



Plan General Estructural de Alicante

Borrador del plan
Julio 2026



Créditos

AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

Concejalía de Urbanismo

DIRECCIÓN, COORDINACIÓN, REDACCIÓN Y ELABORACIÓN

Dirección General de Plan General y Planeamiento Urbanístico

Leticia Martín Lobo

Arquitecta

Directora general de Plan General y Planeamiento Urbanístico

Dirección, coordinación, redacción y elaboración del Borrador del Plan General Estructural y del Documento Inicial Estratégico.

Juan Carlos Ramón Penalva

Ingeniero en Geodesia y Cartografía

Jefe de la Unidad de Cartografía y Topografía

Redacción y elaboración del documento. Cartografía, topografía y documentación gráfica.

DELINEACIÓN

Jairo Navarro Moreno

Raquel Esclapez García

José Juan Román Roldán

Elaboración, tratamiento y apoyo en la documentación gráfica.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Estudio CARPE

Diseño, coordinación, dinamización y documentación del proceso participativo

«Alicante, un plan contigo»

Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante

Entidad colaboradora.

ESTUDIOS PREVIOS SECTORIALES

Los estudios previos y sectoriales utilizados como documentación de base para la elaboración del Borrador del Plan General Estructural y del Documento Inicial Estratégico pueden consultarse en la página web municipal:

Plan General Estructural. Estudios previos

<https://www.alicante.es/es/contenidos/plan-general-estructural-estudios-previos>

Índice

A.

Información previa.....

4

1. Introducción

6

2. La ciudad de Alicante: evolución urbana y planificación urbanística

8

3. Necesidad de revisión y nuevo modelo de ciudad

21

4. Alicante4D: modelo estratégico de ciudad deseado

23

5. Marco legislativo y procedimiento.....

25

6. Estudios previos

29

7. Participación y escucha activa desde el inicio

32

B.

Condiciones de partida y diagnóstico.....

35

1. Marco territorial y metropolitano

37

2. Planeamiento vigente.....

44

3. Población y vivienda

64

4. Ciudad existente y barrios.....

71

5. Movilidad y accesibilidad

74

6. Dotaciones, servicios e infraestructuras

77

7. Medio natural, paisaje e infraestructura verde

84

8. Patrimonio cultural

92

9. Actividad económica.....

95

10. Suelo rural y diseminado

98

11. Planeamiento supramunicipal y condicionantes.....

106

12. Síntesis integrada del diagnóstico

112

C.

Borrador del PGE

116

1. Modelo territorial propuesto

118

2. Infraestructura verde.....

120

3. Movilidad y comunicaciones

128

4. Red primaria, dotaciones y servicios

135

5. Ciudad existente y regeneración urbana.....

141

6. Vivienda y desarrollos residenciales

146

7. Actividad económica y suelo productivo

152

8. Entornos del diseminado y núcleos existentes

161

9. Zonificación y clasificación preliminar.....

167

10. Dimensiones y condiciones generales del modelo

175

11. Síntesis comparada de los escenarios de planificación

189

12. Valoración final del modelo.....

201

Documentación gráfica (APARTE)

Serie OE. Ordenación estructural preliminar

- OE-01. Infraestructura verde
- OE-02. Clasificación del suelo y ámbitos de planeamiento urbanístico diferenciado
- OE-03. Dotaciones y red primaria
- OE-04. Zonificación
- OE-05. Afecciones sectoriales

Serie EM. Esquemas de movilidad

- EM-01. Red viaria
- EM-02. Red ferroviaria, tranviaria y transporte público de alta capacidad
- EM-03. Red ciclista

Nota: La documentación gráfica se presenta en documentos independientes. Cada plano constituye una pieza autónoma del Borrador, identificada mediante su código, denominación y escala.



Plan General Estructural de Alicante
Borrador del plan

A. Información previa

Índice

A. Información previa4

1. Introducción..... 6

1.1. Objeto y alcance del Borrador del PGE..... 6

1.2. Ámbito territorial y horizonte temporal 6

1.3. Carácter preliminar del documento..... 6

1.4. Relación con el Documento Inicial Estratégico..... 7

2. La ciudad de Alicante: evolución urbana y planificación urbanística 8

2.1. Evolución territorial y urbana 8

2.2. El Plan General de 1987 14

2.3. Principales transformaciones producidas desde su aprobación 17

3. Necesidad de revisión y nuevo modelo de ciudad..... 21

3.1. Limitaciones del planeamiento vigente 21

3.2. Necesidad y oportunidad de la revisión 21

3.3. Retos territoriales y urbanos de Alicante 22

4. Alicante4D: modelo estratégico de ciudad deseado 23

5. Marco legislativo y procedimiento 25

6. Estudios previos 29

6.1. Estudios territoriales, ambientales y urbanísticos 29

6.2. Estudios sectoriales, de población, vivienda, movilidad e infraestructuras..... 30

7. Participación y escucha activa desde el inicio 32

7.1. Consulta pública previa..... 32

7.2. Proceso "Alicante, un plan contigo" 33

7.3. Mesas y dosieres temáticos 33

7.4. Principales aportaciones recibidas 34

7.5. Incorporación de las aportaciones al Borrador..... 34

7.6. Continuidad de la participación y escucha activa durante todo el proceso 34

1. Introducción

El Borrador del Plan General Estructural de Alicante constituye el documento inicial de definición del nuevo modelo territorial y urbano del municipio. Su finalidad es establecer, con carácter preliminar, los objetivos, criterios y principales líneas de ordenación que orientarán la elaboración del futuro Plan General Estructural.

El documento parte del análisis del planeamiento vigente, de la evolución reciente de la ciudad, de los estudios previos realizados y del modelo estratégico Alicante4D. Asimismo, incorpora las aportaciones obtenidas a través de la consulta pública previa y del proceso de participación y escucha activa desarrollado bajo la iniciativa «Alicante, un plan contigo».

El Borrador no contiene todavía una ordenación cerrada ni definitiva. Se concibe como un documento abierto, susceptible de ser completado y ajustado a partir de la evaluación ambiental y territorial, de las consultas a las administraciones afectadas, de la participación ciudadana y de los estudios sectoriales que deban desarrollarse en las siguientes fases de tramitación.

Su contenido se formula de manera coordinada con el Documento Inicial Estratégico, que analiza las alternativas planteadas, identifica los posibles efectos del nuevo modelo y permite iniciar el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica.

1.1. Objeto y alcance del Borrador del PGE

El objeto del Borrador es formular una primera propuesta del modelo territorial y urbano que deberá orientar el nuevo Plan General Estructural de Alicante.

En esta fase se identifican los principales problemas, necesidades, valores y oportunidades del municipio y se establecen los objetivos y criterios generales de la futura ordenación estructural. El documento define las líneas básicas relativas a:

- la infraestructura verde y la protección del territorio;
- la movilidad y las comunicaciones;
- la red primaria de dotaciones, zonas verdes e infraestructuras;
- la regeneración de la ciudad existente;
- la vivienda y los nuevos desarrollos residenciales;
- la actividad económica y el suelo productivo;
- el suelo rural, el diseminado y los núcleos existentes;
- y la zonificación y clasificación preliminar del suelo.

El alcance del Borrador es esencialmente estructural y estratégico. No corresponde a esta fase concretar todas las determinaciones propias del Plan General ni establecer una ordenación estructural completa. Las propuestas incluidas tienen carácter inicial y deberán ser contrastadas y desarrolladas durante la tramitación.

El Borrador sirve, por tanto, para:

- definir el punto de partida del nuevo Plan;
- expresar el modelo municipal propuesto;
- facilitar la participación y el debate;
- iniciar la evaluación ambiental y territorial;
- y orientar los estudios y decisiones de las fases posteriores.

1.2. Ámbito territorial y horizonte temporal

El ámbito del Plan General Estructural comprende la totalidad del término municipal de Alicante, incluyendo el núcleo urbano principal, los barrios y áreas periféricas, la franja litoral, el suelo rural, los núcleos del diseminado y la isla de Tabarca.

Aunque sus determinaciones se circunscriben al término municipal, el Plan se formula desde una perspectiva territorial y metropolitana, atendiendo a la posición de Alicante dentro del área funcional Alicante-Elche, a sus relaciones con los municipios colindantes y a la presencia de infraestructuras y sistemas ambientales cuyo funcionamiento supera los límites administrativos municipales.

De conformidad con el TRLOTUP, el Plan General Estructural tendrá vigencia indefinida. No obstante, sus objetivos, umbrales e indicadores de sostenibilidad territorial se establecerán con un horizonte temporal de veinte años.

Considerando el periodo previsible de elaboración, evaluación ambiental, participación, tramitación y aprobación del nuevo Plan, el Borrador adopta inicialmente el año 2050 como horizonte de referencia. Este horizonte permitirá formular las previsiones de población, vivienda, actividad económica, ocupación del suelo, dotaciones, infraestructuras y recursos necesarias para el desarrollo del modelo territorial.

La fecha deberá entenderse como una referencia inicial y podrá ajustarse en las siguientes fases de elaboración del Plan, atendiendo al momento efectivo de su aprobación y a la información demográfica, territorial y ambiental disponible.

1.3. Carácter preliminar del documento

El presente Borrador constituye una primera aproximación al contenido del futuro Plan General Estructural. Su carácter preliminar responde a la fase inicial en la que se encuentra el procedimiento y a la necesidad de mantener abiertas las decisiones fundamentales del modelo territorial.

El documento se concibe como:

Abierto, porque podrá incorporar aportaciones procedentes de la ciudadanía, de las administraciones públicas, de los informes sectoriales y del proceso de evaluación ambiental y territorial.

Sintético, porque se centra en los elementos estructurales del modelo, evitando anticipar un nivel de detalle que corresponde a fases posteriores.

Estratégico, porque identifica los principales objetivos y decisiones que deben orientar la transformación del municipio a medio y largo plazo.

Evolutivo, porque deberá adaptarse a los resultados de los estudios, las consultas y la participación que acompañarán su elaboración.

Las delimitaciones, magnitudes, actuaciones y representaciones gráficas incluidas tienen carácter orientativo. No constituyen todavía determinaciones definitivas ni generan por sí mismas derechos urbanísticos.

Este carácter abierto permite que el Plan se construya de manera progresiva, transparente y participada, integrando desde el inicio los condicionantes ambientales, territoriales, sociales, económicos y jurídicos.

1.4. Relación con el Documento Inicial Estratégico

El Borrador del Plan General Estructural y el Documento Inicial Estratégico son documentos distintos, pero estrechamente relacionados y complementarios.

El Borrador presenta el diagnóstico urbanístico y territorial, los objetivos del nuevo Plan y la propuesta inicial del modelo territorial. Explica qué ciudad se pretende construir y cuáles son las principales decisiones estructurales que orientan la futura ordenación.

El Documento Inicial Estratégico analiza el Plan desde la perspectiva ambiental y territorial. En particular:

- formula y compara las alternativas razonables;
- describe el desarrollo previsible del Plan;
- caracteriza la situación ambiental y territorial de partida;
- identifica sus posibles efectos;
- considera la incidencia del cambio climático;
- y analiza su relación con la planificación territorial y sectorial.

La evaluación ambiental y territorial no se plantea como una comprobación posterior del modelo, sino como un proceso integrado en su elaboración. Sus resultados podrán modificar, completar o condicionar las propuestas iniciales del Borrador.

La relación entre ambos documentos puede sintetizarse del siguiente modo:

- El Borrador define y explica el modelo propuesto.
- El DIE analiza sus alternativas, condicionantes y efectos previsibles.

Ambos documentos constituyen conjuntamente la base para solicitar el inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica del nuevo Plan General Estructural.

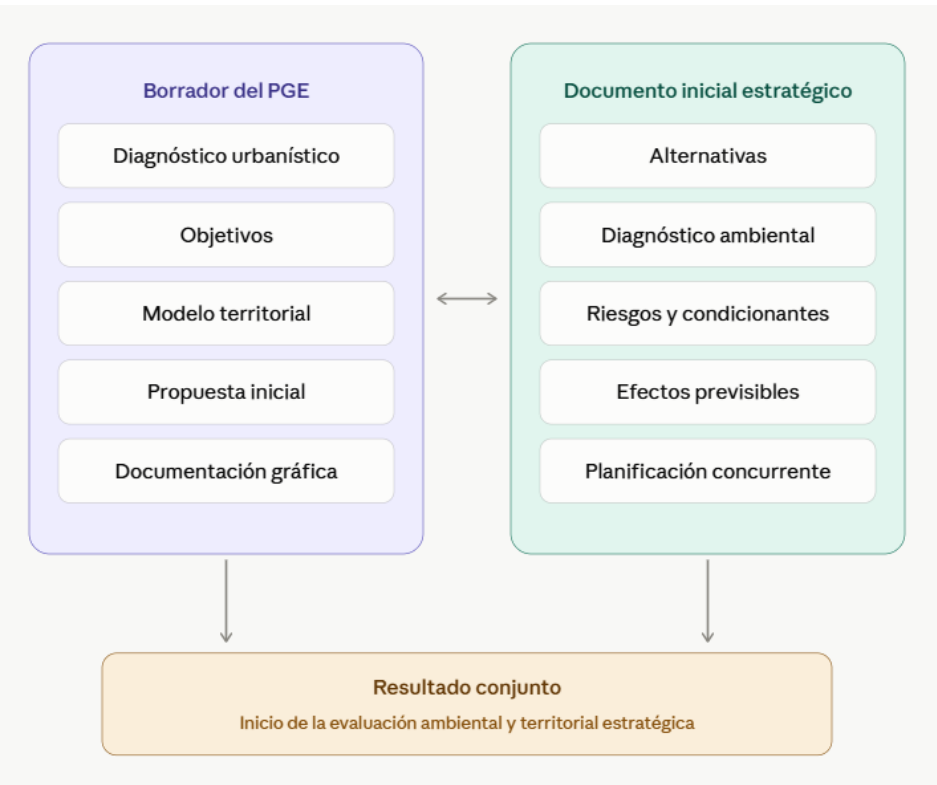


Imagen contexto territorial. Fuente: Elaboración propia

2. La ciudad de Alicante: evolución urbana y planificación urbanística

La estructura territorial y urbana de Alicante es el resultado de un proceso continuo de crecimiento, transformación y planificación, condicionado por su posición litoral, su topografía, la presencia del puerto y del ferrocarril, la relación con la Huerta y su progresiva integración en un sistema urbano de dimensión metropolitana.

La ciudad histórica se desarrolló inicialmente al abrigo del monte Benacantil y vinculada al frente marítimo. A partir del siglo XIX, el derribo de las murallas, la llegada del ferrocarril y la ampliación del puerto permitieron superar los límites de la ciudad tradicional e iniciar una expansión apoyada en nuevos ejes, ensanches y barrios. Durante el siglo XX, el crecimiento demográfico, la industrialización, el turismo y la construcción residencial produjeron una transformación acelerada del municipio, no siempre acompañada de una ordenación suficiente.

Los distintos instrumentos de planeamiento trataron de encauzar estas dinámicas y resolver los problemas heredados de cada etapa. El Plan General de 1958 introdujo la zonificación y la jerarquización viaria; el Plan General de 1973 formuló por primera vez una visión integral del término municipal y una lectura metropolitana; y el Plan General de 1987 intentó recomponer una ciudad fragmentada y completar su estructura urbana.

Este proceso explica buena parte de la realidad actual: una ciudad diversa y compleja, formada por tejidos de épocas y características muy diferentes, con una fuerte relación con el litoral, importantes infraestructuras metropolitanas, barrios consolidados con distintos niveles de dotación, vacíos urbanos todavía pendientes de transformación y un territorio rural marcado por la dispersión de asentamientos.

El conocimiento de esta evolución resulta imprescindible para comprender las condiciones de partida del nuevo Plan General Estructural y para identificar qué elementos del modelo histórico deben conservarse, completarse, transformarse o reconsiderarse.

2.1. Evolución territorial y urbana

El origen de la ciudad de Alicante se encuentra en las laderas del monte Benacantil, en una posición defensiva y directamente vinculada al mar. Durante siglos, el núcleo urbano permaneció contenido dentro del recinto amurallado, con la excepción de algunos arrabales, mientras la Huerta de Alicante y el territorio agrícola rodeaban la ciudad.

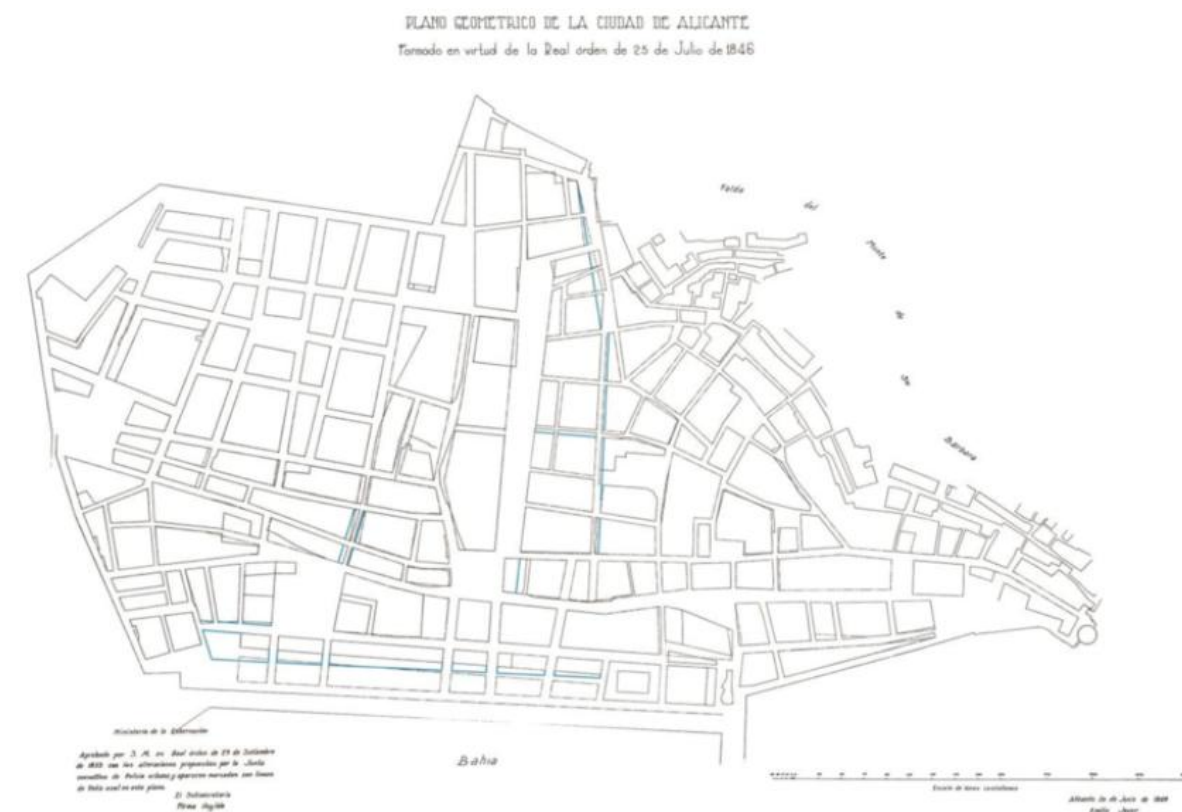
La progresiva pérdida de la función defensiva de las murallas y los cambios económicos iniciados durante el siglo XVIII favorecieron las primeras transformaciones de la estructura urbana. En 1803 ya se plantearon obras de ampliación del puerto y, a partir de 1820, comenzaron a derribarse algunos tramos de muralla, especialmente en el entorno de la actual Rambla de Méndez Núñez.

El plano geométrico elaborado por Emilio Jover en 1849 constituyó uno de los primeros instrumentos modernos de representación y ordenación de la ciudad. Poco después, la autorización definitiva para el derribo de las murallas y la llegada del ferrocarril Madrid-Alicante en 1858 crearon las condiciones para la expansión exterior del núcleo histórico.



Mapa de Alicante durante la Guerra de Sucesión, 1708.

Elaborado por el ejército borbónico para planificar la toma de la ciudad. Fuente: Alicantepedia.



Plano geométrico de la ciudad de Alicante, 1849.

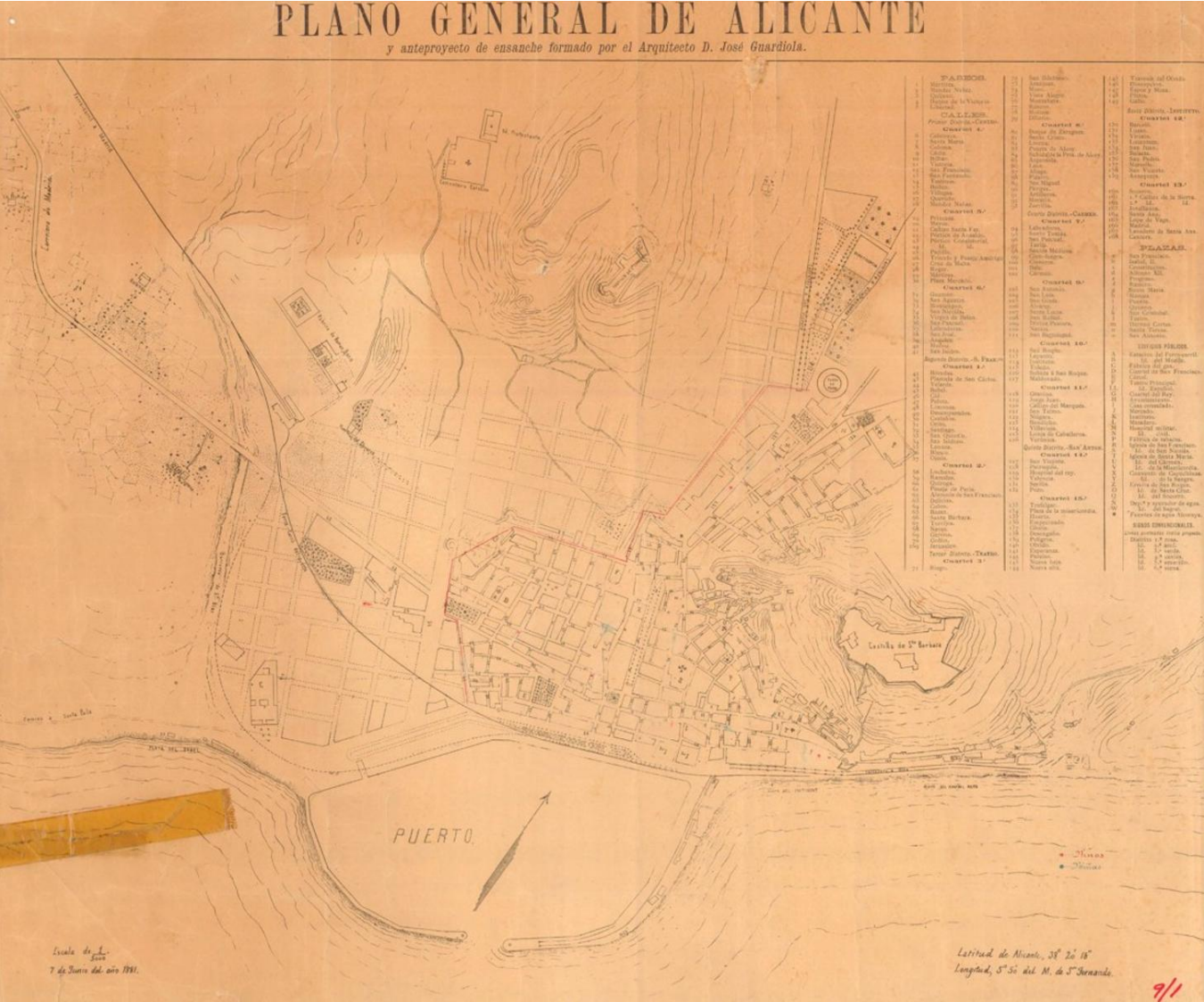
Autor: Emilio Jover. Fuente: Archivo municipal

A. Información previa

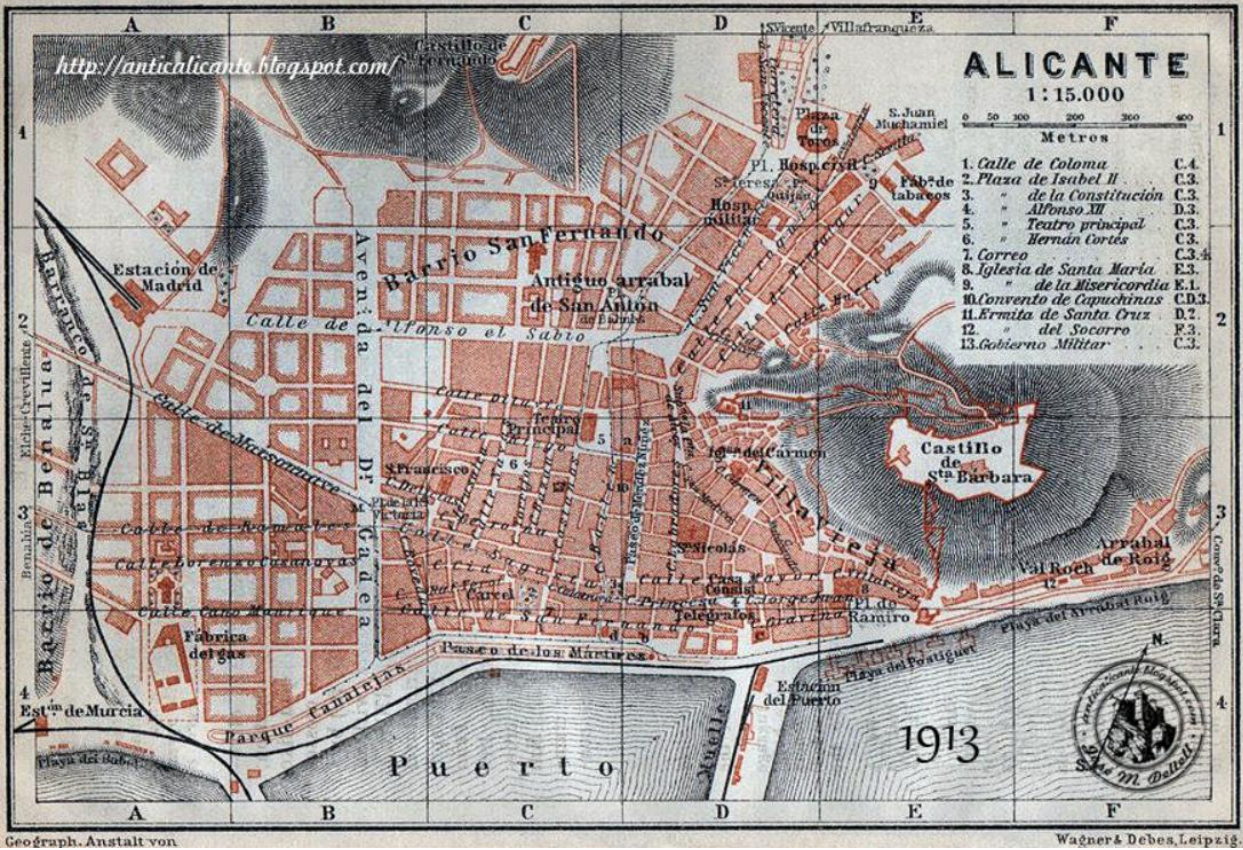
Las leyes de ensanche de 1864 y 1892 permitieron abordar de manera planificada el crecimiento urbano. En 1887 se convocó el concurso de anteproyectos de Ensanche y en 1890 se aprobó la propuesta de José Guardiola Picó, posteriormente rectificada por José González Altés.

El Ensanche organizó la extensión de la ciudad mediante una trama regular y nuevos ejes urbanos, entre los que destacaron las avenidas de Alfonso el Sabio, Gadea y Maisonave. Paralelamente, surgieron barrios como Benalúa, vinculados a la iniciativa privada, a las nuevas infraestructuras ferroviarias y a las actividades industriales.

Durante las primeras décadas del siglo XX, la ciudad continuó creciendo hacia el norte y el oeste apoyándose en caminos tradicionales y suelos de menor valor. Se consolidaron barrios como Carolinas, La Florida, Ciudad Jardín, Barrio Obrero, el Pla del Bon Repós y Vistahermosa. Este crecimiento reforzó una estructura radial condicionada por la topografía y por la existencia de barrancos, montes e infraestructuras ferroviarias, que dificultaban las conexiones transversales entre barrios.



Fecha 1891. Anteproyecto de Ensanche para Alicante, José Guardiola Picó.
Fuente: Archivo municipal



Geograph. Anstalt von
Plano de Alicante, 1913. Fuente: Alicante Blog.



Fecha 1918. Plano de la ciudad de Alicante. Fuente: Cartoteca IGN



Vista general de Alicante desde avión en 1939.



Imágenes de Alicante en los años 30.

En primer término de la segunda imagen podemos apreciar el trazado de ensanche, en buena parte ocupado por instalaciones industriales.

Fuente: Alicante Vivo



Avda. Oscar Esplá recién urbanizada

El crecimiento previo al primer Plan General

Los planos de alineaciones de la década de 1940 intentaron ordenar el crecimiento existente, aunque su alcance se limitaba fundamentalmente a definir trazados y alineaciones de fachada. No incorporaban todavía una reflexión completa sobre los usos del suelo, los sistemas generales o la relación entre las infraestructuras ferroviarias y la ciudad.

Las imágenes aéreas de las décadas de 1930 y 1940 muestran una ciudad todavía relativamente compacta, pero en proceso de extensión, con áreas industriales ocupando parte del Ensanche y nuevos tejidos creciendo en torno a los principales accesos y caminos.

La aceleración demográfica y urbana de mediados del siglo XX puso de manifiesto la necesidad de disponer de un instrumento de planificación de alcance general.

El Plan General de 1958-1962

El primer Plan General de Alicante fue redactado por los arquitectos municipales Francisco Muñoz Llorens, arquitecto jefe de la oficina técnica de urbanismo, y Miguel López González, arquitecto municipal, y aprobado definitivamente el 3 de marzo de 1962, al amparo de la Ley del Suelo de 1956.

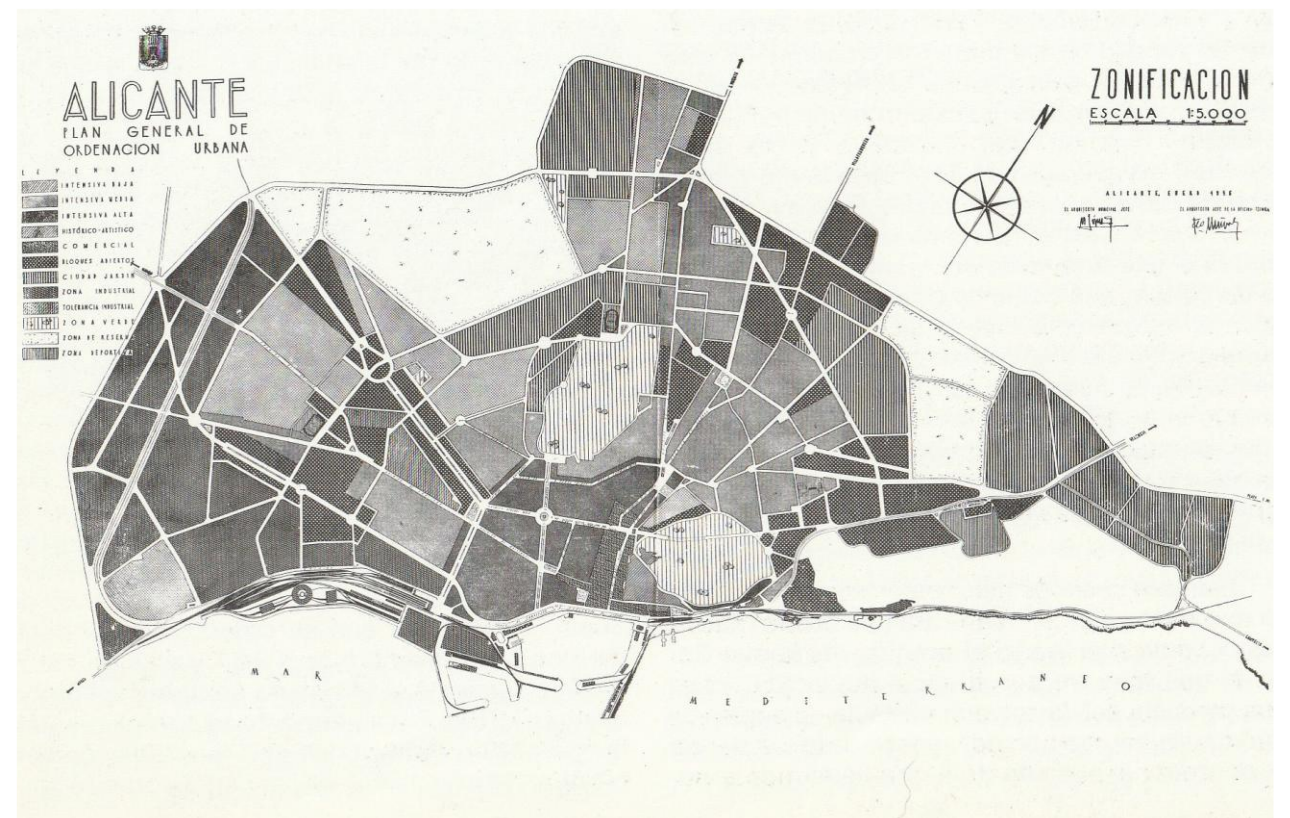
Aunque no ordenó la totalidad del término municipal, pues excluyó el ámbito de la Playa de San Juan - cuyo plan, redactado por el arquitecto Juan Guardiola, se encontraba entonces en fase de finalización -, introdujo los principales criterios del urbanismo moderno de la época: la zonificación de usos, la jerarquización viaria y la organización del crecimiento mediante rondas concéntricas y accesos radiales.

El Plan distinguió diferentes situaciones de suelo y propuso una importante expansión de la edificabilidad en la ciudad consolidada. Esta decisión facilitó la sustitución de parte del tejido histórico por nuevas edificaciones de mayor altura y densidad, transformando de manera significativa la imagen urbana.

Asimismo, definió una gran zona industrial al oeste de la ciudad, vinculada al ferrocarril y a la carretera de Madrid. El modelo establecido en 1958 sirvió como base para los instrumentos posteriores y condicionó durante décadas la forma urbana de Alicante.



Fecha 1945-1946. Imagen de Alicante VUELO AMERICANO. IGN
Fuente: Fototeca Digital CNIG



Primer Plan General de Alicante aprobado en 1958. Arquitectos Francisco Muñoz Llorens y Miguel López González
Fuente: Archivo municipal

El Plan General de 1973

En 1964, el Ayuntamiento acordó revisar el Plan General de 1958. La redacción fue asumida por la Oficina Municipal del Plan General, dirigida por los arquitectos Julio Ruiz Olmos y Juan Antonio García Solera.

El nuevo Plan fue aprobado en 1973 y ordenó, por primera vez, la totalidad del término municipal con una clara perspectiva territorial y metropolitana. Sus principales objetivos fueron:

- evitar el crecimiento descontrolado y tentacular;
- promover una forma urbana más cohesionada;
- orientar el desarrollo de la ciudad en sentido paralelo al litoral;
- reducir la densidad media; remodelar la ciudad consolidada;
- conservar la Huerta de Alicante;
- y desplazar el tráfico de paso del frente marítimo mediante una ronda interior.

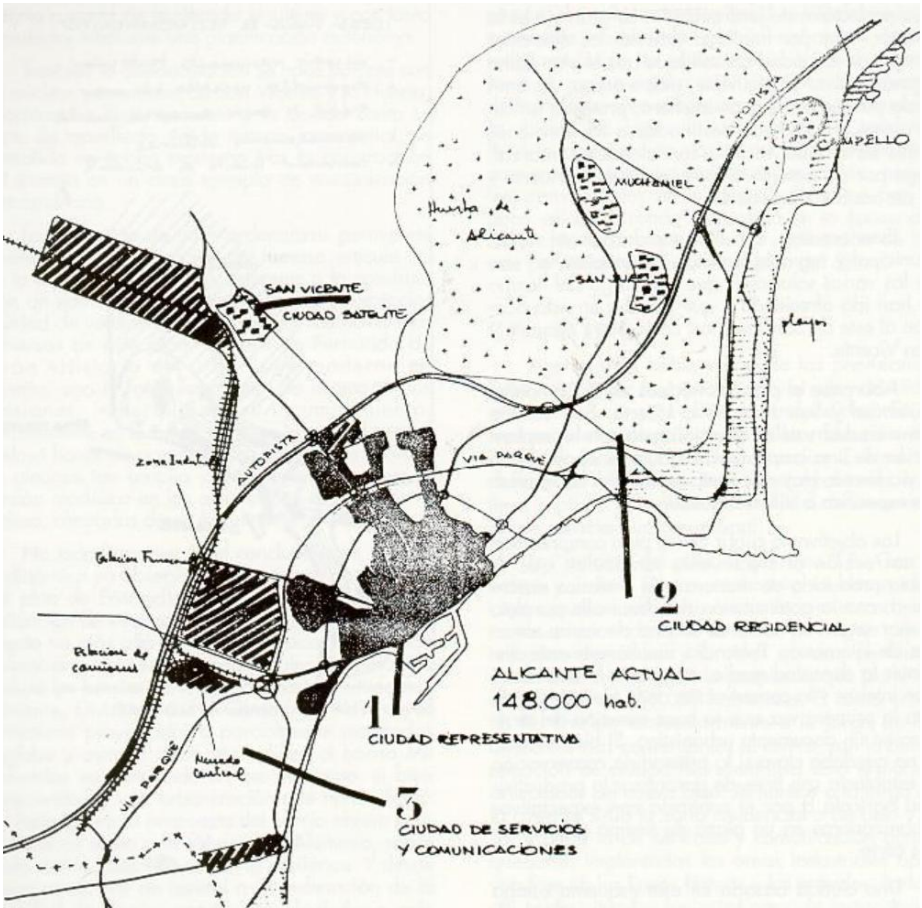
El Plan estructuró la ciudad en tres grandes ámbitos funcionales:

1. La configuración de una ciudad turística y residencial vinculada a la ocupación de la Playa de San Juan.
2. El mantenimiento de la ciudad representativa en el núcleo urbano existente.
3. La apuesta por una ciudad de servicios y comunicaciones en la franja litoral suroeste.

Cada una de estas áreas de actividad se organiza conforme a una estructura diferenciada. En la ciudad consolidada se refuerza el modelo radioconcéntrico, ya claramente definido.

También consolidó la idea de la Gran Vía y de la Vía Parque como elementos estructurantes, así como una concepción más amplia del sistema urbano, en relación con el puerto, el aeropuerto, las áreas industriales y los municipios del entorno.

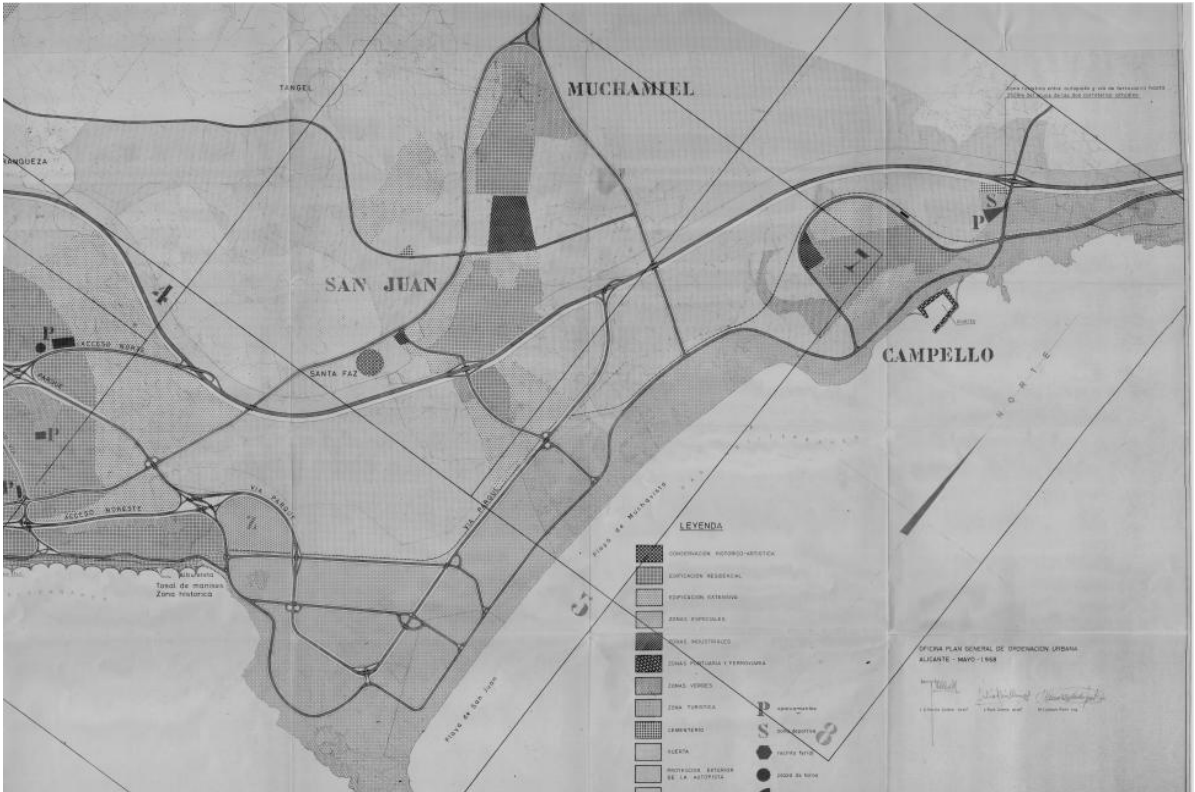
Aunque el Plan de 1973 tuvo una ejecución limitada, muchas de sus principales decisiones fueron recogidas posteriormente por el Plan General de 1987.



Esquema Plan Director de 1973.



Plan General de Alicante aprobado en 1973. Arquitectos Julio Ruiz Olmos y Juan Antonio García Solera.
Fuente: Archivo Municipal



Hacia el Plan General de 1987

La reforma de la legislación urbanística de 1975 obligó a adaptar el planeamiento vigente. Al mismo tiempo, las intensas dinámicas de crecimiento de las décadas anteriores habían producido una ciudad fragmentada, con importantes déficits dotacionales, barrios periféricos desconectados, ocupación desordenada del territorio rural y una creciente dependencia del vehículo privado.

El Plan General de 1987 se formuló para dar respuesta a esta situación. Asumió buena parte de la estructura territorial planteada en 1973, pero centró sus esfuerzos en recomponer la ciudad existente, completar vacíos, conectar los barrios y corregir los desequilibrios generados durante el periodo de expansión acelerada.

2.2. El Plan General de 1987

Contexto, aprobación y finalidad

La revisión del Plan de 1973 fue desarrollada por la Oficina Municipal del Plan General, dirigida por el arquitecto Miguel Ángel Cano. El Plan General Municipal de Ordenación de Alicante fue aprobado definitivamente el 27 de marzo de 1987 y entró en vigor el 25 de abril del mismo año. El documento estimaba inicialmente un periodo de vigencia de doce años.

El Plan se redactó en un contexto urbano marcado por las consecuencias del fuerte crecimiento demográfico y edificatorio experimentado desde mediados del siglo XX. La población había pasado de aproximadamente 89.000 a 250.000 habitantes, mientras la ciudad se había extendido mediante tejidos residenciales, industriales y periféricos de calidad y características muy desiguales.

Este crecimiento produjo importantes problemas:

- fragmentación urbana y social;
- déficits de dotaciones y servicios;
- infravivienda;
- dependencia creciente del automóvil;
- ocupación indiscriminada del medio rural;
- deterioro del paisaje y de los recursos naturales;
- y escasa conexión entre los distintos barrios y piezas urbanas.

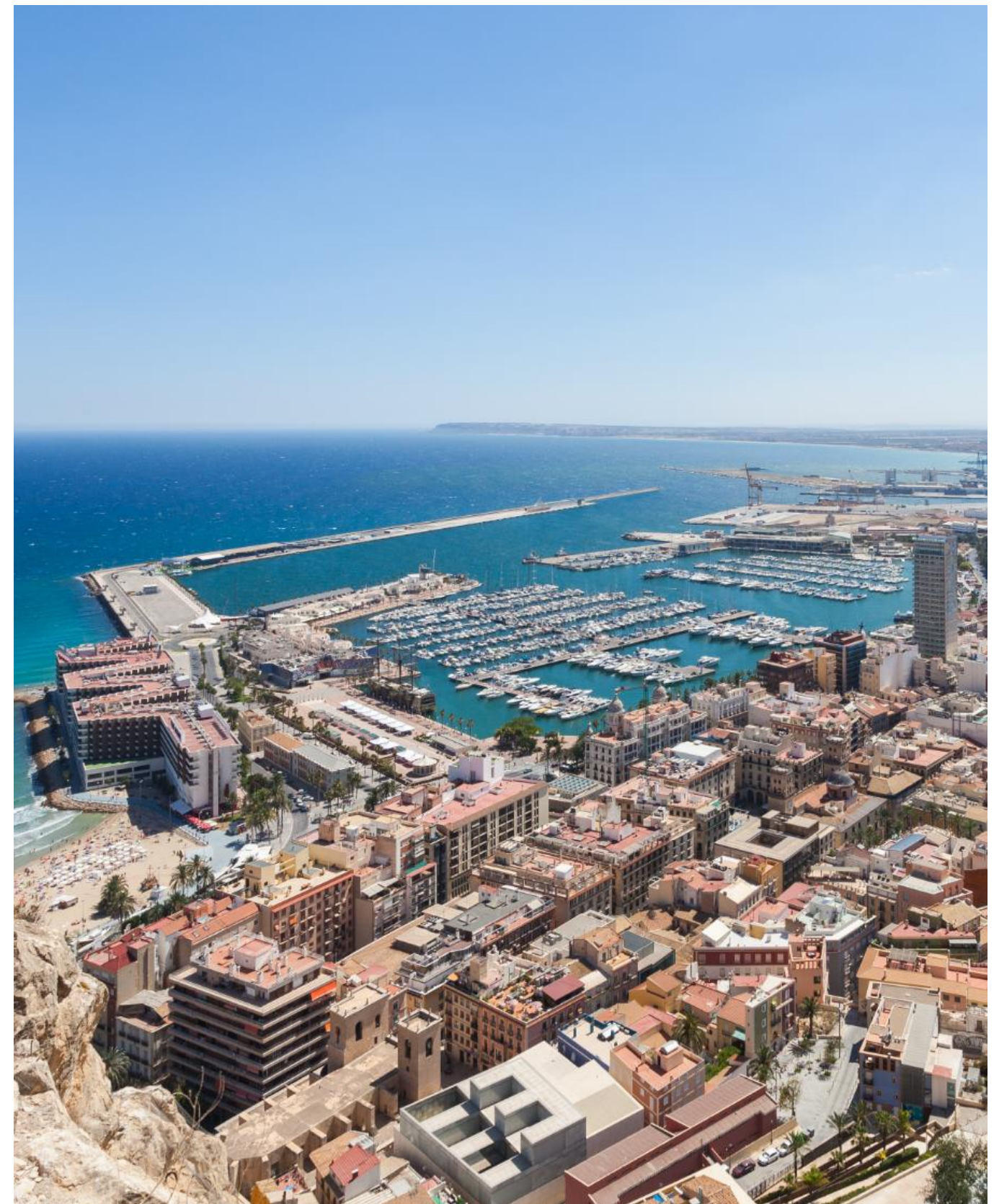
La finalidad principal del Plan fue corregir estas carencias y dotar a Alicante de una estructura urbana más coherente.

Principios del modelo urbano

- El Plan General de 1987 basó su modelo en tres prioridades fundamentales:
- mejorar la estructura urbana y reducir la segregación espacial y social;
- completar la trama, ocupando los vacíos existentes y conectando el centro con las periferias;
- y utilizar los nuevos crecimientos para consolidar un continuo urbano más ordenado y articulado.

El Plan asumió buena parte del modelo territorial formulado en 1973, especialmente la orientación paralela al litoral, los grandes ejes viarios y la voluntad de conectar la ciudad principal con las zonas de playas.

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, como se ha indicado, la de intentar ordenar el desorden producido por los desproporcionados crecimientos anteriores, propiciando el inicio de una operación de cambio.



Vista general de Alicante desde el castillo de Santa Bárbara.

Fuente: Diego Delso, Wikimedia Commons, licencia CC BY-SA 3.0 (imagen recortada).

Estructura viaria y movilidad

El Plan estableció una jerarquía viaria organizada en cinco niveles:

1. vías de gran capacidad, principalmente autovías y autopistas;
2. carreteras nacionales y conexiones supramunicipales;
3. accesos principales y grandes ejes urbanos;
4. vías colectoras urbanas, comarcales o industriales;
5. viario local de distribución interna.

Los tres primeros niveles constituían la red básica o estructurante del municipio.

