales, económicas y ambientales.

Nuevo modelo de desarrollo urbano: Para ello, es necesario establecer las bases de un nuevo modelo de desarrollo urbano. Este modelo debe tener en cuenta la realidad actual de la ciudad, su contexto metropolitano, y las necesidades del futuro.

Alineación con la legislación vigente y con las directrices estatales y europeas: El nuevo modelo debe estar alineado con la legislación urbanística vigente, que está definida por el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (TRLOTUP). Esto garantiza que la planificación de la ciudad se ajuste a las normativas y directrices actuales. Por otro lado, el modelo propuesto debe ser acorde con los planteamientos estratégicos de la Agenda Urbana Española y de la Agenda Urbana de UE que defienden los valores del Modelo de Ciudad Mediterránea compacta, densa y compleja.

Instrumentos de ordenación territorial: Además, debe considerar los instrumentos de ordenación territorial que se han desarrollado en las últimas décadas, como PATRICOVA, PATIVEL, PATFOR y ETCV, entre otros. Estos instrumentos proporcionan un marco de referencia para el desarrollo territorial sostenible y la mejora de la calidad de vida en nuestras ciudades.

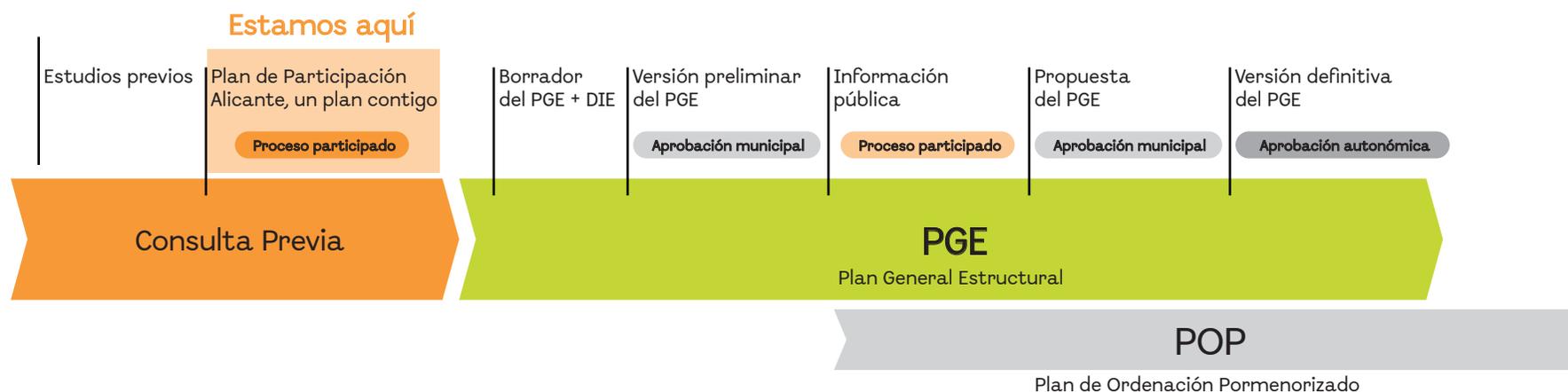
Diagnóstico de la Situación Actual: El análisis de la problemática actual y los diagnósticos realizados en los distintos estudios sectoriales apuntan a la imperiosa necesidad de formular un nuevo modelo de desarrollo urbano que sea capaz de responder de manera efectiva a las necesidades y desafíos actuales de la ciudad.

4. Tramitación administrativa que seguirá el PGE

Conforme al Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (en adelante, TRLOTUP) se establece el siguiente cronograma explicativo de la tramitación administrativa a seguir por el Plan General Estructural.

Previo a la redacción del plan general estructural (art. 51 TRLOTUP), se establece la obligatoriedad de una Consulta Previa, punto en el que nos encontramos actualmente. Esta fase consiste en efectuar una consulta pública previa al inicio de la tramitación administrativa en relación con los problemas que se pretenden solucionar, los objetivos del plan y las posibles soluciones alternativas.

Posteriormente se dará inicio al procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica (art. 52 TRLOTUP) para lo que se precisa la elaboración del Borrador del Plan y Documento Inicial Estratégico, como documentos técnicos imprescindibles para la solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica, siendo el órgano ambiental, en este caso, el órgano autonómico.



5. Condicionantes de partida

5.1 Horizonte del nuevo PGE

Tal y como se establece en el Artículo 22 del TRLOTUP el horizonte temporal del presente Plan General Estructural es de **veinte años**, sin perjuicio de que la vigencia del plan sea indefinida.

Con esta **visión a 2045**, el PGE ha de definir, entre otras muchas cuestiones:

- La proyección de población que sirva como referencia para la fijación de las determinaciones del plan general estructural.
- Una ocupación sostenible de suelo para usos residenciales y de actividades económicas, tal y como se contempla en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, aunque su carácter es orientativo.
- Los recursos hídricos que se consideren necesarios, en función de los recursos disponibles o de los susceptibles de reasignación o de nueva generación mediante las infraestructuras oportunas.

5.2 Proyección de población, vivienda y parques públicos

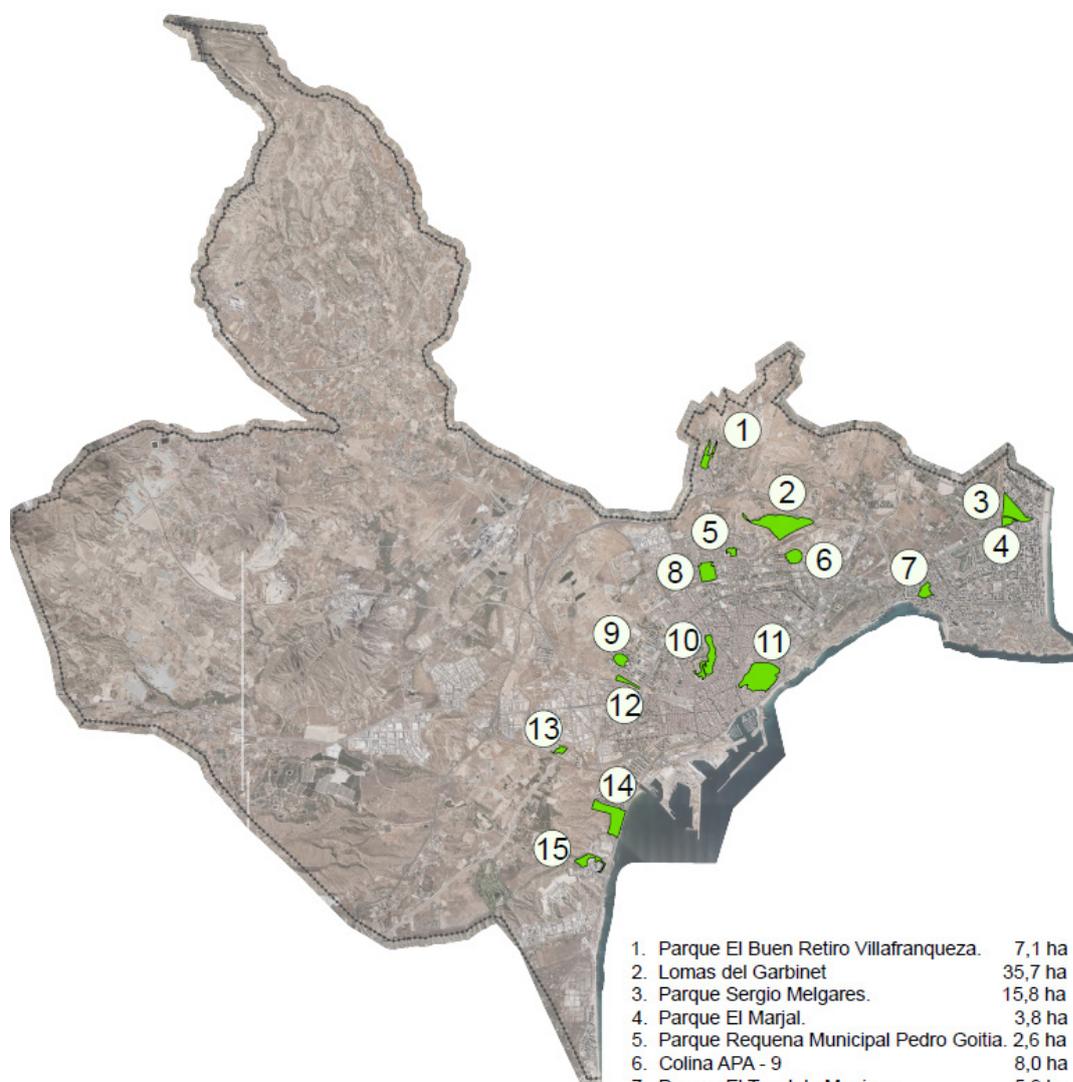
El Estudio de Población y Vivienda realizado por IDOM (Fecha Septiembre 2023) plantea, según el escenario 2.2 ETCV (porcentaje de crecimiento estipulado en la ETCV), que la población de derecho de Alicante (población censada) alcanzará los **440.426 habitantes en el año 2045**.