Entre las principales decisiones heredadas del Plan de 1973 se encontraban:

- la Gran Vía, concebida como eje urbano de redistribución del tráfico y conexión entre barrios;
- la Vía Parque, planteada como gran elemento territorial de enlace entre la ciudad y la zona norte y litoral;
- y un acceso suroeste al puerto, vinculado a las áreas industriales y a la red de gran capacidad.

El Plan pretendía reducir el radiocentrismo del sistema viario, limitar las penetraciones directas hacia el centro y favorecer los desplazamientos transversales y paralelos al litoral.

Espacios libres y equipamientos

El PGMO configuró un sistema general de espacios libres formado por parques urbanos, litoral, áreas ajardinadas, espacios deportivos y áreas libres equipadas.

Entre los principales elementos se incluían:

- El Palmeral;
- Lo Morant;
- el Benacantil;
- el Tossal;
- el Tossal de Manises;
- El Buen Retiro;
- el parque urbano de Playa de San Juan;
- el litoral;
- y diferentes espacios deportivos y áreas ajardinadas.

La superficie total computada por el Plan alcanzaba 222,74 hectáreas. No obstante, parte de los elementos incluidos en aquel cálculo no reunirían actualmente las condiciones exigidas para su consideración como parques públicos de red primaria.

Aunque el Plan reconocía una diversidad de espacios libres, estos no se concebían todavía como una red ecológica y funcional continua. No existía el concepto actual de infraestructura verde ni una estrategia específica de conectividad entre espacios naturales, urbanos y rurales.

En materia de equipamientos, el PGMO partía de la consideración de Alicante como capital provincial y reconocía una red de dotaciones de alcance municipal y supramunicipal. Propuso nuevos equipamientos culturales, administrativos, judiciales, asistenciales y de transporte, así como la ampliación de determinados servicios urbanos.

Clasificación, gestión y desarrollo del suelo

El Plan distinguió diferentes categorías de suelo urbano, entre ellas:

- áreas centrales;

- ensanches;
- renovación y conservación de periferias;
- edificación abierta;
- núcleos periféricos;
- vivienda unifamiliar;
- áreas industriales;
- y núcleos de segunda residencia.

En el suelo urbano se delimitaron unidades de actuación destinadas a completar la urbanización, distribuir cargas y obtener viarios, espacios libres y equipamientos.

También se reconocieron:

- áreas de planeamiento anterior, correspondientes a instrumentos ya aprobados;
- y áreas de planeamiento diferido, cuya ordenación debía desarrollarse mediante planes especiales o estudios de detalle.

El Plan incorporó igualmente diferentes sectores residenciales y productivos, operaciones integradas y reservas para sistemas generales.

Su estrategia temporal priorizaba el desarrollo de los vacíos interiores y de los ámbitos más próximos a la ciudad consolidada antes de abordar los crecimientos periféricos. El objetivo era utilizar la expansión para completar y cohesionar la estructura urbana, evitando una extensión dispersa y desordenada.

Operaciones integradas y transformación urbana

El PGMO delimitó una serie de Operaciones Integradas vinculadas a la implantación o modificación de sistemas generales y a la reordenación de ámbitos estratégicos.

Estas operaciones pretendían resolver problemas estructurales mediante actuaciones de transformación de mayor escala, combinando nuevas infraestructuras, desarrollos urbanos, dotaciones y espacios libres.

Muchas de estas operaciones representaban oportunidades para completar la ciudad, eliminar barreras y regenerar ámbitos interiores. Sin embargo, una parte relevante de ellas no llegó a desarrollarse en los términos previstos, circunstancia que será analizada en el apartado correspondiente al grado de ejecución del Plan.

Suelo productivo

El Plan reconoció y protegió las principales áreas industriales existentes, especialmente las situadas al oeste y vinculadas a las infraestructuras viarias y ferroviarias.

Su objetivo era conservar el suelo productivo y evitar su desplazamiento indiscriminado por usos residenciales o terciarios. No obstante, las reservas planteadas resultaron posteriormente insuficientes para responder a la evolución económica, logística y metropolitana del municipio.

Algunos ámbitos industriales quedaron progresivamente rodeados por tejidos residenciales, generando problemas de compatibilidad funcional y ambiental que condicionan actualmente su permanencia o transformación.

Vivienda y crecimiento residencial

El PGMÓ fue formulado para una población potencial de 327.137 habitantes, además de la población asociada a la segunda residencia y al turismo.

- El modelo residencial combinaba:
- la compleción de vacíos urbanos;
- el desarrollo de sectores periféricos;
- la consolidación de la zona litoral;
- y el reconocimiento de núcleos residenciales dispersos en el medio rural.

El Plan pretendía revertir la pérdida de población residencial en el centro, mejorar la conexión de la Playa de San Juan y la Albufereta con el resto de la ciudad y dotar a estos ámbitos de servicios propios de zonas de residencia habitual.

Medio rural, núcleos periféricos y segunda residencia

Uno de los aspectos más relevantes y controvertidos del PGMÓ fue el tratamiento del medio rural y de los asentamientos dispersos.

El Plan reconoció como suelo urbano determinados núcleos tradicionales, como Bacarot, Rebolledo, Verdegás o Villafranqueza. También creó la categoría de núcleos o áreas de segunda residencia para intentar ordenar procesos de parcelación y edificación que ya se estaban produciendo en el campo alicantino.

Sin embargo, la delimitación de estos ámbitos consolidó una estructura territorial fragmentada, basada en formaciones residenciales de muy baja densidad, separadas del núcleo urbano y con importantes necesidades de servicios e infraestructuras.

Además, algunas áreas de planeamiento diferido fueron clasificadas como suelo urbano pese a encontrarse prácticamente vacantes, lo que favoreció expectativas de crecimiento en el medio rural sin que llegaran a desarrollarse los correspondientes instrumentos de ordenación y gestión.

Este modelo ha generado problemas todavía presentes:

- elevado consumo de suelo;
- altos costes de urbanización y prestación de servicios;
- dependencia del vehículo privado;
- fragmentación del paisaje;
- afección a recursos naturales;
- déficits de saneamiento y urbanización;
- y dificultades jurídicas y de gestión.

El nuevo Plan General deberá asumir la realidad física y jurídica de estos núcleos, pero establecer criterios que eviten su extensión, mejoren sus condiciones y reduzcan sus impactos territoriales.

Aportaciones y límites del modelo de 1987

El Plan General de 1987 permitió ordenar y desarrollar una parte significativa de la ciudad actual. Consolidó grandes ejes viarios, impulsó la conexión con las zonas de playas, promovió nuevos desarrollos residenciales y productivos y estableció una estructura básica de espacios libres y equipamientos.

No obstante, su modelo responde a un contexto normativo, ambiental, social y económico muy diferente del actual. El Plan no incorpora conceptos hoy esenciales como:

- infraestructura verde;
- conectividad ecológica;

- adaptación al cambio climático;
- movilidad sostenible;
- regeneración urbana integrada;
- economía circular;
- perspectiva metropolitana avanzada;
- protección territorial basada en la capacidad de acogida y los riesgos naturales.

Además, las dinámicas urbanas posteriores alteraron la secuencia prevista: se desarrollaron numerosos sectores periféricos mientras permanecieron vacíos y operaciones pendientes dentro de la ciudad consolidada. La revisión del Plan no parte, por tanto, de negar las aportaciones del PGMÓ de 1987, sino de reconocer su papel en la construcción de Alicante y, al mismo tiempo, superar sus limitaciones para responder a los retos actuales y futuros.

2.3. Principales transformaciones producidas desde su aprobación

Desde la aprobación del Plan General Municipal de Ordenación de Alicante en 1987, el municipio ha experimentado profundas transformaciones urbanas, territoriales, económicas y funcionales. El desarrollo del planeamiento, la ejecución de nuevas infraestructuras, la consolidación de áreas residenciales y productivas y la aparición de actuaciones promovidas por otras administraciones han modificado sustancialmente las condiciones de partida sobre las que se formuló el Plan vigente.

Al mismo tiempo, la evolución de la ciudad no ha seguido de forma estricta la secuencia inicialmente prevista. Mientras se han desarrollado numerosos sectores periféricos, todavía permanecen pendientes algunos ámbitos interiores, operaciones estructurales, unidades de ejecución y reservas de suelo cuya transformación se consideraba necesaria para completar y cohesionar la ciudad.

Un desarrollo desigual del modelo previsto

El PGMO de 1987 estableció una estrategia basada en la ocupación prioritaria de los vacíos urbanos y en la compleción de la ciudad existente antes de abordar los desarrollos más periféricos. Sin embargo, las dinámicas inmobiliarias y territoriales posteriores alteraron esta secuencia.

Durante las décadas siguientes se produjo la consolidación de numerosos crecimientos residenciales, especialmente en las áreas exteriores y litorales, mientras permanecieron sin desarrollar ámbitos próximos a la ciudad consolidada y terrenos vinculados a operaciones de transformación estructural.

Esta evolución ha dado lugar a una situación caracterizada por:

- sectores completamente desarrollados junto a otros pendientes o parcialmente ejecutados;
- vacíos urbanos y suelos infrautilizados dentro de la estructura consolidada;
- unidades de ejecución que no han completado su gestión o urbanización;
- sistemas generales cuya continuidad no ha sido plenamente alcanzada;
- y ámbitos cuyo desarrollo se ha producido de forma distinta a la inicialmente programada.

El resultado es una ciudad más extensa y compleja, pero todavía condicionada por discontinuidades urbanas, barreras infraestructurales y áreas pendientes de completar.

Modificaciones derivadas de resoluciones judiciales

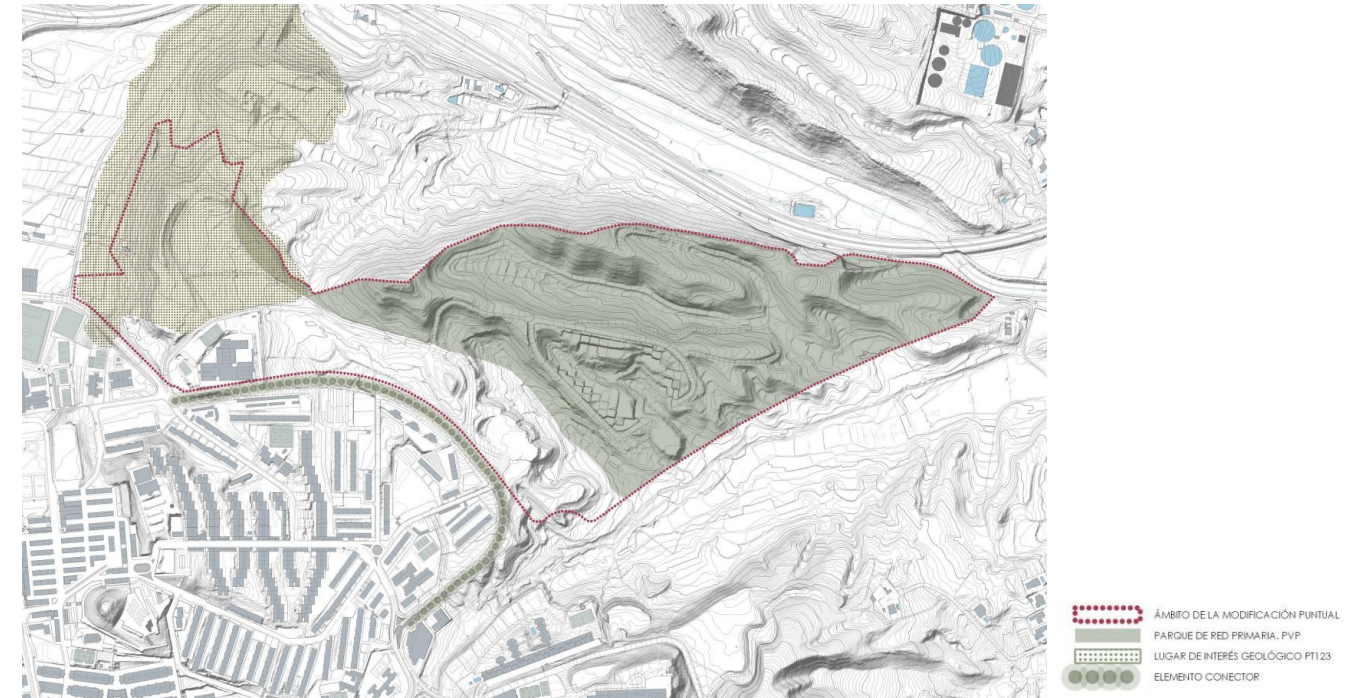
La evolución del planeamiento municipal también ha estado condicionada por distintas resoluciones judiciales que han obligado a reconsiderar la situación urbanística de determinados terrenos.

Uno de los casos más significativos es el de Lomas de Garbinet, ámbito relacionado con el antiguo polígono B de Ciudad Elegida Juan XXIII. Su incorporación al planeamiento se ha formalizado mediante la Modificación Puntual número 46 del PGMO, que delimitó el nuevo sector de suelo urbanizable PAU/9 Lomas de Garbinet de unos 580.000 m² y estableció su ordenación estructural y un nuevo parque urbano. La modificación fue aprobada definitivamente en julio de 2023 y actualmente se encuentra en tramitación su ordenación pormenorizada y programación.

El desarrollo de este ámbito deberá articularse conforme a las nuevas directrices del modelo territorial, evitando su consideración como una mera reproducción de planteamientos históricos y procurando su integración con los barrios existentes, la infraestructura verde, la movilidad y las dotaciones del entorno.

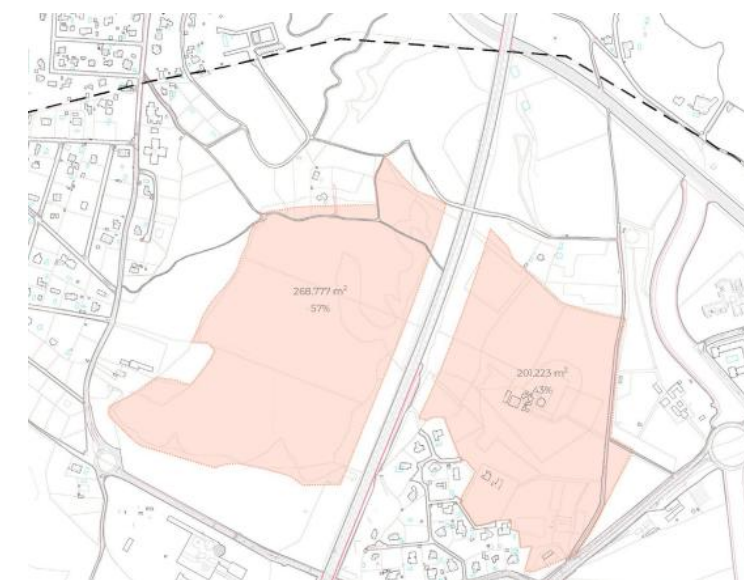
También permanece pendiente la integración completa en el planeamiento del ámbito de Pino y Ruaya, afectado por la Sentencia 613/1992, que reconoció determinados terrenos de las fincas situadas en las Lomas de Orgegia como suelo urbanizable no programado. Las actuaciones posteriores han avanzado en la preparación de una modificación del planeamiento, pero su ordenación definitiva deberá coordinarse con el nuevo Plan General y con los restantes ámbitos del entorno.

Estos antecedentes muestran que el nuevo PGE debe incorporar situaciones jurídicas sobrevenidas, pero integrándolas en una visión territorial unitaria y actualizada.



Imágenes del ámbito "Lomas de Garbinet" incorporado al planeamiento mediante Modificación Puntual del PGMO1987

Fuente: Plano de Ordenación MP 46. INFRAESTRUCTURA VERDE



Imágenes del ámbito "Pino y Ruaya" derivado de Sentencia firme nº 613/1992 del TSJCV, de 20 de mayo de 1992

Fuente: Documentación municipal

Nuevos polos de actividad promovidos mediante planeamientos específicos

Con posterioridad al PGM0 se han desarrollado actuaciones de gran relevancia territorial que no formaban parte de su modelo original con la configuración finalmente ejecutada.

Entre ellas destaca Ciudad de la Luz, promovida por la Generalitat Valenciana mediante un Plan Especial Director de Usos e Infraestructuras, aprobado definitivamente en 2001 y posteriormente modificado. La actuación introdujo un nuevo polo cultural, audiovisual, terciario y de servicios en el sur del municipio, con una evidente incidencia sobre la estructura urbana, las comunicaciones y la relación entre el frente litoral, Aguamarga, la EUIPO y los corredores metropolitanos.

La implantación de Ciudad de la Luz reforzó el papel estratégico del arco sur de Alicante y puso de manifiesto la necesidad de mejorar su integración con el conjunto urbano y con las grandes infraestructuras de acceso.

Otro elemento relevante es el Parque Científico de la Universidad de Alicante, cuyo ámbito inicial fue ordenado mediante el correspondiente Plan Especial y en el que ya se han implantado instalaciones universitarias, centros de investigación y espacios destinados a empresas innovadoras.

Actualmente se encuentra en tramitación la ampliación del Parque Científico-Tecnológico de la Universidad de Alicante, mediante la delimitación de un nuevo ámbito destinado a usos universitarios, tecnológicos, empresariales y de transferencia del conocimiento. Esta actuación se integrará en el nuevo Plan General Estructural como uno de los principales polos estratégicos de innovación y actividad económica del municipio.

Su ordenación deberá garantizar la adecuada conexión con el campus de la Universidad de Alicante y con San Vicente del Raspeig, su accesibilidad mediante transporte público y movilidad activa, la continuidad de la infraestructura verde y su correcta relación con los tejidos residenciales y productivos del norte del municipio.

Persistencia de ámbitos pendientes de desarrollo

A pesar del largo periodo transcurrido desde la aprobación del PGM0, permanecen pendientes de completar diversos ámbitos relevantes.

Entre ellos se encuentra el PAU-3, cuyo Plan Parcial fue aprobado en 2009 y cuya homologación fue aprobada definitivamente en 2010. La programación y ejecución del sector ha atravesado diferentes vicisitudes, sin que el ámbito haya completado todavía su transformación material.

- También permanecen pendientes:
- unidades de ejecución incluidas en suelo urbano;
- unidades de ejecución de sectores de suelo urbanizable;
- y operaciones integradas no completadas;

La existencia de estos terrenos constituye una oportunidad para el nuevo Plan, pero exige revisar sus condiciones de desarrollo. No todos los ámbitos pendientes deben ejecutarse necesariamente con los parámetros, usos o configuraciones inicialmente previstos hace décadas.

La nueva ordenación deberá valorar su posición territorial, su relación con la ciudad consolidada, su capacidad de contribuir a la regeneración de los barrios próximos y su compatibilidad con los riesgos, los recursos disponibles y la infraestructura verde.



Imagen Complejo de estudios Ciudad de la Luz

Fuente: Ciudad de la Luz / Generalitat Valenciana



Izquierda: Ámbito del Parque Científico-Tecnológico de la Universidad de Alicante



Derecha: Ámbito del Sector PAU-3

Fuente: Visor municipal

Evolución del diseminado y de los ámbitos de planeamiento diferido

Una de las transformaciones más problemáticas se ha producido en el medio rural y en los ámbitos de planeamiento diferido vinculados al diseminado.

El PGMÓ reconoció diversos núcleos de segunda residencia y delimitó ámbitos para su expansión (APD) áreas cuya ordenación debía desarrollarse posteriormente mediante planes de desarrollo. Sin embargo, muchos de estos instrumentos no llegaron a formularse, programarse o ejecutarse adecuadamente.

Durante este tiempo se ha producido la implantación de nuevas viviendas y la consolidación física de algunos núcleos sin que paralelamente se haya completado:

- la ordenación urbanística;
- la gestión del suelo;
- la urbanización;
- el saneamiento;
- el abastecimiento;
- la accesibilidad;
- o la dotación de servicios públicos.

Esta evolución ha incrementado la complejidad jurídica y territorial de estos ámbitos y ha agravado problemas ya identificados por el planeamiento vigente: dispersión, consumo de suelo, dependencia del vehículo privado, elevados costes de prestación de servicios, afección al paisaje y vulnerabilidad frente a riesgos naturales.

El nuevo PGE deberá asumir esta realidad, diferenciar las distintas situaciones existentes y establecer criterios para contener su extensión y reducir sus impactos.

Ejecución incompleta de la estructura viaria

El desarrollo de las infraestructuras viarias previstas por el PGMÓ ha permitido mejorar de manera significativa la conexión entre barrios y accesos metropolitanos. La Gran Vía y diversos tramos de la Vía Parque se han consolidado como elementos fundamentales de la estructura urbana.

No obstante, algunos tramos y conexiones estratégicas permanecen pendientes. Destaca especialmente la finalización de la Vía Parque y su conexión con la A-79, necesaria para completar una segunda ronda de distribución del tráfico y reducir la presión de los desplazamientos de paso sobre el frente litoral y las zonas centrales. Los estudios y propuestas actuales del PGE mantienen esta conexión como una de las actuaciones fundamentales del nuevo modelo de movilidad.

La falta de continuidad de determinados ejes reduce la funcionalidad global de la red y mantiene una parte importante del tráfico metropolitano sobre corredores urbanos y litorales que no deberían asumir esa función.

El nuevo Plan plantea completar estas infraestructuras, integrándolas con el transporte público, la movilidad activa y la infraestructura verde, de modo que dejen de concebirse exclusivamente como canales para el tráfico rodado y pasen a formar parte de una estructura urbana y territorial más conectada, sostenible y multimodal.



Imagen APDs 16, 17, 18 y 19 del entorno diseminado

Puede comprobarse la cantidad de edificaciones de vivienda unifamiliar existentes surgidas al margen de la legalidad urbanística.
Fuente: Visor municipal

Consolidación de una realidad metropolitana

Desde 1987 Alicante ha reforzado su función de capital provincial y de centro de un sistema territorial cuya actividad cotidiana supera ampliamente sus límites administrativos.

La relación con Elche, San Vicente del Raspeig, Sant Joan d'Alacant, Mutxamel y el resto de municipios del área funcional se ha intensificado como consecuencia de:

- los desplazamientos por trabajo y estudios;
- la ampliación de las áreas residenciales;
- la localización de actividades productivas y logísticas;
- la presencia del puerto y del aeropuerto;
- el crecimiento de las universidades;
- y la progresiva integración de las redes de transporte.

Esta realidad metropolitana obliga a abordar de manera coordinada la movilidad, las infraestructuras, el suelo productivo, los recursos hídricos, los espacios naturales y los grandes equipamientos.

Nuevas exigencias ambientales, sociales y urbanas

El contexto normativo y social también ha cambiado sustancialmente desde la aprobación del PGMO.

El planeamiento actual debe incorporar cuestiones que en 1987 no estaban presentes o no tenían el mismo grado de desarrollo:

- infraestructura verde y conectividad ecológica;
- prevención de riesgos naturales;
- adaptación y mitigación del cambio climático;
- uso eficiente del suelo;
- protección del paisaje;
- movilidad sostenible;
- regeneración de barrios;
- acceso a la vivienda;
- eficiencia energética;
- gestión circular del agua y de los recursos;
- y participación ciudadana.

Al mismo tiempo, la ciudad ha experimentado cambios demográficos, económicos y residenciales que exigen revisar las previsiones del Plan vigente. La zona litoral ha reforzado su condición de residencia habitual, han aparecido nuevas tipologías de hogares, se han transformado las actividades económicas y han aumentado las necesidades de regeneración y rehabilitación de la ciudad existente.

Una nueva lectura de los ámbitos pendientes

Los sectores, unidades y operaciones todavía pendientes no van a considerarse únicamente como el remanente de ejecución del PGMO de 1987.

El nuevo PGE plantea analizarlos como piezas del modelo territorial futuro y valorar su capacidad para:

- completar y regenerar la ciudad existente;
- proporcionar vivienda asequible;
- obtener dotaciones y zonas verdes;
- mejorar la movilidad;
- conectar la infraestructura verde;
- resolver déficits de urbanización;
- y contribuir al equilibrio entre barrios y áreas funcionales.

Por ello, su ordenación deberá adaptarse a las directrices del nuevo modelo urbano, dentro del respeto a las situaciones jurídicas consolidadas y a las resoluciones judiciales que resulten aplicables.

Síntesis de las transformaciones

Las principales transformaciones producidas desde 1987 pueden resumirse en:

- desarrollo de gran parte de los sectores residenciales y productivos previstos;
- expansión periférica y litoral de la ciudad;
- permanencia de vacíos y ámbitos interiores pendientes;
- incorporación de terrenos afectados por resoluciones judiciales;
- aparición de nuevos polos supramunicipales de actividad;
- consolidación física del diseminado sin desarrollo completo de su planeamiento;
- ejecución parcial de las grandes infraestructuras estructurantes;
- intensificación de las relaciones metropolitanas;
- y aparición de nuevos retos ambientales, sociales y económicos.

3. Necesidad de revisión y nuevo modelo de ciudad

Alicante precisa actualizar su planeamiento para responder a una realidad territorial, urbana, social, económica y ambiental muy distinta de la existente en 1987. La prolongada vigencia del PGMU, su desarrollo desigual, la acumulación de modificaciones y la aparición de nuevas exigencias normativas y territoriales limitan su capacidad para ordenar de forma coherente el municipio.

La revisión permite establecer un modelo unitario para la ciudad consolidada, los desarrollos pendientes, el territorio rural, las áreas productivas, las dotaciones y las grandes infraestructuras, teniendo en cuenta la dimensión metropolitana de Alicante.

El objetivo no es únicamente sustituir un instrumento antiguo, sino sentar las bases de un modelo de ciudad más equilibrado, sostenible, conectado, competitivo y resiliente, capaz de atender las necesidades actuales y orientar su transformación futura.

3.1. Limitaciones del planeamiento vigente

El PGMU de 1987 tuvo un papel esencial en la construcción de la ciudad contemporánea, pero responde a un contexto demográfico, económico, ambiental y normativo profundamente diferente del actual.

Entre sus principales limitaciones se encuentran:

- la pérdida de coherencia derivada de las sucesivas modificaciones, planeamientos específicos y actuaciones promovidas por distintas administraciones;
- el desarrollo desigual del modelo previsto, con ámbitos periféricos ejecutados y vacíos, unidades, sectores y sistemas generales todavía pendientes;
- una ordenación orientada principalmente al crecimiento, con instrumentos limitados para actuar sobre la ciudad consolidada;
- la ausencia de una infraestructura verde y azul continua, al concebir los espacios naturales, parques, ramblas y dotaciones como elementos separados;
- un sistema de movilidad basado fundamentalmente en el tráfico rodado y con algunos ejes estructurantes incompletos;
- una respuesta insuficiente a las actuales necesidades de vivienda, regeneración urbana y equilibrio dotacional;
- y una regulación del territorio rural y del diseminado que no ha evitado la consolidación de asentamientos sin una adecuada ordenación, gestión y urbanización.

El planeamiento vigente tampoco incorpora plenamente criterios hoy esenciales como la adaptación al cambio climático, la prevención de riesgos, la movilidad sostenible, la gestión eficiente de los recursos, la perspectiva de género, la accesibilidad universal o la participación continuada.

Estas limitaciones no pueden resolverse mediante nuevas modificaciones aisladas, sino mediante una revisión integral que recupere una visión conjunta del territorio.

3.2. Necesidad y oportunidad de la revisión

La revisión es necesaria para establecer una ordenación estructural coherente, actualizada y comprensible, capaz de integrar las actuaciones ejecutadas, los ámbitos pendientes y las nuevas propuestas dentro de un único modelo territorial.

Al mismo tiempo, constituye una oportunidad para reorientar el desarrollo urbano hacia objetivos distintos de los que guiaron el planeamiento de 1987.

El nuevo PGE permite:

- priorizar la regeneración y mejora de la ciudad existente;
- completar vacíos y resolver discontinuidades urbanas;
- ordenar los desarrollos pendientes conforme al nuevo modelo de ciudad;
- configurar una infraestructura verde y azul continua;
- adaptar la movilidad a un sistema multimodal;
- garantizar una oferta suficiente y diversa de vivienda;
- mejorar la distribución de dotaciones y servicios;
- ordenar el territorio rural y contener la dispersión;
- y reforzar los espacios productivos, tecnológicos y de innovación.

La revisión ofrece también la oportunidad de consolidar la posición de Alicante dentro del sistema metropolitano Alicante-Elche, coordinando las relaciones con la Universidad, el puerto, el aeropuerto, Ciudad de la Luz, los municipios próximos y los principales corredores de transporte.

El territorio se entiende así como un activo estratégico para atraer actividad económica, inversión y talento, siempre de forma compatible con la conservación y mejora de sus valores ambientales, culturales y paisajísticos.

3.3. Retos territoriales y urbanos de Alicante

Los estudios previos, los dosieres temáticos, la consulta pública y el proceso de participación permiten identificar los principales retos que debe afrontar el nuevo planeamiento:

- **Integración metropolitana:** reforzar la relación de Alicante con Elche, los municipios del entorno y las principales infraestructuras y áreas de actividad.
- **Regeneración urbana:** mejorar los barrios, reducir desigualdades y reconectar los tejidos fragmentados.
- **Infraestructura verde y adaptación climática:** articular una red continua de espacios naturales, rurales y urbanos que mejore la biodiversidad y la resiliencia.
- **Movilidad sostenible:** reducir la dependencia del vehículo privado, mejorar el transporte público y completar los ejes estructurantes.
- **Vivienda y cohesión social:** favorecer una oferta residencial suficiente, diversa y asequible, vinculada a la rehabilitación y la regeneración.
- **Diversificación económica:** modernizar y ampliar las áreas productivas y favorecer actividades innovadoras y de mayor valor añadido.
- **Dotaciones y servicios:** garantizar una distribución equilibrada y accesible de equipamientos e infraestructuras.
- **Territorio rural y diseminado:** mejorar los núcleos existentes, minimizar impactos y contener nuevas ocupaciones dispersas.
- **Gobernanza y seguimiento:** apoyar el desarrollo del Plan en la participación, la coordinación y la evaluación continua.



4. Alicante4D: modelo estratégico de ciudad deseado

“Alicante4D. Un Modelo de Ciudad Mediterránea” constituye el antecedente estratégico del proceso de revisión del planeamiento urbanístico municipal. El documento formula una visión de futuro para Alicante y propone una transformación urbana basada en sus valores territoriales, paisajísticos, culturales y mediterráneos.

Alicante4D no es un instrumento de planeamiento ni contiene determinaciones urbanísticas vinculantes. Es una propuesta estratégica inicial que permitió abrir el debate sobre la ciudad deseada y establecer una primera referencia para la consulta pública previa, la participación ciudadana y los trabajos posteriores de elaboración del Plan General Estructural.

4.1. Origen, finalidad y principios

El documento “Alicante4D. Un Modelo de Ciudad Mediterránea” fue promovido por el Ayuntamiento de Alicante y redactado por Ignacio Alcalde, arquitecto urbanista, en mayo de 2024.

Su finalidad es formular una visión estratégica de futuro para Alicante, relacionando territorio, paisaje, movilidad, vivienda, actividad económica, innovación, cultura y calidad urbana. Parte de la identidad mediterránea de la ciudad, de su posición en el sistema urbano Alicante-Elche y de la necesidad de reforzar su cohesión interna, su sostenibilidad y su capacidad de innovación.

Alicante4D se formula en coherencia con la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Agenda Urbana para la Unión Europea, la Agenda Urbana Española y la Agenda Urbana Alicante 2030. Estos marcos orientan el modelo hacia la regeneración de la ciudad existente, la movilidad sostenible, la cohesión social, el acceso a la vivienda, la diversificación económica, la adaptación climática y la protección de los valores territoriales, culturales y paisajísticos.

Sus principios pueden sintetizarse en:

- reconocimiento del territorio y el paisaje como estructura del modelo;
- regeneración y reequilibrio de la ciudad existente;
- mejora de las conexiones urbanas y metropolitanas;
- integración de la infraestructura verde y azul;
- diversificación económica y apuesta por la innovación y el conocimiento;
- recuperación de la relación entre la ciudad, el puerto y el litoral;
- mejora de la calidad de vida y de la cohesión entre barrios;
- participación ciudadana en la definición del futuro urbano.

La concreción urbanística de estos principios corresponde al nuevo PGE, dentro del marco territorial, ambiental y jurídico aplicable.

Alicante 4D
Un Modelo de Ciudad Mediterránea



4.2. Punto de partida de la consulta pública previa

Alicante4D sirvió como documento de referencia para iniciar la consulta pública previa a la elaboración del nuevo PGE. Su función fue plantear una primera visión de la ciudad deseada y facilitar que la ciudadanía, las administraciones, las entidades profesionales y los agentes sociales y económicos pudieran pronunciarse sobre los problemas existentes, los objetivos de la revisión y las posibles líneas de transformación.

Por tanto, el modelo no se presentó como una propuesta cerrada, sino como un punto de partida abierto al contraste y al enriquecimiento colectivo.

La consulta pública previa permitió someter sus planteamientos iniciales a debate e identificar aportaciones relacionadas, entre otras materias, con:

- la regeneración de los barrios;
- la movilidad y el transporte público;
- la vivienda;
- la infraestructura verde;
- las dotaciones y los servicios;
- el territorio rural y el diseminado;
- y los espacios productivos y de innovación.

Este proceso tuvo continuidad mediante «Alicante, un plan contigo», las mesas de trabajo y los dossieres temáticos, cuyos resultados se han ido incorporando progresivamente a la elaboración del nuevo planeamiento.

4.3. Evolución desde el modelo estratégico al Borrador del PGE

El paso de Alicante4D al Borrador del PGE supone la transformación de una visión estratégica en una propuesta urbanística sometida a condicionantes territoriales, ambientales, jurídicos y técnicos.

Los principios iniciales han sido contrastados mediante:

- la consulta pública previa y la participación ciudadana;
- los estudios territoriales, ambientales y sectoriales;
- el análisis del planeamiento vigente y de su grado de desarrollo;
- los dossieres temáticos;
- la evaluación de riesgos, recursos e infraestructuras;
- y la coordinación con las administraciones y organismos afectados.

Como resultado de este proceso, algunos planteamientos se han concretado, ajustado o reformulado para adaptarlos a la realidad física y jurídica del municipio y a las exigencias de sostenibilidad territorial.

Alicante4D constituye, por tanto, el modelo estratégico de ciudad deseado; el Borrador del PGE representa su primera concreción urbanística, abierta todavía a evaluación, consulta, participación y ajuste durante las siguientes fases de tramitación.



5. Marco legislativo y procedimiento

La tramitación del nuevo Plan General Estructural de Alicante se desarrollará conforme a la legislación estatal y autonómica vigente en materia de suelo, ordenación territorial, urbanismo, paisaje y evaluación ambiental, así como a la normativa sectorial aplicable.

El PGE es el instrumento encargado de definir la ordenación estructural de la totalidad del término municipal. Establecerá el modelo territorial y urbano, la infraestructura verde, la red primaria, la clasificación del suelo y las condiciones básicas para el desarrollo de los distintos ámbitos, respetando las determinaciones de los instrumentos supramunicipales y las competencias de las administraciones sectoriales.

La evaluación ambiental y territorial estratégica se integra desde el inicio en el procedimiento de elaboración del Plan. Por ello, el Borrador del PGE se tramita conjuntamente con el Documento Inicial Estratégico, como documentación preparatoria necesaria para solicitar el inicio de la evaluación ambiental ordinaria.

5.1. Legislación estatal de suelo y TRLOTUP

El marco estatal está constituido principalmente por el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

Esta norma establece las condiciones básicas del régimen del suelo y orienta las políticas públicas hacia un desarrollo territorial y urbano sostenible. Entre sus principios se encuentran el uso racional de los recursos, la protección del medio ambiente, la regeneración de los tejidos urbanos existentes, el acceso a una vivienda digna y la participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la acción urbanística.

En el ámbito autonómico, la norma de referencia es el Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje de la Comunitat Valenciana -TRLOTUP-, en su redacción vigente.

El TRLOTUP distingue entre:

- ordenación estructural, que define el modelo territorial y urbanístico del municipio;
- y ordenación pormenorizada, que concreta las condiciones de uso, edificación, gestión y ejecución de cada ámbito.

El PGE establece la ordenación estructural de la totalidad del término municipal y debe integrar, entre otras determinaciones:

- la infraestructura verde;
- la red primaria de dotaciones e infraestructuras;
- las zonas de ordenación estructural;
- la clasificación del suelo;
- la ordenación del suelo rural;
- los ámbitos de planeamiento diferenciado;
- las condiciones de desarrollo de los sectores;
- y la política pública de suelo y vivienda.

También deberá establecer objetivos, umbrales e indicadores de sostenibilidad territorial con horizonte temporal de veinte años y escenarios de referencia que permitan evaluar y seguir su ejecución.

5.2. Legislación ambiental y territorial

El PGE está sujeto a evaluación ambiental y territorial estratégica ordinaria. Este procedimiento tiene por objeto integrar los aspectos ambientales y territoriales en la elaboración del Plan desde sus primeras fases, evitando que la evaluación se limite a comprobar posteriormente una propuesta ya cerrada.

La legislación básica estatal está constituida por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, que configura la evaluación estratégica como un instrumento preventivo dirigido a incorporar la sostenibilidad en la toma de decisiones sobre planes y programas.

El TRLOTUP desarrolla este procedimiento en la Comunitat Valenciana e integra en una única tramitación las dimensiones:

- urbanística;
- territorial;
- ambiental;
- y paisajística.

La ordenación deberá considerar asimismo la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, los planes de acción territorial y los restantes instrumentos supramunicipales que inciden sobre Alicante.

El carácter integral del PGE exige también su coordinación con la legislación sectorial en materias como:

- aguas y costas;
- carreteras, ferrocarriles, puerto y aeropuerto;
- patrimonio cultural;
- montes y espacios naturales;
- Red Natura 2000;
- inundabilidad y riesgos naturales;
- movilidad y ruido;
- vivienda;
- energía, telecomunicaciones y residuos;
- igualdad, accesibilidad y salud.

Durante la tramitación deberán identificarse las afecciones territoriales y sectoriales concurrentes, solicitarse los informes preceptivos o determinantes de las administraciones y organismos competentes y elaborarse los estudios sectoriales exigidos por la legislación aplicable y por el Documento de Alcance.

5.3. Inicio del procedimiento y tramitación del PGE

Como se ha indicado, el Plan General Estructural está sujeto a evaluación ambiental y territorial estratégica ordinaria, conforme a los artículos 45.1 y 46.1.c del TRLOTUP, al tratarse de un instrumento que establece la ordenación estructural del municipio.

Inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica

El procedimiento se inicia mediante la presentación de la solicitud de inicio ante el órgano sustantivo, acompañada del Borrador del PGE y del Documento Inicial Estratégico, de acuerdo con el artículo 52 del TRLOTUP.

Esta documentación tiene carácter preliminar y esquemático. Su finalidad es exponer los objetivos del Plan, el modelo inicialmente propuesto, las alternativas consideradas y sus posibles efectos ambientales y territoriales.

El expediente se remite al órgano ambiental autonómico, al que corresponde intervenir en la elaboración y tramitación ambiental de los planes, conforme al artículo 44.2 del TRLOTUP.

Consultas y Documento de Alcance

El órgano ambiental somete el Borrador y el DIE a consulta de las administraciones públicas afectadas y público interesado durante treinta días hábiles, conforme al artículo 53.1 del TRLOTUP.

A partir de la documentación presentada y de las contestaciones recibidas, el órgano ambiental emite el Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, regulado en el artículo 53.2.a y 53.4.

El Documento de Alcance determina:

- la amplitud y el nivel de detalle del estudio ambiental;
- los objetivos e indicadores ambientales y territoriales;
- las afecciones legales aplicables;
- los estudios sectoriales necesarios;
- los criterios y condiciones que deberá cumplir la ordenación;
- y los efectos significativos que deberán evaluarse.

El documento se remite al Ayuntamiento y debe ponerse a disposición del público en las páginas web del órgano ambiental y del órgano sustantivo, conforme al artículo 53.5.

Elaboración de la versión inicial del PGE

Una vez emitido el Documento de Alcance, el Ayuntamiento elabora la versión inicial completa del PGE y, simultáneamente, el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, de acuerdo con el artículo 54 del TRLOTUP.

La versión inicial debe incorporar la documentación urbanística exigible y los estudios requeridos por el Documento de Alcance. El estudio ambiental integra, entre otras materias, los análisis de movilidad, vivienda, paisaje, patrimonio cultural y Red Natura 2000 que resulten aplicables.

En esta fase se elaboran el Estudio de Paisaje, los estudios sectoriales y la restante documentación necesaria para definir y evaluar la ordenación propuesta. El Catálogo de Protecciones Estructural, que con carácter general forma parte de la documentación del planeamiento estructural, se está tramitando en Alicante mediante un procedimiento independiente, sin perjuicio de su coordinación con el nuevo PGE.

Aprobación inicial por el Pleno municipal

La versión inicial del Plan debe someterse a aprobación inicial por la administración promotora, de conformidad con el artículo 55.1 del TRLOTUP.

En el caso del PGE de Alicante, la aprobación inicial corresponde al Pleno del Ayuntamiento, al tratarse de un instrumento de planeamiento general. Tanto este acuerdo como el que ponga fin a la tramitación municipal del Plan -habitualmente denominado aprobación provisional- requieren el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros de la corporación, conforme a la legislación de régimen local.

La aprobación inicial permite abrir formalmente la fase de información y participación pública, consultas y solicitud de informes sectoriales, pero no supone la aprobación definitiva del Plan ni modifica por sí misma el planeamiento vigente.

Información pública e informes sectoriales

La versión inicial del PGE y el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico se someten a información pública durante cuarenta y cinco días hábiles, mediante anuncios en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* y en la página web municipal, conforme al artículo 55.2 del TRLOTUP.

Simultáneamente se solicitan los informes de las administraciones sectoriales afectadas y, cuando resulte necesario, de las entidades suministradoras de servicios, de acuerdo con el artículo 55.3.

Si como consecuencia de las alegaciones e informes se introducen cambios sustanciales, deberá realizarse una nueva información pública durante veinte días, limitada a las modificaciones propuestas, conforme al artículo 55.5.

Finalizada esta fase, el Ayuntamiento debe elaborar un documento en el que se analicen los resultados de la participación y se justifique su consideración en la nueva propuesta del Plan, según el artículo 55.6.

Propuesta del Plan y Declaración Ambiental y Territorial Estratégica

Tras la participación pública, el Ayuntamiento redacta la propuesta del PGE, incorpora las modificaciones procedentes y forma el expediente de evaluación ambiental y territorial estratégica, conforme al artículo 56.1 del TRLOTUP.

El expediente incluye:

- el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico;
- los resultados de la participación pública;
- la justificación de la integración de los aspectos ambientales, funcionales y territoriales;
- el cumplimiento del Documento de Alcance;
- los informes sectoriales;
- y las medidas de seguimiento.

La propuesta y el expediente se remiten al órgano ambiental autonómico, que realiza su análisis técnico y formula la Declaración Ambiental y Territorial Estratégica -DATE-, conforme al artículo 56.3 a 56.9.

La DATE resume los principales hitos de la evaluación y establece las determinaciones, medidas y condiciones que deben incorporarse al Plan antes de su aprobación definitiva. Tiene carácter preceptivo y determinante y se publica en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

Incorporación de la DATE y acuerdo municipal

Emitida la DATE, el Ayuntamiento debe incorporar al documento del PGE las determinaciones ambientales y territoriales establecidas en ella, conforme al artículo 57.1 del TRLOTUP.

Una vez adaptado el documento, el Ayuntamiento adopta el correspondiente acuerdo plenario sobre la propuesta municipal del PGE y remite el expediente completo al órgano autonómico competente para su aprobación definitiva.

Debe distinguirse, por tanto, entre:

- la aprobación inicial municipal, anterior a la información pública;
- el acuerdo municipal sobre la propuesta resultante, una vez realizada la participación e incorporada la DATE;
- y la aprobación definitiva autonómica.

Aprobación definitiva autonómica

El artículo 44.3.c del TRLOTUP atribuye a la conselleria competente en urbanismo, ordenación del territorio y paisaje la aprobación definitiva de los planes que establezcan o modifiquen la ordenación estructural.

Por su parte, el artículo 44.6 atribuye al Ayuntamiento la formulación y tramitación de los planes municipales, pero reserva a la Generalitat la aprobación de la ordenación estructural.

- El órgano autonómico competente examina:
- la legalidad del documento;
- su coherencia territorial;
- la incorporación de la DATE;
- el cumplimiento de los informes sectoriales;
- y la suficiencia de la documentación.

Conforme al artículo 57.2, debe resolver sobre la aprobación definitiva en el plazo de tres meses desde la recepción de la documentación completa.

La resolución puede:

- aprobar definitivamente el Plan;
- aprobarlo dejando en suspenso determinados ámbitos o determinaciones;
- supeditar su eficacia a correcciones técnicas concretas;
- denegar su aprobación cuando existan reparos sustanciales.

Estas posibilidades se regulan en los apartados 3 a 5 del artículo 57.

En la tramitación ordinaria de un PGE municipal, la aprobación se formaliza mediante acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Alicante.

Publicación y entrada en vigor

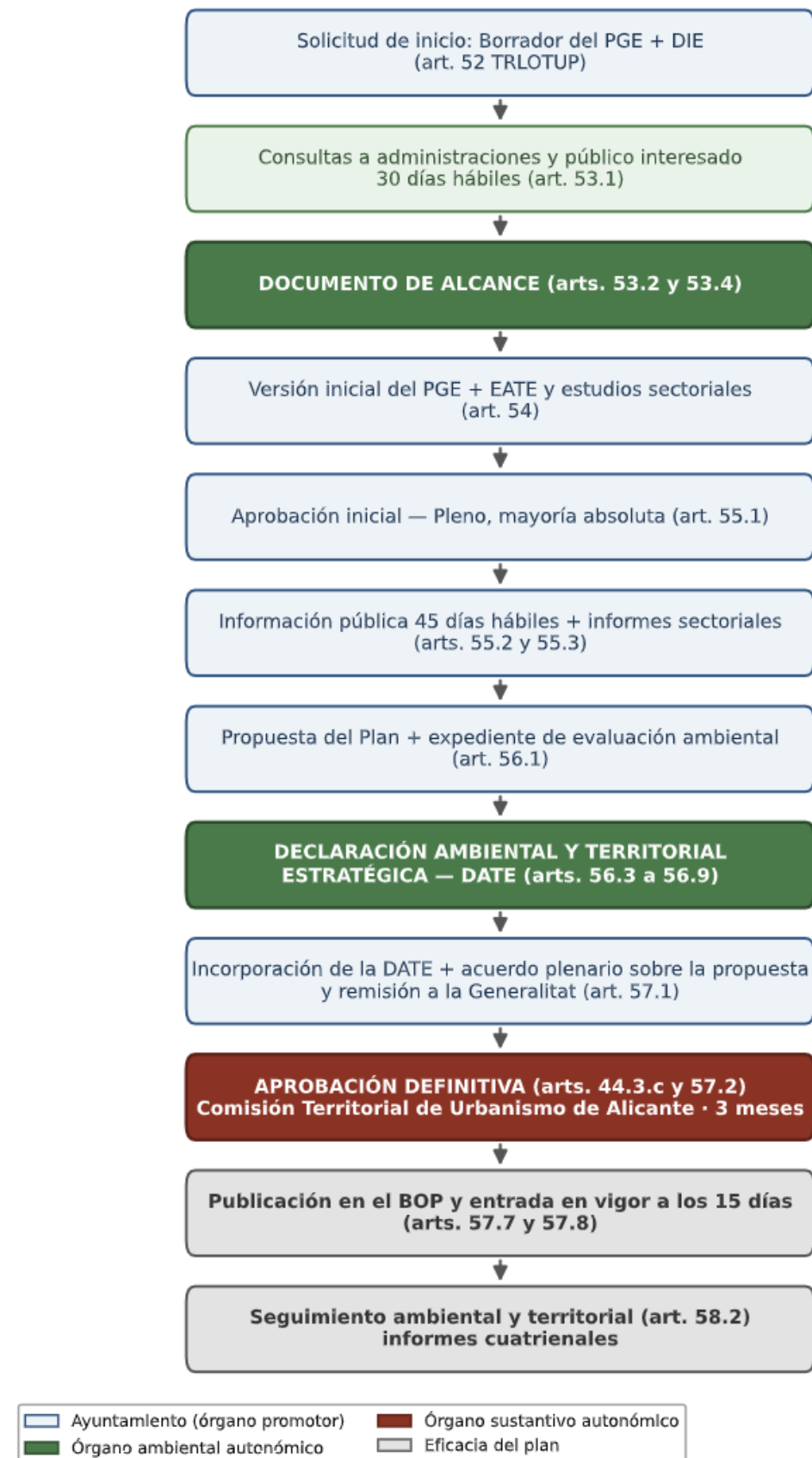
El acuerdo de aprobación definitiva del PGE y sus normas urbanísticas se publican en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante, al tratarse de un plan urbanístico municipal, conforme al artículo 57.7 del TRLOTUP.

La publicación debe incluir también:

- la DATE;
- las razones de la elección de la alternativa seleccionada;
- y las medidas previstas para el seguimiento ambiental y territorial.

El Plan entra en vigor a los quince días de su publicación, según el artículo 57.8.

Posteriormente, el Ayuntamiento debe realizar el seguimiento de sus efectos ambientales y territoriales mediante informes con periodicidad mínima cuatrienal o una vez por mandato corporativo, conforme al artículo 58.2 del TRLOTUP.

ESQUEMA DE LA TRAMITACIÓN DEL PLAN GENERAL ESTRUCTURAL

5.4. Incidencia del PGE sobre el planeamiento vigente

El nuevo Plan General Estructural revisará y sustituirá las determinaciones del PGMO de 1987 que tengan carácter de ordenación estructural. De acuerdo con el TRLOTUP, la ordenación urbanística municipal se articula en dos niveles: la ordenación estructural, que define el modelo territorial y urbano del municipio, y la ordenación pormenorizada, que concreta los usos, parámetros edificatorios, dotaciones y condiciones de gestión de cada ámbito.

La aprobación del PGE no comportará por sí sola la sustitución íntegra de la ordenación pormenorizada actualmente vigente. Conforme al artículo 21.2 del TRLOTUP, el PGE deberá indicar, para cada zona de ordenación estructural, los instrumentos que contienen o deberán establecer su ordenación pormenorizada, ya sea asumiendo instrumentos anteriores o remitiendo a otros de futura elaboración.

En consecuencia, el PGE identificará qué determinaciones e instrumentos pormenorizados del planeamiento vigente se mantienen y cuáles deben ser modificados o sustituidos para adaptarlos al nuevo modelo estructural. La ordenación pormenorizada expresamente asumida conservará su eficacia mientras no sea innovada por el instrumento correspondiente.

Para superar de forma completa el PGMO de 1987, la revisión de la ordenación estructural deberá acompañarse de la elaboración y tramitación paralela y coordinada del Plan de Ordenación Pormenorizada de Alicante. Este instrumento permitirá establecer una regulación detallada adaptada al nuevo modelo, especialmente en la ciudad consolidada y en aquellos ámbitos en los que resulte necesario modificar la ordenación vigente.

El PGE y el Plan de Ordenación Pormenorizada podrán compartir documentación y estudios complementarios y tramitarse coordinadamente, de manera que sus procesos de participación, consultas e informes puedan desarrollarse de forma conjunta cuando resulte procedente. El PGE deberá aprobarse con carácter previo, aunque ambos instrumentos podrán alcanzar su aprobación en momentos sucesivos y temporalmente próximos, conforme al régimen previsto en el artículo 62 del TRLOTUP.

Esta elaboración coordinada tiene también como objetivo aglutinar, integrar y depurar el marco urbanístico municipal, actualmente formado por el PGMO de 1987 y por una amplia sucesión de modificaciones puntuales, planes parciales, planes especiales, instrumentos de reforma interior, áreas de planeamiento diferido y restantes documentos de desarrollo.

La superposición de instrumentos aprobados en momentos distintos, algunos de ellos modificados parcialmente o vigentes solo en determinadas materias, dificulta la identificación de la ordenación aplicable y genera una elevada complejidad técnica, administrativa y jurídica.

Los nuevos documentos deberán, por tanto:

- incorporar y refundir las determinaciones que deban mantenerse;
- identificar los instrumentos que conserven su vigencia;
- adaptar o sustituir las ordenaciones incompatibles con el nuevo modelo;
- y establecer la derogación expresa del PGMO de 1987 y de aquellos planes, modificaciones o determinaciones que queden integrados o sustituidos.

La derogación deberá realizarse de forma clara y sistemática, evitando situaciones de vigencia parcial o indeterminada. Cuando un instrumento de desarrollo deba mantenerse únicamente en parte, los nuevos planes deberán identificar expresamente las determinaciones conservadas y las derogadas.

El objetivo es que, tras la aprobación del PGE y del Plan de Ordenación Pormenorizada, el marco urbanístico municipal quede concentrado en una estructura normativa y cartográfica coherente, actualizada y fácilmente consultable, reduciendo la dispersión documental acumulada desde 1987.

Hasta la aprobación, publicación y entrada en vigor de los nuevos instrumentos, el PGMO de 1987 y su planeamiento de desarrollo mantendrán su eficacia en los términos legalmente aplicables. El Borrador del PGE y el Documento Inicial Estratégico no modifican por sí mismos la clasificación, la calificación ni el aprovechamiento urbanístico de los terrenos.

Todo ello se realizará teniendo en cuenta el grado de ejecución de cada ámbito, las situaciones jurídicas consolidadas, las resoluciones judiciales firmes y los instrumentos válidamente aprobados, dentro de los límites establecidos por la legislación urbanística.

6. Estudios previos

Con carácter previo a la redacción del Borrador del PGE y del Documento Inicial Estratégico, el Ayuntamiento de Alicante promovió diversos estudios destinados a actualizar el conocimiento del municipio, identificar sus principales problemas y establecer criterios para la definición del nuevo modelo territorial y urbano.

Los estudios, junto con sus presentaciones y material audiovisual complementario, pueden consultarse en el apartado "Plan General Estructural. Estudios Previos" de la página web del Ayuntamiento de Alicante:

<https://www.alicante.es/es/contenidos/plan-general-estructural-estudios-previos>

La documentación se organiza en tres grupos: infraestructuras y movilidad; paisaje y medio ambiente; y dinámicas socioeconómicas y proyecciones de futuro.

Estos trabajos no constituyen por sí mismos documentos de planeamiento, pero forman parte de la base técnica y estratégica sobre la que se definen las directrices y propuestas del nuevo modelo territorial y urbano. Sus diagnósticos, datos y conclusiones se incorporan al Borrador con el alcance propio de esta fase y deberán contrastarse, actualizarse y desarrollarse en la documentación urbanística, ambiental y sectorial que se redacte durante la tramitación.

6.1. Estudios territoriales, ambientales y urbanísticos

Estudio específico para la concreción de los riesgos naturales y delimitación de unidades ambientales

Fecha: abril de 2023.

Autoría: ARVUM Consultoría & Proyectos, S.L.

El estudio concreta territorialmente los riesgos naturales que afectan al municipio a partir de la cartografía autonómica y de otras fuentes sectoriales. Analiza, entre otros, los riesgos de inundación, erosión, desprendimientos, incendios forestales, sismicidad y tsunamis, y delimita las unidades ambientales del término municipal.

Sus conclusiones permiten identificar los ámbitos con mayores limitaciones para la transformación urbanística, orientar la infraestructura verde y establecer criterios iniciales sobre la capacidad de acogida del territorio.

Estudio sobre el paisaje y la infraestructura verde del término municipal

Fecha: noviembre de 2023.

Autora: Blanca Barragán Urbiola, arquitecta y especialista en paisaje.

El estudio realiza una lectura integrada del paisaje alicantino desde sus dimensiones natural, antrópica y perceptiva. Identifica los principales elementos territoriales, recursos paisajísticos, recorridos visuales, espacios naturales, ramblas, montes, litoral y elementos culturales que participan en la identidad del municipio.

A partir de este análisis formula una propuesta inicial de infraestructura verde, destinada a conectar los espacios naturales, rurales y urbanos y a servir de base ambiental y paisajística para la ordenación del PGE.

Este trabajo tiene carácter previo y no sustituye al Estudio de Paisaje que deberá acompañar al Plan durante su tramitación.

Propuesta de zonificación del suelo rural del término municipal

Fecha: junio de 2024.

Autores: F. Nieto y A. Melián.

El trabajo fue elaborado como Trabajo Fin de Máster y cedido gratuitamente por sus autores al Ayuntamiento de Alicante para su utilización como antecedente técnico en los trabajos del nuevo planeamiento.

El estudio analiza los suelos no transformados del municipio y su capacidad de acogida, atendiendo a sus características ambientales, agrícolas, paisajísticas, territoriales y funcionales.

Su finalidad es proponer una primera diferenciación de las zonas rurales, identificando los terrenos que requieren una mayor protección y aquellos en los que pueden admitirse usos compatibles con el mantenimiento de sus valores y con el modelo territorial propuesto.

Constituye una referencia para la futura zonificación estructural del suelo rural y forma parte de la base técnica utilizada para definir las estrategias y directrices del nuevo modelo, sin perjuicio de su contraste y desarrollo mediante los estudios ambientales, las afecciones sectoriales, los riesgos naturales y la evaluación de las alternativas del PGE.

Estudio de dotaciones y tejidos residenciales. Barrios de Alicante

Fecha: noviembre de 2023.

Autoría: Esmeralda Martínez Salvador, Borja de Madaria Escudero, José María Molina Gómez; arquitectos.

El estudio analiza la estructura de los barrios de Alicante, sus características morfológicas, la distribución de los equipamientos y espacios libres y la capacidad de acogida de los suelos urbanos consolidados.

Permite detectar diferencias entre barrios, déficits o desequilibrios dotacionales, vacíos urbanos, parcelas pendientes de edificación y ámbitos con posibilidades de compleción o regeneración.

También aporta una lectura de la ciudad existente que resulta esencial para orientar el PGE hacia la mejora y reequilibrio de los tejidos consolidados.

Sus resultados servirán de base para el diagnóstico detallado de los barrios, la estrategia de regeneración urbana y la futura ordenación pormenorizada.

6.2. Estudios sectoriales, de población, vivienda, movilidad e infraestructuras

Estudio de población y vivienda

Fecha: julio de 2023, con documentación final fechada en marzo de 2024.

Autoría: IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U., bajo la dirección técnica de Andrea Villanueva Suay.

El estudio analiza la evolución demográfica de Alicante, la estructura de la población, los hogares, la población vinculada y flotante y las tendencias previsibles de crecimiento.

En materia residencial estudia las características del parque de viviendas, su antigüedad, uso, ocupación y distribución territorial, así como la vivienda principal, secundaria, vacía y protegida. Formula proyecciones de población y vivienda que permiten disponer de una referencia inicial para el dimensionamiento del nuevo modelo urbano.

Estas previsiones deberán actualizarse y contrastarse con los datos más recientes antes de cerrar la versión completa del Plan.

Estudio de las infraestructuras de la red primaria del término municipal y su entorno metropolitano

Fecha: julio de 2023.

Autoría: ARVUM Consultoría & Proyectos, S.L.

El estudio inventaría y analiza las infraestructuras estructurantes que prestan servicio al municipio y a su entorno metropolitano. Incluye las redes viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias, el ciclo integral del agua, las redes energéticas, las telecomunicaciones, la gestión de residuos y otros servicios urbanos esenciales.

Asimismo, identifica actuaciones previstas o pendientes por las distintas administraciones y empresas suministradoras y valora las necesidades derivadas de la evolución urbana. Su contenido constituye una base para definir la red primaria, comprobar la suficiencia de los servicios y coordinar los nuevos desarrollos con la capacidad real de las infraestructuras.

Análisis de la red viaria y ferroviaria estructural del municipio de Alicante

Fecha: marzo de 2024.

Dirección: Armando Ortuño Padilla, doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y profesor de la Universidad de Alicante.

Equipo: Jairo Casares Blanco, María Flor García, Vicente Mateu Valero y Paloma Calero Romero.

El estudio formula propuestas para mejorar la permeabilidad urbana y metropolitana y reducir la dependencia del vehículo privado. Analiza la finalización de la Vía Parque, su conexión con la A-31 y la A-79, la configuración de nuevas rondas metropolitanas y la reducción del tráfico de paso por el frente litoral.

En materia ferroviaria y tranviaria estudia la creación de la estación Alicante Norte, la mejora de las conexiones provinciales y metropolitanas y posibles ampliaciones de la red TRAM. Sus propuestas sirven como referencia estratégica y deberán ser contrastadas con los estudios de movilidad, tráfico, viabilidad y competencia de las administraciones titulares de las infraestructuras.

Estudio de alternativas de crecimiento de suelo para actividades económicas en el marco de la ETCV

Fecha: diciembre de 2022.

Autoría: ARVUM Consultoría & Proyectos, S.L.

Promotor: Agencia Local de Desarrollo Económico y Social -ImpulsAlicante-.

El estudio analiza la disponibilidad y las necesidades de suelo para actividades económicas, así como las posibilidades de ampliación y conexión de las áreas industriales y empresariales del municipio.

Su finalidad es identificar alternativas compatibles con la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y con las principales infraestructuras de transporte, valorando especialmente el cinturón industrial del oeste, el eje de la A-79 y las relaciones con el puerto, el aeropuerto y el sistema Alicante-Elche.

Este trabajo constituye un antecedente del modelo productivo, pero las reservas y localizaciones definitivas deberán justificarse en el PGE mediante criterios de demanda, movilidad, infraestructura verde, riesgos y sostenibilidad económica.

Estudio técnico sobre alojamientos turísticos en Alicante

Fecha: noviembre de 2024.

Autoría: Estrategia y Organización, S.A. (EOSA)

El estudio analiza la evolución y distribución territorial de los alojamientos turísticos y, especialmente, de las viviendas de uso turístico. Examina su concentración en los distintos barrios, su relación con el parque residencial y sus posibles efectos sobre la función habitacional, la convivencia y el acceso a la vivienda.

Sus conclusiones plantean la necesidad de establecer una regulación urbanística específica y diferenciada, especialmente en las áreas de uso residencial dominante, que permita compatibilizar la actividad turística con la preservación de la función residencial y la calidad urbana.

Estudio y evaluación de los retos y necesidades para la mejora de la competitividad de las empresas y del empleo

Fecha: abril de 2025, con edición final publicada en junio de 2025.

Autoría: Observatorio Económico de Alicante, para ImpulsAlicante.

El estudio analiza la estructura empresarial de Alicante, su aportación al empleo y a la actividad económica, la evolución de los principales sectores y la función de las áreas industriales y empresariales.

También identifica necesidades relacionadas con la disponibilidad y calidad del suelo productivo, la accesibilidad, la digitalización, la innovación, la formación, la atracción de talento y la modernización de las empresas. Sus resultados ayudan a definir una estrategia territorial dirigida a diversificar la economía y mejorar la integración de los espacios productivos con las infraestructuras, el transporte público y la ciudad.

Síntesis

Los estudios previos proporcionan una base técnica amplia y multidisciplinar para la redacción del PGE.

En conjunto permiten:

- conocer las limitaciones y capacidades del territorio;
- actualizar las previsiones demográficas y residenciales;
- diagnosticar los barrios y su estructura dotacional;
- identificar las necesidades de movilidad e infraestructuras;
- orientar la zonificación del suelo rural y la infraestructura verde;
- y definir las bases territoriales del nuevo modelo económico.

Todos los estudios previos han sido analizados y tomados en consideración durante la elaboración del Borrador. Sus resultados se incorporan de forma selectiva, en función de su relevancia, compatibilidad con el modelo propuesto y grado de definición propio de esta fase, sin perjuicio de su posterior desarrollo, ajuste o reconsideración durante la tramitación.

7. Participación y escucha activa desde el inicio

La elaboración del nuevo Plan General Estructural se ha concebido desde su origen como un proceso abierto a la ciudadanía. Más allá de los trámites de participación pública exigidos por la legislación urbanística, el Ayuntamiento de Alicante ha asumido el compromiso de mantener la información, la escucha y el contraste social durante todas las fases de elaboración y tramitación del Plan.

Este compromiso se desarrolla a través de **“Alicante, un plan contigo”**, proceso que combina participación ciudadana, diálogo técnico y sectorial y devolución de resultados, con objeto de incorporar al planeamiento el conocimiento y la experiencia de la ciudadanía, las entidades, los profesionales y los agentes económicos y sociales.

7.1. Consulta pública previa

Con carácter previo a la redacción del Borrador se desarrolló la consulta pública previa, destinada a informar sobre los problemas que se pretendían resolver, los objetivos del nuevo planeamiento y sus posibles líneas de actuación, así como a recabar aportaciones ciudadanas.

La consulta se desarrolló durante abril y mayo de 2025, sobre la base del Documento de Consulta Previa, mediante la siguiente programación:

- presentación pública del proceso, el 7 de abril;
- presentación de los estudios previos, el 8 de abril;
- taller sobre infraestructura verde y movilidad, el 10 de abril;
- taller sobre crecimiento y desarrollo urbano, el 24 de abril;
- taller sobre servicios y regeneración urbana, el 8 de mayo;
- encuesta ciudadana abierta hasta el 15 de mayo;
- presentación pública de resultados, el 26 de mayo de 2025.

La participación superó las 1.400 personas: se recibieron 1.001 respuestas a la encuesta, participaron 154 personas en los talleres y asistieron alrededor de 250 a las presentaciones públicas. Las aportaciones permitieron identificar prioridades relacionadas con la renaturalización, la movilidad sostenible, la regeneración urbana, la vivienda asequible, la mejora de los barrios, la protección del paisaje y la construcción de una estructura urbana más equilibrada y policéntrica.

Como complemento a esta primera fase, el 2 de julio de 2025 el Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante organizó una mesa técnica multidisciplinar sobre las líneas estratégicas del nuevo PGE, cuyas conclusiones se incorporaron al proceso participativo.

Los resultados de la consulta fueron recogidos en el correspondiente documento de devolución, presentado públicamente a la ciudadanía, que sintetiza las valoraciones, necesidades y propuestas obtenidas durante esta fase inicial.



Imágenes de la presentación pública del proceso y de los talleres participativos
Fuente: Web "alicanteunplancontigo.es"

7.2. Proceso “Alicante, un plan contigo”

“Alicante, un plan contigo” es el proceso de participación ciudadana del Plan General Estructural, promovido por el Ayuntamiento de Alicante y diseñado, coordinado y dinamizado por el Estudio CARPE.

El proceso dispone de una plataforma web específica que centraliza la información sobre el PGE, la agenda de actividades, los documentos descargables, los dosieres temáticos y los canales de participación:

<https://alicanteunplancontigo.es/>

Hasta la fecha se han completado dos grandes hitos:

- la consulta pública previa, celebrada durante abril y mayo de 2025;
- las mesas temáticas de diálogo sobre las propuestas estratégicas del Borrador, celebradas durante marzo y abril de 2026.

El proceso no se concibe únicamente como un trámite administrativo, sino como una herramienta continuada de información, deliberación y escucha activa que acompañará las distintas fases de elaboración, evaluación y aprobación del nuevo planeamiento.

7.3. Mesas y dosieres temáticos

Como soporte del segundo hito participativo se elaboraron seis dosieres temáticos, en los que se sintetizaron, con carácter divulgativo, las propuestas estratégicas del Borrador. Estos documentos sirvieron de base para las seis mesas de diálogo celebradas en el Edificio Municipal Puerta Ferrisa:

- infraestructura verde, el 12 de marzo de 2026;
- movilidad, el 17 de marzo;
- dotaciones y servicios, el 7 de abril;
- regeneración urbana, el 9 de abril;
- vivienda, el 21 de abril;
- desarrollo económico, el 28 de abril.

Las mesas reunieron a los redactores del Plan y a responsables municipales con un panel plural de participantes: representantes de las administraciones autonómica y local, profesorado universitario, colegios profesionales, especialistas, empresas y operadores de servicios, organizaciones empresariales y agrarias, asociaciones vecinales, plataformas ciudadanas y representantes de las partidas rurales.

La coordinación técnica, moderación y síntesis de las sesiones fue desarrollada por el Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante -CTAA-, como entidad colaboradora. Complementariamente, el 18 de mayo de 2026 se celebró en la sede del Colegio una mesa de conclusiones con participación de las personas moderadoras, destinada a contrastar los resultados de las seis sesiones y formular una primera lectura transversal.

El CTAA elaboró el Documento Técnico de Síntesis y Conclusiones derivado de las mesas de diálogo relativas al Borrador del Plan General Estructural. El documento fue redactado por José Ramón Navarro Vera, Esther Berenguer Morales, Raquel Pérez del Hoyo, Carlos Company Seva, Francisco Juan Martínez Pérez y Andrés López López, bajo la coordinación de Iván Valero Fernández.

El documento recopila y clasifica temáticamente las intervenciones, identifica consensos y discrepancias, selecciona propuestas susceptibles de valoración y formula una valoración técnica preliminar y no vinculante, orientada a facilitar su posterior análisis por los servicios técnicos municipales.



Mesa temática 1 –
Infraestructura verde

Jueves 12 de marzo a las 17:30 h
Edificio municipal Puerta Ferrisa. Calle Jorge Juan 21



Mesa temática 2 – Movilidad

Martes 17 de marzo a las 17:30 h
Edificio municipal Puerta Ferrisa. Calle Jorge Juan 21



Mesa temática 3 – Dotaciones y servicios

Martes 7 de abril a las 17:30 h
Edificio municipal Puerta Ferrisa. Calle Jorge Juan 21



Mesa temática 4 – Regeneración urbana

Jueves 9 de abril a las 17:30 h
Edificio municipal Puerta Ferrisa. Calle Jorge Juan 21



Mesa temática 5 – Vivienda

Martes 21 de abril a las 17:30 h
Edificio municipal Puerta Ferrisa. Calle Jorge Juan 21



Mesa temática 6 – Desarrollo económico

Martes 28 de abril a las 17:30 h
Edificio municipal Puerta Ferrisa. Calle Jorge Juan 21

Mesas temáticas
Fuente: Web "alicanteunplancontigo.es"

7.4. Principales aportaciones recibidas

El análisis conjunto de las aportaciones permite identificar varios consensos de carácter estructural:

1. la necesidad de planificar Alicante desde una perspectiva metropolitana, en coordinación con Elche y los municipios del entorno;
2. la consideración de la infraestructura verde como soporte y condicionante básico del modelo territorial;
3. la necesidad de contribuir a mejorar el acceso a una vivienda asequible;
4. la prioridad de determinadas infraestructuras estratégicas, especialmente la variante ferroviaria de Torrellano.

Junto a estos consensos, las mesas pusieron de manifiesto distintos debates sobre los instrumentos, las prioridades y los ritmos necesarios para alcanzar los objetivos propuestos. Entre ellos destacan:

- el modelo de producción de vivienda y el alcance de su protección pública;
- el equilibrio entre las infraestructuras viarias, el transporte público y los modos activos;
- la integración territorial y funcional de las partidas rurales;
- la compatibilidad entre actividad productiva, calidad urbana y protección ambiental;
- y la diferencia entre las necesidades cotidianas inmediatas de los barrios y el horizonte temporal propio del planeamiento estructural.

También se formularon propuestas relacionadas con la adaptación climática, la gestión del agua y las escorrentías, la protección del suelo agrario, los refugios climáticos, los ejes comerciales de barrio, la regeneración de áreas vulnerables, las necesidades derivadas del envejecimiento, la economía de proximidad y la gobernanza metropolitana.

7.5. Incorporación de las aportaciones al Borrador

Las aportaciones obtenidas durante la consulta pública previa y las mesas temáticas han sido analizadas atendiendo a su alcance, viabilidad y coherencia con el modelo territorial propuesto.

Con carácter general, el Documento Técnico de Síntesis y Conclusiones del CTAA señala un elevado grado de correspondencia entre las aportaciones recibidas y las líneas estratégicas del Borrador, sin perjuicio de que su incorporación deba ajustarse a las competencias y al nivel de definición propios del PGE.

Este análisis permite diferenciar entre:

- las aportaciones que se incorporan directamente al Borrador;
- las que requieren un mayor desarrollo técnico, ambiental o sectorial;
- las que deben concretarse mediante la ordenación pormenorizada;
- y las que corresponden a políticas, programas, proyectos, instrumentos de gestión o mecanismos de financiación complementarios.

Entre las materias objeto de especial consideración se encuentran la adaptación climática, la gestión del agua, la protección de los espacios agrarios, la regeneración de los barrios, los ejes de actividad de proximidad, los equipamientos asociados al envejecimiento, la caracterización de las partidas rurales y la coordinación metropolitana.

Durante las siguientes fases se explicarán los criterios aplicados para incorporar las propuestas y, cuando no resulte posible, las razones técnicas, jurídicas, ambientales o competenciales que lo justifiquen.

7.6. Continuidad de la participación y escucha activa durante todo el proceso

La participación no concluye con los hitos ya celebrados. La tramitación del PGE incluirá nuevos periodos formales de consultas, información pública y, en su caso, exposición de las modificaciones sustanciales que puedan introducirse.

Más allá de estos trámites legalmente exigibles, el Ayuntamiento de Alicante mantiene el compromiso de desarrollar la participación ciudadana durante todas las fases de elaboración y tramitación del Plan mediante "Alicante, un plan contigo".

A medida que avance el procedimiento se promoverán nuevos espacios e hitos de participación, adaptados al contenido y al grado de definición alcanzado en cada fase. Estos permitirán presentar la evolución de las propuestas, contrastar las decisiones adoptadas y recoger nuevas aportaciones de la ciudadanía, las entidades, los profesionales y los agentes sociales y económicos.

Asimismo, se mantendrá informada a la ciudadanía sobre la evolución del PGE y sobre los estudios, análisis y trabajos técnicos que se vayan elaborando para acompañarlo. Esta información se difundirá a través de la plataforma "Alicante, un plan contigo" y de los restantes canales municipales, facilitando el acceso a la documentación y la comprensión de sus principales conclusiones y de su incidencia sobre el desarrollo del Plan.

La continuidad del proceso se apoyará en:

- el mantenimiento de la plataforma web como espacio estable de información, documentación y comunicación;
- la celebración de nuevos encuentros, jornadas y espacios de diálogo vinculados a las sucesivas fases del PGE;
- la presentación pública de los estudios y trabajos técnicos que se vayan desarrollando;
- la devolución razonada de los resultados de los procesos participativos;
- el diálogo con el tejido asociativo, profesional, académico, social y económico;
- la coordinación con las administraciones y los municipios del entorno;
- y la comunicación periódica a la ciudadanía sobre la evolución del Plan y el grado de incorporación de las aportaciones recibidas

De este modo, la participación se concibe como un proceso continuado de información, escucha, contraste y devolución, que acompañará al PGE durante las distintas fases de su elaboración, evaluación y tramitación.



Plan General Estructural de Alicante
Borrador del plan

B. Condiciones de partida y diagnóstico

Índice

B.	Condiciones de partida y diagnóstico.....	35
	1. Marco territorial y metropolitano.....	37
	1.1. Alicante en el sistema territorial	37
	1.2. Área funcional Alicante-Elche	38
	1.3. Municipios colindantes e infraestructuras principales.....	40
	1.4. Actuaciones de otras administraciones.....	42
	2. Planeamiento vigente.....	44
	2.1. Modelo del PGM de 1987.....	44
	2.2. Grado de desarrollo.....	56
	2.3. Capacidad remanente.....	62
	3. Población y vivienda	64
	3.1. Evolución y estructura demográfica	64
	3.2. Población vinculada y proyecciones.....	66
	3.3. Parque residencial	67
	3.4. Necesidades y capacidad de vivienda	69
	4. Ciudad existente y barrios.....	71
	4.1. Estructura y morfología urbana.....	71
	4.3. Tipologías edificatorias.....	72
	4.4. Déficits y oportunidades de regeneración	73
	5. Movilidad y accesibilidad.....	74
	5.1. Movilidad urbana y metropolitana.....	74
	5.2. Red viaria y ferroviaria	75
	5.3. Transporte público e intermodalidad	75
	5.4. Movilidad peatonal y ciclista	75
	5.5. Zona Central	76
	6. Dotaciones, servicios e infraestructuras	77
	6.1. Dotaciones y zonas verdes.....	77
	6.2. Recursos hídricos y ciclo del agua.....	78
	6.3. Energía y telecomunicaciones	80
	6.4. Residuos y servicios urbanos.....	82
	6.5. Cobertura, déficits y necesidades.....	83
	7. Medio natural, paisaje e infraestructura verde	84
	7.1. Espacios naturales, forestales y agrícolas	84
	7.2. Litoral, cauces y barrancos	85
	7.3. Paisaje y patrimonio territorial	86
	7.4. Infraestructura verde y conectividad.....	87
	7.5. Riesgos y cambio climático.....	89
	7.6. Conflictos y oportunidades	90
	8. Patrimonio cultural.....	92
	8.1. Patrimonio arquitectónico y arqueológico	92
	8.2. Patrimonio industrial, etnológico y rural.....	93
	8.3. Elementos y entornos de protección.....	94
	9. Actividad económica	95
	9.1. Estructura productiva y empleo.....	95
	9.2. Áreas industriales y logísticas	96
	9.3. Comercio, turismo y actividades terciarias	97
	9.5. Necesidades de suelo productivo	97
	10. Suelo rural y diseminado	98
	10.1. Estructura y usos del suelo rural	98
	10.2. Núcleos y asentamientos existentes	99
	10.3. Edificación dispersa.....	104
	10.4. Minimización de impactos territoriales.....	104
	10.5. Déficits de urbanización y servicios.....	105
	11. Planeamiento supramunicipal y condicionantes.....	106
	11.1. Estrategia y planes territoriales	106
	11.2. Planificación sectorial	107
	11.3. Afecciones y servidumbres.....	109
	11.4. Otros condicionantes urbanísticos y ambientales	111
	12. Síntesis integrada del diagnóstico	112
	12.1. Matriz de síntesis del diagnóstico	112
	12.2. Debilidades y necesidades	114
	12.3. Fortalezas, valores y recursos.....	114
	12.4. Amenazas, riesgos y vulnerabilidades	114
	12.5. Oportunidades de transformación	114
	12.6. Retos estratégicos del nuevo modelo	115

1. Marco territorial y metropolitano

El análisis del marco territorial permite situar Alicante dentro de un sistema urbano y funcional que desborda ampliamente sus límites municipales. La ciudad ejerce funciones de capitalidad provincial y constituye, junto con Elche y los municipios de su entorno inmediato, uno de los principales espacios metropolitanos del Mediterráneo español.

La estructura territorial se apoya en una combinación singular de activos: posición litoral, puerto de interés general, aeropuerto internacional, conexión ferroviaria de alta velocidad, red viaria estatal, red metropolitana de transporte, universidades, hospitales y equipamientos administrativos y culturales de rango supramunicipal. Al mismo tiempo, presenta déficits de articulación derivados de la congestión de determinados corredores, la fragmentación producida por las grandes infraestructuras y la insuficiente coordinación entre sistemas urbanos estrechamente relacionados.

El PGE debe partir, por tanto, de una visión a doble escala: la municipal, sobre la que puede establecer directamente sus determinaciones, y la metropolitana, necesaria para estudiar la movilidad, la infraestructura verde, los servicios, la actividad económica y las grandes actuaciones promovidas por otras administraciones.

1.1. Alicante en el sistema territorial

El término municipal de Alicante se sitúa en la fachada mediterránea de la Comunitat Valenciana, en una posición estratégica entre el corredor mediterráneo, el sureste peninsular y las conexiones con el centro de España. Esta localización, reforzada por la presencia del puerto, el aeropuerto, la red ferroviaria de alta velocidad y Cercanías y los principales corredores viarios, configura Alicante como un nodo urbano y de comunicaciones de alcance regional, nacional e internacional.

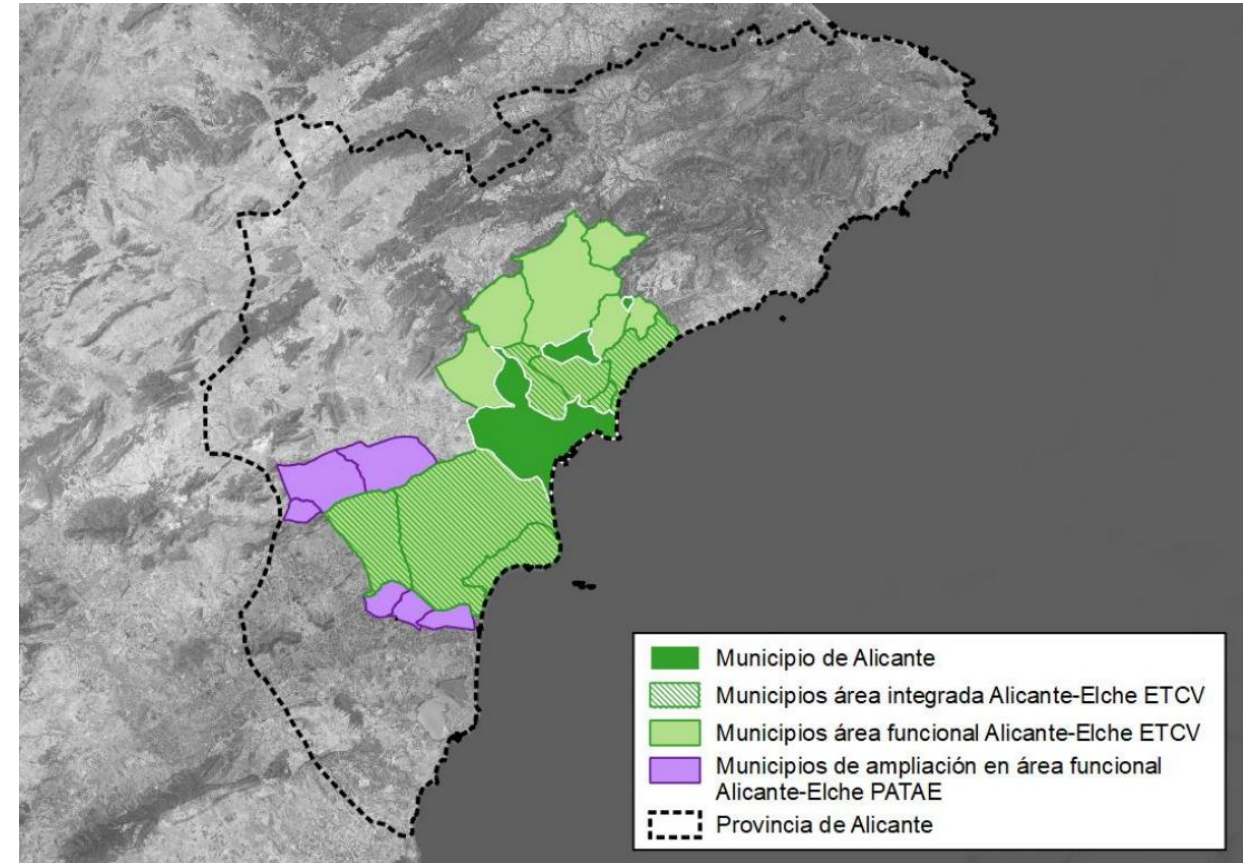
El territorio municipal presenta una configuración singular y discontinua. Junto al ámbito territorial principal se integran los enclaves de Montnegre, Cabeçó d'Or y la isla de Nueva Tabarca, lo que incorpora al municipio realidades urbanas, litorales, agrícolas, forestales, rurales e insulares muy diversas. Esta complejidad exige una lectura territorial conjunta, acompañada de criterios diferenciados en función de las características, valores y necesidades de cada ámbito.

Alicante forma parte de un sistema urbano supramunicipal caracterizado por intensas relaciones de movilidad, residencia, empleo, servicios y actividad económica. Su posición territorial no puede entenderse de forma aislada, sino en conexión con Elche, San Vicente del Raspeig y los municipios del entorno litoral e interior, con los que comparte infraestructuras, equipamientos, corredores ambientales y dinámicas urbanas y territoriales.

La ciudad concentra actividades administrativas, comerciales, turísticas, logísticas, sanitarias, educativas y culturales que prestan servicio a un ámbito territorial superior al estrictamente municipal. A estos elementos se añaden los espacios vinculados al conocimiento, la innovación y la economía digital, apoyados principalmente en la Universidad de Alicante, el Parque Científico, el Distrito Digital y otros enclaves empresariales y tecnológicos.

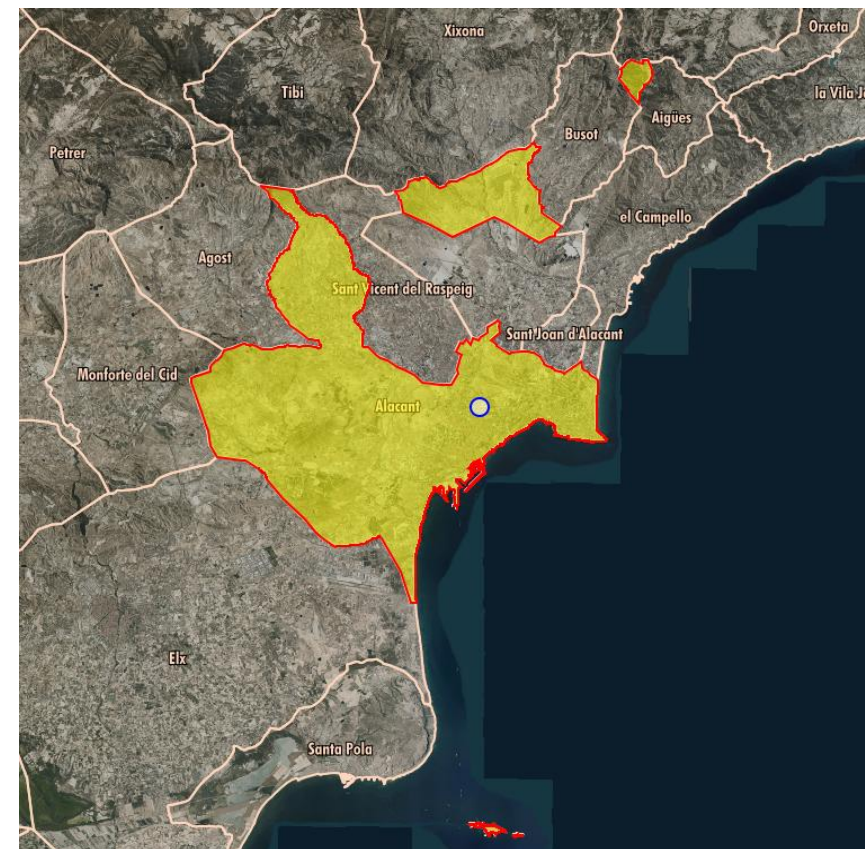
Su posición territorial se sustenta en un sistema de infraestructuras de elevada capacidad:

- el Puerto de Alicante, integrado en las redes comerciales, logísticas y de transporte marítimo;
- el Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández, principal puerta de entrada internacional del área funcional;
- la estación ferroviaria de alta velocidad, larga distancia y Cercanías;
- la red TRAM, que articula Alicante con San Vicente del Raspeig, El Campello, la Marina Baixa y los municipios del corredor norte;



Contexto territorial de Alicante

Fuente: Estudio de las infraestructuras de Red Primaria del TM de Alicante y su Entorno Metropolitano



Término Municipal de Alicante Fuente: Visor Cartográfico GVA

- la A-31, como conexión principal con Madrid y el centro peninsular;
- la A-7, la AP-7 y la A-70, integradas en el corredor mediterráneo;
- y la N-332, como eje litoral y metropolitano.

Este conjunto proporciona una elevada accesibilidad exterior, pero no siempre funciona como un sistema plenamente integrado. Persisten carencias de intermodalidad y conexión directa entre el puerto, el aeropuerto, el ferrocarril, el transporte metropolitano y las principales áreas productivas. A ello se suma la congestión de determinados accesos y corredores, especialmente en los desplazamientos metropolitanos cotidianos.

Las grandes infraestructuras han desempeñado un papel decisivo en el crecimiento y articulación territorial de Alicante, pero también han generado discontinuidades y efectos barrera. La A-70, los corredores ferroviarios, las instalaciones portuarias y determinados ejes viarios separan tejidos urbanos, dificultan las conexiones transversales y condicionan la continuidad entre la ciudad, el litoral, las áreas rurales y los municipios próximos.

La posición de Alicante debe analizarse igualmente en relación con su sistema natural y paisajístico. El litoral, las sierras y elevaciones interiores, los cauces y barrancos, los espacios agrícolas y los vestigios de la antigua Huerta forman una estructura territorial que supera los límites administrativos municipales. La conservación de su continuidad ecológica, funcional y paisajística requiere coordinación con los municipios colindantes y con los instrumentos de ordenación territorial de ámbito supramunicipal.

Esta dimensión territorial adquiere especial relevancia en cuestiones como la protección del litoral, la gestión de riesgos naturales, la conectividad de la infraestructura verde, la preservación de los suelos agrícolas, la movilidad metropolitana y la localización de actividades económicas y grandes equipamientos.

Diagnóstico

La posición territorial de Alicante constituye uno de sus principales activos. La ciudad dispone de una elevada accesibilidad, una importante concentración de servicios y equipamientos y una relación directa con redes económicas, logísticas y turísticas de escala nacional e internacional.

Sin embargo, su funcionamiento territorial presenta diversas debilidades:

- una elevada dependencia del vehículo privado en los desplazamientos metropolitanos;
- congestión en los principales accesos y corredores;
- insuficiente integración entre los diferentes modos de transporte;
- ausencia de una conexión ferroviaria directa y eficaz con el aeropuerto;
- efecto barrera de determinadas infraestructuras viarias y ferroviarias;
- discontinuidades entre los espacios naturales, agrícolas y urbanos;
- y una coordinación todavía limitada entre municipios y administraciones.

El nuevo PGE debe aprovechar la posición estratégica de Alicante para reforzar su papel dentro del sistema territorial, mejorando la integración de sus infraestructuras, reduciendo los efectos de fragmentación y consolidando las relaciones con los municipios del entorno.

Esta orientación implica avanzar desde un modelo basado principalmente en la accesibilidad viaria y en la concentración de funciones hacia otro más integrado, multimodal y policéntrico, en el que las infraestructuras de transporte, la infraestructura verde, las áreas productivas, los grandes equipamientos y los espacios urbanos y rurales formen parte de una estructura territorial coordinada.

1.2. Área funcional Alicante-Elche

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana sitúa Alicante dentro del Área Funcional Alicante-Elche, formada por los municipios de las comarcas de l'Alacantí y el Baix Vinalopó, junto con Tibi. Dentro de este ámbito se identifica un Área Urbana Integrada más reducida, formada por los municipios que concentran la mayor parte de la población, el empleo y las relaciones funcionales cotidianas.

Alicante y Elche constituyen los dos principales polos de este sistema. No conforman una conurbación continua en sentido estricto, pero sí un espacio metropolitano articulado mediante intensos flujos de residencia, empleo, servicios, estudios, mercancías y movilidad. Entre ambas ciudades se localizan algunas de las infraestructuras y actividades de mayor relevancia territorial:

- el aeropuerto;
- la Institución Ferial Alicantina;
- los ámbitos de Elche Parque Empresarial y Torrellano;
- las áreas productivas del oeste de Alicante;
- Ciudad de la Luz y el entorno de Agua Amarga;
- los corredores viarios A-7, A-70, A-79 y N-332;
- y la línea ferroviaria Alicante-Elche-Murcia.

La relación funcional no se limita a Alicante y Elche. San Vicente del Raspeig constituye un tercer nodo esencial por su continuidad urbana con Alicante, la presencia de la Universidad de Alicante, su parque científico y su conexión mediante TRAM y red viaria. Sant Joan d'Alacant, Mutxamel y El Campello forman parte del sistema urbano septentrional, asociado a los corredores de la avenida de Dénia, la N-332 y el TRAM, mientras que Agost y Monforte del Cid se relacionan con Alicante mediante los corredores interiores y las áreas agrícolas, logísticas y productivas.

El Área Funcional reúne activos que, considerados conjuntamente, alcanzan una dimensión mucho mayor que la suma de sus municipios:

dos grandes ciudades complementarias;

- un aeropuerto internacional;
- puerto comercial y logístico;
- red de alta velocidad y Cercanías;
- dos universidades públicas;
- centros hospitalarios y sanitarios de referencia;
- espacios tecnológicos y empresariales;
- una potente red turística, comercial y de servicios;
- y un sistema ambiental formado por litoral, humedales, sierras y paisajes agrícolas.

La escala metropolitana constituye también uno de los principales consensos obtenidos durante el proceso participativo. Las aportaciones insisten en que las cuestiones de movilidad, vivienda, agua, energía, infraestructura verde y actividad económica no pueden resolverse exclusivamente dentro de los límites municipales y requieren coordinación entre Alicante, Elche y los restantes municipios del entorno.

Plan de Acción Territorial Alicante-Elche

El Plan de Acción Territorial de las Áreas Metropolitanas de Alicante y Elche -PATAE- es el instrumento supramunicipal promovido por la Generalitat para intentar coordinar el sistema territorial, la infraestructura verde, los asentamientos y la movilidad del área.

El borrador del PATAE plantea, entre otras medidas:

- reforzar las conexiones de transporte público entre Alicante y Elche;
- desarrollar el corredor Elche-Matola-Elche-aeropuerto-Alicante;
- mejorar la red de Cercanías;
- implantar plataformas reservadas para autobuses;
- establecer servicios exprés hacia áreas industriales y terciarias;
- crear carriles de alta ocupación en puntos congestionados;
- aumentar los aparcamientos disuasorios conectados al TRAM y a Cercanías;
- mejorar la intermodalidad;
- y armonizar la infraestructura verde del conjunto metropolitano.

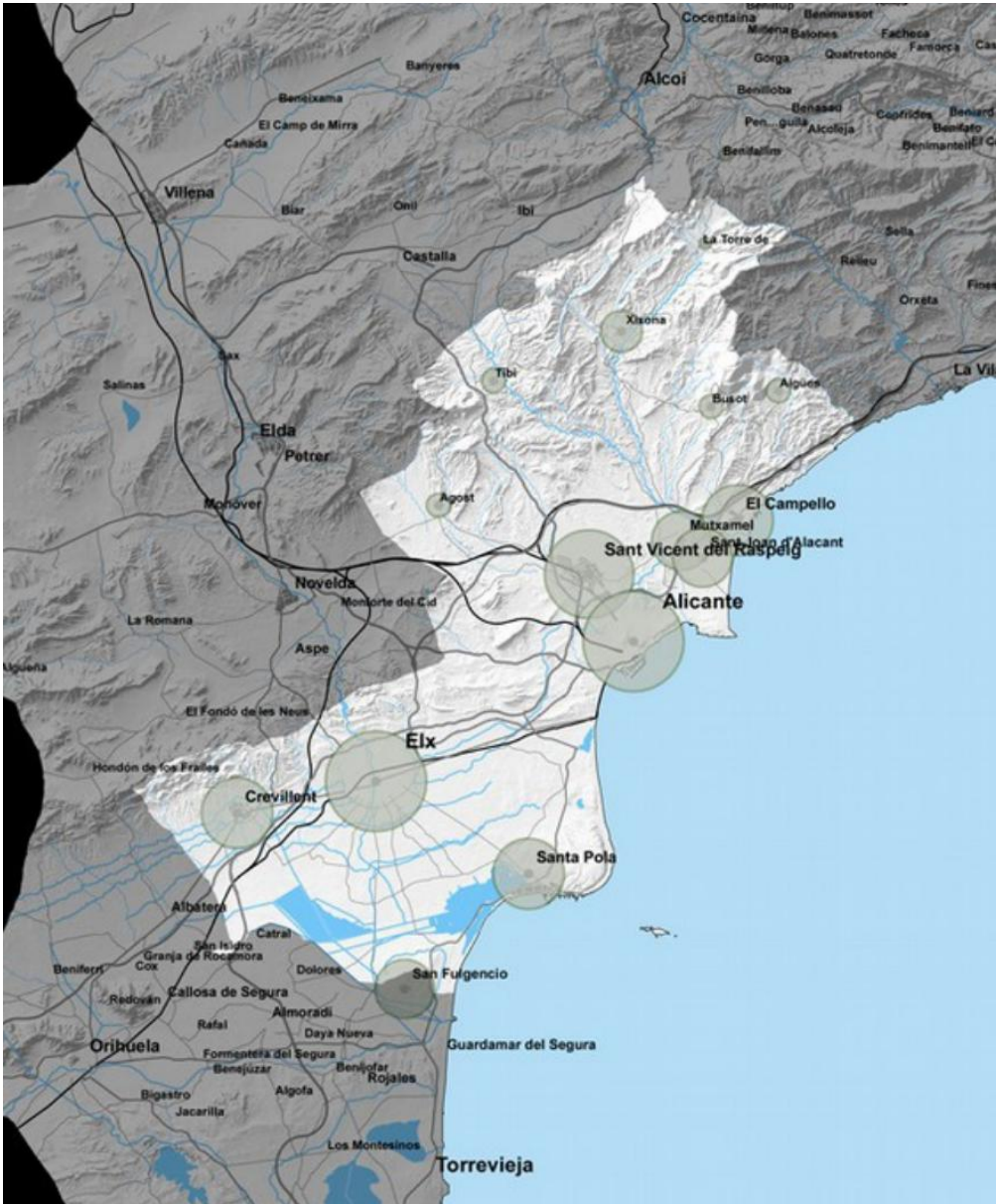
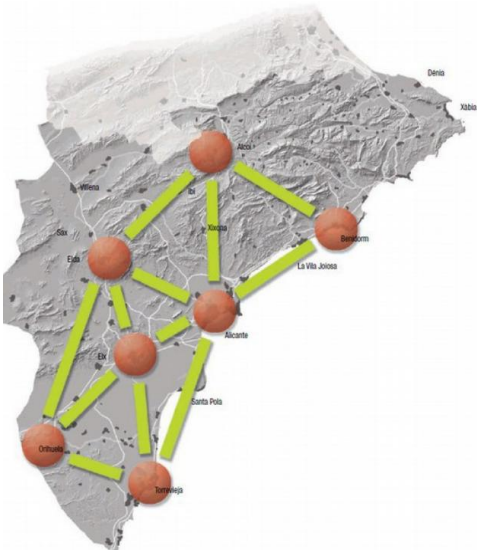
Aunque el PATAE se encuentra en tramitación, sus criterios constituyen una referencia necesaria para el PGE. La ordenación municipal debe ser compatible con sus objetivos y reservar las condiciones territoriales necesarias para que las futuras infraestructuras y corredores metropolitanos puedan desarrollarse.