Siendo el último dato del **censo de 358.720 habitantes**, supone un **incremento poblacional de 81.706 habitantes**.

El nuevo modelo debe ser capaz de absorber un total de **32.682 nuevas viviendas** (con un ratio de 2,5 habitantes por vivienda, según el Artículo 22 del TRLOTUP), además de establecer estrategias para reequilibrar la población en el territorio. Esto incluye promover el retorno de la población joven al centro de la ciudad y fomentar la regeneración de los barrios más desfavorecidos.

De acuerdo con el estudio sobre Dotaciones y Tejidos Residenciales realizado en julio de 2023, el suelo urbano, según el vigente Plan General,

tiene una capacidad teórica de acogida de 10.050 viviendas. Sin embargo, la experiencia y el análisis de situaciones similares indican que esta capacidad teórica se traduce aproximadamente en una capacidad real del 50%. Por lo tanto, en el caso de Alicante, esta capacidad real sería de unas **5.005 viviendas** que se absorberán mediante la colmatación o reedificación de parcelas en suelo urbano, mientras que las **27.677 viviendas restantes** corresponderán a los **nuevos sectores de desarrollo o sectores de reconversión** que deberán ser delimitados en el nuevo Plan General Estructural.



Estado actual de parques
de la Red Primaria de
Alicante.

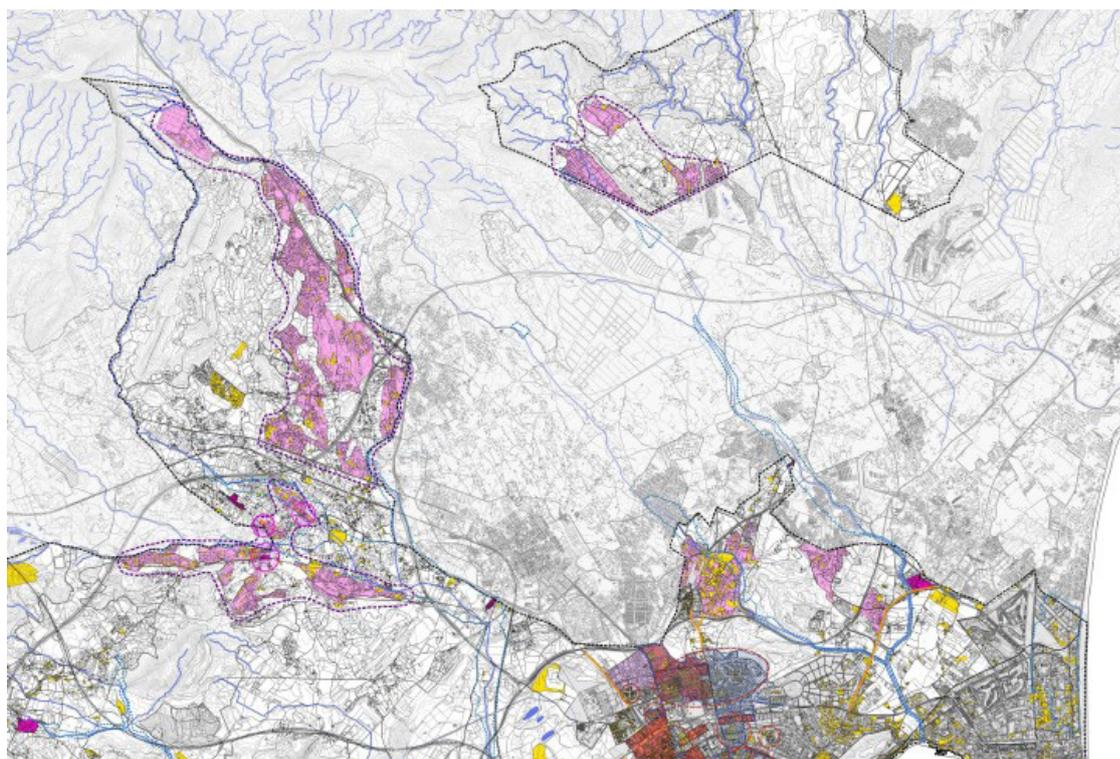
Fuente: Ayuntamiento de
Alicante

Los **Parques** que integren la **Red Primaria** estarán interconectados y distribuidos de manera equilibrada en el territorio, siendo necesario prever una extensión mínima de cinco metros cuadrados por habitante potencial (Artículo 24 del TRLOTUP), esto es, una superficie mínima de **220 hectáreas**. Para que pueda computar como Parque de Red Primaria, la zona verde debe tener una superficie mínima de 2,5 hectáreas y se debe poder inscribir un círculo de 100m de diámetro. Actualmente la superficie de Parques con estas características en Alicante es de **182 hectáreas**.

5.3 Condicionantes urbanísticos

No partimos de un papel en blanco a la hora de planificar el nuevo Modelo. Los distintos Planes municipales que han existido a lo largo de la historia han dejado su huella tanto física como jurídica en el territorio y esta situación debe ser necesariamente asumida y tomada en consideración. Pondremos como ejemplo el siguiente:

El PGM01987 clasificó como ámbitos de suelo urbano grandes entornos de vivienda unifamiliar en zonas rurales. Esta dispersión de residentes y viviendas pone en peligro la sostenibilidad del municipio pues se trata de un tipo de urbanismo que provoca graves impactos ambientales, sociales y económicos. Las consecuencias de la urbanización difusa son



Núcleos de segunda residencia.
Fuente: Estudio sobre el paisaje y la infraestructura verde de 2023

nefastas a nivel territorial: modelo altamente consumidor de suelo, agua y energía, destructor de paisajes rurales, alejado de servicios y en directa dependencia del vehículo privado.

A pesar de esta situación provocada por el Plan vigente el nuevo PGE va a tener que asumir la existencia de estos tejidos aunque sea disconforme con el Modelo compacto y denso que se propone.

5.4 Condicionantes al crecimiento derivados de la ETCV

Aunque, como se ha indicado, tras la última modificación legislativa del TRLOTUP, su **carácter es orientativo**, la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana establece los parámetros de crecimiento que se muestran a continuación, fruto de un informe del Servicio de Planificación Territorial de la GVA de fecha julio de 2023. Estos parámetros **pueden rebasarse de forma justificada y motivada**, debiendo promover una ocupación sostenible del suelo, priorizando la culminación de desarrollos ya existentes y la regeneración y reutilización de entornos ya consolidados frente a la ocupación de nuevos suelos.

Alacant		
Àrea funcional (AF)	Alacant - Elx	
Comarca	L'Alacantí	
Àrea Urbana Integrada (AUI)	Alacant - Elx	
Sistema Nodal de Referència (SNR)	SI	Tipus node: Centre d'àrea urbana integrada
Àmbit territorial	Plana Litoral/Cota 100 Tipus A	
Població (P)	334.418 habitants	
Població ocupada (Emp) sector industrial i terciari	184.540 ocupats	
Municipi		
Superfície terme municipal (S _T)	175.935.425 m ²	
Superfície segellada SIOSE 2010 (S _s)	58.505.666 m ²	
% S _s / S _T	33,25%	
Sòl computable residencial	25.964.032 m ²	
Sòl computable activitats econòmiques	10.185.914 m ²	
SÒL RESIDENCIAL		
TCD 2011-2030	1,15% anual	25,69%
Població estimada 2030		420.346 habitants
FCTM	$-0,1914 \times \ln(P)+3,007$	0,57
FCVT		1
IMOS	TCD x FCTM x FCVT	14,71%
Flexibilitat	No aplicable	
Creixement màxim sòl residencial		3.819.309 m²
SÒL ACTIVITATS ECONÒMIQUES		
TCE 2011-2030	1,45% anual	33,36%
Població ocupada estimada 2030		246.111 ocupats
FCEA	$-0,2957 \times \ln(Emp)+3,9719$	0,39
FCVT		1
IMOSE	TCE x FCEA x FCVT	12,89%
Flexibilitat	No aplicable	
Creixement màxim sòl activitats econòmiques		1.312.964 m²

6. Objetivos del PGE

Alicante precisa sentar las bases de su nuevo modelo de desarrollo futuro que dé respuesta a la problemática y necesidades actuales, tomando en consideración su contexto metropolitano. La ciudad, como sistema, plantea la exigencia de renovar sus estructuras funcionales con el objetivo de construir un modelo de ciudad más sostenible y de atender y acomodar las nuevas necesidades tanto sociales, como económicas y ambientales.



En este contexto, es necesario tener presente a la hora de planificar nuestro territorio lo dispuesto en la **Agenda Urbana Española**, la cual marca los objetivos (ODS) y estrategias a desarrollar encaminadas hacia un modelo que sepa conjugar el desarrollo económico y social, con una visión sostenible que compatibilice la prosperidad económica, el aumento del bienestar social, la reducción de la pobreza, el mejor aprovechamiento de los recursos naturales y tecnológicos, la disminución de la contaminación, la mejora del medio ambiente y la preservación de los valores culturales.

De forma paralela, en el marco territorial, la **Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana** (ETCV) establece una serie de directrices básicas para la ciudad de Alicante y su entorno metropolitano. Se identifica el entorno urbano Alicante-Elche como un área funcional que cuenta con el potencial extraordinario para convertirse en el gran nodo de centralidad y dinamismo del sudeste peninsular.

Alicante, Ciudad Mediterránea

Las ciudades españolas responden a un modelo urbano con valores muy positivos que conviene preservar y potenciar. La **ciudad mediterránea** es compacta, densa, compleja, de tamaño medio, con mezcla de usos, que dispone de espacios urbanos seguros y de relación que protagonizan la vida en sociedad y que fomentan la diversidad social, todo lo cual facilita el desarrollo y el bienestar comunes. Estos valores, que definen el ADN del modelo urbano español que tan bien conocido y valorado es, dentro y fuera de nuestras fronteras, han sido ignorados internamente en los desarrollos urbanos de la periferia de muchas ciudades, con esquemas anodinos, ajenos a su cultura y carentes de identidad. Y lo que es más grave, han contribuido a aumentar la vulnerabilidad urbana.



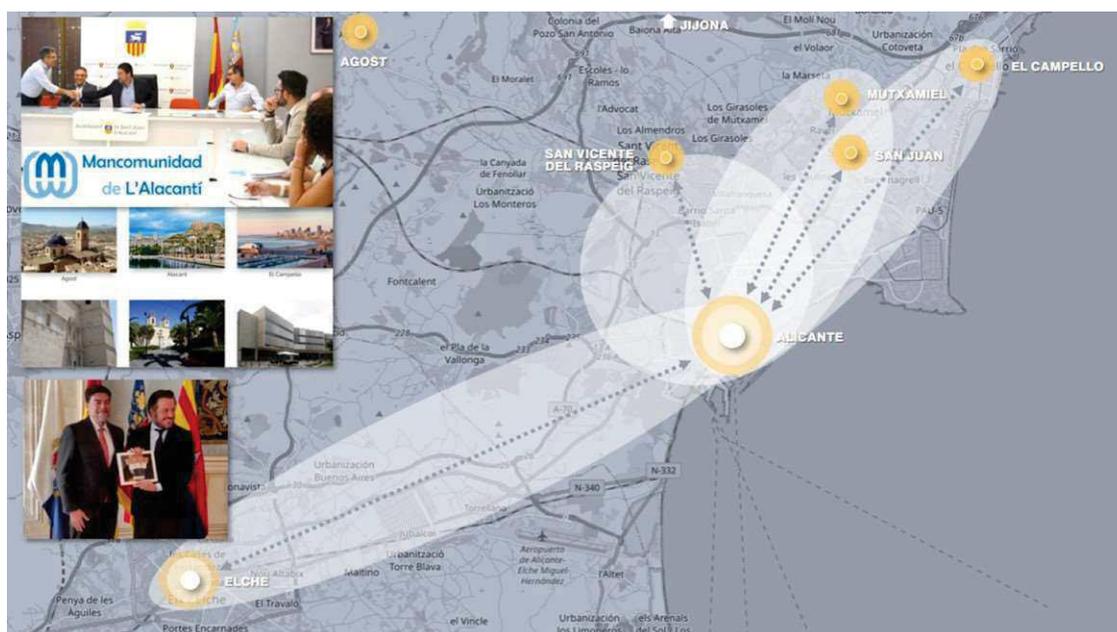
Hacia un Nuevo Modelo de Ciudad

El nuevo modelo urbano propuesto para el territorio alicantino, alineado con las directrices europeas para el desarrollo de ciudades sostenibles, debe plasmarse en el nuevo Plan General Estructural. Este documento, impulsado por el Ayuntamiento de Alicante, supone el inicio de la revisión del actual Plan General, vigente desde 1987, cuyo modelo territorial ha quedado obsoleto y no responde a las necesidades urbanísticas, sociales y ambientales actuales.

Resulta imprescindible incorporar los nuevos principios rectores del desarrollo territorial a través de este instrumento urbanístico de carácter estructural, conforme a la legislación urbanística valenciana.

En este contexto, Alicante se articulará en sus distintas escalas a partir de una red territorial eficaz, eficiente y sostenible, con una visión metropolitana que favorezca la cohesión, el equilibrio y la integración del municipio en su entorno.

El nuevo Plan General Estructural establece una serie de retos y objetivos clave para la evolución urbana de Alicante, organizados en tres grandes ejes temáticos que permitirán una mejor estructuración y planificación del desarrollo de la ciudad.



Esquema de relaciones de
Alicante con su entorno
metropolitano

6.1 Infraestructura Verde y Movilidad

Este eje temático se centra en las redes de infraestructuras que conforman el soporte físico y ambiental de la ciudad. Abarca aspectos como la infraestructura verde, el espacio rural, el mosaico agroforestal, la movilidad y las infraestructuras de transporte.

Los objetivos perseguidos son:

- › **Garantizar la conectividad de la infraestructura verde:** Diseñar corredores verdes que unan espacios naturales y culturales de mayor valor, promoviendo la biodiversidad.
- › **Recuperar la estructura agroforestal:** Reactivar espacios productivos y proteger los suelos para evitar su degradación.
- › **Renaturalizar la ciudad:** Incrementar la permeabilidad del suelo y la vegetación en entornos urbanos y mejorar la calidad ambiental.
- › **Aumentar la resiliencia frente a riesgos naturales:** Desarrollar soluciones que mitiguen los efectos de inundaciones y otros desastres mediante un adecuado diseño de la infraestructura verde urbana y periurbana.
- › **Fomentar espacios de ocio conectados con la naturaleza:** Desarrollar zonas recreativas en el entorno periurbano.
- › **Mejorar la conectividad metropolitana:** Facilitar la articulación con municipios del entorno (Sant Joan, Mutxamel, San Vicente, Campello y Elx).
- › **Promover la movilidad activa y sostenible:** Potenciar infraestructuras para el transporte público, bicicletas y peatones, eliminando de forma progresiva el tráfico del frente litoral y del entorno central.