Diagnóstico

El área Alicante-Elche funciona como una realidad metropolitana de hecho, aunque todavía carece de una estructura suficientemente integrada de planificación y gestión.

Sus principales debilidades son el predominio de los desplazamientos por carretera, la congestión de los principales corredores, la insuficiencia del servicio ferroviario de Cercanías, la ausencia de conexión ferroviaria directa con el aeropuerto, la falta de integración entre los distintos modos de transporte, las discontinuidades de la infraestructura verde y la escasez de mecanismos estables de coordinación institucional.

Frente a estas debilidades, el área metropolitana ofrece la oportunidad de consolidar un sistema policéntrico basado en la complementariedad entre Alicante, Elche y los restantes municipios. Las infraestructuras, las universidades, los espacios productivos y de innovación y los grandes equipamientos constituyen activos compartidos que deben ordenarse desde una perspectiva supramunicipal.



Región Urbana de Alicante y Área funcional Alicante-Elche
Fuente: ETCV y Borrador del PATAE

1.3. Municipios colindantes e infraestructuras principales

El término municipal de Alicante limita o mantiene una relación territorial directa con San Vicente del Raspeig, Sant Joan d'Alacant, Mutxamel, El Campello, Agost, Monforte del Cid y Elche. La singular configuración de sus enclaves septentrionales amplía asimismo las relaciones territoriales con otros municipios del interior de l'Alacantí.

Estas relaciones presentan características diferentes en cada sector.

San Vicente del Raspeig

La relación con San Vicente es la más intensa y continua. Ambos municipios forman prácticamente un único sistema urbano en torno a la avenida de la Universidad, la A-77a, la línea del TRAM y los barrios del norte de Alicante.

La Universidad, situada en San Vicente, actúa como equipamiento metropolitano y genera desplazamientos diarios de gran intensidad. Su relación con el Parque Científico y con los futuros ámbitos de innovación y actividad de Rabasa exige mejorar la permeabilidad urbana, el transporte público y la movilidad peatonal y ciclista.

La A-70 y la A-77a actúan actualmente como barreras entre la universidad, el parque científico y los tejidos urbanos próximos. Su futura transformación debe orientarse a compatibilizar su función viaria con una mayor integración urbana.

Sant Joan d'Alacant, Mutxamel y El Campello

Estos municipios forman, junto con los barrios del noreste y las playas de Alicante, un continuo funcional articulado principalmente por la N-332, la avenida de Dénia, la red TRAM y la red viaria autonómica que conecta Alicante con Sant Joan d'Alacant, Mutxamel y El Campello.

En este corredor se concentran áreas residenciales, centros sanitarios, equipamientos comerciales, actividades turísticas y espacios agrícolas de la antigua Huerta. La coordinación resulta especialmente necesaria para:

- garantizar la continuidad de la infraestructura verde;
- proteger los paisajes y elementos de la Huerta;
- ordenar los accesos y la movilidad metropolitana;
- mejorar el transporte público;
- coordinar el crecimiento residencial;
- y reforzar el eje sanitario y de conocimiento vinculado al Hospital de Sant Joan y la UMH.

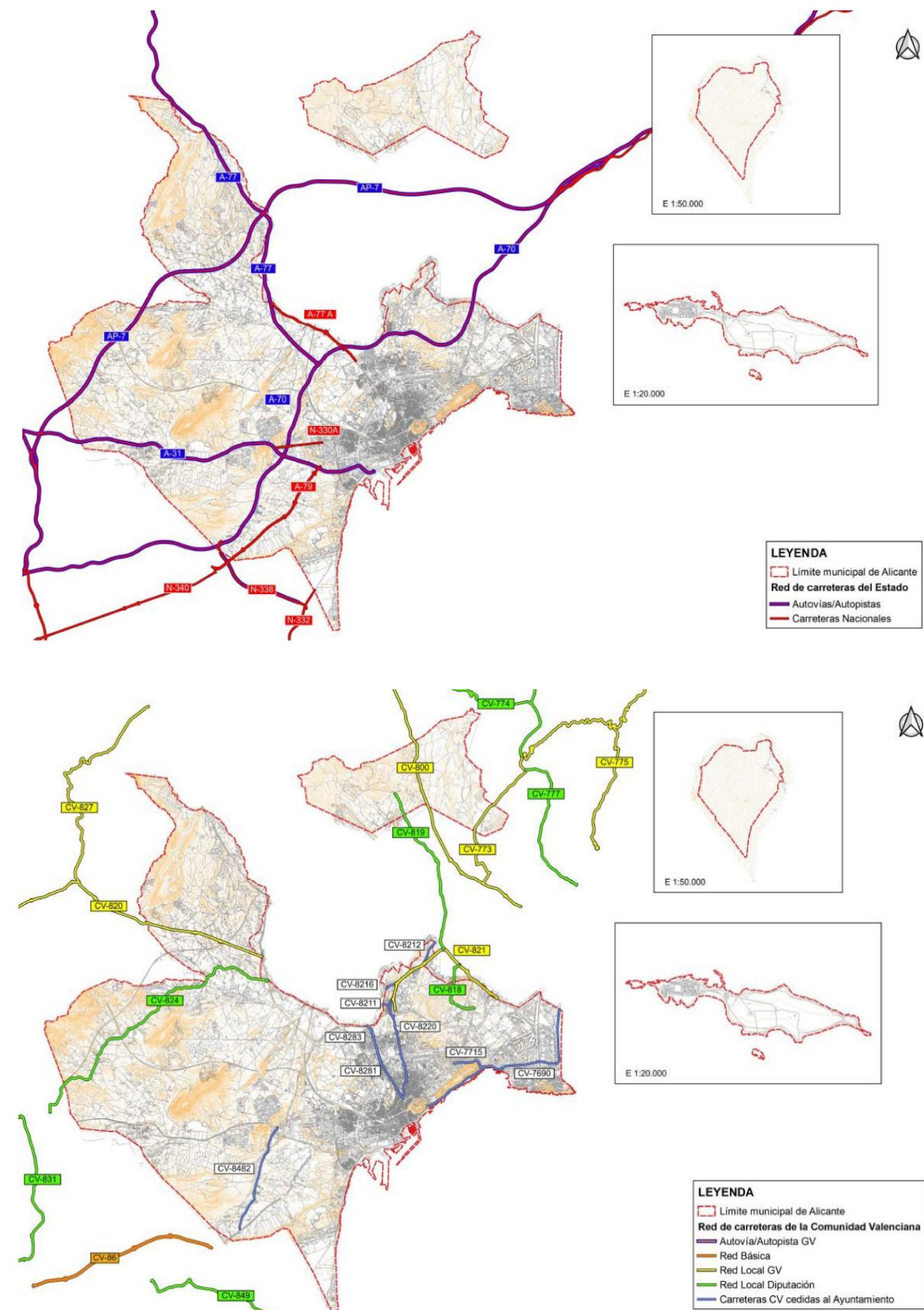
Elche

La relación con Elche se estructura principalmente a través del corredor suroeste, en el que se localizan el aeropuerto, la A-7, la A-79, la N-332 y la línea ferroviaria. Este espacio concentra grandes flujos metropolitanos y actividades de relevancia regional, pero presenta también importantes problemas de congestión, dependencia del vehículo privado y discontinuidad territorial.

La mejora de este corredor exige reforzar las conexiones ferroviarias y el transporte público metropolitano, garantizar una conexión eficaz con el aeropuerto y coordinar la implantación y el desarrollo de las actividades económicas, logísticas y empresariales de alto valor añadido localizadas entre Alicante y Elche.

Agost y Monforte del Cid

Los municipios interiores mantienen relaciones territoriales vinculadas a la A-31, las infraestructuras ferroviarias, los espacios productivos y logísticos y los paisajes rurales y agrícolas del oeste municipal. La conexión con estos municipios resulta especialmente relevante para la ordenación del corredor productivo occidental, la coordinación de las actividades económicas y logísticas y la continuidad de la infraestructura verde hacia el interior.



1. Red de carreteras del Estado

2. Red de carreteras de la Comunidad Valenciana

Fuente: Estudio de las infraestructuras de Red Primaria del TM de Alicante y su Entorno Metropolitano

Infraestructuras principales

La red viaria de escala estatal se estructura fundamentalmente mediante:

- A-70, actual circunvalación de Alicante, que combina tráfico de paso y movimientos metropolitanos y urbanos;
- A-31, conexión principal con Madrid, el interior peninsular y el puerto;
- A-7 y AP-7, ejes del corredor mediterráneo;
- A-77 y A-77a, conexiones con San Vicente y el interior;
- A-79, corredor Alicante-Elche;
- N-332, eje litoral;
- y N-330a, acceso occidental y carretera de Ocaña.

A estas se suman las carreteras autonómicas y provinciales que articulan las partidas rurales, los enclaves municipales y las relaciones con Mutxamel, Sant Joan, El Campello, Agost y otros municipios del entorno.

La red ferroviaria está formada por las líneas de alta velocidad, larga distancia, Cercanías y mercancías, junto con la red TRAM gestionada por la Generalitat. La configuración actual presenta importantes oportunidades de mejora:

- conexión ferroviaria directa con el aeropuerto;
- mejora del servicio de Cercanías;
- supresión del trazado ferroviario litoral y recuperación urbana del corredor liberado;
- acceso ferroviario al puerto;
- creación de nodos intermodales;
- y coordinación entre ferrocarril, TRAM o alta capacidad equivalente, autobuses y movilidad activa.

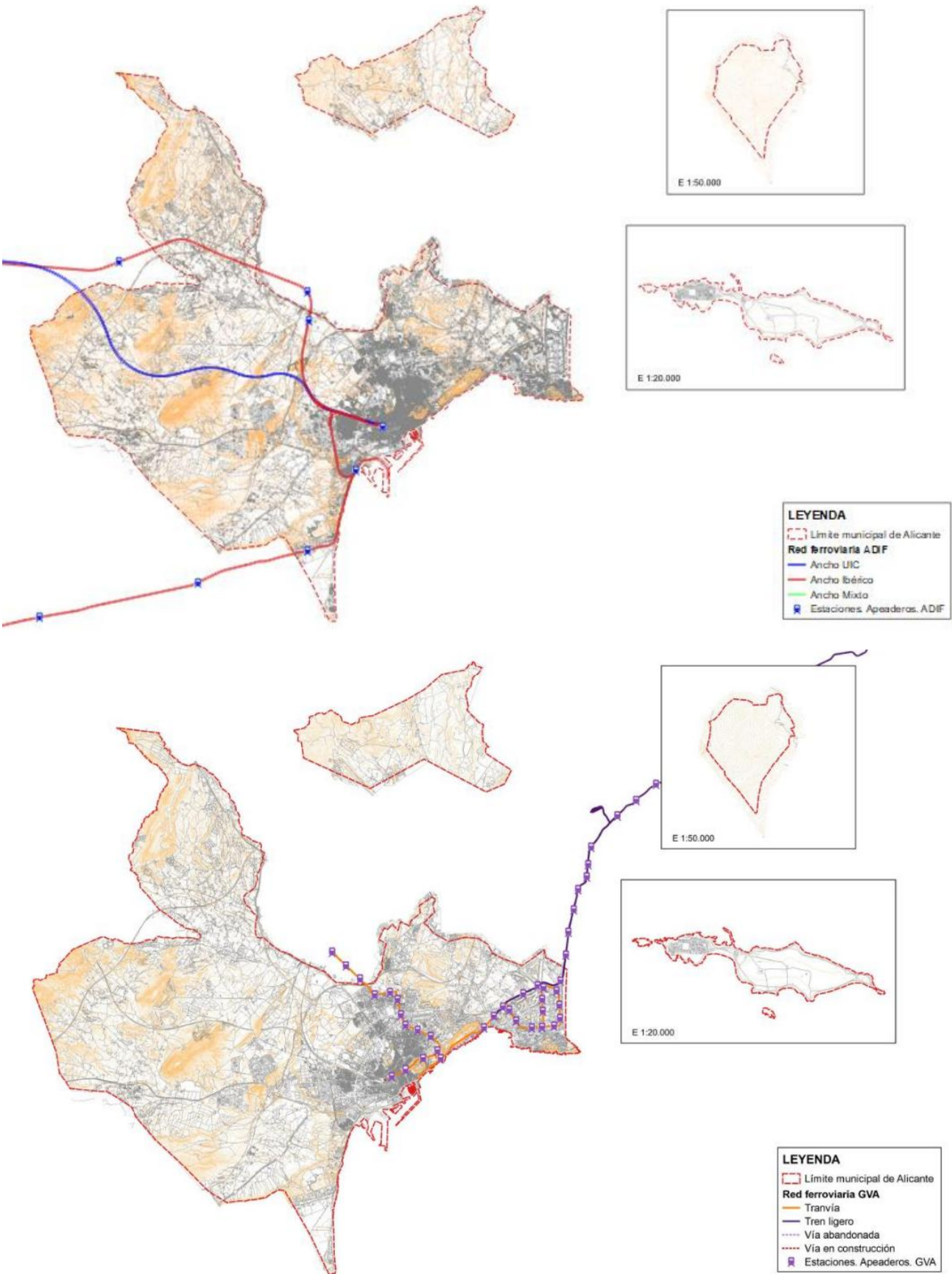
El Puerto y el Aeropuerto constituyen las dos principales infraestructuras de conexión exterior. Su accesibilidad y relación con el tejido urbano y productivo deben considerarse conjuntamente con las redes ferroviaria y viaria.

Diagnóstico

Las relaciones de Alicante con los municipios colindantes presentan intensidades y características diferentes, pero en todos los casos requieren una mayor coordinación en materia de movilidad, infraestructuras, crecimiento urbano, actividad económica e infraestructura verde.

Las redes viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias garantizan una elevada accesibilidad territorial, aunque también generan efectos de fragmentación y condicionan la continuidad entre barrios, áreas productivas, espacios rurales y municipios próximos.

El planeamiento debe reservar y coordinar las condiciones territoriales necesarias para mejorar estas conexiones, favorecer la intermodalidad y reducir los efectos barrera de las grandes infraestructuras.



1. Red de ferrocarriles ADIF

2. Red de ferrocarriles GVA

Fuente: Estudio de las infraestructuras de Red Primaria del TM de Alicante y su Entorno Metropolitano

1.4. Actuaciones de otras administraciones

El territorio de Alicante se encuentra condicionado por actuaciones promovidas por la Administración General del Estado, la Generalitat Valenciana, la Diputación Provincial y otras entidades públicas con competencias sectoriales.

Estas actuaciones tienen una incidencia directa sobre la movilidad, las infraestructuras, el litoral, el puerto, el aeropuerto, los recursos hídricos, la energía, los equipamientos y la ordenación territorial. El PGE debe reconocerlas, prever las reservas necesarias y coordinar sus determinaciones con el modelo urbano y territorial propuesto, sin asumir como definitivas aquellas actuaciones que todavía se encuentren en estudio o pendientes de aprobación.

Actuaciones de la Administración General del Estado

Entre las principales actuaciones viarias contempladas o estudiadas se encuentran:

- mejora del enlace entre la A-70 y la A-31;
- reordenación de accesos e intersecciones en el corredor occidental;
- paso inferior en la glorieta de acceso a la Universidad de Alicante;
- ampliación de capacidad de la A-70 en el tramo Alicante-Elche;
- y otras actuaciones destinadas a mejorar la seguridad vial y reducir la congestión de los accesos metropolitanos.

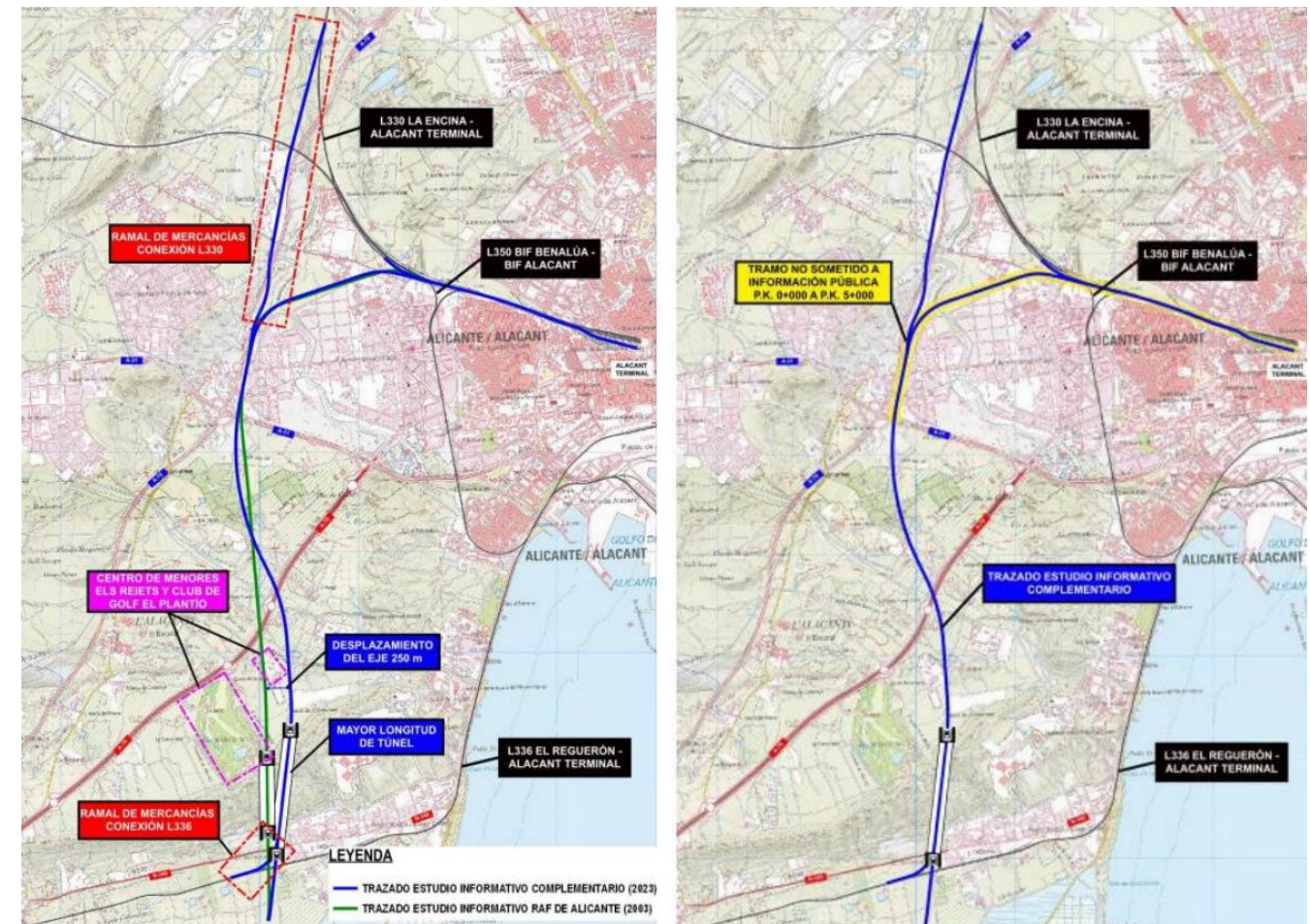
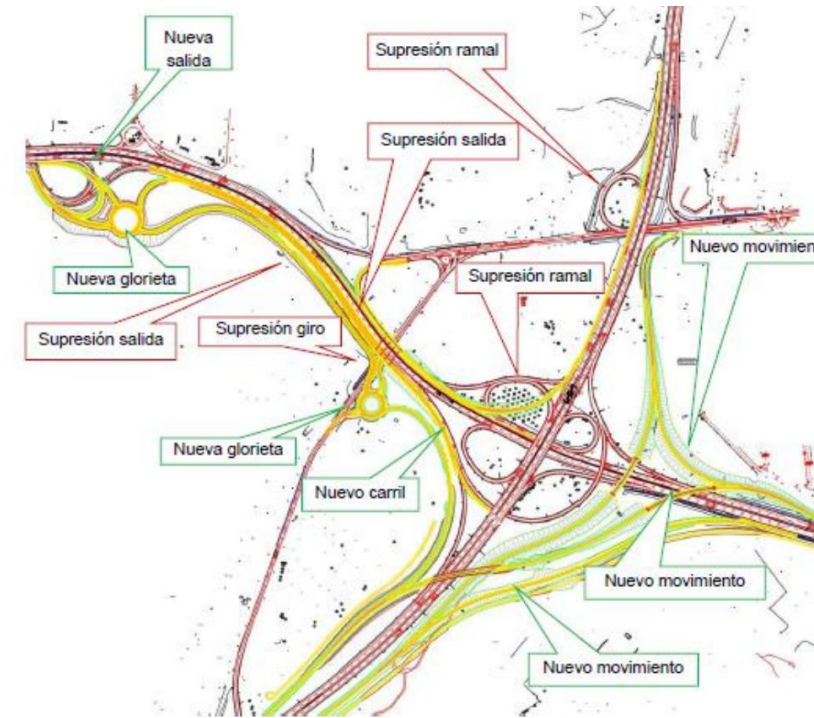
En materia ferroviaria destaca la Variante de Torrellano, actuación estratégica para conectar Alicante con el aeropuerto, reorganizar los servicios de Cercanías, larga distancia y mercancías y posibilitar la eliminación del trazado ferroviario litoral en el sector sur.

Esta actuación tiene una incidencia territorial especialmente relevante porque puede:

- mejorar la accesibilidad ferroviaria al aeropuerto;
- liberar el frente litoral sur;
- eliminar barreras entre los barrios y el mar;
- facilitar la creación de un corredor verde;
- y mejorar la integración del acceso ferroviario al puerto.

También deben considerarse las actuaciones relacionadas con:

- el corredor ferroviario mediterráneo;
- la mejora de la red de Cercanías;
- la integración de la estación central de RENFE;
- el acceso ferroviario al puerto;
- y la ordenación y transformación de los suelos ferroviarios.



1. Ramal de conexión entre la línea actual Alicante-Murcia y la variante de acceso al aeropuerto (Variante de Torrellano)
2. Mejora del enlace entre la A-70 y la A-31

Fuente: Estudio de las infraestructuras de Red Primaria del TM de Alicante y su Entorno Metropolitano

Actuaciones de la Generalitat Valenciana

Las principales actuaciones autonómicas afectan a:

- desarrollo de la red TRAM;
- planificación de la movilidad metropolitana;
- PATAE;
- infraestructuras hidráulicas;
- equipamientos sanitarios y educativos;
- Ciudad de la Luz y Distrito Digital;
- Parque Científico-Tecnológico de la Universidad de Alicante;
- y actuaciones sobre carreteras de titularidad autonómica.

La planificación autonómica debe coordinarse especialmente con los corredores Alicante-San Vicente, Alicante-Sant Joan-El Campello y Alicante-Elche, así como con las previsiones de crecimiento residencial, productivo y dotacional del PGE.

El PATAE constituye el marco territorial de referencia para esta coordinación, aunque su estado de tramitación obliga a mantener la suficiente flexibilidad para adaptar el PGE a las determinaciones que finalmente se aprueben.

Puerto de Alicante

El Puerto es una infraestructura estatal con una relación directa con el tejido urbano, el litoral y las áreas productivas. Sus actuaciones deben coordinarse con el PGE en materias como:

- accesibilidad viaria y ferroviaria;
- integración puerto-ciudad;
- actividades logísticas;
- movilidad de mercancías;
- usos en los bordes portuarios;
- calidad ambiental;
- y continuidad del frente litoral.

La ordenación municipal no puede determinar los usos portuarios, pero sí debe establecer una estrategia coherente para sus accesos, sus bordes y su relación con los barrios próximos.

Aeropuerto de Alicante-Elche

Aunque se encuentra en el término municipal de Elche, el aeropuerto constituye una infraestructura esencial para Alicante y para toda el área funcional.

Su incidencia territorial exige:

- mejorar la conexión ferroviaria;
- reforzar el transporte público;
- coordinar las infraestructuras viarias;
- ordenar los corredores de acceso;
- considerar las servidumbres aeronáuticas;
- y potenciar las sinergias económicas entre aeropuerto, puerto, Ciudad de la Luz, áreas productivas y espacios de innovación.

Diagnóstico y criterios de coordinación

Las actuaciones de otras administraciones constituyen oportunidades fundamentales para transformar el modelo territorial, pero también introducen incertidumbres derivadas de sus plazos, trazados y condiciones de ejecución.

El PGE debe:

- identificar las actuaciones previstas;
- diferenciar las aprobadas, programadas y meramente estudiadas;
- reservar los suelos necesarios cuando exista suficiente definición;
- evitar que los futuros desarrollos imposibiliten su ejecución;
- coordinar sus efectos con la infraestructura verde y la estructura urbana;
- prever alternativas cuando su concreción no sea suficiente;
- y promover mecanismos de cooperación interadministrativa.

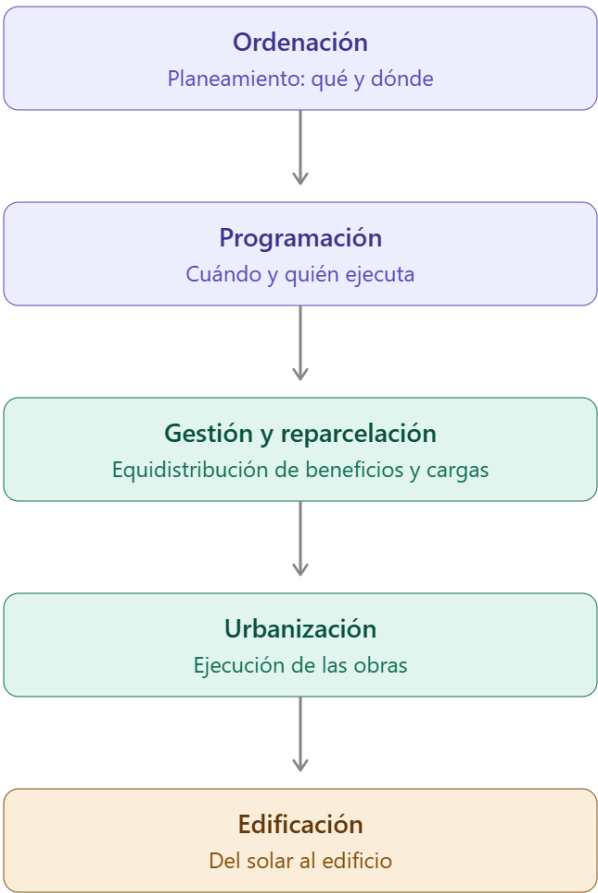
La integración de estas actuaciones no debe limitarse a trasladar trazados sectoriales. Debe orientarse a maximizar sus efectos positivos sobre la ciudad, reducir impactos, eliminar barreras y vincular las nuevas infraestructuras con la regeneración urbana, la movilidad sostenible y la mejora del espacio público.

2. Planeamiento vigente

El análisis del planeamiento vigente se aborda en este bloque desde una perspectiva complementaria a la desarrollada en el apartado A. Allí se han expuesto el contexto de aprobación del PGM de 1987, sus objetivos, sus principales decisiones y las transformaciones producidas durante su prolongada vigencia. En este capítulo se analiza su resultado material: la estructura urbanística de partida, el grado de ejecución alcanzado, la capacidad todavía disponible y las condiciones que el planeamiento heredado impone al nuevo Plan General Estructural.

La evaluación debe diferenciar entre la situación reconocida formalmente por el planeamiento y la transformación física efectivamente producida. La clasificación del suelo y la atribución de usos, edificabilidades o aprovechamientos no significan necesariamente que se hayan completado la ordenación pormenorizada, la programación, la gestión, la urbanización o la edificación de cada ámbito. Del mismo modo, la consideración de un suelo como desarrollado no garantiza que se hayan ejecutado íntegramente las dotaciones, conexiones y sistemas generales previstos.

Por ello, el diagnóstico distingue las distintas fases del proceso urbanístico:



El grado de avance alcanzado en una de ellas no implica necesariamente la culminación de las restantes. Esta diferenciación resulta esencial para cuantificar correctamente la capacidad remanente y valorar la vigencia, viabilidad y adecuación de las previsiones heredadas.

2.1. Modelo del PGM de 1987

El modelo inicial del PGM se tradujo en una estructura de clasificación, calificación y gestión destinada a completar la ciudad existente, articular sus piezas y canalizar los crecimientos futuros.

Su ordenación se apoyó en:

- una red de sistemas generales viarios, dotacionales y de espacios libres;
- una amplia oferta de suelo residencial;
- una reserva comparativamente reducida de suelo productivo;
- ámbitos de suelo urbano sometidos a actuaciones de compleción o reforma;
- sectores de suelo urbanizable;
- operaciones integradas vinculadas a actuaciones estructurales;
- y una extensa superficie de suelo no urbanizable común o protegido.

Sistemas generales

La **estructura viaria** se organizó en torno a las vías territoriales de gran capacidad, los accesos urbanos, la Gran Vía y la Vía Parque. Estos elementos debían reducir el carácter radial de la red, conectar los barrios y favorecer los desplazamientos transversales y paralelos al litoral.

Planteó la jerarquización del sistema viario, diferenciando sus elementos en varias categorías:

- a). Primer nivel. Constituido por vías de gran capacidad (autovías y autopistas fundamentalmente), con limitación de accesos a las mismas y conexiones mediante enlaces.
- b). Segundo nivel. Constituido por las entonces carreteras nacionales (330, 340 y 332), con función de conexión de la Ciudad y su área de influencia con el ámbito supra metropolitano.
- c). Tercer nivel. Constituido por los denominados accesos a la ciudad y los grandes ejes urbanos como Gran Vía y Vía Parque.
- d). Cuarto nivel. Constituido por las denominadas “vías colectoras” que podían ser de carácter urbano, comarcal o industrial.
- d). Quinto nivel. Correspondiente con las vías de carácter local que comprendían las de distribución interna de barrio.

De esta jerarquización, componían la red básica o estructurante del territorio los viarios incluidos en los tres primeros niveles (autovías, carreteras nacionales y grandes ejes urbanos).

A nivel general propuso, además, un vial de acceso suroeste al Puerto con el cual poder canalizar directamente el tráfico rodado desde la autovía y en directa conexión con las áreas industriales.

El **sistema general de espacios libres** alcanzaba, según la cuantificación inicial del Plan, 222,74 hectáreas. Incluía parques urbanos, litoral, áreas ajardinadas, espacios deportivos y áreas libres equipadas. Como ya se ha expuesto, parte de estas superficies no reuniría actualmente las condiciones exigidas para su cómputo como parque público de red primaria y, además, las distintas piezas no se concebían todavía como una red ambiental y funcional continua.

En relación con los **equipamientos de red primaria**, el PGM de 1987 incluyó dentro de la denominación de “equipamiento comunitario” tanto los equipamientos propiamente dichos como los servicios urbanos -mercados, cementerios, centros administrativos, entre otros-. Partió de la consideración de que Alicante contaba con un nivel general de equipamientos aceptable por su condición de capital provincial, por lo que introdujo pocas novedades de carácter estructural.

Identificó como sistemas generales aquellos equipamientos cuyo ámbito de servicio comprendía el conjunto de la ciudad: hospitales, centros asistenciales, centros docentes de nivel superior y equipamientos culturales de especial relevancia municipal.

Entre las nuevas propuestas planteó un centro cultural de importancia en la zona del paseo de Campoamor, otro en los jardines de las antiguas cocheras de tranvías y un nuevo emplazamiento para el conservatorio en el polígono de Babel.

En cuanto a los servicios urbanos, propuso la ampliación del Ayuntamiento y de los Juzgados, la implantación de un complejo de la Guardia Civil entre Rabasa y la Vía Parque, un parque comarcal de bomberos en el polígono industrial de Los Ángeles y la ampliación del cementerio junto al recinto existente.

Contempló, además, la construcción de una nueva estación de autobuses interurbanos en los terrenos del antiguo Cuartel de Benalúa, junto a los nuevos Juzgados.

No obstante, la evolución urbana, las nuevas necesidades dotacionales y la actuación de las distintas administraciones alteraron con el tiempo una parte significativa de estas previsiones iniciales. Algunos equipamientos se ejecutaron en emplazamientos distintos, otros fueron sustituidos por nuevas soluciones o integrados en actuaciones posteriores y determinadas reservas no llegaron a materializarse en los términos previstos por el PGMÓ.

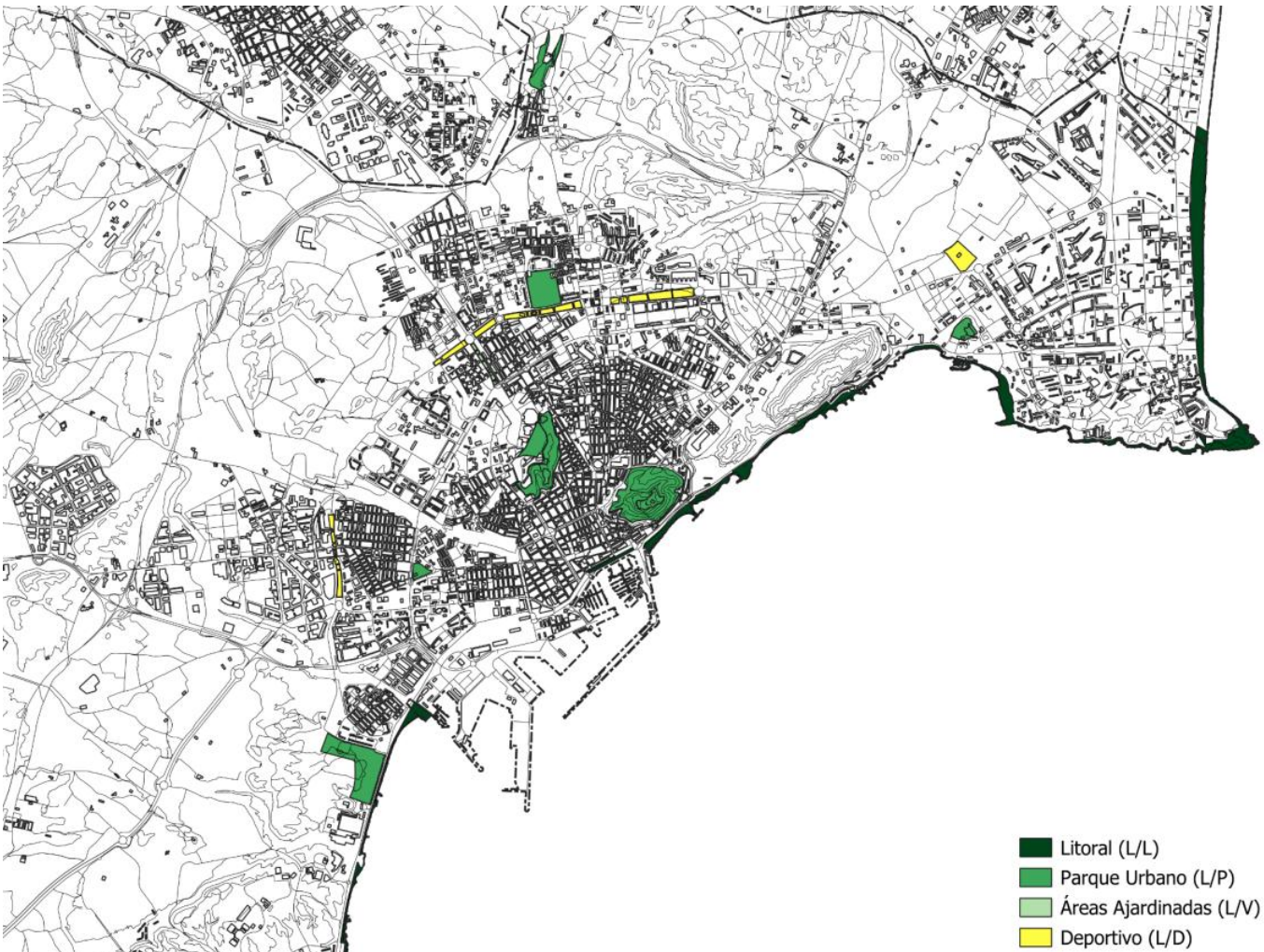


Imagen Sistema General de Espacios Libres PGMÓ 1987
Fuente: Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante

SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES	
TIPO	Superficie (Ha.)
A PARQUES URBANOS	
El Palmeral	22,50
Lo Morant	12,00
Monte Benacantil	34,00
Monte Tossal	22,80
Tossal de Manises	3,80
El Buen Retiro	7,20
Parque Urbano de Playa de San Juan	30,80
B LITORAL	34,75
C ÁREAS AJARDINADAS	2,57
D PARQUE DEPORTIVO	15,40
E LIBRE DEPORTIVO EQUIPADO	36,92
TOTAL	222,74

Suelo urbano

El PGMO incluyó como suelo urbano tanto tejidos consolidados como ámbitos pendientes de completar, ordenar o transformar. Distinguió diferentes zonas residenciales, industriales, centrales, periféricas y de segunda residencia.

El Suelo Urbano Ordenado, englobaba las áreas consolidadas y ordenadas, objeto de regulación mediante ordenanzas, identificando 9 tipos de zona: Área Central (Clave AC), Ensanches (ES), Renovación de Periferias (RP), Conservación de Periferias (CP), Edificación Abierta (EA), Núcleos Periféricos (NP), Vivienda Unifamiliar (VU), Áreas Industriales (AI) y Núcleos de Segunda Residencia (SR).

El Plan distinguió en este tipo de suelo una serie de ámbitos objeto de regulaciones diferenciales en base a consideraciones diversas: los ámbitos de Conservación de la Edificación (CE), las Áreas de Normativa Anterior (NA) y los Ejes Comerciales, identificados para difundir la actividad terciaria hacia partes menos centrales de la Ciudad.

Además, en suelo urbano se delimitaron:

- Unidades de Actuación -UA-**, destinadas a completar la urbanización, distribuir cargas y beneficios y obtener viarios, espacios libres y equipamientos.
De todas las Unidades de Actuación delimitadas, 8 de ellas lo fueron para Uso Industrial, siendo el resto Residenciales. La UA-32 y la UA-33 se introdujeron a través de las Modificaciones Puntuales N° 1 y 2 del Plan General.

SITUACIÓN INICIAL PGMO1987				
SUELO URBANO				
Unidades de Actuación (UA)	Ubicación	USO	Sup. (m2)	Sup. (Ha)
UA-1		RESIDENCIAL	56.800	5,68
UA-2		INDUSTRIAL	99.200	9,92
UA-3		INDUSTRIAL	95.200	9,52
UA-4		INDUSTRIAL	86.300	8,63
UA-5		INDUSTRIAL	75.120	7,51
UA-6		INDUSTRIAL	62.840	6,28
UA-7		INDUSTRIAL	92.130	9,21
UA-8		RESIDENCIAL	24.000	2,40
UA-9		INDUSTRIAL	161.760	16,18
UA-10		RESIDENCIAL	69.280	6,93
UA-11		RESIDENCIAL	6.160	0,62
UA-12		RESIDENCIAL	42.160	4,22
UA-13		RESIDENCIAL	9.580	0,96
UA-14		RESIDENCIAL	24.640	2,46
UA-15		RESIDENCIAL	27.200	2,72
UA-16		RESIDENCIAL	82.400	8,24
UA-17		RESIDENCIAL	21.640	2,16
UA-18		RESIDENCIAL	60.090	6,01
UA-19		RESIDENCIAL	9.500	0,95
UA-20		RESIDENCIAL	64.840	6,48
UA-21		RESIDENCIAL	36.320	3,63
UA-22		RESIDENCIAL	17.040	1,70
UA-23		RESIDENCIAL	106.440	10,64
UA-24		RESIDENCIAL	151.760	15,18
UA-25		RESIDENCIAL	60.800	6,08
UA-26		RESIDENCIAL	140.600	14,06
UA-27		RESIDENCIAL	156.940	15,69
UA-28		RESIDENCIAL	8.920	0,89
UA-29		RESIDENCIAL	10.880	1,09
UA-30		RESIDENCIAL	26.940	2,69
UA-31		INDUSTRIAL	45.280	4,53
UA-32		RESIDENCIAL	27.720	2,77
UA-33		RESIDENCIAL	2.800	0,28
		TOTAL	1.963.280	196,33
		RESIDENCIAL	1.245.450	124,55
		INDUSTRIAL	717.830	71,78

- **Áreas de Planeamiento Anterior -APA-**, en las que se mantenían instrumentos aprobados con anterioridad.
Correspondieron con cuatro Planes Especiales de Protección ya vigentes que por sus características se hacían difícilmente homologables con las denominaciones y regulaciones del nuevo Plan:
 - APA/1 Plan Especial del Casco Antiguo (marzo 1981)
 - APA/2 Plan Especial del Raval Roig (diciembre 1982)
 - APA/3 Plan Especial de la Isla de Tabarca (octubre 1984)
 - APA/4 Plan Especial de Edificios Protegibles (diciembre 1982)
- **Áreas de Planeamiento Diferido -APD-**, cuya ordenación debía formularse mediante planes especiales, planes de reforma interior o estudios de detalle;

SITUACIÓN INICIAL PGM01987							
SUELO URBANO							
PLANEAMIENTO DIFERIDO (APD)	Ubicación	USO	Tipología	Edif. (m2t)	Nº VIV	Sup. (Ha)	
APD/1	Fábrica de Gomas	Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	48.000	300	5,8
APD/2	Cerámica Santo Tomás	Núcleo	RESIDENCIAL	UNI/PLURI	55.000	375	7,6
APD/3	Tómbola	Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	74.800	565	9,45
APD/4	Barrio Rabasa	Núcleo	RESIDENCIAL	UNI/PLURI	104.200	785	26,2
APD/5	Calle Diagonal	Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	Volum Esp.	Sin esp.	2,9
APD/6	Cornisa de San Agustín	Núcleo	RESIDENCIAL	UNI/PLURI	21.800	165	5,55
APD/7	Cerámica Los Ángeles	Núcleo	RESIDENCIAL	UNI/PLURI	104.000	700	10,4
APD/8	Depósitos	Núcleo	RESIDENCIAL	UNI/PLURI	Volum Esp.	Sin esp.	2,12
APD/9	Calle Finestrat	Núcleo	RESIDENCIAL	UNI/PLURI	Volum Esp.	Sin esp.	Sin esp.
APD/10	Barrio San Antón	Núcleo	RESIDENCIAL	Tradicional	Volum Esp.	Sin esp.	Sin esp.
APD/11	Babel-Calle Asilo	Núcleo	RES/TER	PLURI	15.400	Sin esp.	0,92
APD/12	Palmeral	Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	Volum Esp.	576	3,38
APD/13	Avda. Oscar Esplá	Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	Volum Esp.	Sin esp.	0,68
APD/14	Santa Faz	Núcleo	RES/TER/IND	Tradicional	Volum Esp.	220	9
APD/15	Alcoraya	Diseminado	RESIDENCIAL	UNI	SR	Sin esp.	8,21
APD/16	Valle Grande Este	Diseminado	RESIDENCIAL	UNI	SR	Sin esp.	48,99
APD/17	Valle Grande Oeste	Diseminado	RESIDENCIAL	UNI	SR	Sin esp.	66,82
APD/18	El Ventorrillo	Diseminado	RESIDENCIAL	UNI	SR	Sin esp.	38,01
APD/19	Finca Don Jaime	Diseminado	RESIDENCIAL	UNI	SR	Sin esp.	41,23
APD/20	Yeseras	Diseminado	RESIDENCIAL	UNI	SR	Sin esp.	7,64
APD/21	Area del Transporte	Núcleo	INDUSTRIAL	Ind	350.000	0	34
APD/22	Babel Sur	Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	74.800	540	7,6
APD/23	Calle Echegaray	Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	Volum Esp.	Sin esp.	Sin esp.
APD/24	Plan. Esp. de Prot. A/H	Transversal	Transversal	Transversal	Sin esp.	0	Sin esp.
TOTAL SUPERFICIE APROXIMADA						336,50	

Esta estructura permitió adaptar la gestión a situaciones urbanas muy distintas, aunque también generó una elevada fragmentación documental, incrementada posteriormente por modificaciones puntuales, planes especiales, planes parciales, programas y reordenaciones sucesivas.

Reconocimiento como suelo urbano de núcleos y formaciones dispersas

Una de las decisiones más relevantes del PGM0 de 1987 fue extender la clasificación de suelo urbano más allá de la ciudad consolidada. Junto al núcleo principal y sus barrios, el Plan reconoció como urbanos determinados núcleos tradicionales y numerosas formaciones residenciales dispersas surgidas en el medio rural.

El reconocimiento de núcleos tradicionales como Bacarot, El Rebolledo, Verdegás o Villafranqueza podía responder a la existencia de asentamientos históricos con identidad propia, cierto grado de consolidación y una estructura urbana reconocible. Mayores reservas plantea la clasificación como suelo urbano de formaciones residenciales dispersas originadas mediante procesos espontáneos de parcelación y edificación.

Esta decisión pretendía incorporar a la ordenación una realidad física ya existente y facilitar su posterior gestión y urbanización. Sin embargo, en numerosos casos atribuyó la condición de suelo urbano a enclaves dispersos, de baja densidad y escasamente estructurados, algunos de ellos apenas transformados o prácticamente vacantes. Ello generó expectativas de crecimiento que no llegaron a materializarse conforme a las previsiones del Plan y contribuyó a consolidar una estructura territorial discontinua, con déficits de urbanización, dotaciones y servicios que el nuevo PGE debe abordar.

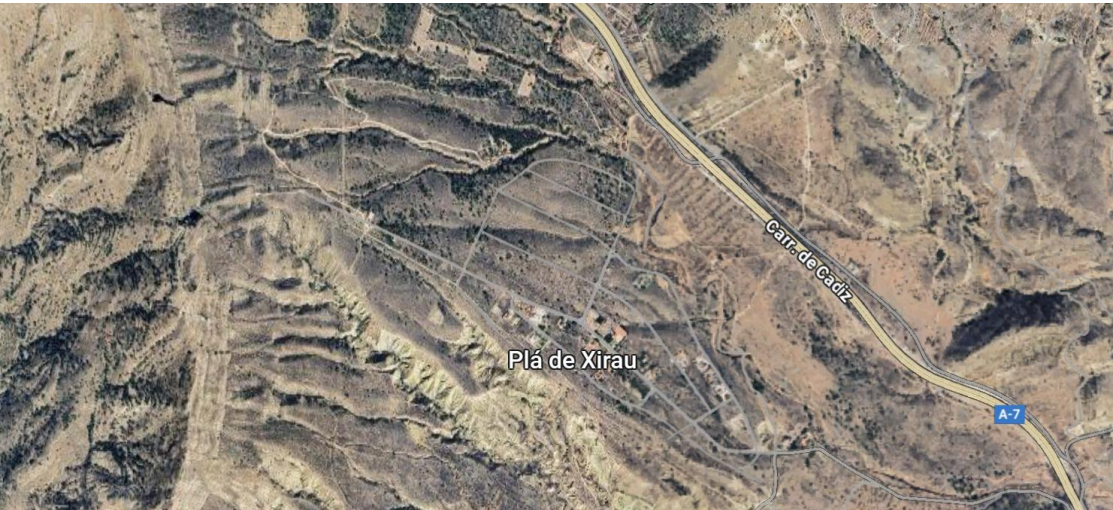
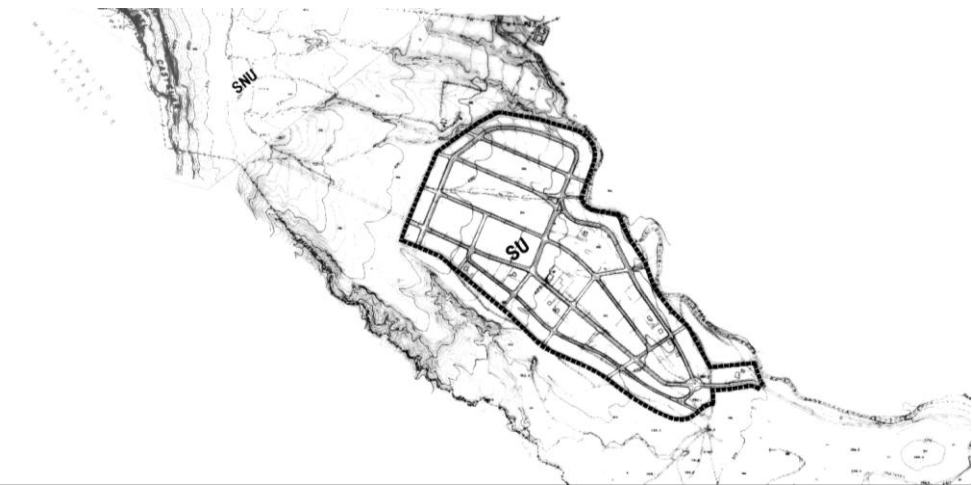


Imagen arriba: Delimitación del “Pla de Xirau” donde se observa sobre la cartografía original del Plan la inexistencia de edificaciones o parcelaciones de terrenos

Fuente: Plano de CLASIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO del PGM01987

Imagen abajo: Imagen actual del “Pla de Xirau”

Fuente: Imagen de Google Maps.