6.2 Crecimiento y Desarrollo Urbano

Este eje temático se centra en las nuevas propuestas urbanísticas para el crecimiento residencial y productivo de la ciudad tales como los futuros desarrollos urbanos, las grandes operaciones de transformación urbana, las áreas productivas y actividades estratégicas e innovación.

Los objetivos perseguidos son:

- › **Fomentar un desarrollo urbano compacto y sostenible:** Asegurar un crecimiento eficiente en torno a la ciudad consolidada que optimice el uso del espacio y los recursos.
- › **Transformar los suelos industriales deslocalizados:** Identificar los suelos industriales consolidados que resultan incompatibles con el nuevo modelo por su localización e integración con la ciudad consolidada incorporando usos residenciales mixtos
- › **Actualizar los polígonos industriales:** Mejorar sus condiciones y conexiones para atraer actividades innovadoras y diversificar la economía local.
- › **Promover nuevos espacios económicos:** Procurar nuevos espacios productivos con normativas flexibles que permitan su reconversión según las necesidades del mercado, fomentando usos mixtos donde convivan trabajo y alojamiento.



Ejemplo de actuación de mejora de los polígonos industriales existentes.

6.3 Servicios y Regeneración Urbana

Este eje temático se centra en la actualización de la estructura de la ciudad consolidada y la mejora de sus los servicios. Incluye lo relativo a equipamientos y servicios metropolitanos, zonas verdes y espacios de relación, estructura y conectividad de barrios, equipamientos y patrimonio cultural y arquitectónico o acciones en áreas vulnerables y de regeneración urbana.

Los objetivos perseguidos son:

- › **Impulsar un modelo de ciudad policéntrica:** Generar nuevas centralidades en los barrios para descentralizar las actividades, reducir los desplazamientos y fomentar la regeneración urbana en los ámbitos más degradados de la ciudad.
- › **Activar el patrimonio cultural y arquitectónico:** Revalorizar edificios históricos y elementos arquitectónicos singulares.
- › **Conectar los barrios mediante espacios comunes:** Crear redes de itinerarios verdes de plazas, parques y equipamientos que fomenten la interacción social y los desplazamientos a pie.
- › **Mejorar la eficiencia y el consumo de recursos:** Fomentar la generación de energía a partir de fuentes renovables, alternativas de aprovisionamiento de agua y puntos de abastecimiento de proximidad



Propuestas de mejora
para el área funcional
Mercado-San Antón
Fuente: Estudio de
dotaciones y tejidos
residenciales 2023

7. Propuestas y alternativas

Frente a la **alternativa 0**, de continuar con el planeamiento vigente del PGOU de 1987, la **alternativa 1** de 2004 y la **alternativa 2** de retomar y adaptar el último intento de planificación de 2010, Alicante apuesta por replantear su modelo urbano para abordar los desafíos y necesidades actuales. Su objetivo es avanzar hacia una ciudad más sostenible, equitativa y racional.

En esta fase preliminar de redacción del nuevo PGE, incluso antes de la formalización del Borrador del Plan, se ha elaborado una Estrategia de Modelo de Ciudad denominada "Alicante 4D." Este documento, junto con los estudios de análisis y diagnóstico mencionados anteriormente, son la base sobre la que se construyen las directrices y líneas de actuación propuestas para el nuevo modelo de ciudad, y que servirán de base para el posterior desarrollo del plan.

A continuación se describen una serie de propuestas detalladas, agrupadas en líneas estratégicas y ordenadas según los ejes temáticos antes descritos, con el objetivo de recabar la opinión de la ciudadanía y fomentar su participación en el proceso de planificación.

Infraestructura verde y movilidad

L1 Diseño de la Infraestructura Verde y Azul como elemento vertebrador



L2 Desarrollo de un modelo de movilidad sostenible

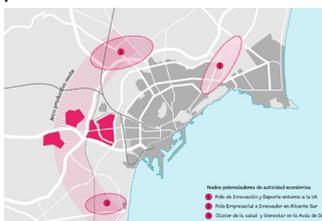


L3 Mejora de la red de movilidad a nivel territorial y urbano



Crecimiento y desarrollo urbano

L4 Creación de grandes nodos potenciadores de la actividad



L5 Diseño de los nuevos sectores de crecimiento residencial sostenibles



Servicios y regeneración urbana

L6 Operaciones de recalificación de la ciudad consolidada

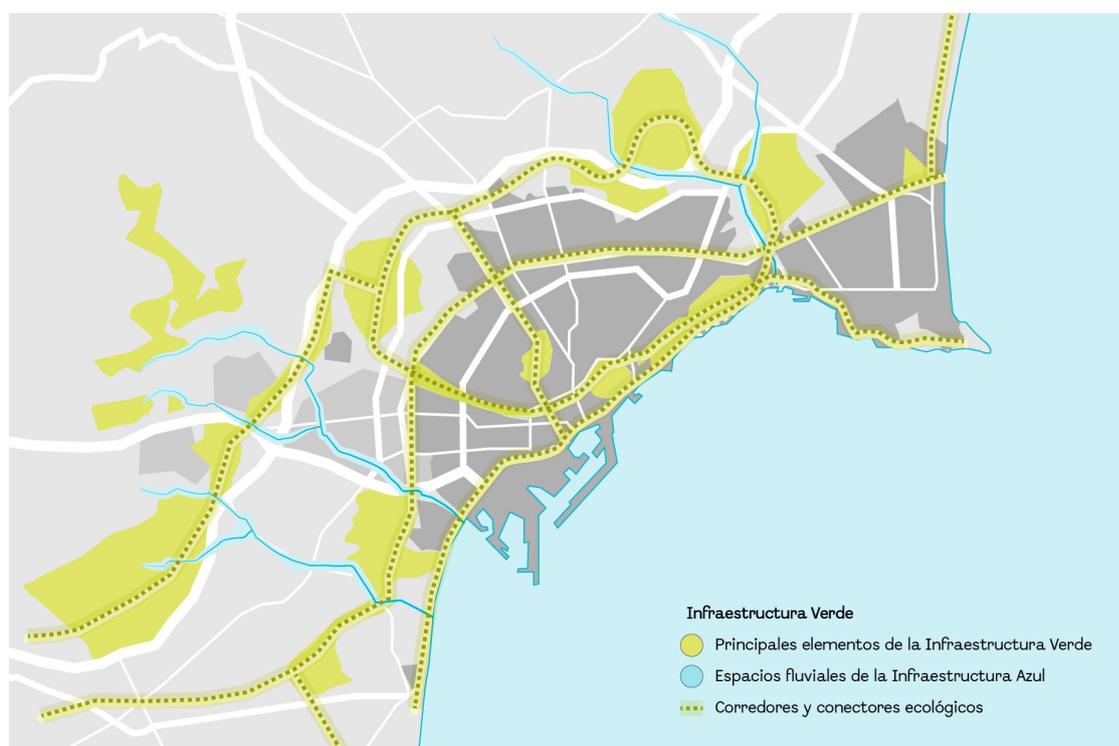


L7 Regeneración de la ciudad consolidada y dotación de barrios



7.1 Infraestructura verde y movilidad

- L1** **Diseño de la Infraestructura Verde y Azul como elemento vertebrador y articulador.** De forma previa a cualquier decisión sobre la ordenación se definirá la infraestructura verde del territorio como soporte sobre el que desarrollar el nuevo modelo de ciudad. Tal y como establece la legislación vigente, se incluirán los ámbitos y lugares de mayor relevancia ambiental, cultural, agrícola y paisajística, así como las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad.