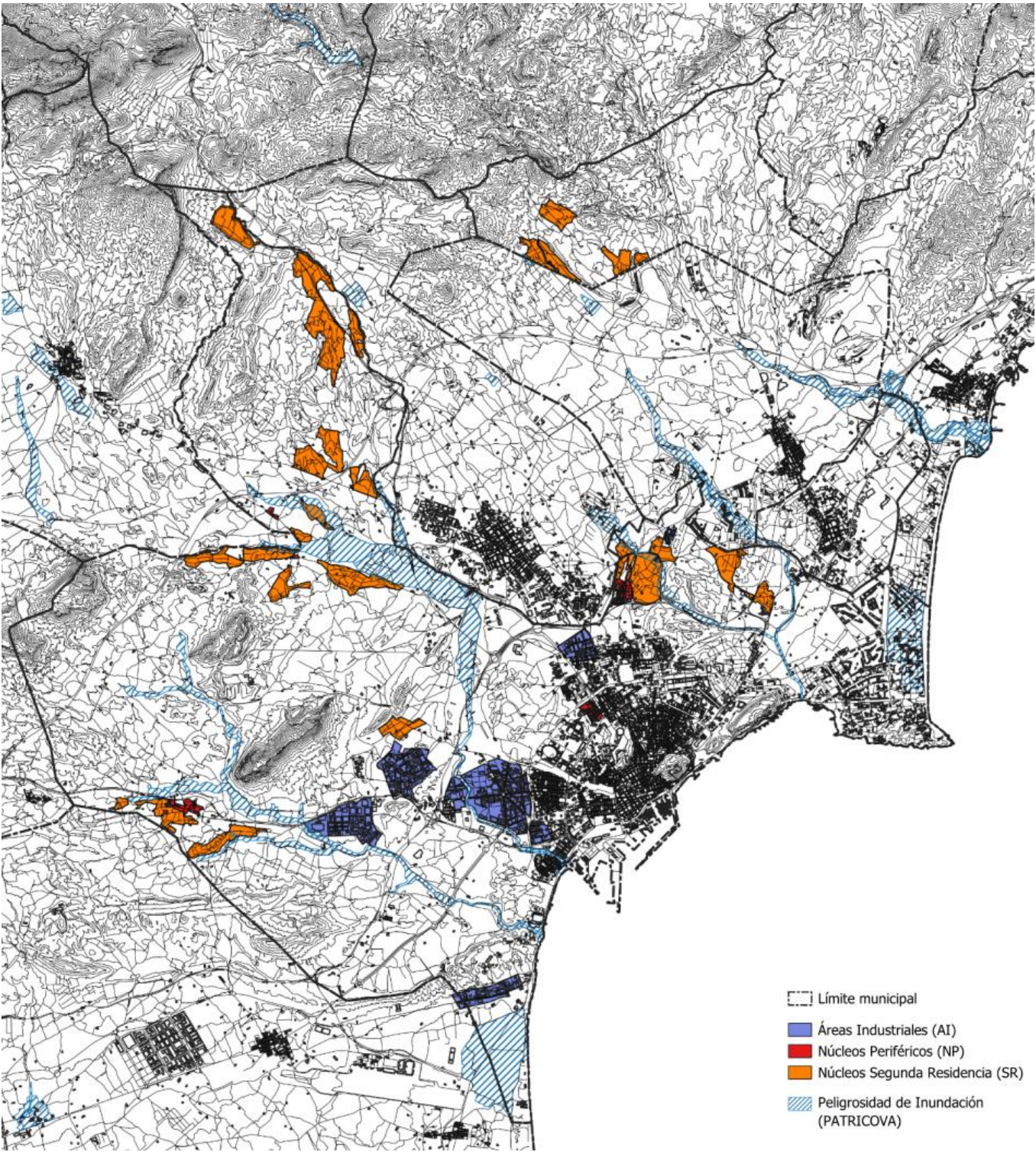
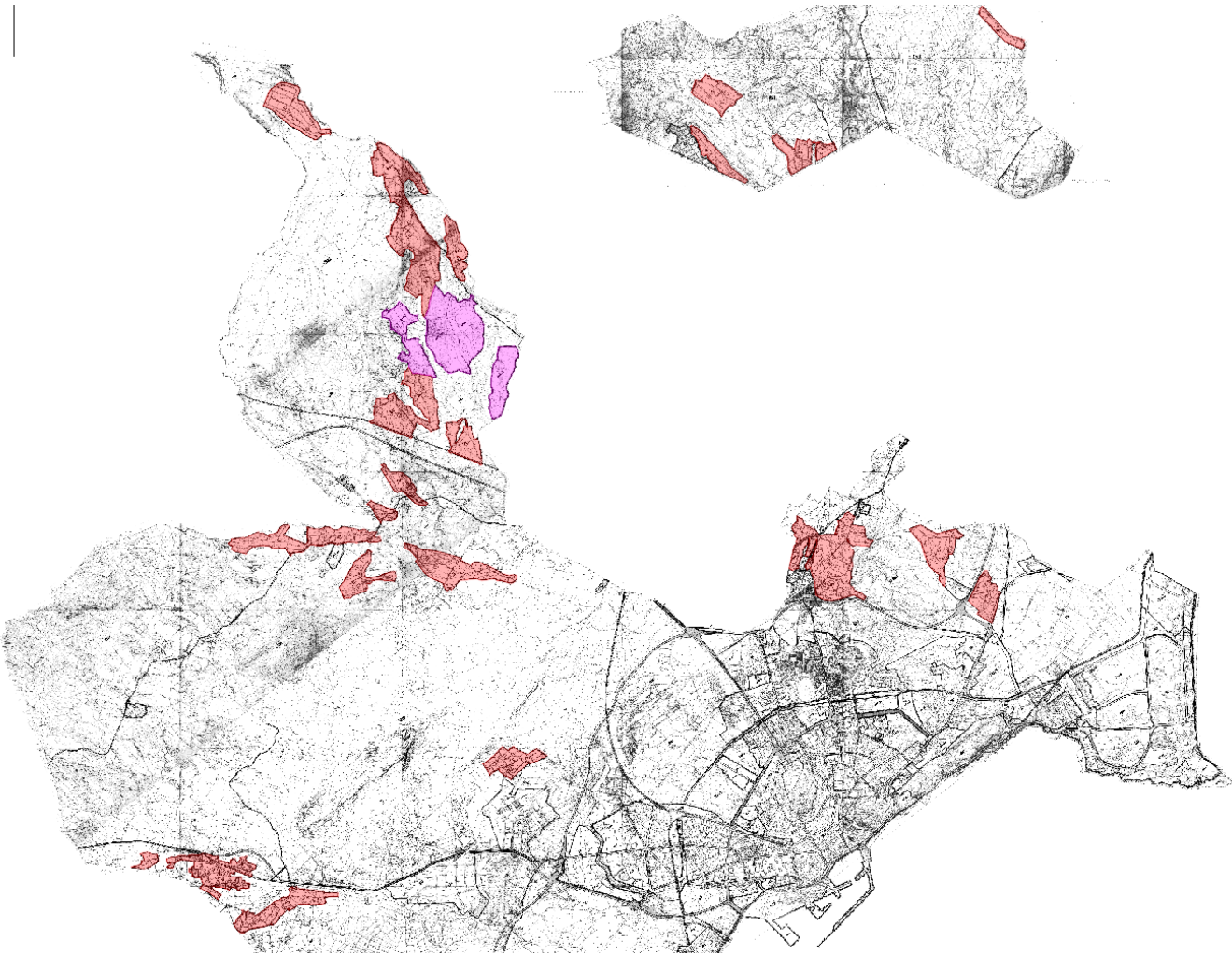


Imagen Núcleos Periféricos y de Segunda Residencia (SR)
Fuente: Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante



Suelos Urbanos del diseminado y ámbitos de crecimiento (APD 16, 17, 18 y 19)
Imagen sobre Plano de CLASIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO del PGMO 1987

Suelo urbanizable

El PGMO distinguió entre suelo urbanizable programado y no programado. La secuencia prevista priorizaba los vacíos interiores y los ámbitos próximos a la ciudad consolidada antes de los crecimientos periféricos.

El objetivo era utilizar la expansión para completar la trama, obtener sistemas generales, conectar tejidos existentes y reforzar la cohesión urbana. Sin embargo, el desarrollo efectivo no siguió estrictamente esta programación y se ejecutaron numerosos sectores exteriores mientras permanecían pendientes piezas interiores y operaciones consideradas inicialmente prioritarias.

El **suelo urbanizable programado** comprendía las áreas susceptibles de ser urbanizadas cuyo desarrollo y ejecución se incorporaban al Programa de Actuación del Plan General, establecido para un periodo de ocho años. Dentro de esta categoría se diferenciaron los sectores procedentes del planeamiento anterior que se encontraban en ejecución y los nuevos sectores delimitados por el propio PGMO.

- **Suelo urbanizable en ejecución -PE/APA-**
Esta categoría incluía sectores derivados del planeamiento anterior que se encontraban en distintas fases de desarrollo sin haber culminado su ejecución. El PGMO mantuvo, con carácter general, sus determinaciones de ordenación, normativa y gestión.

Esta consideración produjo, entre otros efectos, la exclusión de estos ámbitos del aprovechamiento medio intersectorial establecido por el Plan.

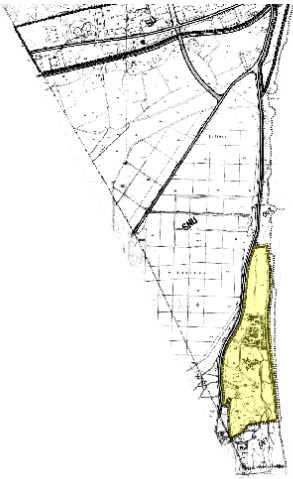
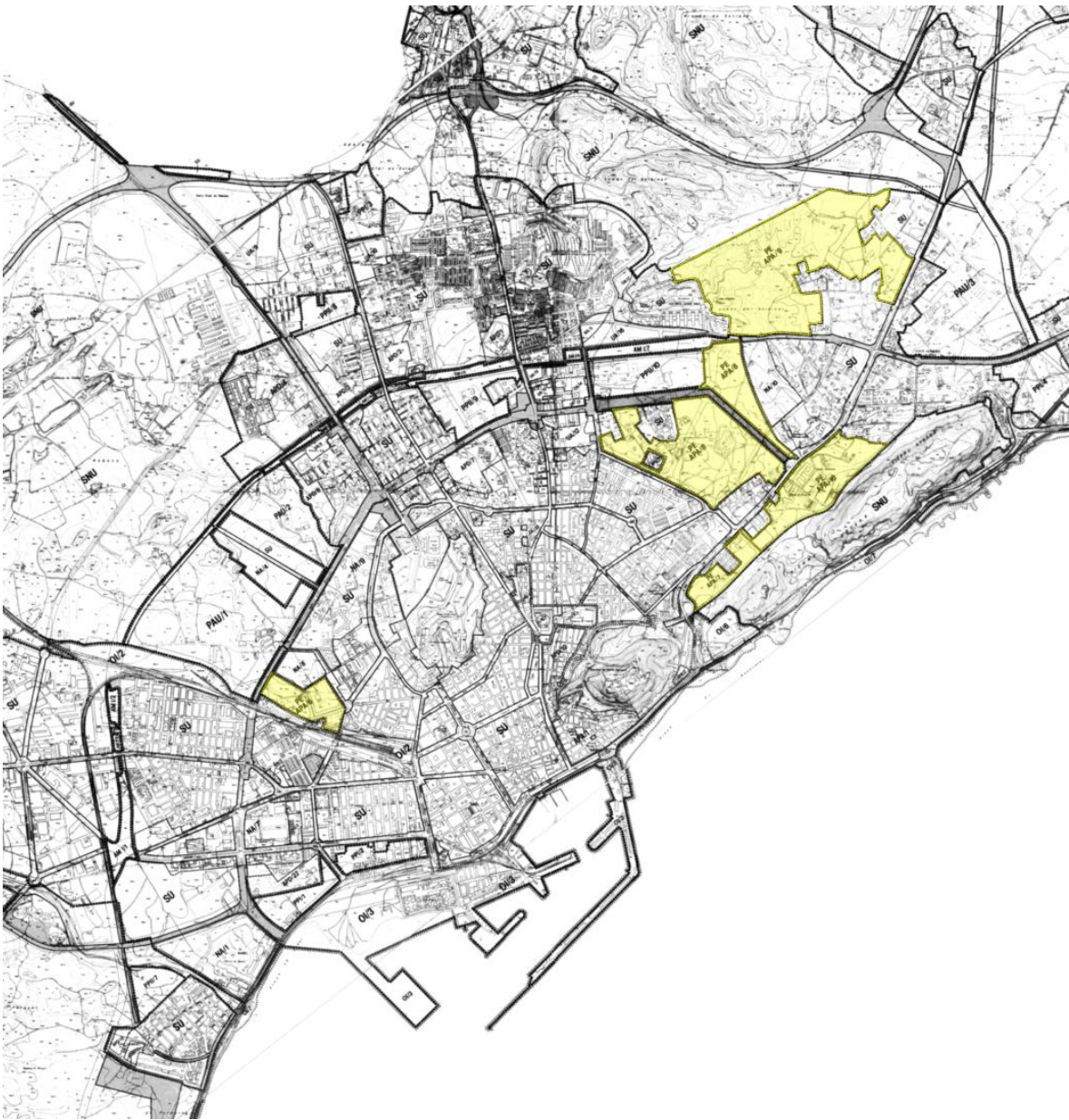
Se incluyeron los siguientes sectores:

- PE/APA 5 Urbanova
(Plan Parcial “Bahía de Alicante”, aprobado en marzo de 1979)
- PE/APA 6 Parte de Santo Domingo
(Unidades B, C y D del Plan Parcial aprobado en abril de 1979)
- PE/APA 7 Bon Hivern
(Plan Parcial aprobado en mayo de 1986)
- PE/APA 8 Garbinet
(Plan Parcial aprobado en octubre de 1978)
- PE/APA 9 Vistahermosa-Orgegia
(Plan Parcial aprobado en febrero de 1978)
- PE/APA 10 Vistahermosa-Goteta
(Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de febrero de 1986)

La cartografía de base del PGMO muestra que, en el momento de su aprobación, buena parte de estos terrenos permanecía todavía sin transformar por la obra urbanizadora y conservaba unas condiciones próximas a su estado original.

Se trataba, por tanto, de grandes bolsas de suelo clasificadas como urbanizables por disponer de planeamiento aprobado con anterioridad, aunque se encontraban en fases muy diferentes de gestión y ejecución. En conjunto alcanzaban, según la Memoria del Plan, una superficie aproximada de **233,51 hectáreas**.

Su incorporación al PGMO no significaba que fueran suelos plenamente desarrollados, sino actuaciones heredadas cuya culminación debía producirse durante la vigencia del nuevo Plan.



Ámbitos de SUELO URBANIZABLE EN EJECUCIÓN
Imagen sobre Plano de CLASIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO del PGMO 1987

- **Nuevos sectores programados -PPI y PPII-**

El PGMO delimitó también nuevos sectores de suelo urbanizable programado, cuyo desarrollo debía realizarse mediante los correspondientes planes parciales.

Los principales criterios seguidos para su clasificación fueron:

- disponer de una oferta de suelo variada y suficiente para atender la demanda estimada de primera y segunda residencia;
- conectar los nuevos desarrollos con la ciudad existente, evitando crecimientos aislados y segregados;
- reconducir el proceso de gestión anterior, caracterizado por una elevada cantidad de planeamiento aprobado;
- y garantizar la viabilidad de gestión de los sectores clasificados.

Durante el **primer cuatrienio** se previeron dos sectores al oeste del núcleo consolidado, frente a la bahía:

- PPI/1 Fábrica de Sacos;
- PPI/2 Benalúa Sur.

Al este de la ciudad, en el entorno de la Albufereta y la Playa de San Juan, se delimitaron:

- PPI/4 Albufereta;
- PPI/5 Castillo de Ansaldo;
- PPI/6 Playa de San Juan.

Estos sectores se localizaron sobre vacíos existentes entre tejidos urbanos, con la finalidad de completar y dar continuidad a la trama de la ciudad.

El sexto sector del primer cuatrienio fue el PPI/3 Calle Trento, destinado a usos industriales y de servicios.

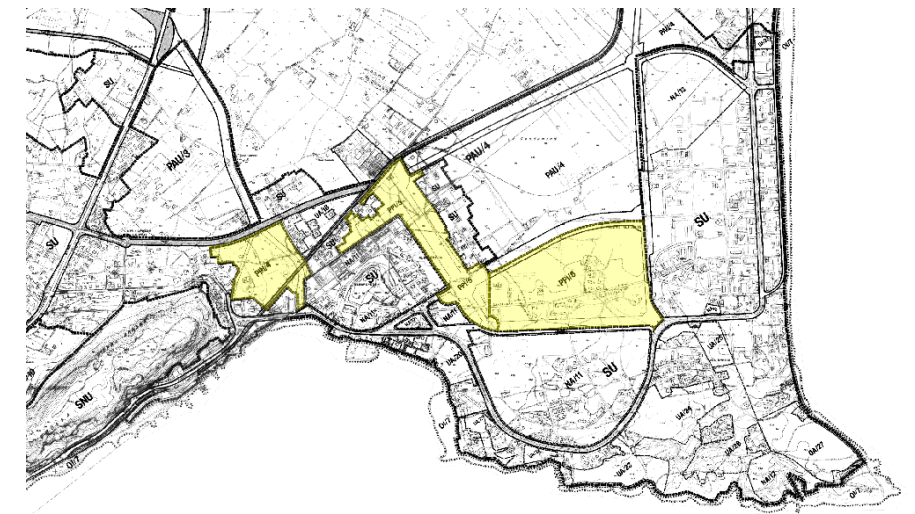
Los sectores previstos para el **segundo cuatrienio** tenían una menor dimensión superficial y capacidad edificatoria. Se correspondían fundamentalmente con ámbitos desgajados de sectores anteriores:

- PPII/7 San Gabriel;
- PPII/8 Los Ángeles;
- PPII/9 Benisaudet;
- PPII/10 Garbinet Norte.

El PGMO clasificó asimismo como suelo urbanizable determinados **sistemas generales adscritos** a los sectores incluidos en la programación. Su superficie era la siguiente:

- o Sectores Primer Cuatrienio 369.250 m²s
Suelos integrantes de la Vía Parque en aquellos tramos lindantes con suelos urbanos o urbanizables programados
- o Sectores Segundo Cuatrienio: 151.200 m²s
Parque Urbano Villafranqueza y Parque Urbano Litoral

La adscripción de estos suelos vinculaba la ejecución de los nuevos desarrollos con la obtención de infraestructuras y espacios libres de carácter estructural.



Ámbitos de SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO
Imagen sobre Plano de CLASIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO del PGMO 1987

El suelo **urbanizable no programado** quedó integrado por las áreas reservadas para desarrollos posteriores, cuya incorporación al proceso urbanizador debía realizarse mediante Programas de Actuación Urbanística.

El PGMO delimitó cinco grandes áreas, distribuidas de forma equilibrada al este y al oeste del núcleo consolidado, con la finalidad de que los futuros crecimientos mantuvieran una relación de continuidad con la trama urbana:

- **PAU-1**, delimitado por la Vía Parque, el polígono de Maristas, la Gran Vía y las instalaciones ferroviarias;
- **PAU-2**, próximo al PAU-1 y separado de este por un ámbito de carácter dotacional;
- **PAU-3**, situado al este de la carretera de Valencia, entre esta y la Albufereta;
- **PAU-4**, situado entre la Albufereta y la Playa de San Juan;
- **PAU-5**, correspondiente al último tramo de la Playa de San Juan, entre esta y el término municipal de El Campello.

El PGMO estableció para estos grandes ámbitos condiciones y criterios generales de desarrollo, así como la obligación de ejecutar con cargo a ellos determinadas dotaciones, infraestructuras y conexiones necesarias para su integración en la estructura urbana.

El uso dominante era residencial en todos los casos. Aunque el Plan no fijó directamente parámetros de edificabilidad, estableció una densidad máxima de 75 viviendas por hectárea, salvo en el PAU-3, donde se limitó a 50 viviendas por hectárea por su carácter residencial extensivo y el predominio previsto de vivienda unifamiliar.

SITUACIÓN INICIAL PGMO1987								
SUELO URBANIZABLE								
SECTORES PARA NUEVOS DESARROLLO								
		Ubicación	USO	Tipología	Edif. (m2f)	Nº VIV	Sup. (Ha)	VIV/Ha
SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO								
Primer Cuatrienio								
PPI/1	Fábrica de Sacos	Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	111.700	810	10,8	75
PPI/2	Benalúa Sur	Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	105.700	735	9,8	75
PPI/3	Industrial Calle Trento	Núcleo	INDUSTRIAL	Ind	145.000		15,65	
PPI/4	Albufereta	Núcleo	RESIDENCIAL	UNI/PLURI	209.000	1.450	19,35	75
PPI/5	Castillo de Ansaldo	Núcleo	RESIDENCIAL	UNI/PLURI	227.600	1.730	28,87	60
PPI/6	Playa de San Juan	Núcleo	RESIDENCIAL	UNI/PLURI	454.000	3.160	52,8	60
Segundo Cuatrienio								
PPII/7	San Gabriel	Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	68.800	515	8,6	60
PPII/8	Los Angeles	Núcleo	RESIDENCIAL	UNI	54.000	350	8,27	42
PPII/9	Benisaudet	Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	198.800	1.365	18,2	75
PPII/10	Garbinet Norte	Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	214.000	1.575	21	75
SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO								
PAU 1		Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	Sin esp.	Sin esp.	72,32	75
PAU 2		Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	Sin esp.	Sin esp.	27,5	75
PAU 3		Núcleo	RESIDENCIAL	UNI/PLURI	Sin esp.	Sin esp.	66,5	50
PAU 4		Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	Sin esp.	Sin esp.	110	75
PAU 5		Núcleo	RESIDENCIAL	PLURI	Sin esp.	Sin esp.	104	75
				* Incluidos Sist. Gen. Ads.				
				TOTAL		625,71		
				PROGRAMADO		245,39		
				NO PROGRAMADO		380,32		
						RESIDENCIAL	610,06	
						INDUSTRIAL	15,65	

Operaciones integradas

Las Operaciones Integradas se concibieron para resolver ámbitos en los que la implantación o modificación de sistemas generales exigía una transformación urbana coordinada. El Plan identificó:

- | | | | |
|---|------|---------------------------------|----------------------|
| - | OI/1 | Cementerio | Suelo No Urbanizable |
| - | OI/2 | RENFE | Suelo Urbano |
| - | OI/3 | Puerto | Suelo Urbano |
| - | OI/4 | Fábrica de Tabacos-Campoamor | Suelo Urbano |
| - | OI/5 | Cornisa del Barrio de San Antón | Suelo Urbano |
| - | OI/6 | FEVE | Suelo Urbano |
| - | OI/7 | Litoral | Suelo No Urbanizable |

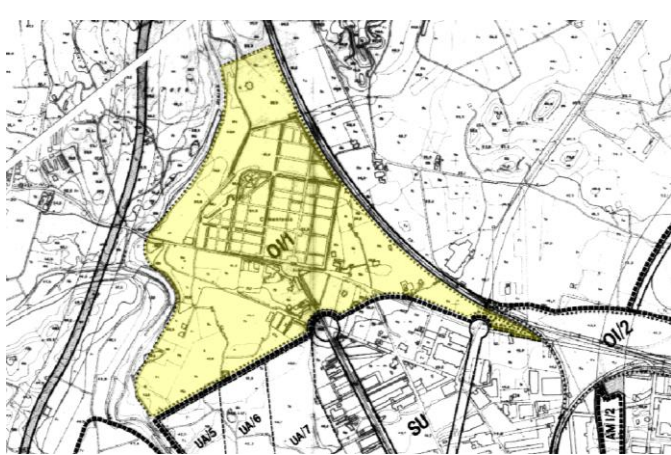
Su finalidad no era únicamente generar aprovechamientos urbanísticos, sino coordinar infraestructuras, espacios libres, equipamientos y nuevos tejidos. La complejidad técnica, económica, jurídica e interadministrativa de estas actuaciones explica que su grado de desarrollo haya sido desigual y que algunas de sus finalidades estructurales continúen vigentes.



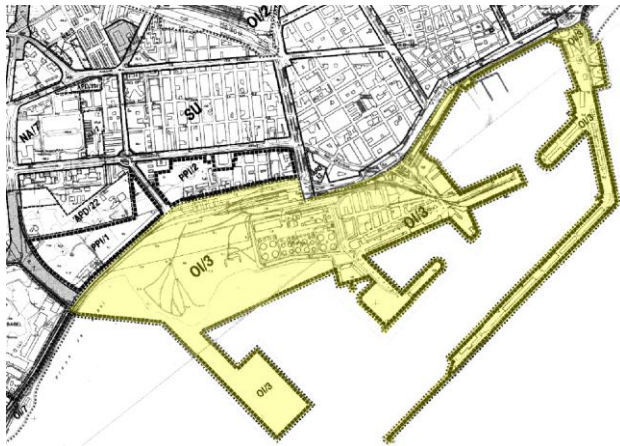
Ámbito OI/7 "LITORAL"
Imágenes sobre Plano de CLASIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO del PGM 1987

La OI/7 fue delimitada por el PGM 1987 con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 22/1988, de Costas, y, por tanto, antes de la definición del dominio público marítimo-terrestre conforme al nuevo marco legal.

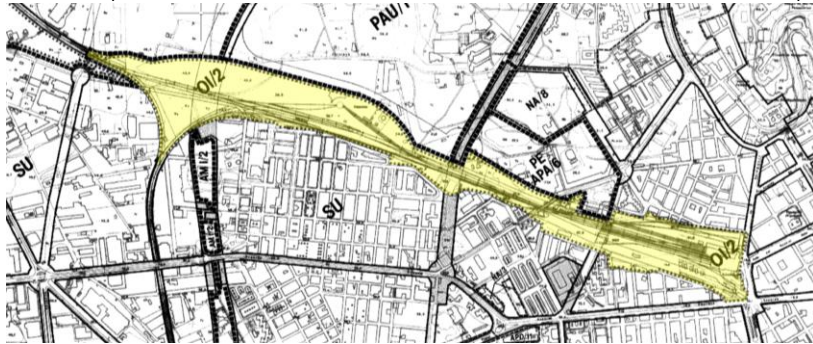
En conjunto, las Operaciones Integradas constituyeron actuaciones de gran alcance dirigidas a transformar ámbitos estratégicos de la ciudad y a compatibilizar la implantación de grandes infraestructuras, especialmente de transporte, con su adecuada integración en la trama urbana.



Ámbito OI/1 "Cementerio"



Ámbito OI/3 "PUERTO"



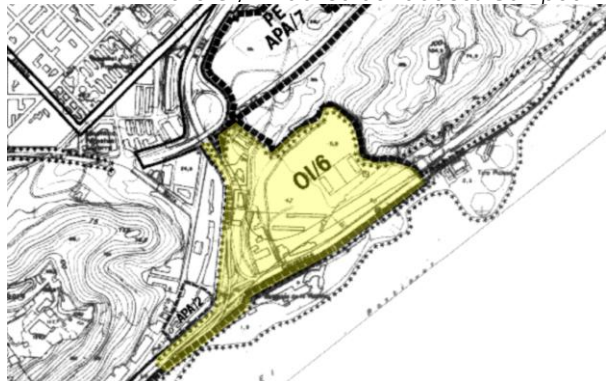
Ámbito OI/2 "RENFE"



Ámbito OI/4 "Fábrica de Tabacos-Campoamor"



Ámbito OI/5 "CORNISA DEL BARRIO DE SAN ANTÓN"



Ámbito OI/6 "FEVE"

Capacidad residencial prevista

La Memoria del PGM0 de 1987 estimaba que el parque inmobiliario residencial existente estaba integrado por unas 121.600 viviendas. Sobre esta base, el Plan incorporó una capacidad adicional muy amplia, distribuida entre los distintos ámbitos de suelo urbano y urbanizable.

En concreto, preveía:

- 28.459 viviendas en Unidades de Actuación, Áreas de Planeamiento Diferido, sectores en ejecución y sectores de suelo urbanizable programado;
- unas 10.000 viviendas adicionales en el suelo urbano ya ordenado;
- y 23.250 viviendas en las áreas de suelo urbanizable no programado.

En conjunto, el PGM0 contemplaba una capacidad aproximada de 61.700 nuevas viviendas, destinada a atender el crecimiento demográfico, la segunda residencia y la demanda turística.

Esta previsión resultaba muy superior a las necesidades estrictamente derivadas del crecimiento poblacional estimado. Sin embargo, la amplitud de la oferta residencial permitió que el planeamiento vigente absorbiera durante casi cuatro décadas la expansión urbana de Alicante sin necesidad de recurrir, salvo actuaciones puntuales, a reclasificaciones de suelo ajenas al modelo inicialmente previsto.

Suelo productivo

La oferta de suelo productivo fue reducida en comparación con la capacidad residencial. El Plan se apoyó fundamentalmente en las áreas industriales existentes al oeste de la ciudad, determinadas unidades de actuación, el Área del Transporte y el sector de la calle Trento.

La cuantificación inicial alcanzaba aproximadamente 121,43 hectáreas de suelo industrial y productivo. Esta limitada reserva ha sido desarrollada prácticamente en su totalidad y constituye una de las principales asimetrías del modelo heredado.

SITUACIÓN INICIAL PGM01987		
SUELO INDUSTRIAL-PRODUCTIVO		Sup. (Ha)
SUELO URBANO		
Unidades de Actuación (UA)		
UA-2		9,92
UA-3		9,52
UA-4		8,63
UA-5		7,51
UA-6		6,28
UA-7		9,21
UA-9		16,18
UA-31		4,53
Áreas de Planeamiento Diferido (APD)		
APD/21	Área del Transporte	34,00
SUELO URBANIZABLE		
PPI/3	Industrial Calle Trento	15,65
TOTAL		121,43



Ámbitos para la AMPLIACIÓN del SUELO INDUSTRIAL-PRODUCTIVO
Imagen sobre Plano de CLASIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO del PGM01987

Principales actuaciones incorporadas con posterioridad al PGM de 1987

El planeamiento vigente no está constituido únicamente por las determinaciones originarias aprobadas en 1987. Durante su prolongada vigencia se incorporaron nuevas actuaciones mediante planes especiales, homologaciones modificativas y modificaciones puntuales que alteraron la clasificación del suelo, la extensión de determinados ámbitos y la estructura funcional inicialmente prevista.

Entre las actuaciones de mayor incidencia territorial destacan Ciudad de la Luz, la reformulación y ampliación del PAU/4 La Condomina y la delimitación del PAU/9 Lomas de Garbinet. Su consideración permite completar la descripción del modelo vigente antes de analizar, en el apartado siguiente, su grado efectivo de desarrollo.

Ciudad de la Luz

Ciudad de la Luz se incorporó al planeamiento municipal mediante el Plan Especial Director de Usos e Infraestructuras, aprobado en 2001 y posteriormente modificado. La actuación implantó en el arco sur un complejo audiovisual, cultural, terciario y de servicios de alcance supramunicipal, reforzando las relaciones entre Aguamarga, la EUIPO, el litoral, el puerto, el aeropuerto y el corredor Alicante-Elche.

El Plan Especial afectó parcialmente a suelos ya ordenados como urbanos por el PGM de 1987 en el polígono de Aguamarga, generando una superposición normativa que ha dado lugar a problemas interpretativos. El nuevo PGE deberá integrar y clarificar ambas ordenaciones, estableciendo una regulación coherente y unívoca para el conjunto del ámbito.

Reformulación y ampliación del PAU/4 La Condomina

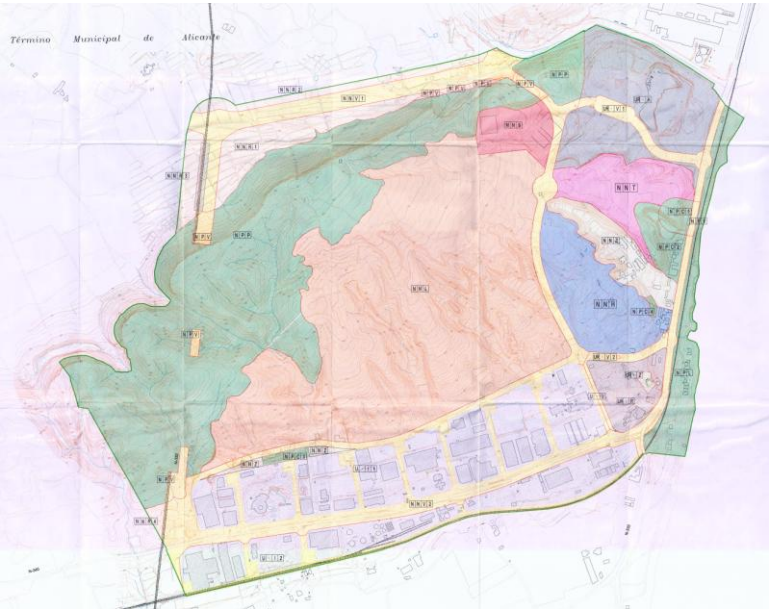
El PAU/4 delimitado por el PGM de 1987 fue objeto de una profunda reformulación mediante la Homologación modificativa del Plan General y el Plan Parcial del sector La Condomina en el año 1999. La nueva delimitación no se limitó al ámbito originario, sino que incorporó terrenos adicionales, incluidos suelos anteriormente no urbanizables y superficies destinadas a viarios, infraestructuras, espacios libres y sistemas generales.

Esta operación amplió de forma considerable el crecimiento residencial hacia el norte, especialmente en torno a la actual avenida Pintor Pérez Gil, y contribuyó a completar el continuo urbano entre La Condomina, la Playa de San Juan y los desarrollos situados al norte.

PAU/9 Lomas de Garbinet

La incorporación de Lomas de Garbinet al planeamiento vigente deriva de las resoluciones judiciales relativas al antiguo polígono B de Ciudad Elegida Juan XXIII. Para dar cumplimiento a la situación urbanística resultante se tramitó la Modificación Puntual n.º 46 del PGM, aprobada definitivamente en 2023.

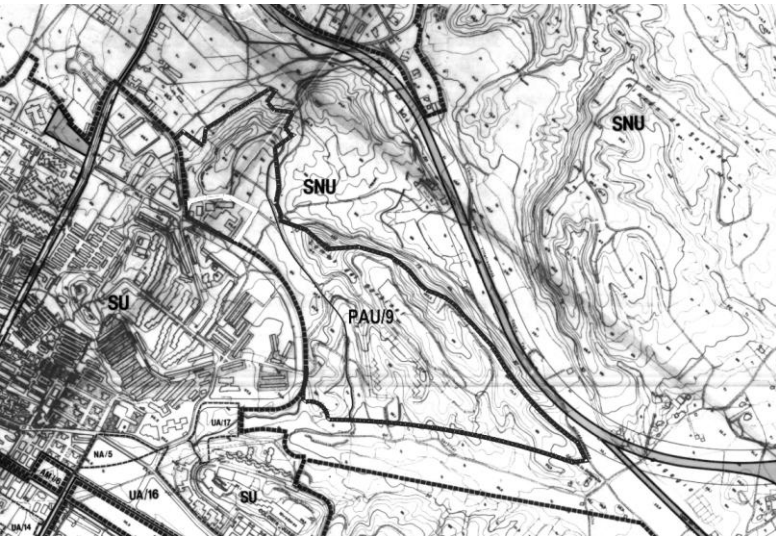
La modificación delimitó el nuevo sector de suelo urbanizable PAU/9 Lomas de Garbinet, estableció sus determinaciones estructurales e incorporó un nuevo parque urbano y otros elementos de infraestructura verde. Con su aprobación quedó trasladado al planeamiento general el contenido de las resoluciones judiciales, aunque el desarrollo material del sector continúa pendiente de completar mediante su ordenación pormenorizada, programación, gestión y urbanización.



PE Director de Usos e Infraestructuras “Ciudad de la Luz”



Ámbito modificado del Sector PAU/4 La Condomina



Ámbito PAU/9 Lomas de Garbinet

Lectura sintética del modelo del PGM de 1987

El PGM de 1987 configuró un modelo orientado a recomponer una ciudad fragmentada, completar sus vacíos y articular los nuevos crecimientos mediante una red viaria estructurante, sistemas generales y distintos instrumentos de ordenación y gestión.

Su principal fortaleza fue disponer de una estructura amplia y flexible, capaz de canalizar durante décadas una parte sustancial del crecimiento urbano de Alicante. La extensa oferta de suelo residencial, la delimitación de sectores y ámbitos de gestión y la adscripción de sistemas generales permitieron ampliar la ciudad y completar progresivamente numerosos tejidos.

No obstante, el modelo incorporaba algunos desequilibrios relevantes desde su configuración inicial. La capacidad residencial era muy elevada frente a una oferta limitada de suelo productivo, mientras que la clasificación como suelo urbano de numerosos enclaves dispersos contribuyó a consolidar una estructura territorial discontinua y con déficits de urbanización y servicios.

La programación pretendía priorizar los vacíos interiores y los ámbitos próximos a la ciudad consolidada, pero reservó también grandes áreas periféricas para futuros desarrollos residenciales. Estas previsiones, unidas a las actuaciones incorporadas posteriormente, ampliaron de forma significativa la extensión potencial de la ciudad.

Las Operaciones Integradas reflejaban una voluntad ambiciosa de resolver grandes ámbitos estratégicos y compatibilizar las infraestructuras con la trama urbana. No obstante, su complejidad técnica, económica e interadministrativa condicionó su ejecución y explica que algunas de sus finalidades permanezcan todavía pendientes.

A ello se añade la progresiva superposición de modificaciones puntuales, homologaciones, planes especiales y resoluciones judiciales, que alteraron el modelo originario y generaron un marco urbanístico cada vez más complejo y fragmentado.

En síntesis, el planeamiento vigente combina una estructura inicial de amplia capacidad residencial, una limitada reserva productiva, una elevada diversidad de ámbitos de gestión y una serie de actuaciones sobrevenidas que han modificado sustancialmente su configuración original. Esta realidad constituye el punto de partida para analizar, en el apartado siguiente, su grado efectivo de ordenación, gestión, urbanización y ejecución.

2.2. Grado de desarrollo

Transcurridas casi cuatro décadas desde la aprobación del PGM de 1987, la mayor parte de sus previsiones de crecimiento, transformación y compleción urbana ha sido desarrollada. La ciudad actual responde en buena medida a la ejecución de los sectores residenciales, áreas productivas, sistemas generales y actuaciones de reforma previstos por el Plan, junto con las modificaciones e instrumentos incorporados posteriormente.

No obstante, el grado de desarrollo no es homogéneo. Permanecen ámbitos que no han iniciado su ordenación o programación, otros que cuentan con planeamiento aprobado pero no han completado su gestión y actuaciones cuya ejecución exige revisar determinaciones formuladas hace varias décadas. En muchos casos, estas situaciones responden a condicionantes urbanísticos, jurídicos o de gestión complejos y ofrecen la oportunidad de adaptar su ordenación a las directrices del nuevo PGE.

La evaluación no puede limitarse, por tanto, a diferenciar entre ámbitos ejecutados y no ejecutados, sino que debe atender a la fase efectivamente alcanzada por cada actuación -ordenación pormenorizada, programación, reparcelación, urbanización y edificación- y a su grado real de viabilidad.

A estos efectos, los ámbitos que disponen de programación y proyectos de urbanización aprobados, cuya ejecución se considera inminente y previsiblemente estará culminada antes de la aprobación definitiva del nuevo Plan, se incorporan al Borrador como suelos urbanizados. En esta situación se encuentran, entre otros, el PAU-5, sector 2, Playa de San Juan Norte; los polígonos A-1 y B del PPI/4 Albufereta; y el PPI/3 Calle Trento, para el que se tramita una modificación puntual destinada a adecuar su uso global a las necesidades de suelo productivo del nuevo modelo de ciudad.

Asimismo, deben tenerse en cuenta las resoluciones judiciales cuyos efectos todavía no se han incorporado plenamente al planeamiento, como sucede en el ámbito de "Pino y Ruaya", clasificado como suelo urbanizable por la Sentencia n.º 613/1992 del TSJCV. Su ordenación deberá integrarse en el nuevo modelo territorial y, si resulta conveniente para agilizar el cumplimiento de la sentencia, podrá tramitarse mediante un instrumento independiente y coordinado con el PGE.

Desarrollo del suelo urbano

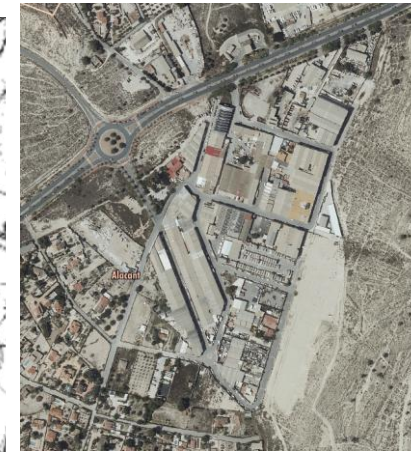
En el suelo urbano, el PGM delimitó Unidades de Actuación, Áreas de Planeamiento Anterior y Áreas de Planeamiento Diferido destinadas a completar la urbanización, obtener dotaciones o transformar tejidos existentes.

Una parte mayoritaria de estas actuaciones ha sido ejecutada o incorporada a la ciudad, aunque subsisten unidades y ámbitos con situaciones diversas.

- Unidades de Actuación

El PGM delimitó inicialmente treinta y una Unidades de Actuación, a las que se añadieron posteriormente las UA-32 y UA-33 mediante modificaciones puntuales.

Entre las actuaciones pendientes identificadas se encuentran la **UA-31 Garachico** y la **UA-32 Villafranqueza**, esta última incorporada con posterioridad al Plan y pendiente de programación. Ambas deberán revisarse atendiendo al nuevo modelo del PGE y a su grado de consolidación, adaptando, en su caso, sus delimitaciones y condiciones de desarrollo a la realidad urbana existente.



Imágenes UA-31 Garachico. Industrial



Imágenes UA-32 Villafranqueza

- **Áreas de Planeamiento Anterior**

Las Áreas de Planeamiento Anterior incorporaban instrumentos aprobados antes de 1987. Su consideración como planeamiento heredado no significa que todas sus determinaciones hayan sido completamente ejecutadas.

Permanecen pendientes la **UA-XIII del PE/APA-8 Garbinet** y el **polígono 2 del PE/APA-10 Vistahermosa-Goteta**, ambos sin programar. En la primera se localizan actualmente las instalaciones de MASATUSA, empresa vinculada a la prestación del servicio urbano de transporte colectivo en autobús de Alicante, mientras que en el segundo se encuentran las instalaciones del Colegio Inmaculada Jesuitas, centro docente concertado. La presencia de estos usos consolidados deberá considerarse en la revisión de ambos ámbitos, atendiendo a las directrices del nuevo PGE y adaptando, en su caso, sus delimitaciones, usos y condiciones de desarrollo a la realidad urbana existente.

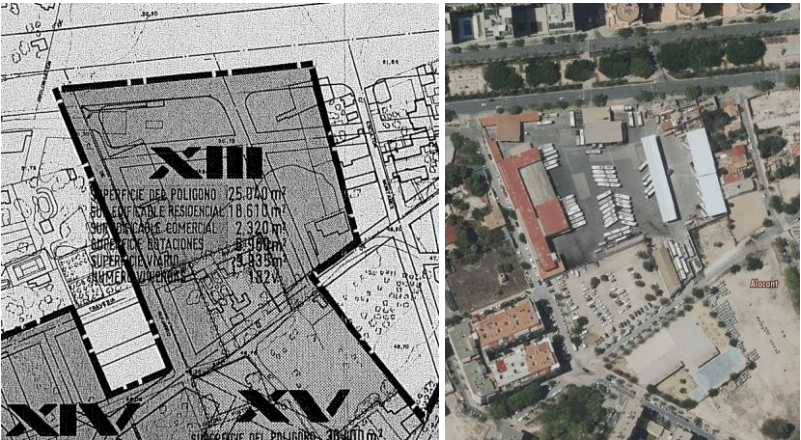


Imagen UA-XIII del PE/APA-8 Garbinet



Imagen Polígono 2 del PE/APA-10 Vistahermosa-Goteta

- **Áreas de Planeamiento Diferido**

Las APD presentan uno de los grados de desarrollo más heterogéneos. En ellas se encuentran desde actuaciones programadas pendientes de reparcelación hasta ámbitos que no han iniciado su ordenación.

- **APD/2 Cerámica Santo Tomás:** UA-4 programada y pendiente de reparcelación y UA-5 en fase de programación.
- **APD/7 Cerámica San Agustín:** UA-6 sin programar, tras resolverse una programación anterior;
- **APD/8 Depósitos:** UA-IV y UA-5 sin programar;
- **APD/9 Calle Diagonal:** UE-1, UE-2, UE-5 y UE-6 sin programar;
- **APD/14 Santa Faz:** UA-II sin programar y condicionada por la adaptación del planeamiento especial de protección;
- **APD/15 Alcoraya, APD/16 Valle Grande Este, APD/17 Valle Grande Oeste, APD/18 El Ventorrillo, APD/19 Finca Don Jaime y APD/20 Yeseras,** que permanecen sin ordenación pormenorizada ni programación.
- **APD/27 San Agustín-Gran Vía,** sin programar.
- **APD/28 avenida de Dénia,** en fase de programación.

En este grupo se incluyen situaciones diversas. Algunas unidades de ejecución, como las UE-4 y UE-5 del APD/2 Cerámica Santo Tomás, se encuentran en fase de gestión y desarrollo, por lo que cabe prever su culminación antes de la aprobación definitiva del PGE. Otras actuaciones pendientes deberán revisarse atendiendo a las directrices del nuevo modelo y a su grado actual de consolidación, adaptando, en su caso, sus delimitaciones y condiciones de desarrollo.

Especial consideración merecen los ámbitos más sensibles, como el entorno de la Santa Faz, para los que el PGE remite a la actualización y revisión de sus planes especiales, con el fin de reforzar la protección de los valores patrimoniales, paisajísticos y ambientales existentes.

En las APD situadas principalmente en el medio rural y vinculadas a formaciones residenciales dispersas, la falta de desarrollo formal contrasta con la ocupación física producida durante la vigencia del Plan. La existencia de edificaciones no implica que se hayan completado la ordenación, la gestión, la urbanización o la dotación de servicios.

El nuevo PGE valorará, en cada caso, la conveniencia de mantener las delimitaciones vigentes, redefinirlas o establecer una nueva ordenación adaptada a la realidad territorial y a los objetivos del nuevo modelo urbano.

El ámbito **Garbinet-Gran Vía** se incorporó al planeamiento con posterioridad al PGMO de 1987 mediante una Homologación modificativa y un Plan de Reforma Interior y Mejora. Aunque su ordenación pormenorizada permanece vigente, el programa de actuación fue declarado caducado en 2018, sin que se haya completado su gestión ni urbanización. Su situación debe revisarse conforme al nuevo modelo del PGE y a su grado actual de consolidación, valorando la adaptación de la ordenación vigente y la definición de unas nuevas condiciones de programación y desarrollo.

Entre las situaciones identificadas destacan:

Desarrollo del suelo urbanizable programado

Buena parte de los sectores programados por el PGM0 fue desarrollada durante su vigencia e incorporada a la ciudad. Sin embargo, su ejecución se produjo con frecuencia de manera fragmentada: se delimitaron y desarrollaron preferentemente las unidades con menor presencia de edificaciones, usos preexistentes u otros condicionantes, mientras permanecieron pendientes pequeños ámbitos residuales en los que concurrían mayores dificultades de gestión o consolidación.