Esquema conceptual de la
Infraestructura Verde

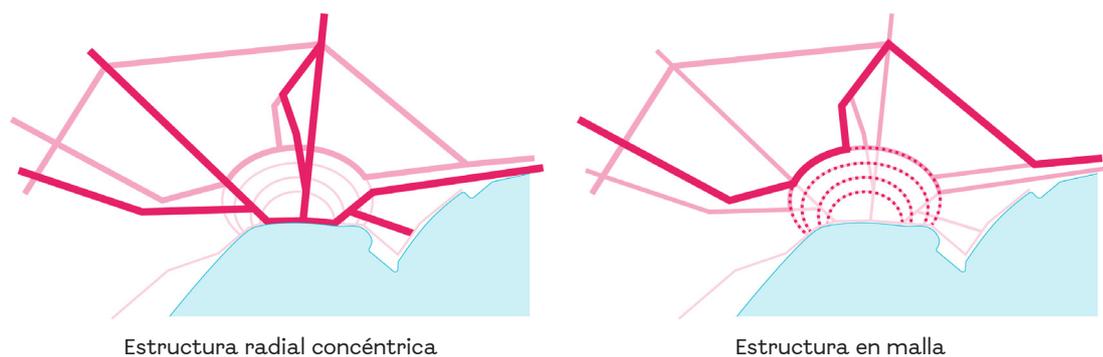
Entre las principales propuestas relacionadas con esta línea estratégica encontramos:

- › **Regeneración del frente litoral:** Se propone la intervención a lo largo de la línea de costa, eliminando las barreras físicas y usos incompatibles con el entorno natural, lo que permitirá una mejor integración de la ciudad con la costa y mejorará la calidad ambiental de la zona.
- › **Desarrollo de una malla ambiental o anillo verde periurbano:** Esta actuación busca conectar la ciudad consolidada con su entorno rural mediante la creación de espacios verdes y corredores ecológicos que faciliten la biodiversidad y el acceso a áreas naturales, promoviendo una mayor calidad de vida.

- › **Creación de nuevos parques urbanos y otros elementos de la infraestructura verde:** Se propone la creación de nuevos espacios como el Parque de las Torres de la Huerta, el Parque Central, el Parque del Mar, las Lagunas de Rabassa y la puesta en valor de la Serra Grossa, que ofrecerán a la población nuevos lugares de recreo, deporte y contacto con la naturaleza en pleno corazón de la ciudad, mejorando la accesibilidad a zonas verdes para toda la ciudadanía.
- › **Creación de corredores ecológicos:** Se plantea la creación de corredores ecológicos que conecten diversos barrios de la ciudad tanto con la costa como con el interior, promoviendo la movilidad sostenible, el acceso a la naturaleza y la conservación del entorno. A través de la infraestructura verde urbana y periurbana, con soluciones basadas en la naturaleza, se busca mitigar inundaciones y otros efectos derivados del cambio climático.

L2

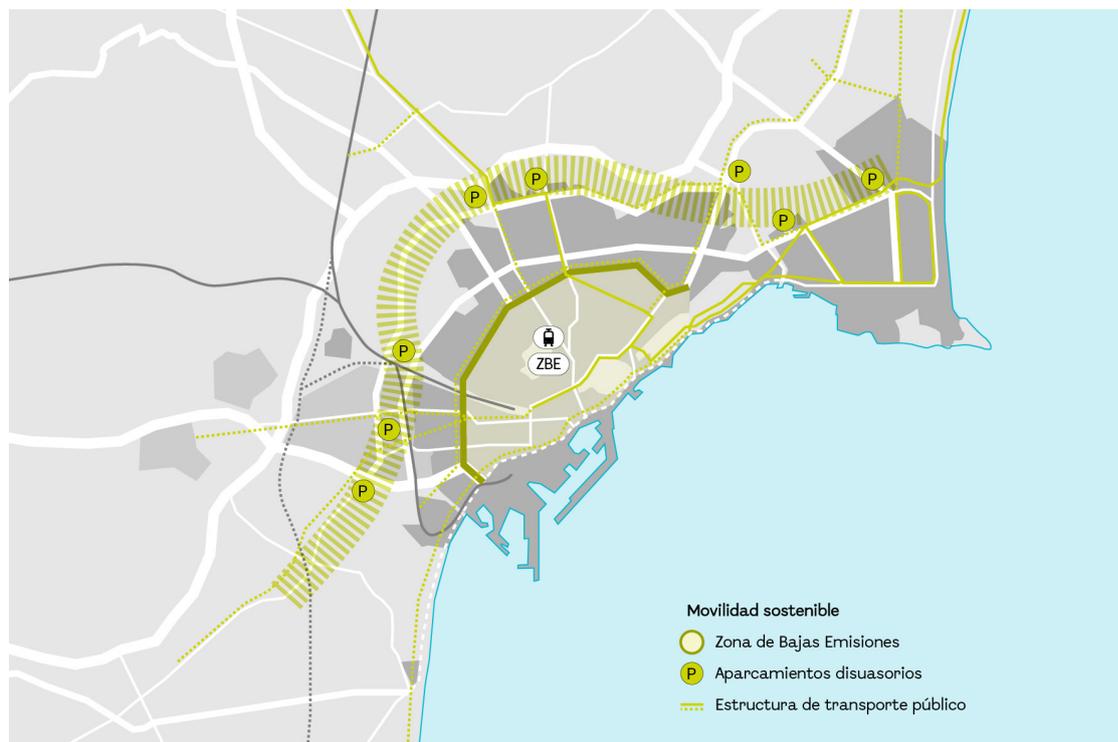
Desarrollo de un modelo de movilidad sostenible. Frente al modelo radial concéntrico tradicional, donde las avenidas radiales se saturan, Alicante apuesta por un modelo mallado con el principal objetivo de descongestionar el tráfico del frente litoral y promover un modelo de movilidad sostenible, potenciado tanto de los sistemas de transporte público como de medios no motorizados en todo el contexto metropolitano.



Esquema conceptual de
modelos de movilidad

La extracción del automóvil del centro urbano y la reconversión de infraestructuras rodadas y barreras ferroviarias permitirá la priorización de los flujos peatonales, la regeneración de estos entornos y su conectividad con del frente litoral y el resto de la ciudad.

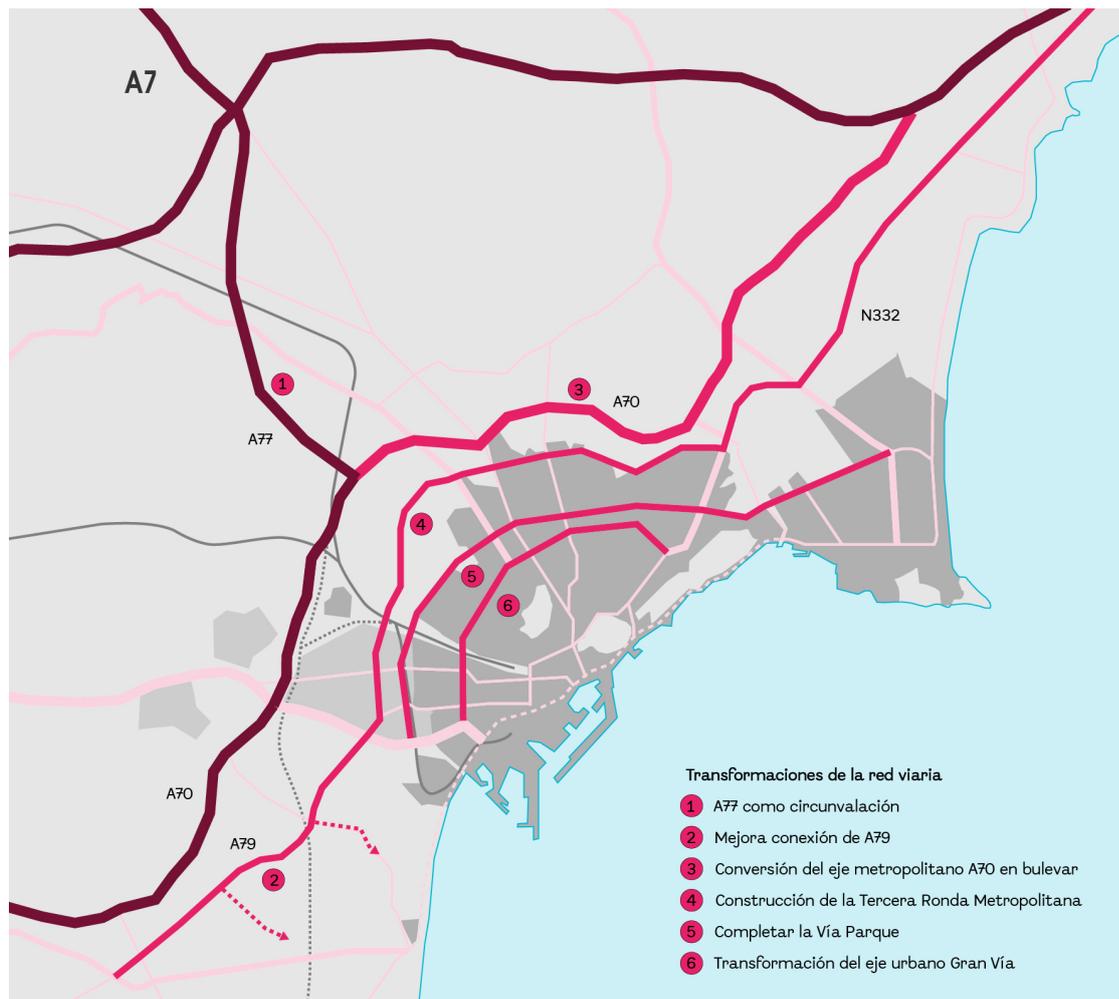
Esquema conceptual
del anillo de movilidad
sostenible



Las principales propuestas en relación con esta línea estratégica son:

- › **Eliminación de barreras ferroviarias:** Esta medida tiene como objetivo mejorar la accesibilidad al mar, eliminando las barreras físicas que actualmente interrumpen la conexión entre diferentes partes de la ciudad con el frente litoral, favoreciendo el flujo peatonal en la línea de la costa.
- › **Futura estación intermodal Parque Central:** La construcción de esta estación intermodal se convertirá en un punto de conexión clave entre distintos medios de transporte, mejorando la integración del transporte público, ferroviario y de alta velocidad en la ciudad.
- › **Ampliación de la red de tranvías:** Se propone la ampliación de la red de tranvías, lo que ofrecerá una alternativa de transporte eficiente y sostenible para la ciudadanía, favoreciendo la movilidad urbana y reduciendo la dependencia del vehículo privado.
- › **Implantación de aparcamientos disuasorios:** Como medida complementaria a la mejora de las infraestructuras de movilidad sostenible se establece la necesidad de implantar aparcamientos disuasorios que actúen como intercambiadores de movilidad. Se propone el eje de Gran Vía como elemento delimitador del espacio central de la ciudad donde se priorizará la movilidad sostenible.

- L3 Mejora de la red de movilidad a nivel territorial y urbano.** El nuevo modelo debe ser capaz de dar respuesta a los problemas de movilidad existentes, acrecentados por los grandes desarrollos urbanísticos producidos en la zona norte, no sólo de la ciudad de Alicante sino también de los municipios vecinos. Y mejorar la conectividad entre los grandes puntos de movilidad territorial como son el puerto, aeropuerto, estaciones de ferrocarril y autobús.



Entre las principales propuestas pormenorizadas relacionadas con esta línea estratégica encontramos:

- › **Potenciación de la A-77 como segunda circunvalación:** Esta propuesta busca mejorar la conectividad del tráfico metropolitano, aliviando la carga de la primera circunvalación y facilitando el acceso a las principales áreas urbanas.

- › **Mejora de las conexiones con la costa desde la A-79:** Este proyecto permitirá conectar el eje de alta capacidad A-70 con los entornos de actividades económicas del sur de Alicante (EUIPO, Ciudad de la Luz, Polígono Aguaamarga, etc.), mejorando la movilidad en esta zona y facilitando el acceso a importantes infraestructuras y áreas de desarrollo.
- › **Conversión del eje metropolitano A-70 en bulevar (San Vicente-Villafranca-Orgegia):** Se planea transformar este importante eje de comunicación en un bulevar, lo que contribuirá a la mejora de la conectividad de entornos urbanos y a la vertebración del anillo verde periurbano propiciando nuevas zonas de esparcimientos, itinerarios ciclistas y peatonales, etc.
- › **Construcción de la Tercera Ronda Metropolitana:** La creación de esta nueva ronda facilitará el desvío del vehículo privado y de paso, mejorando la accesibilidad a diferentes partes de la ciudad y reduciendo la congestión en áreas centrales y del eje litoral.
- › **Completar la Vía Parque:** Finalizar el trazado de Vía Parque como Segunda Ronda de la ciudad y su conexión con la A-79 y la A-31 ayudará a descongestionar el tráfico uniendo espacios que actualmente están en posición de borde mal resueltos.
- › **Transformación del eje urbano Gran Vía:** La propuesta incluye una reducción del tráfico rodado en esta vía principal, facilitando el paso del transporte público de alta capacidad.



Ronda o corredor metropolitano

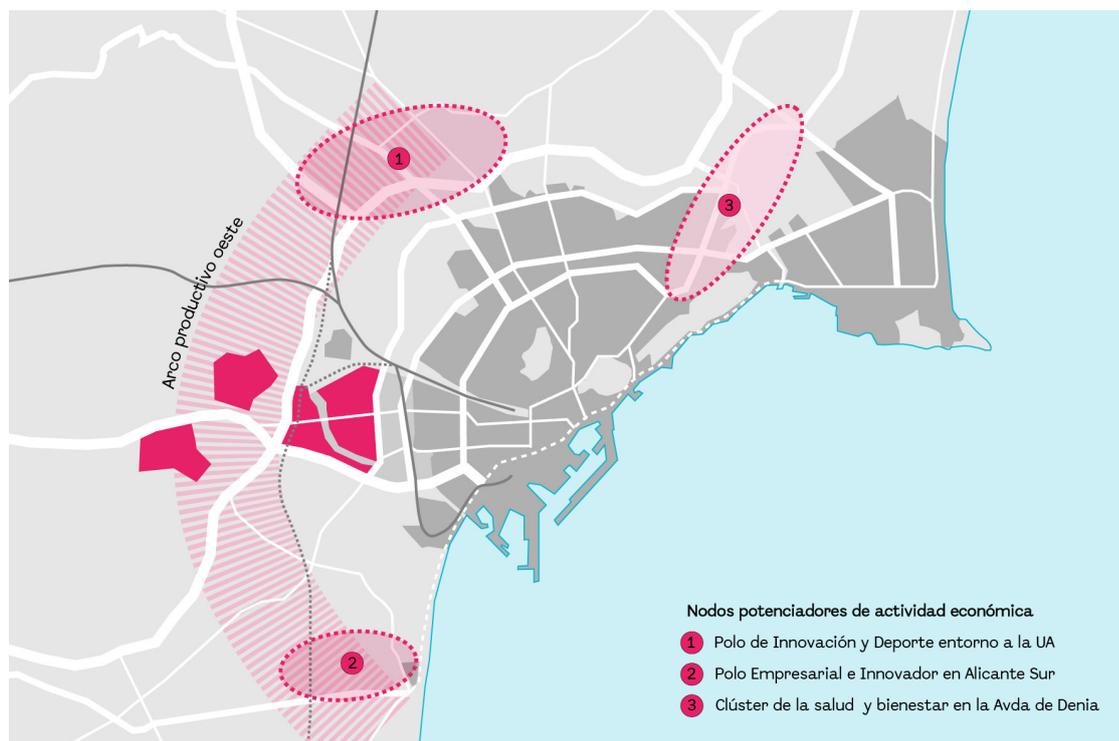


Eje o avenida urbana

Ejemplos de transformación viaria extraídos de las propuestas del nuevo Plan Director Metropolitano de Barcelona

7.2 Crecimiento y desarrollo urbano

- L4 Creación de grandes nodos potenciadores de la actividad económica.** Debemos conseguir que Alicante sea una ciudad de oportunidades, capaz de atraer talento y generar actividad, innovación, inversión y, por tanto, empleo, tomando como base su propia identidad. Aprovechando el gran potencial de Alicante, por su privilegiada posición territorial, para desarrollar “clusters” de actividad e innovación a nivel metropolitano.