La escasa dimensión de estas unidades y su actual inserción en tejidos mayoritariamente urbanizados aconsejan que su situación no se valore como la de nuevos desarrollos autónomos. El artículo 25.2.b del TRLOTUP permite incluir dentro de las zonas urbanizadas tanto los terrenos contiguos que completen la trama mediante pequeñas actuaciones como aquellos que presenten déficits de urbanización o dotaciones.

Por ello, las unidades pendientes deberán analizarse individualmente atendiendo a su grado de consolidación, a las preexistencias y a su relación con el entorno urbano. El nuevo PGE podrá revisar sus delimitaciones, usos y condiciones de desarrollo, integrándolas, cuando proceda, en las zonas urbanizadas y estableciendo soluciones proporcionadas a su entidad y coherentes con el nuevo modelo de ciudad.

Los suelos pendientes de culminar su desarrollo dentro de esta categoría son los siguientes:

- **PPI/1 Fábrica de Sacos:** polígono IV sin programar y previsiblemente necesitado de una revisión de sus determinaciones.
- **PPI/2 Benalúa Sur:** UE-2 pendiente de nueva ordenación y de su posterior programación.
- **PPI/3 Calle Trento:** UE-2 en fase de modificación del planeamiento para adaptar su uso global a las directrices del nuevo modelo.
- **PPI/4 Albufereta:**
 - polígonos A-1 y B programados y en fase avanzada de desarrollo;
 - polígono A-2 sin programar y pendiente de reconsideración.

En el caso de los polígonos A-1 y B del PPI/4 Albufereta, se prevé que su urbanización, ejecución material y ocupación efectiva se produzcan antes de la aprobación definitiva del PGE. Por ello, el Borrador los incorpora como suelos desarrollados, aplicando el mismo criterio seguido para la UE-2 del PPI/3 Calle Trento, cuya transformación se considera suficientemente avanzada dentro del horizonte de tramitación del Plan.

Distinta consideración merece el polígono A-2 del PPI/4 Albufereta, en el que se localiza el enclave arqueológico del Cerro de las Balsas, vinculado a los primeros asentamientos de la Albufereta y con restos de especial relevancia de época ibérica y romana. Su falta de desarrollo ofrece la oportunidad de reformular la ordenación conforme al nuevo modelo del PGE, priorizando la protección, investigación y puesta en valor del patrimonio arqueológico, su integración en la infraestructura verde y su adecuada relación con los tejidos urbanos del entorno.

Estas situaciones muestran que los ámbitos pendientes no pueden valorarse únicamente desde su estado formal en el PGM0 de 1987. Deben diferenciarse aquellos cuya ejecución está próxima a culminar de los pequeños restos o unidades que requieren una nueva definición, más proporcionada y coherente con la realidad urbana actual.

Desarrollo de los ámbitos PAU

Los cinco grandes ámbitos de suelo urbanizable no programado previstos por el PGM0 han seguido una evolución desigual. Una parte sustancial de ellos se ha desarrollado e incorporado a la ciudad, especialmente en los sectores residenciales del oeste y del litoral norte. No obstante, permanecen determinadas actuaciones pendientes, cuya situación y características aconsejan un tratamiento diferenciado en el nuevo PGE.

En el **PAU-2** únicamente permanece pendiente el **sector 2**, un ámbito de reducida dimensión, asimilable prácticamente a una única parcela y colindante con la Vía Parque. Su ordenación prevé una presencia preferente de vivienda protegida, circunstancia que refuerza el interés público en impulsar su programación, desarrollo y consolidación. Se estima que su desarrollo efectivo podrá culminarse antes de la aprobación definitiva del PGE. Por ello, el Borrador lo incorpora como suelo urbanizado, atendiendo a su próxima integración en el tejido urbano y a su contribución a la oferta de vivienda residencial protegida.

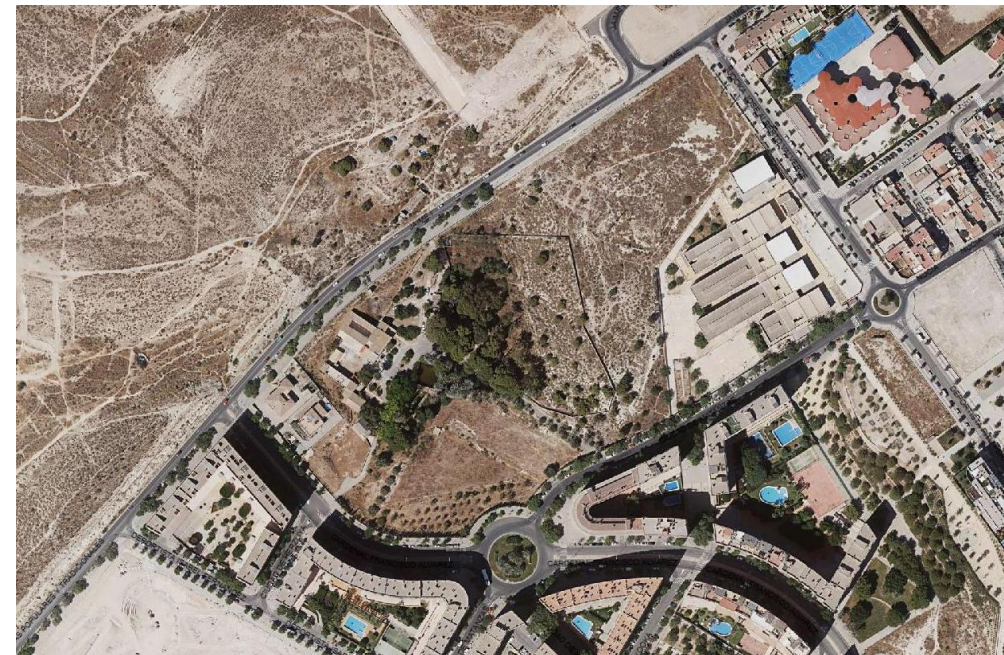


Imagen sector 2 PAU-2

El **PAU-3** no ha alcanzado un desarrollo efectivo. Esta circunstancia ofrece la oportunidad de revisar su delimitación y reformular su ordenación conforme a las directrices del nuevo PGE.

El modelo actualmente previsto, basado en una urbanización residencial de baja densidad y elevado consumo de suelo, con una transformación intensa del territorio y escasa consideración de las preexistencias, no resulta coherente con el nuevo modelo de ciudad. En particular, deberá evitarse la desaparición de elementos que estructuran y explican el paisaje histórico de la huerta, como los caminos tradicionales, las trazas parcelarias y otros componentes de interés territorial.

La nueva ordenación deberá plantear un ámbito más compacto, eficiente e integrado, reforzar su relación con la infraestructura verde, preservar las preexistencias de valor y garantizar unas condiciones adecuadas de movilidad, servicios y conexión con los tejidos urbanos próximos.

En el **PAU/4 La Condomina** permanecen sin programar las **UE-2 y UE-3**. Se trata de unidades de reducida dimensión, insertas en un entorno mayoritariamente desarrollado y con un elevado grado de consolidación y presencia de edificaciones y usos preexistentes. Por ello, deberán analizarse individualmente conforme a los criterios ya señalados para los pequeños ámbitos residuales, valorando su posible consideración como actuaciones de compleción de la trama urbana y adaptando sus delimitaciones y condiciones de desarrollo a la realidad existente.



Imágenes De la DELIMITACION y ESTADO ACTUAL de las las UE-2 y UE-3 del PAU/4 La Condomina

Finalmente, el **sector 2 del PAU-5, Playa de San Juan Norte**, se encuentra programado y en fase avanzada de gestión y ejecución. Dado que se prevé la culminación de la reparcelación, la urbanización y su desarrollo efectivo antes de la aprobación definitiva del PGE, el Borrador lo incorpora como suelo desarrollado, de acuerdo con el criterio prospectivo adoptado para las actuaciones cuya finalización se considera suficientemente próxima y garantizada.

Operaciones Integradas

Las Operaciones Integradas fueron concebidas como actuaciones complejas destinadas a coordinar la implantación o transformación de grandes infraestructuras con la regeneración de ámbitos estratégicos de la ciudad. Su grado de ejecución ha sido desigual y, en algunos casos, las transformaciones producidas durante la vigencia del PGMO han alterado sustancialmente las condiciones territoriales, funcionales y jurídicas que justificaron sus delimitaciones iniciales.

Permanecen pendientes de completar o revisar la OI/1 Cementerio, la OI/2 RENFE, la OI/4 Fábrica de Tabacos-Campoamor y la OI/6 Sangueta. Su incorporación al nuevo PGE no debe consistir en la reproducción automática de las antiguas delimitaciones, sino en la identificación de los objetivos estructurales que mantienen vigencia y en la definición del instrumento más adecuado para su desarrollo.

OI/1 Cementerio

La previsión de la OI/1 debe reformularse atendiendo a la naturaleza del ámbito. El cementerio constituye un equipamiento y servicio urbano integrante de la red primaria, para el que el PGE debe establecer las determinaciones estructurales necesarias relativas a su delimitación, funcionalidad, accesibilidad, protección e integración territorial.

No obstante, su ordenación interior no requiere necesariamente un instrumento de planeamiento urbanístico de la complejidad prevista por la Operación Integrada. Esta podrá concretarse mediante proyectos directores o instrumentos técnicos propios del equipamiento, capaces de organizar sus instalaciones, accesos, circulaciones, ampliaciones y espacios libres de manera flexible y adaptada a las necesidades del servicio.

OI/2 RENFE

La OI/2 constituye una de las principales operaciones estructurales pendientes de Alicante. Su finalidad es integrar los terrenos y las infraestructuras ferroviarias en la ciudad, reducir la fractura existente entre los barrios situados a ambos lados de las vías y hacer posibles el Parque Central y el futuro nodo intermodal de movilidad.

La ordenación estructural del ámbito quedó establecida mediante el Plan Especial de Ordenación Estructural de la OI/2, aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo el 11 de julio de 2023. Este instrumento constituye el marco normativo al que deberá ajustarse la posterior ordenación pormenorizada y define, entre otros elementos, el parque urbano de red primaria, el sistema general ferroviario, los usos globales y las principales condiciones de integración urbana.

Los acuerdos alcanzados entre el Ayuntamiento, la Generalitat y la Administración del Estado, articulados a través de la sociedad AVANT, permiten avanzar en la definición de la ordenación pormenorizada, el convenio urbanístico y las actuaciones necesarias para ejecutar el Parque Central y el nodo intermodal.

El nuevo PGE incorpora las determinaciones estructurales ya aprobadas para la OI/2, garantizando su coordinación con el futuro Plan Especial de ordenación pormenorizada y evitando introducir condiciones que puedan dificultar o retrasar su desarrollo. El objetivo es facilitar que el Parque Central, la integración ferroviaria y el nodo central de movilidad puedan ejecutarse a la mayor brevedad posible.

OI/4 Fábrica de Tabacos-Campoamor

La OI/4 debe reconsiderarse en su conjunto. Una parte significativa de sus objetivos ha sido desarrollada mediante actuaciones e instrumentos independientes, mientras que el ámbito presenta actualmente un elevado grado de consolidación urbana que reduce la utilidad de mantener una única operación integrada con la extensión y complejidad previstas en 1987.

El nuevo PGE deberá reconocer como equipamientos estructurales las principales piezas dotacionales y patrimoniales del entorno, especialmente el conjunto de Las Cigarreras y la Casa de la Misericordia, garantizando su protección, funcionalidad y adecuada integración en la red primaria.

Para los restantes terrenos, resulta más adecuado analizar de forma individualizada las necesidades de compleción, mejora del espacio público, rehabilitación o regeneración urbana. Estas actuaciones podrán remitirse a instrumentos de ordenación de detalle o a actuaciones específicas de menor escala y complejidad gestora. En consecuencia, debe reformularse la antigua OI/4 como delimitación unitaria, sustituyéndola por una regulación adaptada al grado real de consolidación del ámbito.

OI/6 Sangueta

La OI/6 ocupa una posición estratégica entre la ciudad consolidada, la Serra Grossa, la Albufereta, el litoral y las infraestructuras del TRAM. Su ordenación presenta una notable complejidad por la concurrencia de valores paisajísticos y ambientales, infraestructuras de transporte, suelos de distinta titularidad y diferentes alternativas sobre el futuro del ámbito.

La Sentencia n.º 500/2020, de 4 de noviembre, confirmó la obligación municipal de redactar y tramitar el Plan Especial de Sangueta, obligación que permanece vigente.

Dada la necesidad de avanzar en el cumplimiento de la sentencia sin supeditarla al calendario completo del PGE, la previsión municipal es dotar al ámbito de ordenación estructural mediante un instrumento específico, tramitado de forma independiente y paralela al nuevo Plan General. Esta ordenación deberá coordinarse con el modelo territorial del PGE y establecer las bases para la posterior ordenación pormenorizada, gestión y ejecución del ámbito.

Sistemas generales y estructura viaria

Una parte importante de la estructura viaria prevista por el PGMO de 1987 ha sido ejecutada o incorporada progresivamente a la ciudad. La Gran Vía se ha consolidado como eje de distribución urbana y se han materializado numerosos tramos de la Vía Parque, accesos territoriales y conexiones vinculadas al desarrollo de nuevos sectores.

No obstante, permanecen determinados elementos incompletos, parcialmente ejecutados o necesitados de reconsideración. En algunos casos, las soluciones inicialmente previstas han perdido adecuación por la transformación de la ciudad, la aparición de nuevas infraestructuras, la evolución de la movilidad o la concurrencia de condicionantes ambientales, patrimoniales y territoriales no suficientemente considerados en el planeamiento originario.

La culminación de la Vía Parque constituye una actuación fundamental para mejorar la movilidad urbana, reforzar la conexión transversal entre barrios y ofrecer una alternativa eficaz a los recorridos que actualmente se concentran en los ejes próximos al litoral. Su compleción permitirá redistribuir el tráfico, reducir la presión sobre la fachada costera y mejorar la continuidad del sistema viario estructurante.

La valoración del grado de desarrollo debe distinguir entre los sistemas efectivamente ejecutados, los materializados mediante soluciones diferentes de las inicialmente previstas, los pendientes de obtención o urbanización y aquellos cuya funcionalidad o viabilidad debe revisarse en el marco del nuevo modelo territorial.

Especial consideración merece el Plan Especial de Accesos, cuyas determinaciones afectan a diversos ámbitos y se superponen parcialmente con las previsiones de otros instrumentos de planeamiento. Las condiciones territoriales e infraestructurales que motivaron su formulación han cambiado sustancialmente y una parte de sus propuestas ha sido ejecutada, sustituida o asumida por actuaciones posteriores.

Esta superposición ha generado una regulación fragmentada y de difícil interpretación, por lo que debe valorarse la conveniencia de dejar sin efecto el Plan Especial como instrumento autónomo. El nuevo PGE incorporará directamente aquellas determinaciones que mantengan vigencia, adaptándolas a la estructura viaria, la movilidad y el modelo territorial propuestos, y descartará las que hayan sido ejecutadas, sustituidas o hayan perdido su funcionalidad.

Del mismo modo, deben revisarse las conexiones y trazados pendientes, evitando reproducir automáticamente previsiones formuladas bajo condiciones ya superadas. En particular, las actuaciones que afecten a espacios de valor ambiental, patrimonial o paleontológico deben reformularse para garantizar su adecuada protección e integración territorial.

También en materia de espacios libres, equipamientos e infraestructuras existen previsiones ejecutadas en emplazamientos o condiciones distintas de las inicialmente previstas, reservas sustituidas por nuevas soluciones y actuaciones todavía pendientes.

En consecuencia, el nuevo PGE debe integrar los sistemas generales efectivamente consolidados, completar las conexiones estructurales todavía necesarias -con especial prioridad para la Vía Parque- y revisar aquellas previsiones que hayan quedado superadas, estableciendo una ordenación unitaria, coherente y adaptada al nuevo modelo urbano y territorial.

Suelo productivo

El suelo industrial previsto por el PGMO ha sido desarrollado prácticamente en su totalidad. Los ámbitos inicialmente reservados se encuentran hoy incorporados a las áreas productivas consolidadas, por lo que la capacidad remanente es muy reducida y no existe una oferta significativa de nuevo suelo urbanizable industrial.

Esta situación pone de manifiesto la necesidad de ampliar y diversificar la oferta de suelo productivo, en consonancia con la posición de Alicante como capital provincial, nodo metropolitano y motor económico y territorial. El nuevo PGE debe prever espacios adecuados para la implantación de actividades industriales, logísticas, tecnológicas, creativas y vinculadas al conocimiento, con localizaciones, accesibilidad y condiciones de urbanización acordes con las nuevas demandas empresariales.

En esta línea se encuentra en tramitación la Modificación Puntual n.º 43 del PGMO, relativa a la ampliación y ajuste de zonas industriales, cuyo objeto es generar nuevos ámbitos productivos en el entorno de Las Atalayas, completar determinadas bolsas intersticiales y mejorar la transición entre las tramas industriales y el suelo rural. La modificación contempla, entre otras actuaciones, la ampliación del polígono de Las Atalayas, la creación de un nuevo sector junto a la carretera de Bacarot y la regularización de formaciones industriales preexistentes en el acceso desde la A-31.

La evaluación ambiental de esta modificación ha dado lugar a la emisión del correspondiente Documento de Alcance, cuyas determinaciones deben orientar la definición posterior de los ámbitos. En consecuencia, las áreas de crecimiento productivo que incorpore el nuevo PGE deben coordinarse con esta tramitación y ajustarse a las condiciones que resulten de los estudios territoriales, ambientales, paisajísticos, de movilidad, infraestructuras y viabilidad económica que se elaboren para cada ámbito.

Al mismo tiempo, el elevado grado de ejecución de la reserva productiva no significa que todos los tejidos existentes presenten condiciones adecuadas. Algunas áreas muestran obsolescencia edificatoria o funcional, problemas de accesibilidad y transporte público, escasez de espacios libres, dotaciones y servicios, procesos de terciarización, conflictos con usos residenciales y parcelas o instalaciones infrutilizadas.

Por ello, la ampliación de la oferta debe complementarse con una estrategia de regeneración de los polígonos existentes, orientada a mejorar su integración paisajística y ambiental, reforzar la conectividad viaria, peatonal y ciclista, ampliar el transporte público y dotarlos de espacios libres, equipamientos y servicios adecuados. Estas actuaciones deberán contribuir a humanizar los entornos productivos, mejorar su calidad urbana y favorecer su modernización, competitividad y capacidad de adaptación.

Valoración general del grado de desarrollo

El PGMO de 1987 presenta un grado de ejecución globalmente elevado y ha permitido canalizar durante casi cuatro décadas una parte sustancial del crecimiento urbano de Alicante. No obstante, su desarrollo se ha producido de forma desigual y deja como resultado situaciones muy diferentes que no pueden recibir un tratamiento uniforme.

Junto a los ámbitos plenamente incorporados a la ciudad, existen actuaciones en fase avanzada cuya culminación se prevé antes de la aprobación definitiva del PGE; pequeñas unidades residuales insertas en tejidos consolidados; ámbitos de mayor extensión cuya ordenación debe reformularse; y operaciones estructurales pendientes que requieren coordinación interadministrativa o instrumentos específicos.

La permanencia de estas actuaciones no debe interpretarse únicamente como una falta de ejecución. En numerosos casos responde a dificultades de gestión, preexistencias, cambios normativos o transformaciones territoriales que ofrecen la oportunidad de revisar las determinaciones heredadas y adaptarlas al nuevo modelo urbano, ambiental y territorial.

El nuevo PGE debe, por tanto, diferenciar entre las actuaciones que procede culminar, los ámbitos que deben integrarse como piezas de compleción o regeneración urbana y las previsiones que requieren una nueva ordenación. Asimismo, debe incorporar los sistemas generales ya consolidados, completar las conexiones estructurales necesarias y sustituir los instrumentos o delimitaciones que hayan quedado superados.

En síntesis, el planeamiento vigente constituye una base ampliamente desarrollada, pero también compleja y fragmentada. Su revisión no debe limitarse a asumir las previsiones todavía pendientes, sino ordenar y simplificar el marco heredado, resolver sus principales discontinuidades y orientar las actuaciones restantes hacia los objetivos del nuevo PGE.

2.3. Capacidad remanente

La capacidad remanente derivada del planeamiento vigente no puede obtenerse mediante la simple suma de las edificabilidades o del número de viviendas previstas por el PGM de 1987 y todavía no ejecutadas. Como se ha expuesto, los ámbitos pendientes presentan situaciones muy diferentes: algunos se encuentran en fase avanzada de ejecución; otros cuentan con determinaciones estructurales aprobadas; y otros deben ser revisados y reformulados para adaptarlos a las directrices del nuevo PGE.

Por ello, el análisis distingue entre la capacidad existente en las zonas residenciales urbanizadas, la correspondiente a actuaciones cuya ejecución se prevé culminada antes de la aprobación definitiva, los ámbitos con ordenación estructural asumida y aquellos cuya intensidad deberá redefinirse conforme al nuevo modelo.

Capacidad adicional en las zonas residenciales urbanizadas

El parque residencial actual de Alicante constituye la base de partida para valorar la capacidad todavía disponible. A las viviendas existentes se añade el potencial edificatorio localizado en las zonas que el PGE incorpora como suelos residenciales urbanizados, derivado fundamentalmente de solares vacantes, parcelas pendientes de edificación, pequeños vacíos interiores y posibilidades puntuales de renovación.

El *Estudio de dotaciones y tejidos residenciales. Barrios de Alicante* analiza esta capacidad mediante la aplicación de las condiciones de edificabilidad sobre las parcelas susceptibles de nueva construcción. El resultado proporciona una capacidad máxima teórica aproximada de 10.010 viviendas.

No obstante, esta capacidad difícilmente llegará a materializarse en su totalidad, especialmente en los tejidos consolidados, por la permanencia de edificaciones y actividades, la fragmentación de la propiedad, las condiciones parcelarias, la protección patrimonial y la propia dinámica del mercado inmobiliario. Por ello, se adopta una hipótesis prudente de materialización equivalente al 50 % de la capacidad teórica, estimando una capacidad razonablemente realizable de **5.005 viviendas adicionales**.

Esta cifra no representa una reserva de disponibilidad inmediata ni una previsión de sustitución generalizada del parque existente, sino un potencial que podrá materializarse progresivamente mediante la edificación de solares, la compleción de vacíos y la renovación puntual de parcelas.

Actuaciones en ejecución incorporadas como suelo urbanizado

A esta capacidad deben añadirse las viviendas correspondientes a determinados ámbitos que actualmente se encuentran en programación, gestión o urbanización, pero cuya ejecución efectiva se prevé culminada antes de la aprobación definitiva del PGE. Por este motivo, el Borrador los incorpora dentro del suelo urbanizado.

Entre las actuaciones residenciales identificadas se encuentran:

- el **sector 2 del PAU-2**, con una capacidad aproximada de **550 viviendas**.
- el **sector 2 del PAU-5, Playa de San Juan Norte**, con **475 viviendas**;
- y los polígonos **A-1 y B del PPI/4 Albufereta**, con una capacidad estimada en torno a **1.000 viviendas**.

Estas actuaciones incorporan aproximadamente **2.025 viviendas** adicionales. Sumadas a las 5.005 viviendas estimadas en los tejidos urbanizados, permiten identificar una capacidad inicial de alrededor de **7.030 viviendas** en suelos que el Borrador considera urbanizados o de próxima incorporación efectiva a la ciudad.

Esta cifra podrá completarse con otras actuaciones en desarrollo, como determinadas unidades del APD/2 Cerámica Santo Tomás o la APD/28 avenida de Dénia, una vez se concrete la capacidad residencial pendiente y se confirme su ejecución dentro del horizonte de tramitación del PGE. El PPI/3 Calle Trento no incrementa la capacidad residencial, al orientarse su modificación y programación hacia usos productivos.

Ámbitos con determinaciones estructurales asumidas

Existen asimismo ámbitos que, aunque todavía no han completado su desarrollo material, disponen de una ordenación estructural aprobada que el nuevo PGE incorpora directamente.

La **OI/2 RENFE** cuenta con Plan Especial de Ordenación Estructural aprobado definitivamente. Sus determinaciones establecen los usos globales, la edificabilidad, el Parque Central, el sistema ferroviario y las condiciones básicas de integración urbana. El ámbito presenta una capacidad aproximada de **1.400 viviendas**, cuya concreción corresponderá a la posterior ordenación pormenorizada, programación y gestión.

También se incorporan las determinaciones estructurales del **PAU/9 Lomas de Garbinet**, establecidas mediante la Modificación Puntual n.º 46 del PGM. Su ordenación prevé una capacidad aproximada de **930 viviendas**, junto con un nuevo parque urbano y otros elementos de infraestructura verde.

La capacidad conjunta de ambos ámbitos puede considerarse suficientemente definida desde el punto de vista estructural, aunque su materialización dependerá de la aprobación y ejecución de los correspondientes instrumentos de desarrollo.

Ámbitos cuya capacidad debe redefinirse

Otros ámbitos del planeamiento vigente conservan una capacidad potencial relevante, pero sus previsiones residenciales no se incorporan directamente al nuevo PGE. En estos casos, el Borrador reconoce su condición de suelos susceptibles de transformación, pero remite la determinación de su delimitación, densidad, edificabilidad, dotaciones y condiciones de gestión a una ordenación adaptada al nuevo modelo.

Entre ellos destaca el **PAU-3**, una de las principales reservas residenciales todavía no desarrolladas. El modelo vigente, basado en una urbanización de baja densidad, elevado consumo de suelo y fuerte transformación de las preexistencias territoriales, no resulta coherente con las directrices del PGE. Su capacidad futura deberá derivarse de una ordenación más compacta, eficiente e integrada en la infraestructura verde, que preserve los caminos tradicionales, las trazas parcelarias y los restantes elementos del paisaje histórico de la huerta.

También debe considerarse el ámbito de **Pino y Ruaya**, cuya incorporación deriva del cumplimiento de una resolución judicial. Su ordenación deberá integrarse en el nuevo modelo o tramitarse mediante un instrumento independiente y coordinado con el PGE, sin que la obligación de incorporarlo al planeamiento implique asumir automáticamente una determinada intensidad residencial.

Estos ámbitos forman parte de la capacidad remanente del planeamiento vigente, pero no resulta adecuado atribuirles en este apartado una cifra concreta de viviendas. Las estimaciones residenciales asociadas a su futura ordenación se desarrollan en el bloque C del Borrador del PGE, donde se define y valora el nuevo modelo territorial.

Asimismo, el PGE identificará y redefinirá determinadas unidades de ejecución de carácter residencial que pasarán a integrarse en el suelo urbano. Su intensidad y capacidad concreta se precisarán en fases posteriores de la tramitación, aunque deberán ser tenidas en cuenta como parte del potencial residencial del nuevo Plan.

En todos los casos, la capacidad final deberá establecerse mediante los estudios y alternativas de ordenación correspondientes, atendiendo a la viabilidad de cada ámbito, su grado de consolidación, las preexistencias, los valores territoriales, las dotaciones necesarias y su adecuación al modelo de ciudad.

Capacidad productiva

La situación del suelo productivo es sustancialmente diferente. Las reservas industriales y de actividad económica previstas por el PGM de 1987 han sido desarrolladas prácticamente en su totalidad, por lo que la capacidad remanente de nuevo suelo productivo es muy reducida.

Las parcelas vacantes o infrautilizadas existentes en los polígonos consolidados no constituyen una reserva suficiente para atender las necesidades futuras de Alicante.

El nuevo PGE deberá, por tanto, combinar la regeneración, modernización y mejor aprovechamiento de las áreas existentes con la incorporación de nuevos ámbitos productivos.

En consecuencia, la capacidad remanente del planeamiento vigente no puede expresarse mediante una única cifra cerrada. Junto a la capacidad cuantificable en las zonas residenciales urbanizadas, en los ámbitos de próxima ejecución y en aquellos que cuentan con determinaciones estructurales aprobadas, existen otros suelos cuya intensidad deberá redefinirse conforme al nuevo modelo. Las estimaciones residenciales asociadas a estos ámbitos se desarrollan en el bloque C del Borrador del PGE y se precisarán durante las posteriores fases de tramitación. Asimismo, deberán tenerse en cuenta las unidades de ejecución de carácter residencial que el Plan identifique y redefina para su incorporación al suelo urbano.

2.4. Balance del planeamiento vigente

El PGM de 1987 ha permitido ordenar y canalizar durante casi cuatro décadas una parte sustancial del crecimiento urbano de Alicante. La mayor parte de sus previsiones residenciales y productivas se ha desarrollado, y numerosos sistemas generales y actuaciones de reforma se han incorporado a la ciudad.

Su prolongada vigencia ha dado lugar, no obstante, a un marco urbanístico complejo, integrado por las determinaciones originarias y por numerosas modificaciones, homologaciones, planes especiales, instrumentos de desarrollo y resoluciones judiciales. Esta acumulación dificulta en algunos ámbitos una lectura unitaria y coherente del planeamiento aplicable.

El análisis realizado evidencia que no todas las previsiones pendientes deben recibir el mismo tratamiento. Algunas actuaciones se encuentran próximas a culminar, otras disponen de determinaciones estructurales que deben incorporarse al PGE y determinados ámbitos requieren revisar su ordenación para adaptarla a la realidad existente y a las directrices del nuevo modelo.

El balance pone también de manifiesto una amplia capacidad residencial frente a una reserva productiva prácticamente agotada, así como la permanencia de discontinuidades urbanas, infraestructuras pendientes y tejidos que necesitan compleción, regeneración o mejora de sus condiciones dotacionales y ambientales.

En consecuencia, la revisión del planeamiento vigente debe orientarse a simplificar el marco heredado, integrar las determinaciones que mantienen validez, culminar las actuaciones estratégicas y reformular aquellas previsiones que hayan quedado superadas. El nuevo PGE parte, así, de una ciudad ampliamente desarrollada, pero todavía necesitada de mayor cohesión territorial, equilibrio funcional y calidad urbana.

3. Población y vivienda

La evolución demográfica y las características del parque residencial condicionan de forma directa las necesidades de suelo, vivienda, dotaciones, movilidad y servicios urbanos. Su análisis debe considerar tanto a la población residente como a las personas que utilizan Alicante de forma habitual por motivos laborales, educativos, turísticos o residenciales temporales.

Alicante presenta una estructura urbana muy concentrada: aproximadamente el 97 % de la población reside entre la autovía A-70 y el litoral, mientras que en el interior municipal permanecen núcleos tradicionales y asentamientos dispersos de baja densidad, con condiciones distintas de accesibilidad y prestación de servicios.

Los datos empleados proceden principalmente del Estudio de Población y Vivienda elaborado en 2023 y completado en marzo de 2024. Al tratarse de una realidad especialmente dinámica, sus cifras deberán actualizarse y contrastarse con las fuentes estadísticas más recientes en las siguientes fases de elaboración del PGE.

3.1. Evolución y estructura demográfica

La población de Alicante se ha multiplicado casi por cinco desde 1930. En 1960 el municipio contaba con 121.832 habitantes y en 1981 alcanzó los 245.963, como consecuencia del intenso crecimiento demográfico y urbano producido durante las décadas centrales del siglo XX.

El ritmo de crecimiento se moderó durante las décadas de 1980 y 1990, con tasas inferiores al 1 % anual, y recuperó intensidad durante los primeros años del siglo XXI. Entre 2001 y 2011 la ciudad aumentó en 45.848 habitantes, con un crecimiento medio anual aproximado del 1,59 %. La documentación previa identifica una nueva fase expansiva reciente, apoyada fundamentalmente en los movimientos migratorios.

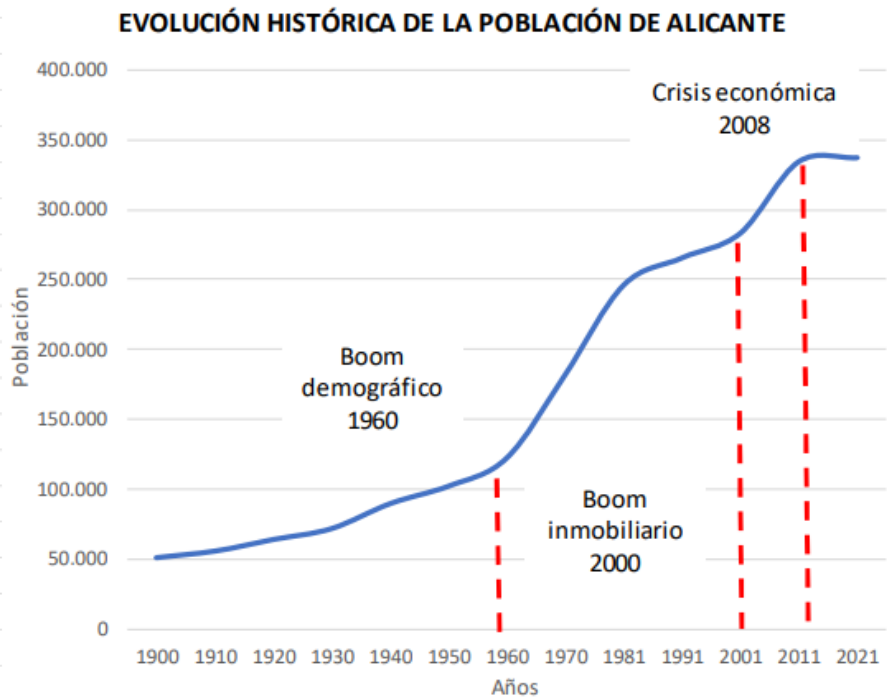
Según las cifras oficiales de población municipal del INE, referidas a **1 de enero de 2025**, Alicante cuenta con **366.221 habitantes**. Esta cifra se adopta como referencia para el diagnóstico demográfico del PGE, sin perjuicio de su actualización durante las posteriores fases de tramitación.

Crecimiento natural y movimientos migratorios

Desde 2017 el crecimiento natural presenta un saldo negativo, al superar las defunciones a los nacimientos. El crecimiento reciente depende, por tanto, principalmente de los saldos migratorios, especialmente de la inmigración internacional.

La población extranjera ha adquirido un peso creciente. En 2003 representaba aproximadamente el 8 % de la población municipal y en 2022 alcanzaba en torno al 15 %, superando las 50.000 personas. Su distribución territorial no es homogénea: la población procedente de otros países europeos presenta una mayor presencia en las zonas litorales de renta elevada, mientras que parte de la población procedente de África y América Latina se concentra en los barrios del norte y en otros tejidos con menores niveles de renta y calidad urbana.

Esta diversidad demográfica constituye un activo social y económico, pero también pone de manifiesto procesos de segregación residencial que deberán abordarse mediante políticas de vivienda, regeneración urbana, dotaciones y mejora del espacio público.



EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE DERECHO DE ALICANTE	
Año	Población de derecho
1900	50.495
1910	55.116
1920	63.382
1930	71.271
1940	89.198
1950	101.791
1960	121.832
1970	181.550
1981	245.963
1991	265.473
2001	283.243
2011	334.329
2021	337.304

Evolución histórica de la población de Alicante
Fuente: Estudio de Población y Vivienda

Envejecimiento y estructura por edades

Alicante presenta un proceso progresivo de envejecimiento, especialmente visible en el centro histórico y en determinados barrios consolidados, donde la proporción de personas mayores es elevada y el recambio generacional resulta limitado.

Los nuevos desarrollos residenciales concentran, con carácter general, hogares más jóvenes, mientras que los tejidos construidos durante las décadas de 1950 a 1970 presentan una combinación de envejecimiento poblacional, antigüedad edificatoria y problemas de accesibilidad.

Esta situación incrementa las necesidades de vivienda accesible, servicios sociales y sanitarios de proximidad, transporte público y espacios urbanos adaptados. También exige considerar la soledad no deseada, el aumento de los hogares unipersonales y la necesidad de facilitar la permanencia de las personas mayores en sus barrios.

Hogares y formas de convivencia

La reducción del tamaño medio de los hogares hace que la demanda residencial no dependa exclusivamente del crecimiento de la población. El aumento de hogares unipersonales, familias monoparentales, personas mayores que viven solas y nuevas formas de convivencia puede generar nuevas necesidades de vivienda aun en escenarios de crecimiento demográfico moderado.

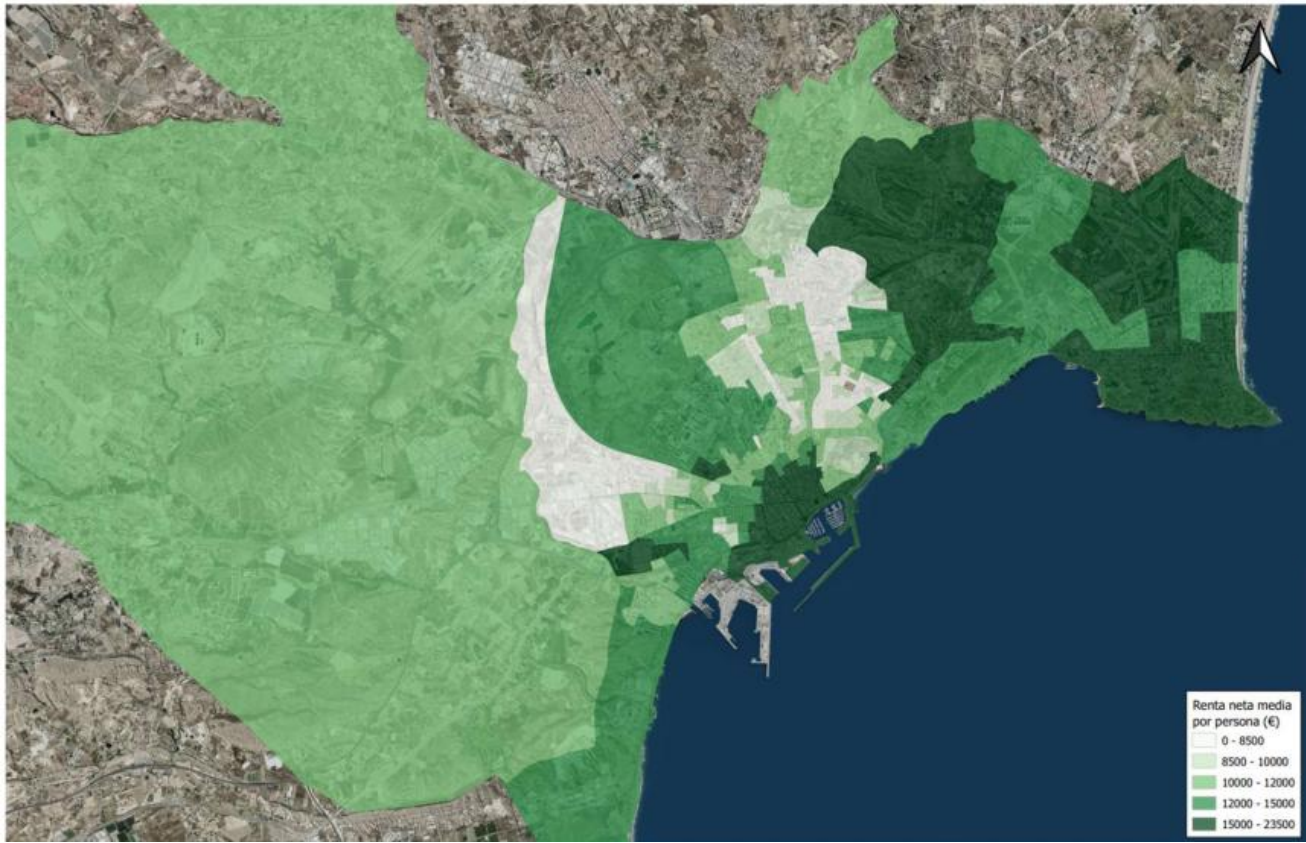
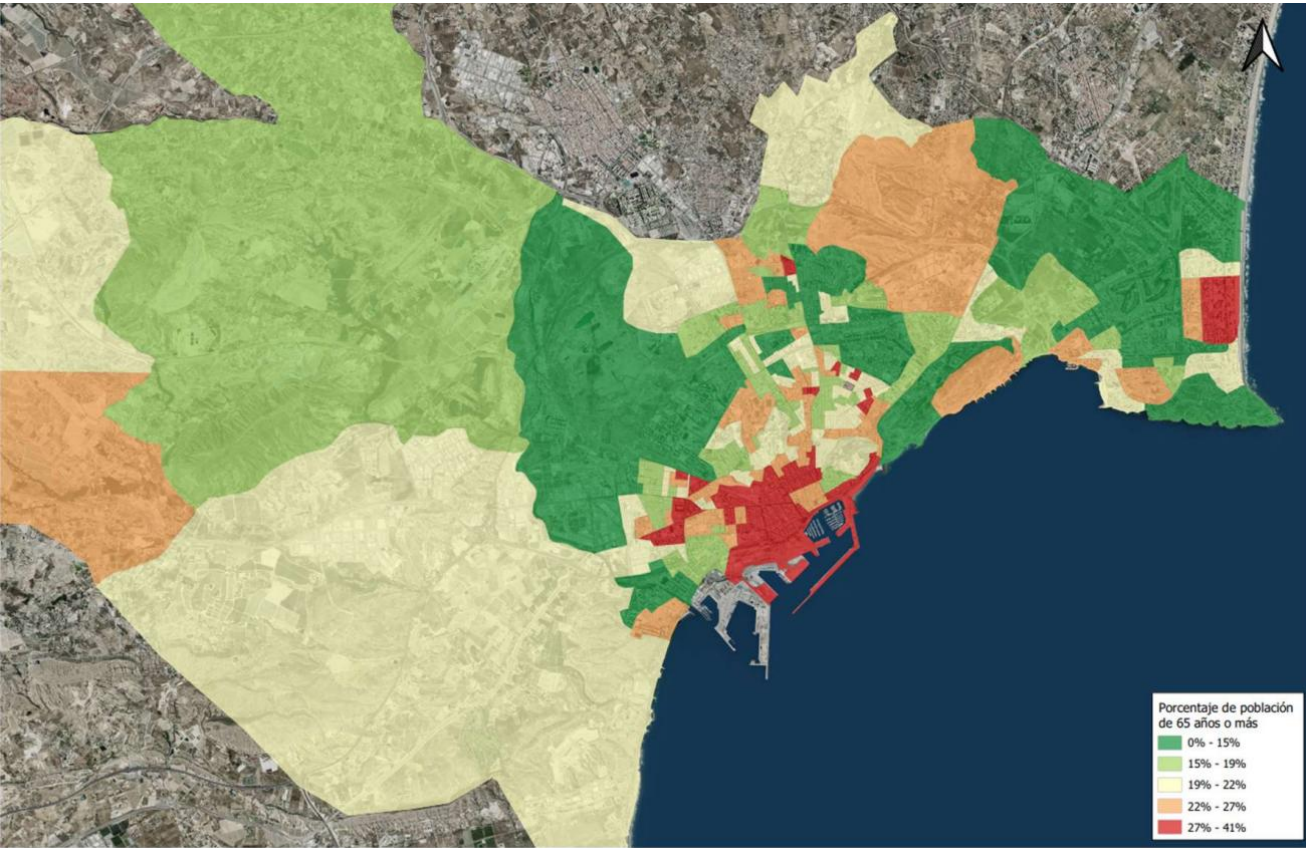
El parque residencial deberá ofrecer, por tanto, una mayor diversidad de tamaños, tipologías, regímenes de tenencia y condiciones de accesibilidad. La vivienda convencional de gran superficie no responde por sí sola a la diversidad actual de hogares.

Diagnóstico demográfico

La estructura demográfica de Alicante se caracteriza por:

- crecimiento reciente sostenido principalmente por la inmigración;
- saldo natural negativo;
- progresivo envejecimiento;
- reducción del tamaño de los hogares;
- creciente diversidad social y cultural;
- y una distribución territorial desigual de la población por edad, origen y nivel de renta.

Estas tendencias deberán orientar la localización de las nuevas viviendas, la regeneración de los barrios y el dimensionamiento de las redes dotacionales.



1. Porcentaje de población de 65 años o mas

2. Renta neta media por persona

Fuente: Estudio de Población y Vivienda

3.2. Población vinculada y proyecciones

La población empadronada no refleja por sí sola la intensidad real de uso de Alicante. Su condición de capital provincial, centro administrativo, destino turístico, núcleo universitario y principal polo de servicios del entorno genera desplazamientos cotidianos y estancias temporales que incrementan la demanda de transporte, vivienda, equipamientos y servicios urbanos.

Población vinculada

La tasa de población vinculada alcanza el 138,4 %. El estudio atribuye esta vinculación principalmente al turismo, que representa aproximadamente el 64 %; a los desplazamientos laborales metropolitanos, con un 26 %; y a la población vinculada a los estudios, con un 10 %.

Este indicador no debe interpretarse como una población adicional presente simultáneamente todos los días del año. Expresa la relación habitual de personas no residentes con el municipio y pone de manifiesto que la presión funcional de Alicante es superior a la derivada exclusivamente de su padrón.

La población vinculada presenta, además, una fuerte variación temporal y territorial. La demanda turística se concentra en determinados periodos y en el centro y el litoral; los desplazamientos laborales inciden especialmente en los principales accesos, áreas de actividad y ejes de transporte; y la población universitaria genera relaciones intensas con San Vicente del Raspeig y el entorno metropolitano.

El PGE debe considerar esta realidad en el dimensionamiento de:

- las infraestructuras de movilidad;
- los equipamientos de rango supramunicipal;
- los espacios públicos y zonas verdes;
- los servicios urbanos;
- y el mercado residencial y de alojamiento temporal.

Proyecciones demográficas

El Estudio de Población y Vivienda analiza distintos escenarios de evolución. Como referencia para el dimensionamiento inicial se utiliza el escenario vinculado a la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, que aplica para l'Alacantí una tasa anual acumulativa del 1,15 %.

Con este criterio, la población de Alicante podría alcanzar aproximadamente 440.426 habitantes en 2045 y **466.340 habitantes en 2050**. Estas cifras constituyen escenarios de referencia y no predicciones cerradas, ya que dependen de la evolución económica, los movimientos migratorios, el mercado de la vivienda, la capacidad de las infraestructuras y la relación con los municipios metropolitanos.

Las proyecciones deberán actualizarse durante la tramitación y contrastarse con:

- los datos recientes del padrón y del censo;
- las proyecciones oficiales del INE y del Institut Valencià d'Estadística;
- la evolución de los hogares;
- la capacidad residencial efectiva;
- y las dinámicas metropolitanas de movilidad y vivienda.

La finalidad de las proyecciones no es justificar automáticamente una determinada extensión de suelo, sino disponer de una referencia para comprobar la suficiencia y proporcionalidad del modelo territorial.

Criterio de planificación

El dimensionamiento del PGE debe atender simultáneamente a tres realidades:

1. la población residente;
2. la formación y evolución de los hogares;
3. la población vinculada y la demanda temporal.

La planificación no debe trasladar mecánicamente la población vinculada a necesidades de vivienda permanente, pero sí considerar su incidencia sobre el alojamiento turístico y temporal, la movilidad, los servicios urbanos y los equipamientos.

POBLACIÓN VINCULADA		
POBLACIÓN RESIDENTE	Total	328.100
	Sólo reside	179.046
	Reside y trabaja	85.603
	Reside y estudia	63.451
POBLACIÓN VINCULADA NO RESIDENTE	Total	125.995
	Trabaja allí	33.123
	Estudia allí	12.597
	+ 14 noches al año	80.275
TASA VINCULACIÓN		138,4

3.3. Parque residencial

El parque residencial de Alicante es el resultado de distintas etapas de crecimiento y presenta importantes diferencias de antigüedad, calidad constructiva, accesibilidad, uso y valor inmobiliario.

Las áreas centrales y los barrios construidos durante las décadas centrales del siglo XX concentran una mayor proporción de edificios de más de cincuenta años. En ellos son frecuentes los problemas de conservación, accesibilidad universal, eficiencia energética y adaptación a las condiciones climáticas actuales.

Por el contrario, los desarrollos más recientes, especialmente en el sector este y el litoral, presentan en general mejores condiciones constructivas, una mayor disponibilidad de espacios libres privados y una urbanización más reciente, aunque también modelos de menor compacidad y mayor dependencia del vehículo privado.

Uso de las viviendas

Aproximadamente el 72,4 % del parque se destina a residencia principal. El 27,6 % restante corresponde a vivienda secundaria o vacía, con una distribución territorial muy desigual.

La vivienda secundaria tiene un peso especialmente relevante en el litoral, donde forma parte del modelo turístico y residencial de Alicante. La vivienda vacía representa aproximadamente el 8,4 % del parque, porcentaje inferior a las medias estatal y autonómica, situadas en torno al 14 %.

La existencia de vivienda vacía no equivale necesariamente a una disponibilidad efectiva para alquiler o venta. Parte del parque presenta problemas de conservación, conflictos de propiedad, localizaciones poco demandadas o condiciones que dificultan su movilización.