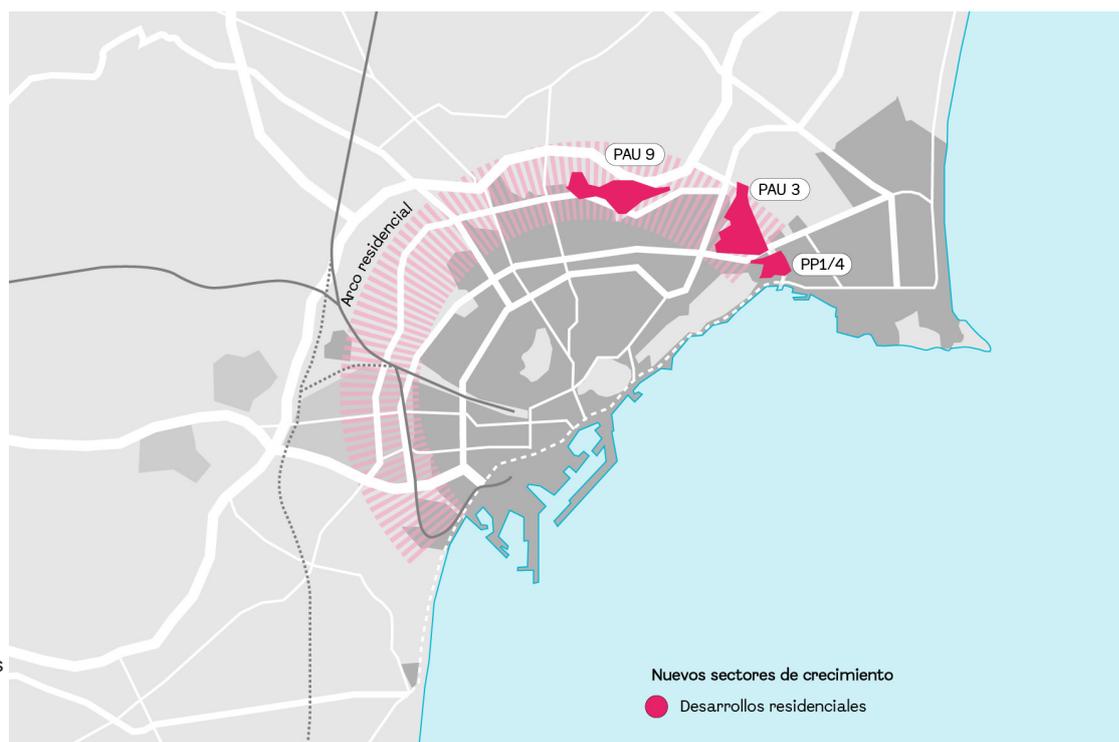


Las principales propuestas en relación con esta línea estratégica son:

- › **Ampliación y vertebración de polígonos de actividad:** Con el fin de potenciar la economía local y generar empleo, se expandirán los espacios destinados a actividades industriales y productivas en la zona oeste del municipio, fomentando la diversificación económica.
- › **Mejora de la calidad urbana y equipamientos en polígonos industriales existentes:** Se mejorarán las infraestructuras y los servicios de los polígonos industriales actuales, asegurando su competitividad.
- › **Creación de un Polo de Innovación y Deporte en el entorno de la Universidad de Alicante:** Este polo se enfocará en el desarrollo de actividades innovadoras y deportivas, consolidando la Universidad de Alicante como un centro de excelencia.

- › **Desarrollo de un Polo Empresarial e Innovador en Alicante Sur:** Se promoverá un espacio dedicado a la innovación y al emprendimiento empresarial en el área sur de Alicante, integrando la zona de la Ciudad de la Luz y el polígono de Aguamarga y próximo al Aeropuerto, lo que facilitará la creación de nuevas empresas y el impulso de proyectos innovadores.
- › **Fomento de un clúster temático de salud y bienestar en torno a la Avenida de Denia:** Este proyecto busca consolidar un centro especializado en salud y bienestar desde Torres de la Huerta hasta la Sangueta creando nuevos espacios de actividad al norte de Alicante, promoviendo la colaboración entre empresas y entidades del sector, y fomentando el desarrollo de actividades que favorezcan la calidad de vida de la población.

L5 **Diseño de los nuevos sectores de crecimiento residencial con criterios de sostenibilidad y política de vivienda pública.** Se persigue el consumo razonable de suelo, con modelos urbanos de media o alta densidad. Los nuevos sectores de crecimiento se posicionarán de forma estratégica ayudando a resolver problemas de borde y estructurales de la ciudad. Su diseño y posicionamiento responderán a criterios de ciudad compacta, evitando toda dispersión y preservando los elementos de



Esquema conceptual de crecimientos residenciales y reconversión de tejidos existentes.

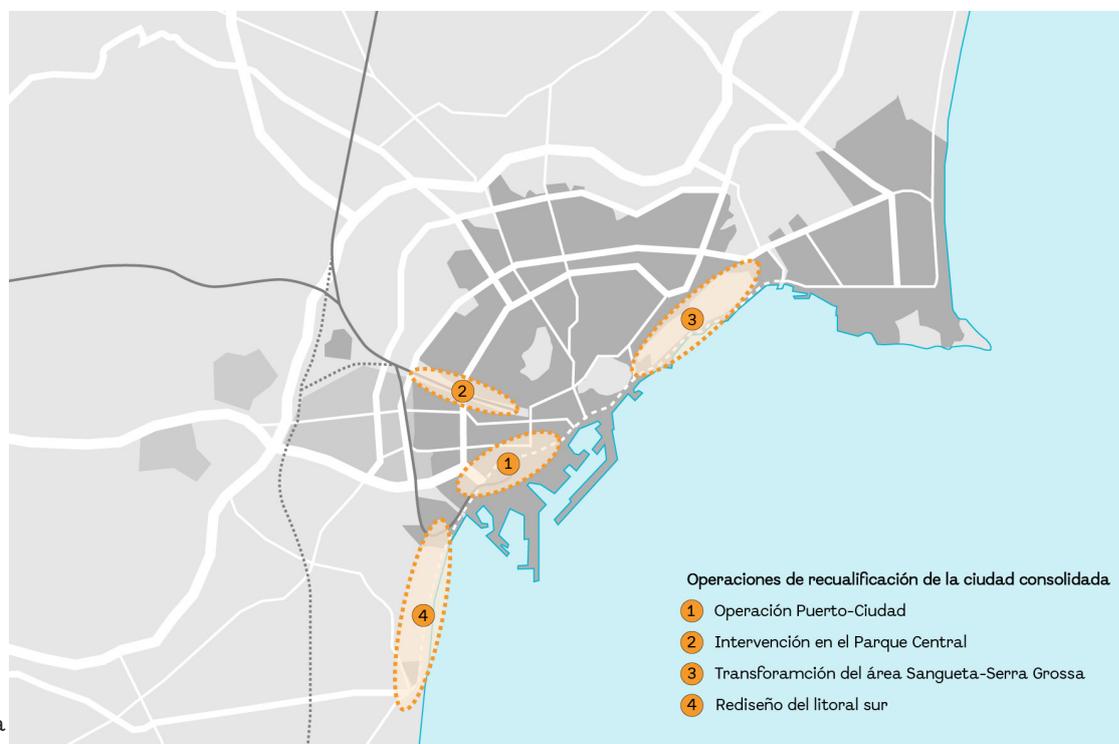
alto valor cultural, paisajístico, natural o ambiental identificados en el territorio, así como las zonas de riesgo. Se priorizará la creación de nuevas bolsas de suelo donde se promueva la vivienda protegida.