Vivienda turística

La vivienda de uso turístico representa aproximadamente el 1,7 % del parque residencial y se concentra principalmente en el centro, el Casco Antiguo y las áreas de playa. Aunque su porcentaje municipal agregado es limitado, su concentración en determinados tejidos puede producir efectos locales relevantes sobre la disponibilidad de alquiler residencial, los precios, la convivencia y la estructura comercial.

El planeamiento no constituye el único instrumento para regular esta actividad, pero debe considerar su incidencia territorial y coordinar sus determinaciones con la normativa turística, las ordenanzas municipales y las políticas de vivienda.

VIVIENDAS PRINCIPALES Y NO PRINCIPALES EN DISTINTAS LOCALIZACIONES					
Nombre	Viviendas totales	Viviendas principales	Viviendas no principales	Porcentaje de viviendas principales	Porcentaje de viviendas no principales
ESPAÑA	26.626.315	18.539.223	8.087.092	69,6%	30,4%
C. VALENCIANA	3.285.786	2.022.501	1.263.285	61,6%	38,4%
Alicante/Alacant	187.658	135.864	51.794	72,4%	27,6%
Benidorm	60.479	29.550	30.929	48,9%	51,1%
Elche/Elx	116.080	88.498	27.582	76,2%	23,8%
Murcia	219.740	163.570	56.170	74,4%	25,6%
Valencia	414.988	323.171	91.817	77,9%	22,1%

VIVIENDAS VACÍAS EN DISTINTAS LOCALIZACIONES			
Nombre	Viviendas totales	Viviendas vacías	Porcentaje de viviendas vacías
ESPAÑA	26.623.708	3.837.328	14,4%
C. VALENCIANA	3.285.786	459.211	14,0%
Alicante/Alacant	187.658	15.733	8,4%
Benidorm	60.479	8.658	14,3%
Elche/Elx	116.080	9.585	8,3%
Murcia	219.740	15.321	7,0%
Valencia	414.988	36.454	8,8%



Viviendas turísticas
Fuente: Estudio de Población y Vivienda

Estado y accesibilidad

La antigüedad de una parte sustancial del parque residencial plantea necesidades de rehabilitación relacionadas con:

- conservación de fachadas, cubiertas y estructuras;
- instalación o mejora de ascensores;
- eliminación de barreras arquitectónicas;
- eficiencia energética;
- protección frente al calor;
- adaptación de las viviendas a hogares de menor tamaño;
- y mejora de los espacios comunes.

Estas necesidades son especialmente relevantes en los barrios con población envejecida y menores niveles de renta, donde la capacidad económica de las comunidades de propietarios puede resultar insuficiente para acometer actuaciones de rehabilitación.

Mercado residencial

Los precios de compraventa y alquiler presentan contrastes territoriales acusados. Playa de San Juan, Cabo de las Huertas y las áreas centrales alcanzan los valores más elevados, mientras que los barrios del norte y determinados ámbitos periféricos registran valores inferiores.

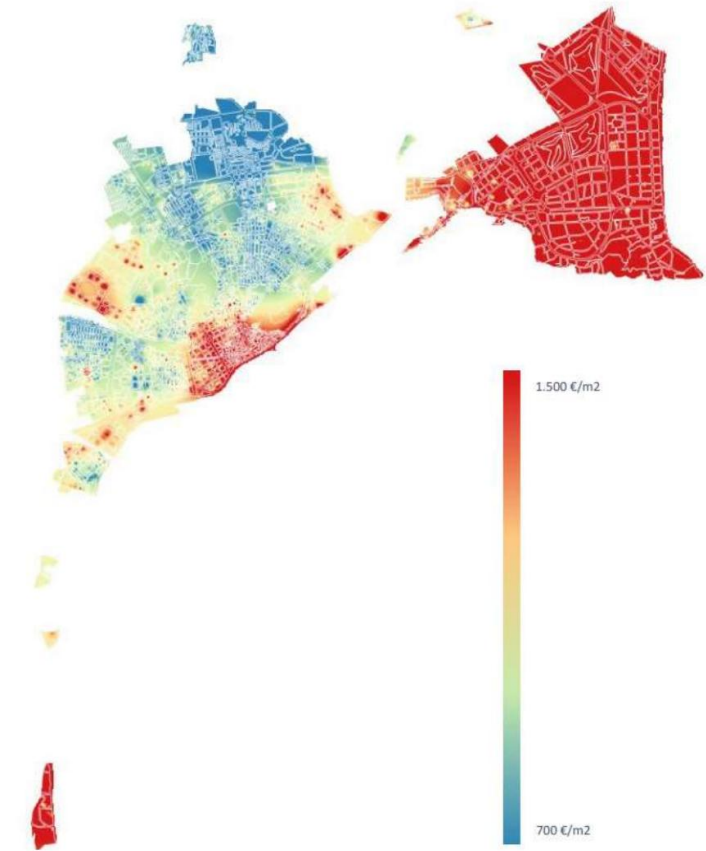
El Estudio de Población y Vivienda señala que el precio medio de compraventa pasó de 1.459 €/m² en 2022 a 1.790 €/m² en 2023. En alquiler, los valores máximos alcanzaban aproximadamente 11,9 €/m²/mes en zonas costeras y centrales.

Las diferencias de precio reflejan tanto las condiciones del mercado como las desigualdades en calidad urbana, accesibilidad, dotaciones, estado de la edificación y atractivo turístico.

Vivienda protegida

El parque de vivienda protegida es reducido y la producción reciente ha resultado insuficiente para responder a las necesidades sociales. El déficit no puede resolverse únicamente mediante la clasificación de suelo; requiere coordinación entre planeamiento, políticas públicas, financiación, gestión patrimonial y mecanismos de promoción.

El PGE debe garantizar reservas adecuadas en los nuevos ámbitos residenciales y favorecer una distribución equilibrada de la vivienda protegida, evitando su concentración exclusiva en determinadas zonas.



1. Edificios residenciales por año de construcción
2. Precio de compraventa de uso residencial en Alicante
Fuente: Estudio de Población y Vivienda

3.4. Necesidades y capacidad de vivienda

Las necesidades residenciales futuras no pueden deducirse únicamente de la proyección de habitantes. Deben considerarse también la evolución del número y tamaño de los hogares, la emancipación juvenil, el envejecimiento, la movilidad residencial, la demanda de vivienda protegida y la necesidad de sustituir o rehabilitar viviendas inadecuadas.

Necesidades residenciales

El crecimiento demográfico previsto y la reducción del tamaño medio de los hogares generarán una demanda adicional de vivienda. A ella se añaden necesidades cualitativas que no se resuelven únicamente aumentando el número de unidades:

- vivienda asequible y protegida;
- vivienda accesible para personas mayores y con movilidad reducida;
- tipologías adecuadas para hogares unipersonales y de menor tamaño;
- vivienda para jóvenes y familias;
- rehabilitación del parque envejecido;
- y alternativas de alquiler estable.

El objetivo no debe limitarse a disponer de una capacidad residencial suficiente, sino garantizar una oferta diversa, accesible, bien localizada y adecuadamente servida por las infraestructuras, las dotaciones y el transporte público.

Capacidad residencial disponible

Como se analiza en el apartado 2.3, la capacidad residencial disponible está formada por el potencial existente en las zonas urbanizadas, los ámbitos en ejecución, las actuaciones con determinaciones estructurales aprobadas y otros suelos cuya intensidad deberá redefinirse conforme al nuevo modelo.

El Estudio de dotaciones y tejidos residenciales estima una capacidad de acogida de 5.005 viviendas adicionales en las zonas residenciales urbanizadas, correspondiente a una hipótesis prudente de materialización del 50 % de su capacidad máxima teórica. Esta cifra representa un potencial de compleción progresiva y no una reserva de disponibilidad inmediata.

A esta capacidad se añadirá la correspondiente a las restantes actuaciones y unidades residenciales consideradas por el Plan. Su cuantificación conjunta y su distribución territorial se desarrollan en el bloque C, una vez definidas las condiciones del nuevo modelo.

Adecuación de la capacidad a las necesidades

La suficiencia residencial no debe valorarse exclusivamente mediante una cifra agregada. El PGE deberá considerar la localización y disponibilidad efectiva de la capacidad, su proximidad a dotaciones y transporte público, la diversidad tipológica y su contribución a una oferta equilibrada de vivienda protegida y asequible.

También deberá diferenciar entre los ámbitos cuya ordenación puede asumirse, aquellos cuya ejecución se encuentra avanzada y los que requieren revisar su delimitación, intensidad o condiciones de desarrollo para adaptarlos a la infraestructura verde, las preexistencias y la capacidad de los servicios urbanos.

Renovación y rehabilitación

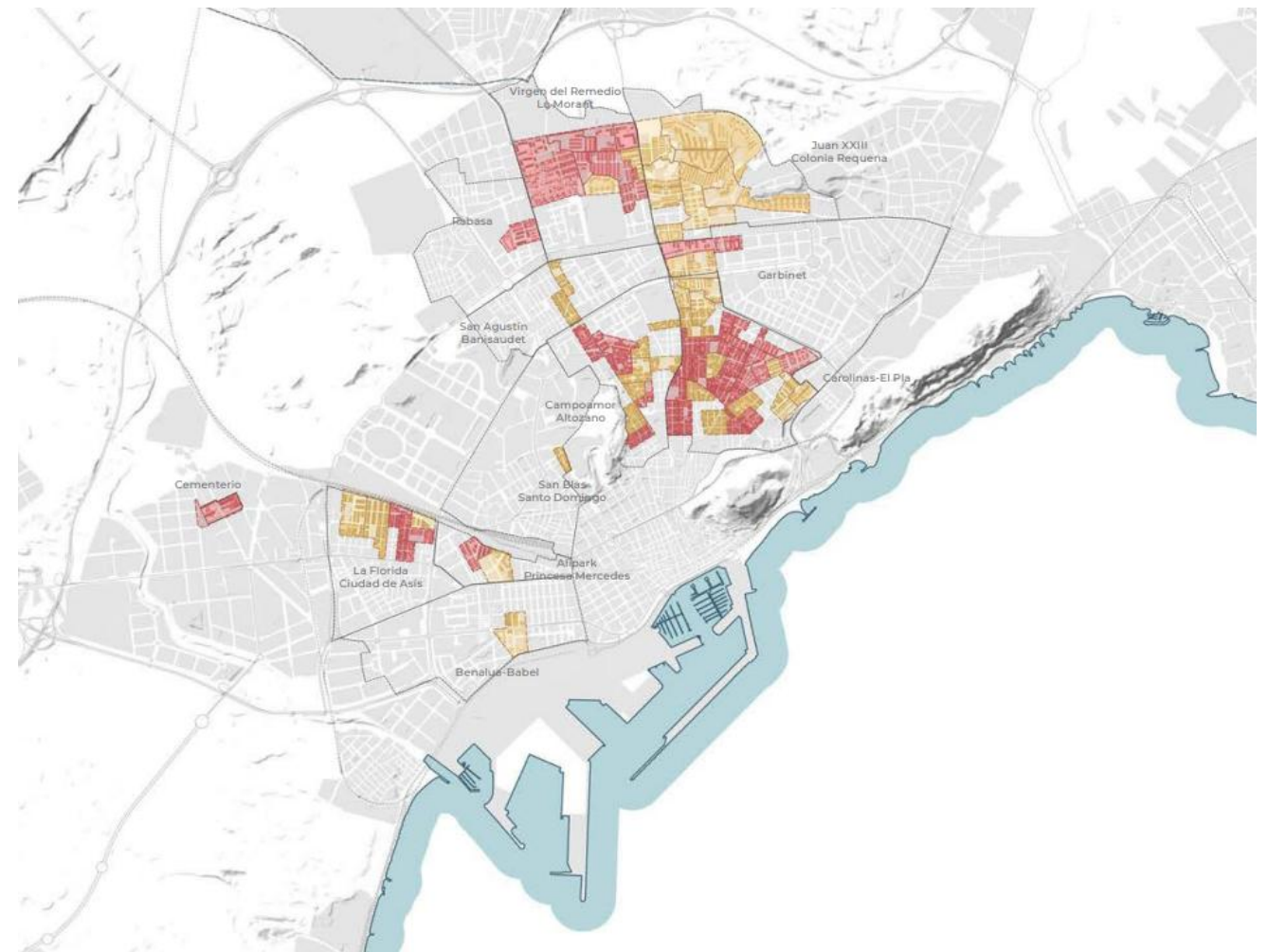
La respuesta a las necesidades residenciales no depende únicamente de los nuevos desarrollos. La rehabilitación y regeneración de los tejidos existentes puede mejorar la habitabilidad, la accesibilidad y la eficiencia energética, recuperar viviendas actualmente inadecuadas y adaptar el parque a los cambios en la estructura de los hogares.

Estas actuaciones deberán coordinarse con las políticas públicas de vivienda y con los instrumentos de ordenación pormenorizada, gestión, financiación y regeneración urbana.

Criterios para el nuevo PGE

El modelo residencial deberá:

- priorizar la compleción y regeneración de la ciudad existente;
- localizar los nuevos desarrollos en continuidad con los tejidos urbanizados;
- vincular el crecimiento a la suficiencia de las infraestructuras y dotaciones;
- garantizar reservas adecuadas de vivienda protegida;
- favorecer una oferta tipológica y de tenencia diversa;
- evitar modelos extensivos de elevado consumo de suelo;
- y contribuir a una distribución territorial equilibrada de la vivienda asequible.



Espacios Urbanos Sensibles. Visor VEUS GVA
Fuente: Estudio de dotaciones y tejidos residenciales

3.5. Vulnerabilidad urbana y social

Las diferencias demográficas y residenciales se superponen a importantes desigualdades territoriales. La vulnerabilidad urbana no responde a un único indicador, sino a la acumulación de factores sociales, económicos, edificatorios y ambientales.

Los ámbitos más vulnerables concentran, en distinta medida:

- menores niveles de renta;
- desempleo y precariedad;
- población envejecida o con escasos recursos;
- mayor presencia de población extranjera en situación vulnerable;
- bajos niveles educativos;
- vivienda envejecida o en mal estado;
- falta de accesibilidad;
- déficits de espacios libres y equipamientos;
- y peor conexión con las oportunidades urbanas.

La documentación previa identifica situaciones especialmente sensibles en determinados barrios del norte y en algunos tejidos periféricos, aunque la vulnerabilidad también aparece de forma puntual en áreas centrales envejecidas y en asentamientos dispersos con déficits de urbanización y servicios.

Segregación socioespacial

Los contrastes de renta, origen de la población y precio de la vivienda configuran una ciudad territorialmente desigual. Las zonas litorales y determinados ámbitos centrales concentran valores inmobiliarios elevados, mientras que los barrios del norte presentan menores precios y mayores situaciones de vulnerabilidad.

La diferencia de precios no debe interpretarse aisladamente como indicador de vulnerabilidad, pero refleja desigualdades en la calidad urbana, la accesibilidad, las dotaciones y las oportunidades residenciales.

La concentración territorial de determinados grupos sociales puede generar procesos de segregación y dificultar la igualdad de acceso a educación, empleo, servicios, zonas verdes y transporte público.

Vulnerabilidad residencial

La vulnerabilidad residencial se manifiesta mediante:

- dificultad de acceso a la vivienda;
- sobreesfuerzo económico en alquiler o hipoteca;
- hacinamiento o inadecuación;
- vivienda en mal estado;
- falta de ascensor y accesibilidad;
- inseguridad en la tenencia;
- y riesgo de desplazamiento por procesos de encarecimiento y turistificación.

Los hogares jóvenes, las familias con menores, las personas mayores, los hogares monoparentales y la población con rentas bajas presentan una mayor exposición a estas situaciones.

Envejecimiento y accesibilidad

La coincidencia entre población mayor y edificios sin condiciones adecuadas de accesibilidad constituye uno de los principales problemas de determinados barrios consolidados. La falta de ascensor, las barreras en portales y calles y la lejanía de determinados servicios pueden limitar gravemente la autonomía personal.

La regeneración deberá integrar edificación, espacio público, dotaciones sociales, transporte y redes de cuidados, evitando intervenciones exclusivamente físicas.

Diseminado y vulnerabilidad territorial

Las formaciones residenciales dispersas presentan una vulnerabilidad distinta, asociada a la baja densidad, la distancia a los servicios, la dependencia del vehículo privado y el elevado coste de mantenimiento de infraestructuras.

En algunos casos concurren déficits de urbanización, saneamiento, accesibilidad, transporte público y equipamientos. Su tratamiento deberá ajustarse a su grado de consolidación y a la viabilidad real de completar los servicios.

Orientaciones para el PGE

El diagnóstico de vulnerabilidad permitirá al PGE identificar ámbitos prioritarios y establecer orientaciones estructurales para su regeneración. Su desarrollo debe concretarse mediante la ordenación pormenorizada, los planes de barrio, los programas de regeneración urbana y las políticas sectoriales de vivienda, movilidad y servicios sociales, procurando mejorar las condiciones de vida sin desplazar a la población residente.

4. Ciudad existente y barrios

La ciudad existente constituye uno de los principales ámbitos de actuación del nuevo PGE. El diagnóstico se centra en su configuración actual, en las relaciones entre los distintos tejidos y barrios y en las condiciones que inciden sobre su cohesión, funcionalidad y calidad urbana.

El apartado no reproduce el proceso histórico de formación de Alicante, ya desarrollado en el bloque A, ni las cuestiones demográficas, residenciales y sociales analizadas en el bloque 3. Su finalidad es ofrecer una lectura morfológica y funcional de la ciudad construida que permita reconocer sus principales estructuras, diferencias internas y posibilidades de mejora.

4.1. Estructura y morfología urbana

La mayor parte de la población, la edificación y las actividades urbanas se concentra en el continuo situado entre la A-70 y el litoral. Dentro de este espacio se suceden tejidos con características muy diferentes: la ciudad central compacta, los barrios consolidados de expansión, los polígonos residenciales, los desarrollos litorales y las áreas productivas del oeste y del sur.

La estructura urbana está fuertemente condicionada por la topografía y por la presencia de grandes infraestructuras. Los montes urbanos, los corredores ferroviarios, los accesos viarios, las instalaciones portuarias y determinados suelos productivos introducen discontinuidades que condicionan la relación entre barrios. Algunos de estos elementos constituyen referencias territoriales y paisajísticas; otros funcionan como barreras físicas o generan bordes poco permeables.

La ciudad central presenta, con carácter general, una trama más compacta, mayor mezcla de usos y una relación directa entre la edificación y la calle. En los barrios consolidados conviven tejidos tradicionales, manzanas cerradas, promociones unitarias y bloque abierto, con diferencias acusadas de densidad, accesibilidad, dotación y calidad del espacio público.

Los desarrollos del este y del litoral responden mayoritariamente a modelos de edificación abierta, urbanizaciones privadas y vivienda unifamiliar. Estos ámbitos disponen, en general, de una urbanización más reciente y de una mayor presencia de espacios libres privados, pero presentan menor continuidad de las plantas bajas activas, menor mezcla funcional y una mayor dependencia de los desplazamientos motorizados.

Las áreas productivas se concentran principalmente al oeste y suroeste de la ciudad , vinculadas a los accesos metropolitanos, el puerto y las principales infraestructuras logísticas. Su estructura se caracteriza por grandes parcelas, viarios especializados y escasa relación con el espacio público urbano. En determinados bordes, el contacto con los tejidos residenciales genera problemas de compatibilidad funcional, accesibilidad y calidad ambiental.

El resultado es una ciudad ampliamente consolidada, pero no homogénea. Junto a tejidos compactos, mixtos y bien relacionados existen áreas monofuncionales, espacios fragmentados y piezas interiores pendientes de integración. Su diagnóstico debe atender especialmente a la continuidad de la trama, la permeabilidad de las infraestructuras, la relación entre usos y la capacidad de los bordes y vacíos para mejorar la articulación urbana.

4.2. Barrios y centralidades

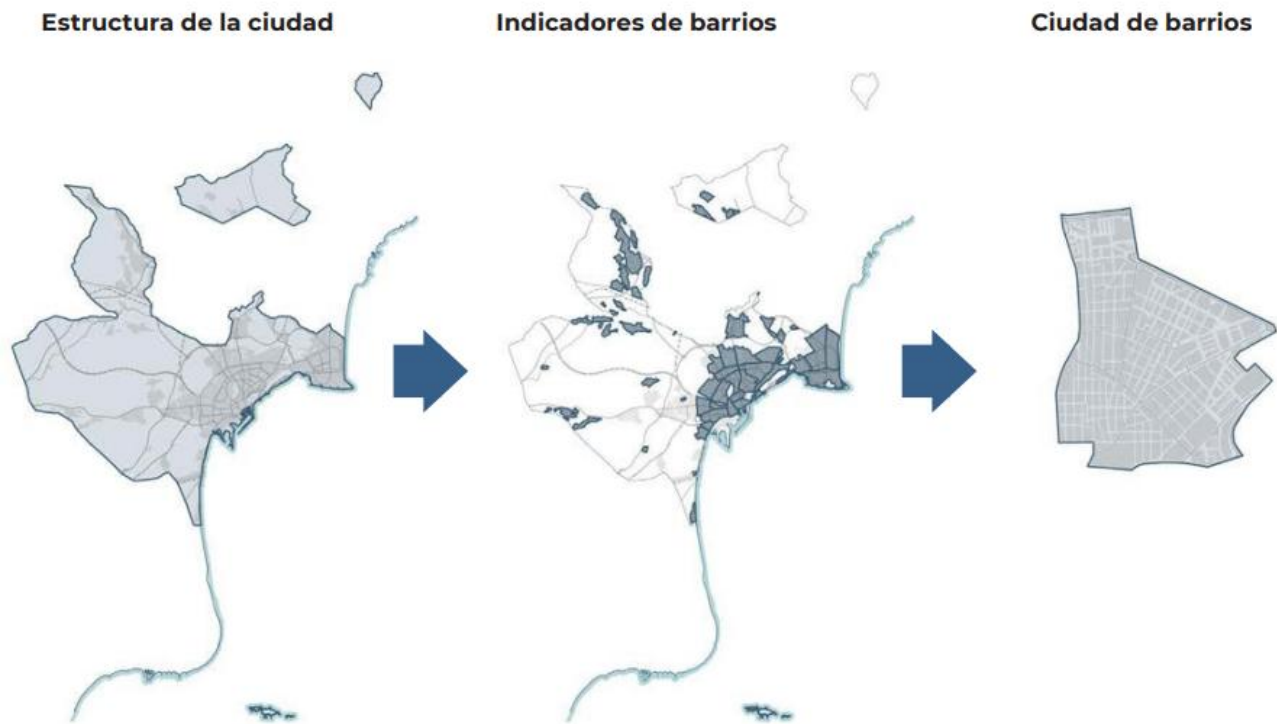
Los barrios constituyen la escala básica de la vida cotidiana y el ámbito adecuado para analizar el acceso a los servicios, el comercio, las dotaciones, los espacios libres y el transporte público. Su funcionamiento no depende únicamente de sus límites administrativos, sino de las relaciones que mantienen con los tejidos próximos y de la distribución efectiva de las actividades urbanas.

El centro tradicional y los ensanches concentran funciones administrativas, comerciales, culturales, turísticas y de servicios de alcance municipal y supramunicipal. Esta concentración mantiene una fuerte capacidad de atracción, aunque también incrementa la dependencia de otras áreas respecto de la ciudad central.

En numerosos barrios existen centralidades locales vinculadas a mercados, plazas, calles comerciales, equipamientos, intercambiadores o espacios públicos reconocidos por la población. Su grado de consolidación es, sin embargo, muy desigual. Mientras algunas disponen de una combinación suficiente de comercio, servicios y actividad, otras presentan pérdida de comercio de proximidad, debilidad de las plantas bajas o escasa calidad del espacio urbano.

También existen barrios predominantemente residenciales cuya estructura y organización dificultan la formación de centralidades reconocibles. La separación de usos, la presencia de recintos privados, la baja densidad o la falta de continuidad comercial aumentan su dependencia de otras partes de la ciudad para resolver las necesidades cotidianas.

El análisis realizado en el *Estudio de dotaciones y tejidos residenciales* identifica, con carácter preliminar, las centralidades existentes, sus áreas de influencia y los ámbitos con menor acceso a servicios y actividades de proximidad. Esta lectura sirve de apoyo para definir el modelo policéntrico del PGE, articulado mediante unidades funcionales y ejes de barrio, y para orientar la estrategia de regeneración de la ciudad consolidada.



Esquema funcional
Fuente: Estudio de dotaciones y tejidos residenciales

4.3. Tipologías edificatorias

La forma urbana de Alicante responde a una combinación de tipologías edificatorias, parcelarias y de relación con el espacio público. Su análisis permite identificar tejidos con condiciones urbanas, necesidades y posibilidades de transformación distintas.

Tejidos históricos y tradicionales

Se caracterizan por parcelas de pequeña dimensión, edificación entre medianeras y alineación a vial. Presentan una relación directa entre edificio y calle y una elevada identidad urbana, aunque en algunos ámbitos concurren problemas de conservación, accesibilidad, habitabilidad o pérdida de uso residencial.

Ensanches y manzana compacta

Están formados por tramas regulares, manzanas cerradas o semicerradas y una presencia frecuente de usos comerciales y terciarios en planta baja. Su compacidad y mezcla funcional favorecen la proximidad y la actividad urbana, aunque la intensidad edificatoria puede limitar la presencia de vegetación, espacios libres y posibilidades de transformación interior.

Barrios tradicionales de baja y media altura

Comprenden tejidos de parcelas estrechas y edificaciones entre medianeras, generalmente asociados a una escala urbana de proximidad. Su continuidad puede verse alterada por sustituciones edificatorias, cambios de altura y pérdida de las tipologías originales. En algunos casos presentan déficits de accesibilidad, conservación y calidad del espacio público.

Polígonos de bloque abierto

Se componen de edificaciones aisladas o agrupadas dentro de amplios espacios libres. Aunque suelen disponer de una menor ocupación del suelo, la separación entre edificios no siempre produce espacios públicos de calidad. Con frecuencia presentan recorridos poco definidos, baja actividad en planta baja, problemas de accesibilidad y necesidad de rehabilitación de la edificación.

Edificación abierta y urbanizaciones residenciales

Predominan en buena parte de los desarrollos recientes y litorales. La edificación se dispone en parcelas privadas con jardines, piscinas y espacios comunitarios. Este modelo ofrece determinados servicios privados, pero reduce la continuidad urbana, limita la actividad de la calle y dificulta la formación de centralidades y recorridos peatonales activos.

Vivienda unifamiliar

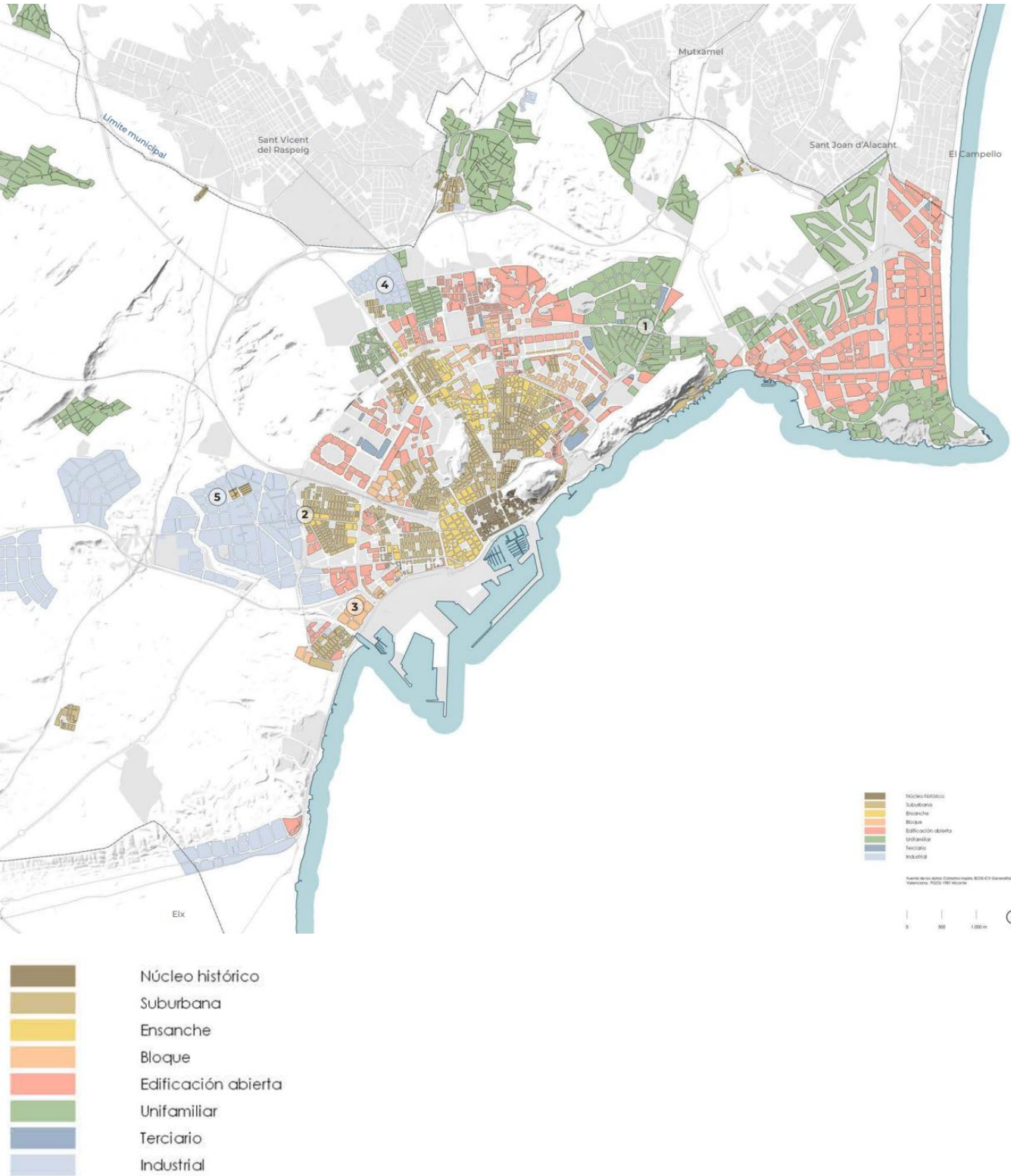
Se localiza en áreas de baja densidad, desarrollos litorales y bordes urbanos. Su estructura implica un mayor consumo de suelo y una menor eficiencia en la prestación de transporte público, dotaciones y servicios. En algunos corredores se observa una progresiva introducción de usos terciarios, sanitarios, educativos o comerciales que modifica su carácter inicialmente residencial.

Tejidos productivos

Están formados por grandes parcelas, naves y edificaciones aisladas, con una organización orientada principalmente a la movilidad rodada y al transporte de mercancías. Su grado de consolidación y adecuación funcional es diverso. Algunos mantienen plenamente su actividad, mientras que otros presentan obsolescencia, vacíos, cambios de uso o conflictos con los tejidos residenciales próximos.

La caracterización tipológica no implica asignar una misma respuesta a todos los ámbitos de una categoría. El estado de la edificación, la posición urbana, la calidad del espacio público, la mezcla de

usos y las condiciones sociales y funcionales deben analizarse conjuntamente para determinar las necesidades de conservación, rehabilitación, compleción o transformación.



Tipologías edificatorias
Fuente: Estudio de dotaciones y tejidos residenciales

4.4. Déficits y oportunidades de regeneración

Los déficits de la ciudad existente no se distribuyen de forma uniforme ni responden a una única causa. En determinados ámbitos se superponen problemas de fragmentación, baja calidad del espacio público, antigüedad de la edificación, escasa mezcla funcional o falta de conexión con las dotaciones y las redes de movilidad.

Discontinuidades y bordes urbanos

Las infraestructuras ferroviarias y viarias, los recintos portuarios, determinados espacios productivos y algunos grandes vacíos generan discontinuidades entre tejidos próximos. Estas situaciones reducen la permeabilidad, alargan los recorridos cotidianos y dificultan la relación entre barrios.

Algunas barreras requieren actuaciones estructurales de integración; otras pueden reducirse mediante nuevas conexiones peatonales y ciclistas, mejora de cruces, tratamiento de bordes o transformación progresiva de los usos y espacios colindantes.

Desigualdades en la calidad urbana

Existen diferencias relevantes entre barrios en cuanto a la calidad y continuidad del espacio público, la presencia de arbolado, la accesibilidad, la actividad en planta baja y la proximidad a servicios. Estas condiciones se superponen, en algunos ámbitos, a los indicadores de vulnerabilidad urbana y social analizados en el apartado 3.5.

En los tejidos más densos y consolidados, la posibilidad de obtener nuevas dotaciones o zonas verdes es limitada. La mejora dependerá en gran medida de la recualificación de calles y espacios existentes, de la reutilización de parcelas o edificios y de la coordinación entre actuaciones urbanísticas y políticas sectoriales.

Tejidos con necesidades de mejora

Una parte de los barrios construidos durante las décadas centrales del siglo XX presenta problemas de conservación, accesibilidad y eficiencia energética, asociados en ocasiones a una población envejecida y a una menor capacidad económica para acometer obras de rehabilitación.

Los polígonos de bloque abierto ofrecen oportunidades para mejorar los espacios interbloque, clarificar recorridos y reforzar la relación entre la edificación y el espacio público. Los desarrollos monofuncionales y de baja densidad requieren, por su parte, mejorar su conexión con los servicios, el transporte público y las centralidades próximas.

En determinados bordes residenciales y productivos deben analizarse las condiciones de compatibilidad, transición y permanencia de las actividades existentes. No todos los tejidos productivos interiores deben transformarse, pero aquellos que hayan perdido su funcionalidad, presentes signos de obsolescencia o resulten incompatibles con el entorno pueden constituir oportunidades de regeneración.

Vacíos y piezas con capacidad de integración

Los vacíos urbanos, las instalaciones infrutilizadas y determinados ámbitos pendientes de transformación ofrecen la posibilidad de completar la trama, introducir nuevos usos y dotaciones y mejorar la conexión entre barrios. Su valor no deriva únicamente de la edificabilidad que puedan albergar, sino de su capacidad para resolver discontinuidades y reforzar la estructura urbana.

Alcance de la regeneración

La regeneración de la ciudad existente requiere una actuación coordinada sobre la edificación, el espacio público, las dotaciones, la movilidad, la actividad económica y la infraestructura verde. El PGE debe identificar las cuestiones y ámbitos de alcance estructural y establecer las condiciones generales para su integración y transformación.

Su concreción corresponderá, según cada caso, a la ordenación pormenorizada, los planes especiales, los planes de reforma interior, los planes de barrio y los programas de regeneración e inversión. Esta distribución permite que el PGE oriente la actuación sin atribuirse un carácter directamente ejecutivo que no le corresponde.



Vivienda
y desarrollo urbano



Cohesión social
y actividad



Equipamientos
y servicios



Espacio público
y movilidad



Fuente: Estudio de dotaciones y tejidos residenciales

5. Movilidad y accesibilidad

La movilidad constituye un elemento esencial para el funcionamiento urbano y territorial de Alicante. Su análisis debe considerar tanto los desplazamientos internos como las relaciones cotidianas con los municipios del entorno, los grandes centros de actividad y las infraestructuras de alcance metropolitano.

La estructura actual se apoya en una red viaria de elevada capacidad, un sistema ferroviario y tranviario con funciones urbanas y supramunicipales y una red de autobuses urbanos y metropolitanos. Sin embargo, persisten una elevada dependencia del vehículo privado, congestión en determinados accesos y corredores, discontinuidades entre redes y dificultades de conexión entre barrios, áreas productivas y principales nodos de transporte.

El diagnóstico aborda la movilidad desde una perspectiva integrada, diferenciando la estructura viaria y ferroviaria, el transporte público, los modos peatonal y ciclista y las condiciones específicas de accesibilidad de la Zona Central.

5.1. Movilidad urbana y metropolitana

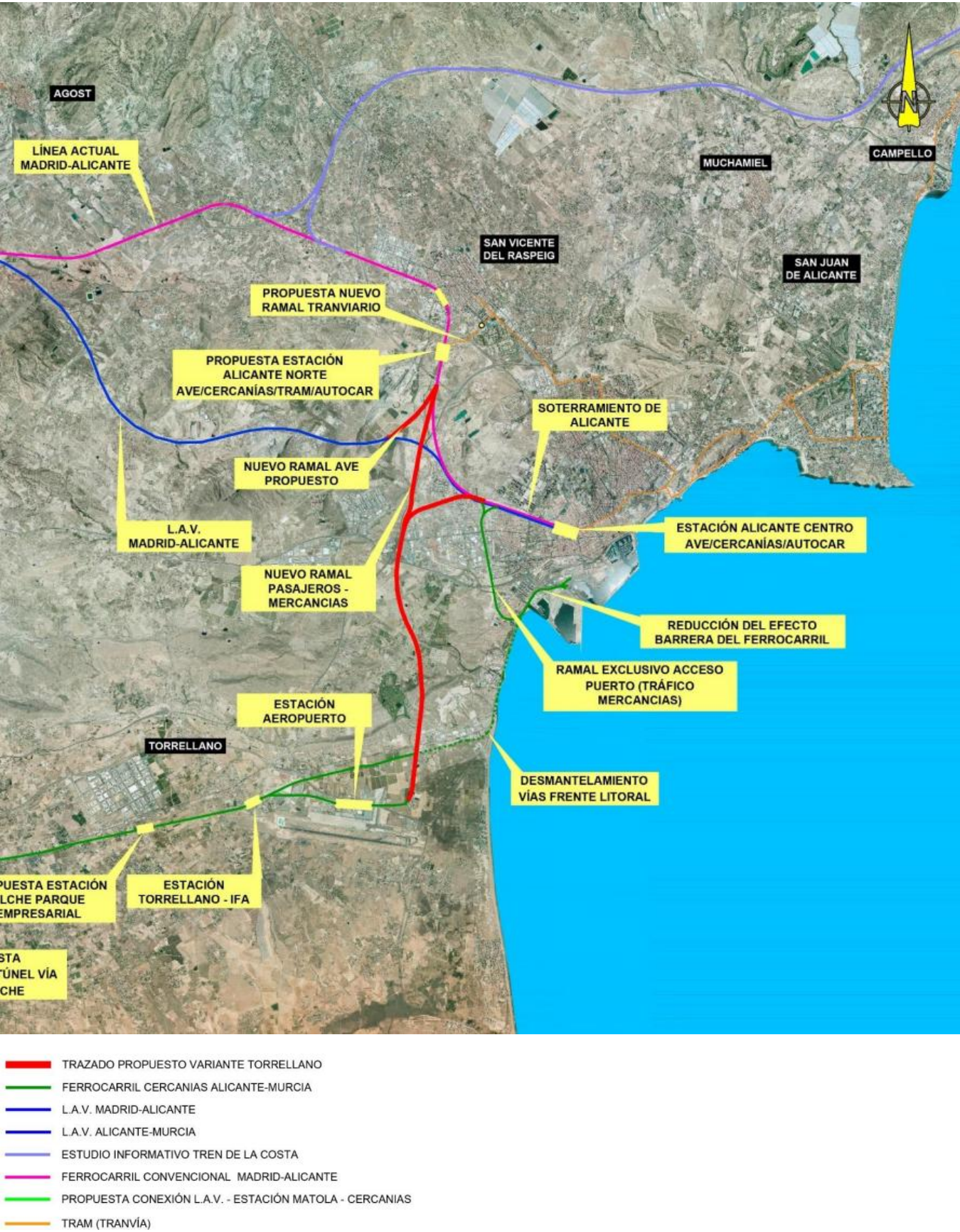
Alicante concentra funciones administrativas, comerciales, sanitarias, educativas, turísticas y de servicios que generan desplazamientos diarios desde un ámbito territorial superior al municipal. A estos flujos se añaden los viajes asociados al puerto, el aeropuerto, las universidades, las áreas productivas y los municipios próximos.

La movilidad metropolitana se caracteriza por una importante utilización del vehículo privado, especialmente en los desplazamientos entre Alicante, Elche, San Vicente del Raspeig, Sant Joan d'Alacant, Mutxamel y El Campello. Esta dependencia se relaciona con la dispersión de los orígenes y destinos, la localización periférica de determinados centros de actividad y la insuficiente integración del transporte colectivo.

En el interior de la ciudad, los desplazamientos se concentran sobre los principales accesos y ejes de distribución. La estructura radiocéntrica conduce una parte relevante de los flujos hacia las zonas centrales y el frente litoral, incluso cuando su destino no se encuentra en estos ámbitos. Ello genera congestión, pérdida de regularidad del transporte público y presión sobre espacios urbanos con funciones residenciales, comerciales y representativas.

La movilidad presenta también diferencias territoriales. La ciudad compacta dispone de mejores condiciones para los desplazamientos a pie y en transporte público, mientras que los desarrollos de baja densidad, el diseminado y determinadas áreas productivas dependen en mayor medida del automóvil.

El principal desequilibrio no deriva únicamente del volumen de desplazamientos, sino de la limitada competitividad de las alternativas al vehículo privado en determinados recorridos urbanos y metropolitanos.



Esquema global de planificación ferroviaria de Alicante, Área Urbana Alicante-Elche
Fuente: Estudio Análisis de la red viaria y ferroviaria estructural de Alicante

5.2. Red viaria y ferroviaria

La red viaria se organiza mediante grandes corredores territoriales, accesos urbanos, rondas y ejes de distribución interior. Las autovías A-7, A-31 y A-70, junto con la N-332 y las conexiones con la A-79, articulan la accesibilidad exterior y metropolitana.

Dentro de la ciudad, la Gran Vía y la Vía Parque desempeñan funciones de distribución transversal y conexión entre barrios. Sin embargo, la falta de continuidad de algunos tramos y enlaces reduce la eficacia del sistema y mantiene una parte importante de los desplazamientos sobre los accesos tradicionales y el corredor litoral.

La red presenta episodios recurrentes de congestión en los accesos y en determinados puntos de enlace. A ello se añade el efecto barrera de algunas infraestructuras, especialmente cuando atraviesan tejidos urbanos o dificultan la conexión transversal.

La red ferroviaria tiene un papel estratégico en las relaciones provinciales, metropolitanas y nacionales. La estación central concentra los servicios de alta velocidad, larga distancia y Cercanías, mientras que la línea Alicante-Elche-Murcia constituye el principal corredor ferroviario metropolitano.

No obstante, el sistema presenta limitaciones relevantes: insuficiencia del servicio de Cercanías, falta de conexión ferroviaria directa con el aeropuerto, integración urbana incompleta de las infraestructuras y escasa accesibilidad ferroviaria de las áreas productivas. La variante de Torrellano y las restantes actuaciones ferroviarias previstas por la administración competente pueden modificar sustancialmente esta situación, aunque su definición y ejecución exceden las competencias municipales.

El PGE debe identificar los corredores y reservas de alcance estructural, garantizar su compatibilidad con la ordenación urbana y evitar que las transformaciones futuras impidan su desarrollo.

5.3. Transporte público e intermodalidad

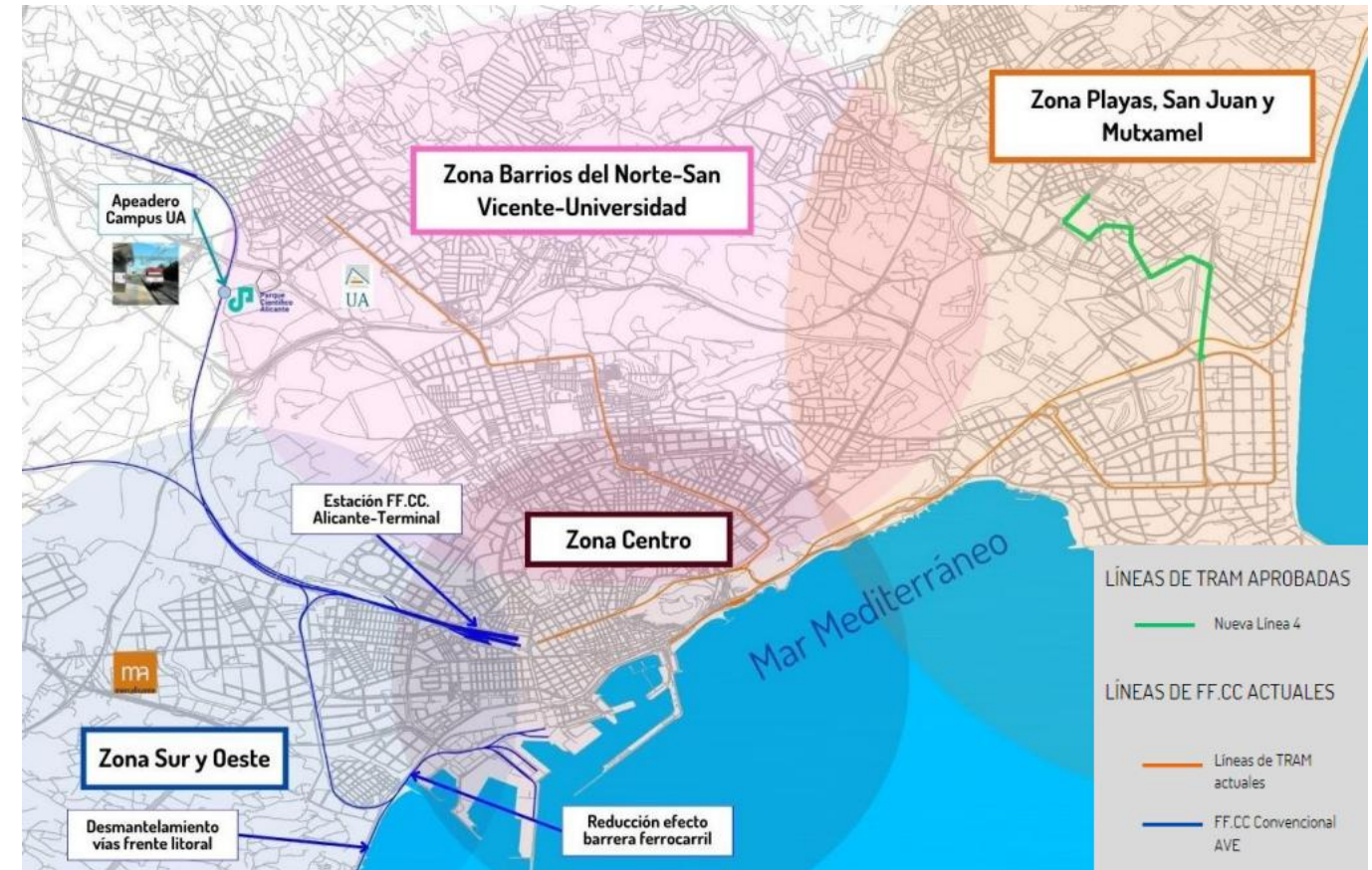
El sistema de transporte público está formado por la red TRAM, los servicios ferroviarios, los autobuses urbanos y metropolitanos y las conexiones regionales. Su cobertura es amplia, pero su funcionamiento todavía responde a redes y operadores con niveles de integración desiguales.

El TRAM constituye el principal modo de alta capacidad para las relaciones con la zona norte, San Vicente del Raspeig, El Campello y la Marina Baixa. Sin embargo, su cobertura territorial es limitada en el oeste y el sur de la ciudad y no alcanza directamente algunas áreas residenciales, productivas y grandes equipamientos.

La red de autobuses urbanos cubre el conjunto de los barrios, mientras que los servicios metropolitanos conectan Alicante con los municipios próximos. Su competitividad se ve condicionada por la congestión viaria, la irregularidad de los tiempos de viaje y la ausencia de prioridad suficiente en algunos corredores.

La intermodalidad se produce actualmente de forma parcial. La estación ferroviaria, las paradas del TRAM, la estación de autobuses y los principales corredores urbanos no configuran todavía un sistema de intercambio plenamente integrado. Tampoco existe una red completa de aparcamientos disuasorios vinculada al transporte colectivo.

El diagnóstico pone de manifiesto la necesidad de mejorar la coordinación entre modos, la accesibilidad a los intercambiadores, la integración tarifaria e informativa y la conexión del transporte público con las áreas productivas, la Universidad, el puerto, el aeropuerto y los desarrollos periféricos.



Esquema TRAM actual

Fuente: Estudio Análisis de la red viaria y ferroviaria estructural de Alicante

5.4. Movilidad peatonal y ciclista

Las condiciones para la movilidad peatonal son más favorables en la ciudad compacta y en los tejidos con mezcla de usos, continuidad viaria y proximidad a servicios. Sin embargo, incluso en estos ámbitos existen obstáculos derivados de la intensidad del tráfico, la anchura insuficiente de aceras, las barreras infraestructurales, la falta de arbolado y la discontinuidad de determinados recorridos.

Entre los problemas más significativos se encuentran la dificultad de conexión entre el centro y el frente marítimo, la falta de continuidad de algunos recorridos litorales y la escasa permeabilidad peatonal de determinados accesos, infraestructuras y grandes parcelas.