Entre las principales propuestas relacionadas con esta línea estratégica encontramos:

- › **Futuros desarrollos residenciales en un arco perimetral:** Esta iniciativa busca completar la trama urbana del municipio con criterios de sostenibilidad y calidad, asegurando que el crecimiento sea armónico y respetuoso con el entorno, favoreciendo la integración de nuevos desarrollos con la infraestructura existente y buscando un equilibrio entre el norte y el sur del municipio.
- › **Creación de vivienda protegida en los nuevos desarrollos:** Se contempla la construcción de viviendas accesibles para todos los sectores de la población, con el fin de garantizar un acceso equitativo a la vivienda, promoviendo la inclusión social y atendiendo a las necesidades de los grupos más vulnerables.
- › **Reconversión de tejidos industriales:** Algunos de los tejidos industriales han quedado encapsulados por la ciudad residencial, presentando problemas de accesibilidad y de incompatibilidad con los tejidos residenciales de su entorno. Se plantea su recualificación y la posible transformación hacia tejidos residenciales y usos mixtos.

7.3 Servicios y regeneración urbana

- L6 Operaciones de recualificación de la ciudad consolidada.** Los vacíos todavía existentes en la trama urbana son claves para la regeneración y recualificación de los entornos consolidados de los barrios centrales. Estos ámbitos correspondientes con Operaciones Integradas y proyectos de transformación urbana, deben ser replanteados en cuanto a su ordenación y forma de gestión para generar piezas de gran calidad tanto a nivel urbanístico, como paisajístico y arquitectónico que permitan resolver problemáticas presentes en la ciudad consolidada y recuperar espacios de gran valor como el frente litoral.



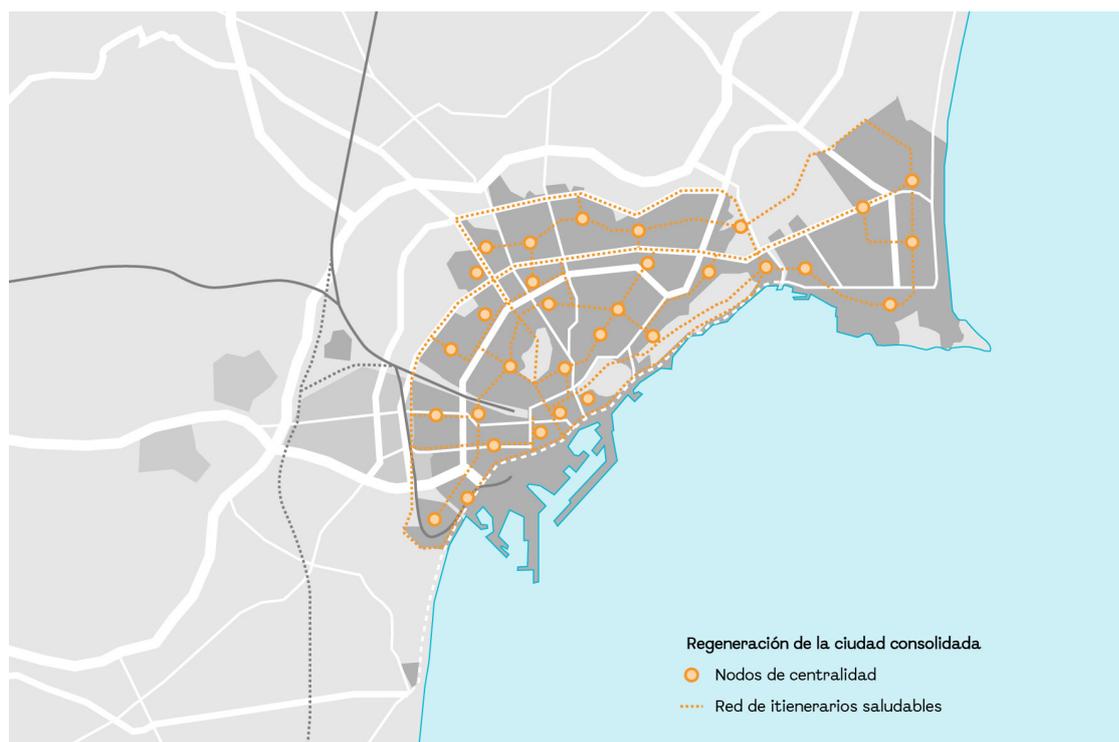
Las principales propuestas en relación con esta línea estratégica son:

- › **Operación Puerto-Ciudad:** Este proyecto prevé la creación de nuevos espacios urbanos y actividades en el entorno de la antigua estación de Benalúa, transformando esta zona en un área más integrada y accesible. La inclusión de un gran parque y nuevos equipamientos podrá en valor este espacio actualmente ocupado por el trazado ferroviario en desuso generando un nuevo punto de encuentro para la ciudadanía y actividades de relevancia.
- › **Intervención en el Parque Central:** La creación de un gran parque y estación intermodal busca revitalizar una zona estratégica de la

ciudad, ofreciendo un espacio verde que sirva como pulmón para la ciudadanía, facilite la movilidad intermodal y la regeneración de los barrios colindantes que dispondrán de nuevos servicios.

- › **Transformación del área de Sangueta-Serra Grossa hacia la Albufereta:** Este proyecto tiene como objetivo transformar la zona en un área más accesible y conectada con el mar, potenciando la relación entre la ciudad y la costa, y mejorando su calidad urbana.
- › **Rediseño del litoral sur:** Tras la eliminación de la barrera ferroviaria, se rediseñará el litoral sur, creando nuevos espacios vinculados a la infraestructura verde y paseos lineales. Esta transformación permitirá recuperar el frente marítimo sur para el disfrute ciudadano.
- › **Desarrollo de la Ciudad Creativa:** Se impulsará un proyecto de Ciudad Creativa, que incluirá equipamientos culturales distribuidos por los diferentes barrios de la ciudad.

- L7** **Regeneración de la ciudad consolidada y dotación de barrios.** La rehabilitación y regeneración urbana de la ciudad consolidada debe ser una prioridad en el nuevo modelo de ciudad. A medida que la ciudad ha ido creciendo se han producido desequilibrios que deben corregirse



para conseguir una equidad e igualdad territorial. Debe identificarse, mediante un análisis exhaustivo, los principales espacios infradotados, problemas convivencia y degradación de entornos urbanos y dar respuesta a estas necesidades.

Entre las principales propuestas relacionadas con esta línea estratégica encontramos:

- › **Fortalecimiento de nuevos nodos de centralidad en los barrios:** Se busca mejorar la identidad y dotaciones de los barrios. Esta medida tiene como objetivo alcanzar una ciudad policéntrica, donde cada barrio cuente con su propio centro de actividad, fortaleciendo el tejido social, cultural, laboral y de servicios.
- › **Implementación de una red de ejes viarios peatonales y saludables:** Se desarrollará una red de itinerarios vinculados a la infraestructura verde, donde se priorice la movilidad activa y saludable. Esta red facilitará la conexión entre diferentes áreas urbanas y los nodos de actividad de los diferentes barrios y ofrecerá alternativas sostenibles de transporte.
- › **Articulación y sellado de los tejidos diseminados y núcleos rurales:** Los tejidos o formaciones urbanas de muy baja densidad exteriores al núcleo de la ciudad deben encapsularse y no promover su extensión al tratarse de un modelo insostenible con un alto consumo de suelo, al mismo tiempo que se doten de mejoras en los servicios urbanos básicos, en su integración paisajística y su conectividad. Para ello se promoverá la redensificación de estos tejidos ya consolidados sin ocupar nuevos suelos y la creación de nuevos entornos de centralidad que puedan mitigar la dependencia del vehículo privado.

Ejemplo de
transformación urbana.
Plaça de les Glòries en
Barcelona (2014 - 2024)