La red ciclista ha experimentado una ampliación progresiva, pero mantiene tramos desconectados y diferencias importantes de diseño, seguridad y continuidad. Los principales déficits se localizan en las conexiones con el oeste, las áreas productivas, el Cabo de las Huertas, los núcleos del norte y algunos grandes equipamientos.

La bicicleta y los restantes modos de movilidad personal solo pueden consolidarse como alternativa cotidiana cuando dispongan de itinerarios directos, seguros y continuos, conectados con los barrios, los centros de actividad y el transporte público. También resulta necesaria una dotación suficiente de aparcamientos seguros y una adecuada resolución de los conflictos entre peatones, bicicletas, vehículos de movilidad personal y tráfico rodado.

5.5. Zona Central

La Zona Central concentra una parte sustancial de las funciones administrativas, comerciales, culturales, turísticas y representativas de Alicante. Esta intensidad funcional genera una elevada demanda de accesibilidad, carga y descarga, transporte público, movilidad peatonal y estacionamiento.

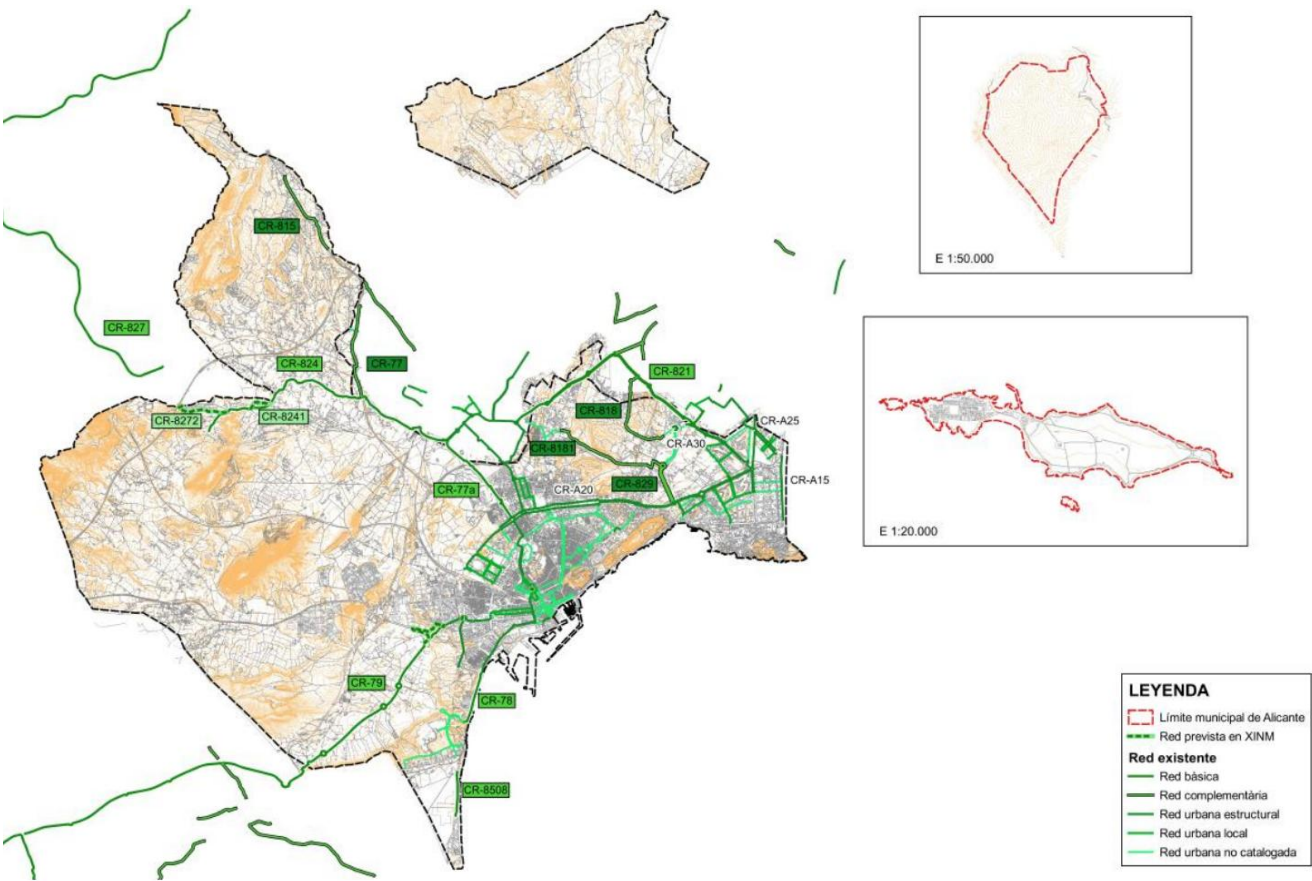
Su estructura urbana compacta y la proximidad entre usos favorecen los desplazamientos a pie, pero también producen conflictos derivados de la concentración de tráfico, la ocupación del espacio público, la distribución urbana de mercancías y la presión sobre determinados ejes.

Las actuaciones recientes de peatonalización, ampliación de aceras y reorganización del tráfico han mejorado algunos espacios, aunque persisten discontinuidades entre itinerarios, diferencias de accesibilidad y una relación todavía insuficiente entre el centro histórico, los ensanches, el puerto y el frente marítimo.

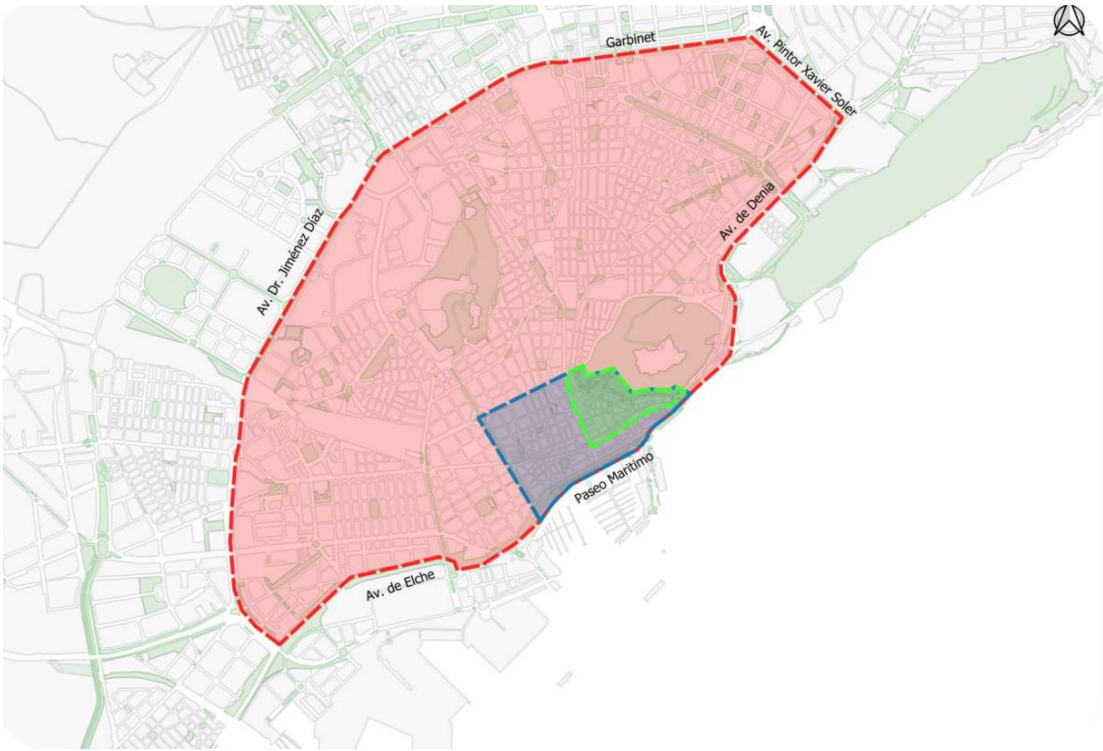
La accesibilidad a la Zona Central no debe identificarse exclusivamente con el acceso en vehículo privado. Su funcionamiento depende de la calidad del transporte público, de la continuidad de los recorridos peatonales y ciclistas, de la gestión del estacionamiento y de una adecuada organización de la carga y descarga.

El PGE establecerá los criterios estructurales para mejorar la accesibilidad de la Zona Central y reducir el tráfico de paso. Su concreción se desarrollará mediante el nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible, que acompañará al PGE y supondrá la revisión y actualización del PMUS vigente.

La mejora de la Zona Central debe preservar su actividad residencial, comercial y administrativa, facilitar el acceso universal y reforzar su conexión con el frente marítimo y con los principales nodos de transporte.



Red ciclista actual
Fuente: Estudio de las infraestructuras de Red Primaria del TM de Alicante y su Entorno Metropolitano



Ambito Zona Central coincidente con ZBE
Fuente: Web Municipal

6. Dotaciones, servicios e infraestructuras

Las dotaciones, los servicios urbanos y las infraestructuras básicas constituyen el soporte necesario para el funcionamiento de la ciudad y para la calidad de vida de la población. Su adecuación depende tanto de la capacidad global de los sistemas como de su distribución territorial, accesibilidad, estado de conservación y adaptación a las necesidades actuales y futuras.

El diagnóstico considera los equipamientos y las zonas verdes, el ciclo integral del agua, las redes energéticas y de telecomunicaciones y los sistemas de gestión de residuos y prestación de servicios urbanos. El análisis conjunto de estos elementos permite identificar desequilibrios de cobertura, instalaciones insuficientes o infrutilizadas y necesidades de ampliación, mejora o renovación.

6.1. Dotaciones y zonas verdes

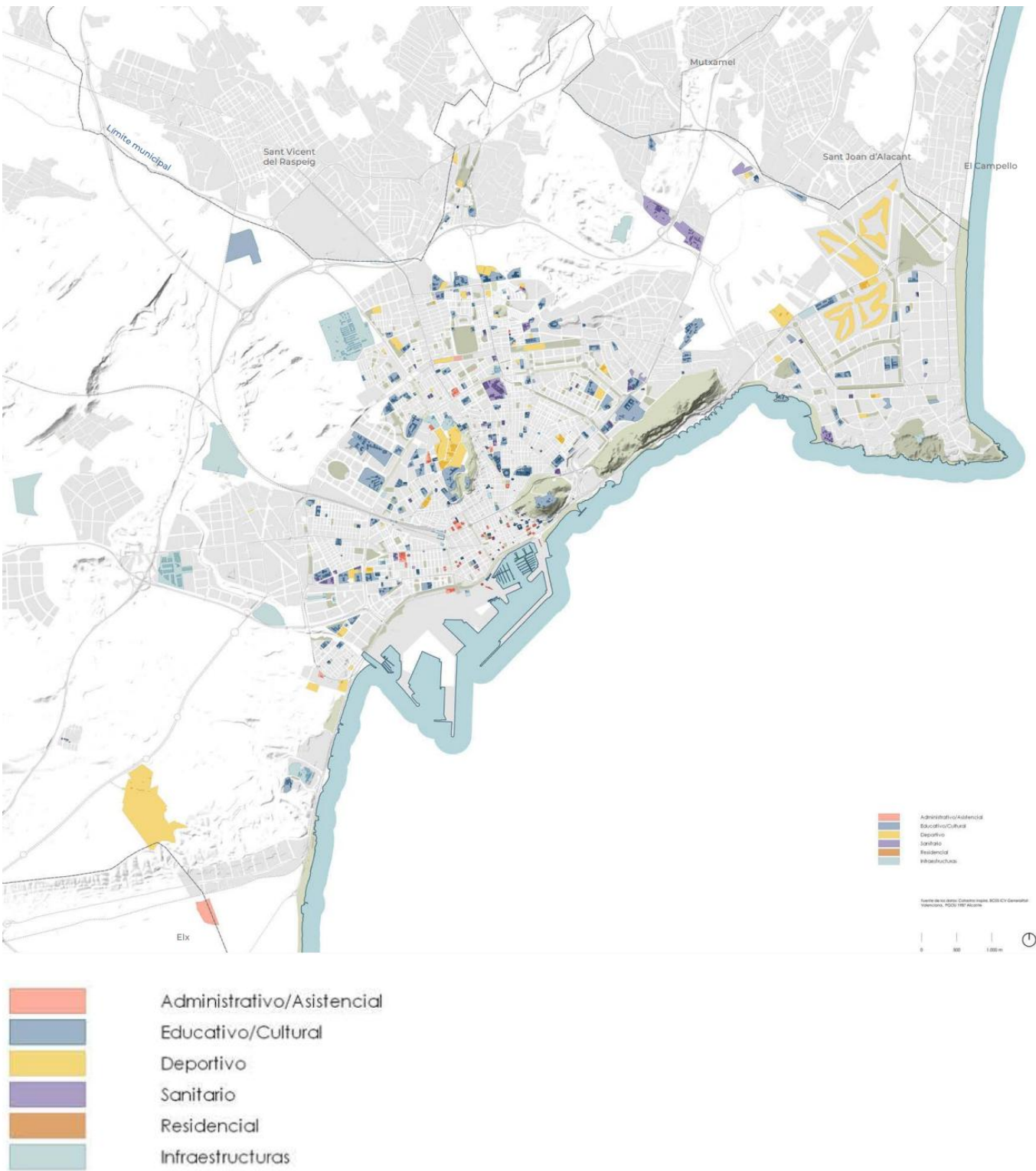
Alicante dispone de una red amplia y diversa de equipamientos administrativos, educativos, culturales, deportivos, sanitarios, asistenciales y de servicios urbanos. Algunos tienen alcance municipal o metropolitano, mientras que otros responden a las necesidades cotidianas de los barrios.

Los equipamientos de mayor rango se concentran principalmente en la ciudad central y en determinados enclaves especializados. Entre ellos se encuentran los grandes centros sanitarios, universitarios, administrativos, culturales y deportivos, cuya área de influencia supera el ámbito municipal. Su localización genera importantes flujos de movilidad y exige una adecuada conexión con el transporte público y con la red viaria estructural.

En la escala de barrio, la cobertura es más desigual. Los tejidos consolidados suelen disponer de una oferta dotacional formada progresivamente, aunque no siempre adaptada a la evolución demográfica, al envejecimiento de la población o a las nuevas demandas sociales. En otros ámbitos, la urbanización residencial se ha desarrollado con una menor diversidad de servicios de proximidad o con equipamientos localizados en posiciones periféricas y escasamente integradas en la vida cotidiana.

Las zonas verdes presentan igualmente escalas y funciones diferentes. Los parques urbanos y metropolitanos cumplen una función estructurante, mientras que los jardines, plazas arboladas y espacios libres de barrio atienden necesidades de proximidad. Su aportación no depende exclusivamente de la superficie disponible, sino también de su distribución, continuidad, accesibilidad, calidad ambiental y adecuación climática.

En algunos sectores consolidados, especialmente los de mayor densidad, la obtención de nuevos espacios libres resulta difícil. La mejora debe apoyarse en la recualificación de los existentes, el arbolado viario, la recuperación de espacios residuales y la conexión de parques y jardines mediante itinerarios verdes.



Red de equipamientos y zonas verdes
Fuente: Estudio de dotaciones y tejidos residenciales

6.2. Recursos hídricos y ciclo del agua

En Alicante, la gestión del agua y su depuración son esenciales para garantizar el abastecimiento y la sostenibilidad ambiental. La ciudad destaca por su enfoque innovador en la reutilización del agua y la modernización de sus infraestructuras hídricas.

Abastecimiento

El agua potable procede principalmente de los recursos aportados por la Mancomunidad de los Canales del Taibilla, de captaciones subterráneas situadas en las cuencas alta y media del Vinalopó y de las plantas desalinizadoras. La red de distribución es de titularidad municipal y está gestionada por Aguas Municipalizadas de Alicante (AMAEM).

El sistema se organiza a partir de los depósitos principales de Foncalent, El Fenollar y Rabasa, complementados por instalaciones reguladoras de menor capacidad y estaciones de bombeo para las zonas situadas a mayor cota. En conjunto, el municipio dispone de 22 depósitos, con una capacidad global aproximada de 286.000 m³.

La garantía del suministro se refuerza mediante las desalinizadoras de Alicante I y Alicante II, situadas en Aguamarga, y la desalinizadora de Mutxamel. También está previsto un nuevo depósito regulador en Les Llomes de les Paulines, destinado a mejorar el abastecimiento de Playa de San Juan, La Albufereta y el Cabo de las Huertas.

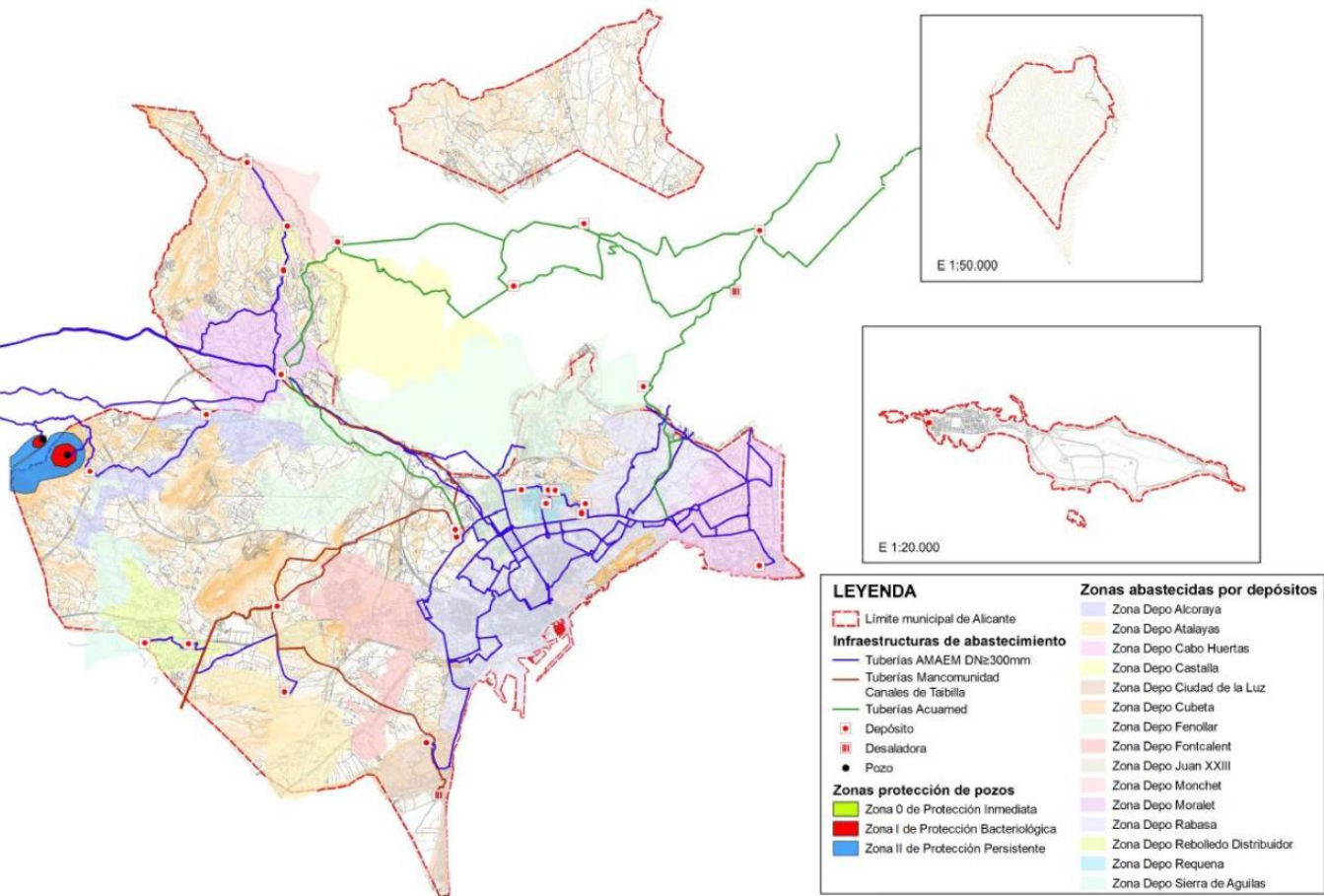
Drenaje de aguas pluviales

La configuración de las cuencas y la intensidad de determinados episodios de lluvia han exigido la ejecución de importantes obras de defensa y drenaje. Tras las inundaciones de 1997 se desarrollaron encauzamientos, colectores y actuaciones de protección que posteriormente se integraron en el Plan contra Inundaciones de Alicante y su Área Metropolitana.

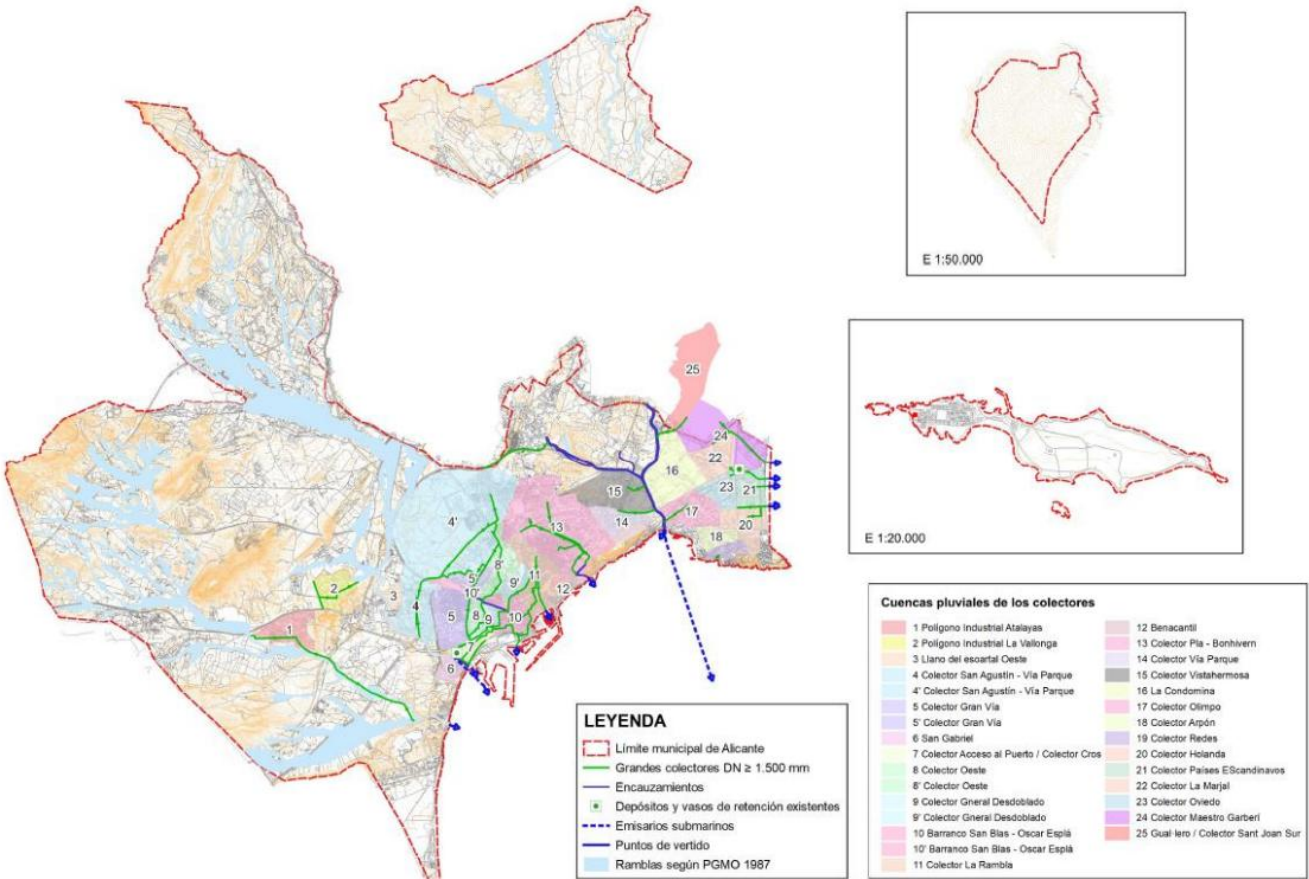
El término municipal se relaciona principalmente con las cuencas de los barrancos de Aguamarga y de las Ovejas y con el sistema Juncaret-Orgegía. A ellas se añaden otras cuencas urbanas menores, cuyos caudales son conducidos mediante colectores y encauzamientos hacia sus correspondientes puntos de desagüe.

El sistema cuenta con dos grandes infraestructuras de retención: el depósito de San Gabriel, con una capacidad aproximada de 60.000 m³, y el parque inundable de La Marjal, con unos 45.000 m³. También se prevén nuevos depósitos de retención y anticontaminación para reducir las puntas de caudal y los vertidos al mar.

La gestión futura debe combinar las infraestructuras hidráulicas convencionales con sistemas urbanos de drenaje sostenible, áreas de laminación, pavimentos permeables y soluciones de retención, infiltración y aprovechamiento del agua de lluvia.



Infraestructuras de abastecimiento del municipio de alicante
Fuente: Estudio de las infraestructuras de Red Primaria del TM de Alicante y su Entorno Metropolitano



Cuencas pluviales y red de drenaje

Saneamiento y depuración

La red de saneamiento es mayoritariamente unitaria y recoge conjuntamente las aguas residuales y una parte significativa de las pluviales. Su trazado se adapta a la topografía y conduce los caudales hacia estaciones de bombeo que los impulsan hasta las instalaciones de depuración.

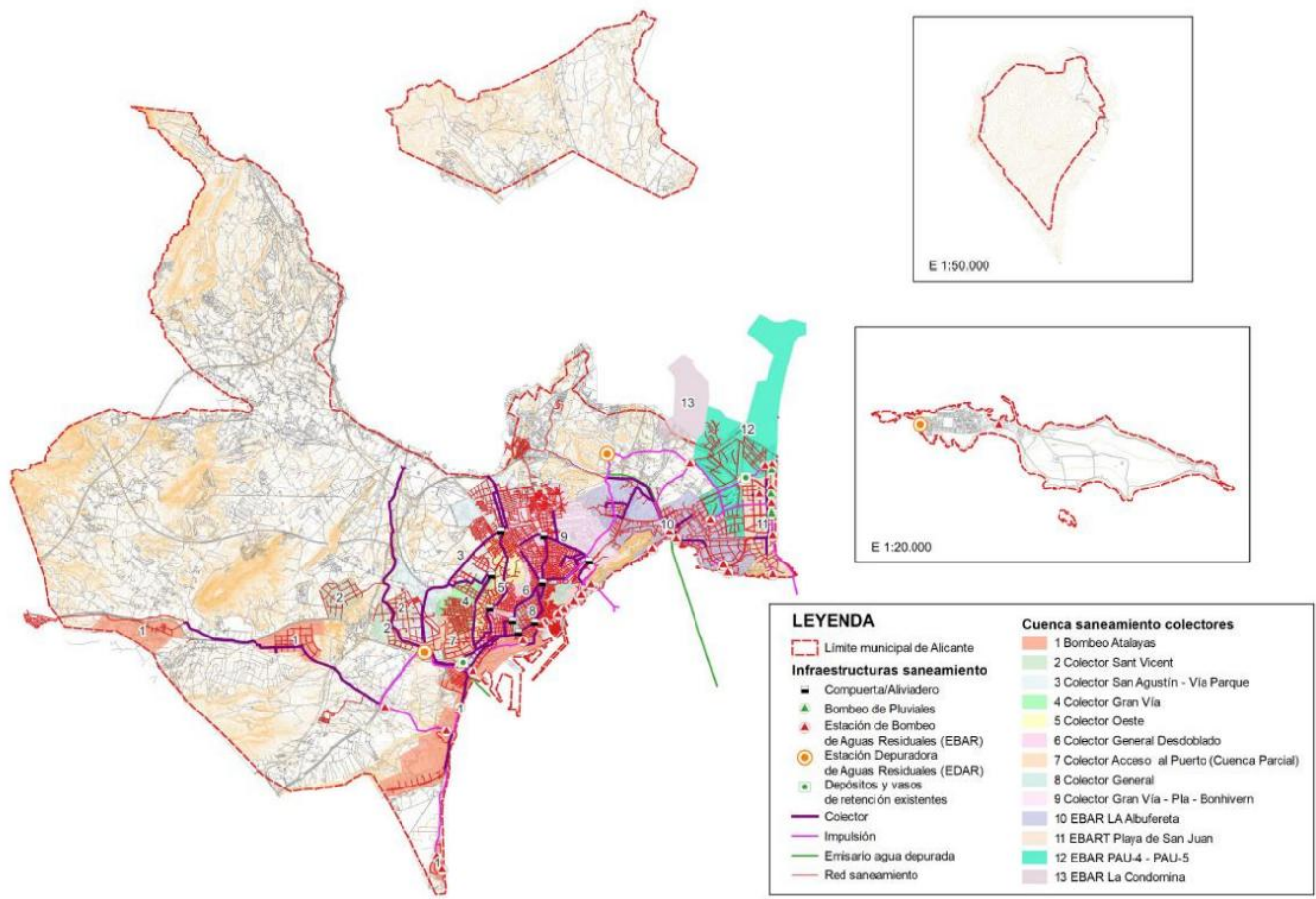
El sistema se estructura en torno a dos grandes estaciones:

- la EDAR Rincón de León, que atiende al núcleo urbano de Alicante y a San Vicente del Raspeig;
- y la EDAR Monte Orgegia, que presta servicio a la zona norte, las playas, Villafranqueza y parte de los municipios próximos.

La red alcanza prácticamente todo el suelo urbano consolidado. Sin embargo, una parte de los asentamientos dispersos y de los núcleos de segunda residencia carece de conexión con el saneamiento general y utiliza sistemas individuales de depuración, susceptibles de producir fugas o vertidos cuando presentan deficiencias de conservación.

La extensión de la red a estos ámbitos debe valorarse en función de su viabilidad técnica, económica y ambiental. Cuando la conexión convencional resulte desproporcionada, deben estudiarse soluciones adaptadas a la localización, densidad y características de cada asentamiento.

La isla de Tabarca dispone de un sistema propio de depuración, condicionado por la fuerte estacionalidad de los caudales. Se encuentra pendiente una solución que permita mejorar el tratamiento y evitar los vertidos en el entorno de la reserva marina.



Infraestructuras de saneamiento

Fuente: Estudio de las infraestructuras de Red Primaria del TM de Alicante y su Entorno Metropolitano

Agua regenerada

Las EDAR de Rincón de León y Monte Orgegia producen agua regenerada mediante tratamientos adicionales que permiten su utilización en usos no potables. La red, independiente de la de agua potable, abastece a parques, jardines, instalaciones deportivas, áreas industriales y determinados espacios viarios.

La reutilización permite reservar el agua potable para los usos que requieren esa calidad y reducir la presión sobre las aportaciones externas y los recursos subterráneos. Su ampliación resulta especialmente relevante en los ámbitos con grandes superficies ajardinadas y elevados consumos de riego.

Los nuevos desarrollos deben prever redes independientes de agua regenerada cuando exista disponibilidad actual o futura del recurso. Cuando la conexión inmediata no resulte posible, la urbanización deberá facilitar su posterior implantación evitando nuevas obras sobre el espacio público.

Esta red puede contribuir también al mantenimiento y recuperación de espacios agrícolas periurbanos, siempre que se garanticen la calidad exigida para cada uso y la compatibilidad con la planificación hidráulica y agraria.

Proyectos Alicante Agua Circular y Vertido Cero

Los proyectos Alicante Agua Circular y Vertido Cero constituyen actuaciones complementarias orientadas a cerrar el ciclo urbano del agua, maximizar la reutilización de los efluentes depurados y reducir progresivamente los vertidos al mar.

Alicante Agua Circular, impulsado por el Ayuntamiento y Aguas Municipalizadas de Alicante, plantea la coordinación de las infraestructuras de saneamiento, depuración, drenaje y reutilización. Entre sus principales actuaciones se encuentran la mejora de los tratamientos, la interconexión y ampliación de las redes de agua regenerada, la construcción de depósitos y tanques anticontaminación y la implantación de sistemas urbanos de drenaje sostenible.

El **proyecto Vertido Cero**, de iniciativa autonómica y con participación estatal, se dirige principalmente al aprovechamiento agrícola del agua regenerada producida en las EDAR de Rincón de León y Monte Orgegia. Para ello prevé mejorar los tratamientos terciarios, aumentar la capacidad de almacenamiento y bombeo y conectar las depuradoras con las comunidades de regantes.

La coordinación de ambas iniciativas permitirá sustituir recursos convencionales en usos urbanos y agrícolas, reducir los vertidos a la bahía y mejorar la garantía hídrica de los espacios verdes y del campo de Alicante. Resulta necesario que las instalaciones vinculadas a estos proyectos se integren territorial y paisajísticamente, especialmente cuando se localicen en espacios periurbanos o formen parte de corredores ambientales.

El PGE debe asegurar su viabilidad urbanística mediante la reserva o protección de los suelos necesarios para ampliar las EDAR e implantar depósitos, balsas, estaciones de bombeo y conducciones. Asimismo, debe facilitar el despliegue de redes de agua regenerada y la incorporación de sistemas de drenaje sostenible en los nuevos desarrollos, zonas verdes y actuaciones de regeneración urbana.

Síntesis

El sistema hídrico de Alicante dispone de infraestructuras consolidadas de abastecimiento, saneamiento, depuración, drenaje y reutilización, aunque su evolución debe coordinarse con las nuevas demandas urbanas y con los proyectos Alicante Agua Circular y Vertido Cero.

El PGE irá acompañado de un anejo específico de recursos hídricos, en el que se justificará la disponibilidad y suficiencia de los recursos para atender la demanda prevista, así como la capacidad de las infraestructuras necesarias para el abastecimiento, saneamiento, depuración y reutilización asociados al nuevo modelo territorial.

6.3. Energía y telecomunicaciones

Las redes energéticas y de telecomunicaciones constituyen infraestructuras esenciales para el funcionamiento urbano, la actividad económica y la prestación de los servicios públicos. Su planificación debe garantizar una capacidad suficiente para atender las demandas actuales y las derivadas del nuevo modelo urbano, favoreciendo al mismo tiempo su modernización, eficiencia e integración territorial.

Infraestructura eléctrica

El sistema eléctrico de Alicante se organiza en tres niveles: la red de transporte de alta tensión, gestionada por Red Eléctrica de España; las redes de distribución primaria y secundaria; y la red de baja tensión que abastece directamente a viviendas, actividades económicas, equipamientos y servicios urbanos.

Los principales ejes de alta tensión atraviesan el término municipal en dirección noreste-suroeste y conectan los nodos de San Vicente del Raspeig y Mutxamel con las instalaciones que abastecen la ciudad y su entorno. Dentro del municipio existen tres subestaciones principales -San Juan, Rabasa y El Palmeral-, además de otras instalaciones privadas vinculadas a actividades industriales.

La red existente debe reforzarse para atender el crecimiento de la demanda asociado a los nuevos desarrollos, las áreas productivas, la electrificación de la movilidad y la progresiva sustitución de combustibles fósiles en edificios y procesos económicos. Los estudios previos y las aportaciones realizadas durante el proceso participativo señalan que la capacidad de distribución constituye un condicionante relevante para la implantación de nuevos usos, especialmente los de mayor consumo.

El PGE debe prever las reservas de suelo necesarias para ampliar y completar la red, en coordinación con las compañías suministradoras. La documentación previa identifica la necesidad de nuevas infraestructuras de apoyo en la zona norte (Playa de San Juan) y en las inmediaciones del polígono industrial del Pla de la Vallonga.

También deben reordenarse las servidumbres eléctricas que condicionen los ámbitos de transformación o crecimiento. En el entorno de Rabasa será necesario compatibilizar la infraestructura existente con la ordenación prevista, valorando el desplazamiento o reconfiguración de la subestación y de sus conexiones de acuerdo con los requerimientos técnicos y de seguridad.

Las líneas, subestaciones y centros de transformación deben integrarse adecuadamente en el territorio y en el paisaje urbano. En los ámbitos consolidados y en los nuevos desarrollos se favorecerá el soterramiento o la integración de las redes cuando resulte técnica y económicamente viable, así como el acondicionamiento paisajístico de las instalaciones que permanezcan en superficie. Esta consideración resulta especialmente relevante en espacios urbanos, áreas periurbanas, zonas verdes y entornos de valor paisajístico.

Transición energética

La evolución del sistema debe facilitar una generación más distribuida y una gestión más eficiente de la energía. Alicante presenta un potencial significativo para la implantación de energía fotovoltaica en cubiertas de edificios, equipamientos, aparcamientos y naves industriales, reduciendo la necesidad de ocupar nuevos suelos y acercando la generación a los puntos de consumo.

El PGE debe favorecer:

- el aprovechamiento energético de cubiertas y espacios ya urbanizados;
- el autoconsumo individual y colectivo;
- las comunidades energéticas locales;
- los sistemas de almacenamiento;
- y la implantación de puntos de recarga vinculados a viviendas, equipamientos, aparcamientos y áreas de actividad económica.

Estas soluciones no sustituyen la necesidad de reforzar la red de distribución. Su implantación requiere una infraestructura con capacidad suficiente para integrar nuevos consumos y flujos de generación, así como una adecuada coordinación con la planificación energética y las empresas gestoras.

Las instalaciones de producción renovable sobre suelo podrán localizarse conforme a la capacidad de acogida del territorio, evitando afecciones significativas sobre la infraestructura verde, los espacios agrícolas de interés, el paisaje y los núcleos habitados. Su tratamiento territorial se desarrolla en los apartados específicos.



Infraestructura eléctrica

Fuente: Estudio de las infraestructuras de Red Primaria del TM de Alicante y su Entorno Metropolitano

Telecomunicaciones y conectividad digital

La conectividad digital debe considerarse una infraestructura urbana básica, necesaria para el acceso a los servicios públicos, la educación, la actividad económica, el trabajo a distancia y el funcionamiento de los sistemas inteligentes de gestión urbana.

El planeamiento debe facilitar el despliegue ordenado de redes de fibra óptica, telefonía móvil y otras infraestructuras digitales, garantizando su adaptación a la evolución tecnológica. Para ello, la urbanización debe prever canalizaciones y espacios técnicos suficientes, preferentemente compartidos y accesibles, que permitan ampliar o renovar las redes sin necesidad de ejecutar de forma reiterada obras sobre el espacio público.

Las antenas, estaciones radioeléctricas y restantes instalaciones deberán implantarse de acuerdo con la normativa sectorial, procurando su integración urbana y paisajística y evitando una proliferación desordenada.

El PGE establecerá las condiciones urbanísticas generales, mientras que su autorización y funcionamiento corresponderán a la legislación y a los instrumentos sectoriales aplicables.

La disponibilidad de una conectividad digital suficiente resulta especialmente relevante para las áreas productivas, los equipamientos sanitarios y educativos, la Universidad, los espacios tecnológicos y los futuros nodos de innovación. El proceso participativo ha destacado la necesidad de tratar esta conectividad como una infraestructura equiparable al agua, la energía o la movilidad.

Síntesis

El sistema energético deber reforzar su capacidad y adaptarse al crecimiento de la demanda, a la electrificación de los usos urbanos y a la integración de la generación renovable.

El PGE debe prever las reservas y servidumbres necesarias, garantizar la compatibilidad de las infraestructuras con la ordenación y favorecer su integración territorial y paisajística.

En materia de telecomunicaciones, el objetivo será asegurar una cobertura de alta capacidad en el conjunto del municipio y prever las condiciones físicas necesarias para su evolución, especialmente en los nuevos desarrollos, las áreas productivas y los ámbitos periféricos.

6.4. Residuos y servicios urbanos

La gestión de los residuos urbanos debe abordarse conforme a los principios de prevención, reducción, reutilización, recogida separada, reciclaje y valorización, limitando progresivamente la eliminación en vertedero. El sistema debe disponer de capacidad suficiente para atender a la población residente, la actividad económica y las necesidades derivadas del crecimiento previsto.

Planificación y sistema de gestión

El municipio de Alicante se integra en el Plan Zonal 9, Área de Gestión A4, correspondiente a la antigua Zona XVI. A diferencia de otras áreas de la Comunitat Valenciana gestionadas mediante consorcios supramunicipales, esta área coincide con el municipio de Alicante, que dispone de su propio proyecto de gestión para desarrollar las previsiones del Plan Zonal.

La recogida de los residuos domésticos y asimilables, la limpieza viaria y la gestión de las instalaciones municipales corresponden al Ayuntamiento. El tratamiento se realiza principalmente en el Centro de Tratamiento de Residuos de Alicante -CETRA-, situado en Fontcalent, donde se desarrollan operaciones de clasificación, tratamiento, valorización y eliminación de los rechazos. La instalación funciona desde la década de 1990 y fue objeto de una renovación tecnológica en 2008.

El sistema se completa con la recogida separada de las principales fracciones -resto, materia orgánica, envases ligeros, papel-cartón y vidrio- y con servicios específicos para residuos voluminosos, aparatos eléctricos y electrónicos, residuos domésticos peligrosos, textiles, aceites y otras fracciones que requieren una gestión diferenciada.

Red de ecoparques

Alicante dispone actualmente de ecoparques fijos en Agua Amarga y Villafranqueza, además de servicios móviles y puntos de aportación destinados a acercar la recogida separada a la población.

El proyecto de gestión del Plan Zonal prevé una red formada por cuatro ecoparques fijos de tipo D, complementada con ecoparques móviles. La planificación inicial identificó la necesidad de ejecutar tres nuevas instalaciones para completar la cobertura territorial del municipio y facilitar la entrega de residuos que no deben depositarse en los contenedores ordinarios.

El PGE plantea completar esta red mediante nuevos emplazamientos en los entornos de Montemar, Rabasa y El Pintat, sin perjuicio de que su localización definitiva deba ajustarse al proyecto de gestión, a la normativa sectorial y a las condiciones de accesibilidad y compatibilidad urbana y ambiental.

La implantación de los ecoparques debe procurar una distribución equilibrada, buena accesibilidad desde los distintos barrios y separación respecto de usos sensibles cuando la naturaleza de la instalación así lo requiera. También debe garantizarse una adecuada integración paisajística y la compatibilidad con las redes de movilidad, los espacios residenciales y la infraestructura verde.

Capacidad y modernización del sistema

El nuevo PGE reserva los terrenos necesarios para ampliar y modernizar el CETRA, con el fin de mejorar su capacidad de clasificación, recuperación de materiales y tratamiento de las distintas fracciones.

Los nuevos desarrollos urbanos deben disponer de espacios adecuados para la recogida separada y facilitar la incorporación de sistemas adaptados a la evolución del servicio. En los ámbitos consolidados, la ubicación y el diseño de contenedores, áreas de aportación y sistemas de recogida deben coordinarse con la accesibilidad, la imagen urbana y el funcionamiento del espacio público.

En los núcleos del diseminado debe estudiarse la posibilidad de implantación de puntos centralizados de recogida, adecuadamente localizados, accesibles y dimensionados, que permitan prestar un servicio

eficaz a estos entornos. Su organización debe facilitar la recogida de las distintas fracciones, los residuos voluminosos y los enseres, evitando la aparición de vertidos incontrolados y la dispersión de residuos en caminos, parcelas y espacios rurales.

Otros servicios urbanos

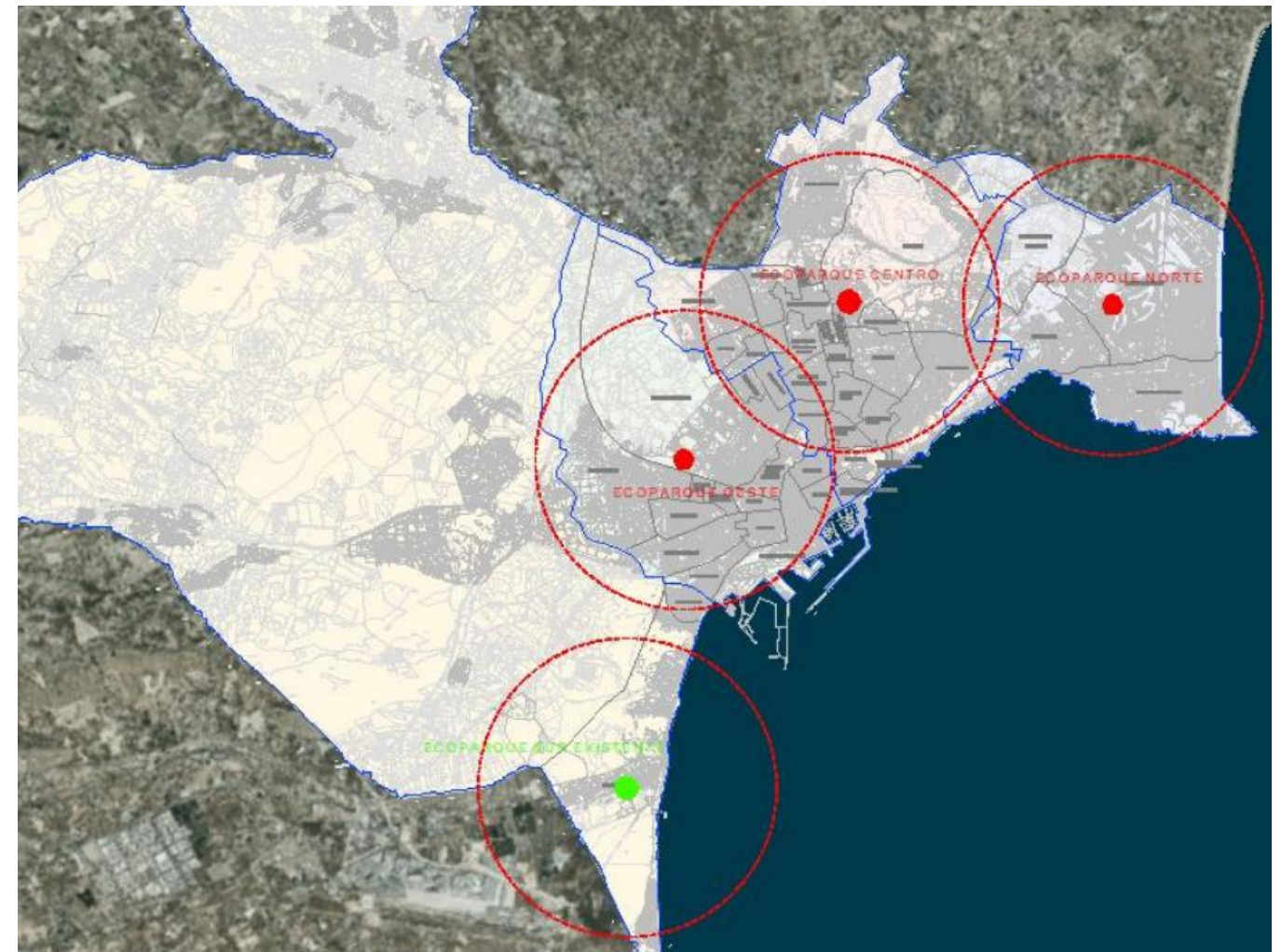
Los servicios urbanos comprenden asimismo la limpieza viaria, el mantenimiento de los espacios públicos, el alumbrado, los cementerios, los mercados, las instalaciones de emergencia y otras actividades necesarias para el funcionamiento cotidiano de la ciudad.

El PGE identificará como red primaria aquellas instalaciones cuya función, superficie o ámbito de servicio tenga carácter estructural, garantizando su accesibilidad, suficiencia y posibilidad de ampliación.

Síntesis

El sistema municipal se apoya en el CETRA de Fontcalent y en una red de recogida separada y ecoparques que debe completarse y adaptarse a las nuevas exigencias de economía circular.

El PGE garantizará la disponibilidad de suelo para ampliar o modernizar las instalaciones estructurales, completar la red de ecoparques y atender las necesidades derivadas del crecimiento previsto, evitando incompatibilidades con los usos residenciales, el paisaje y la infraestructura verde.



Nueva red de Ecoparques

Fuente: PROYECTO DE GESTIÓN DE LA RED DE ECOPARQUES DEL PLAN ZONAL DE RESIDUOS 9 ÁREA DE GESTIÓN A4 Web Municipal

6.5. Cobertura, déficits y necesidades

Alicante dispone de una base dotacional e infraestructural amplia, aunque su cobertura y capacidad presentan diferencias entre ámbitos urbanos. Los principales desequilibrios se relacionan con la distribución de los equipamientos y zonas verdes, la adaptación de las redes a nuevas demandas, la atención a los asentamientos dispersos y la necesidad de modernizar determinadas instalaciones.

El PGE debe:

- reforzar la cobertura de proximidad en los ámbitos con mayores carencias;
- garantizar la suficiencia de las infraestructuras vinculadas a los nuevos desarrollos;
- prever las reservas necesarias para ampliar o adaptar las instalaciones estratégicas;
- mejorar la atención a las áreas periféricas y al diseminado;
- e integrar las infraestructuras en el paisaje, el espacio público y la infraestructura verde.

La valoración de las necesidades debe realizarse por barrios y unidades funcionales, evitando que los valores globales oculten déficits de accesibilidad o cobertura. La ejecución de las actuaciones se concretará mediante el planeamiento de desarrollo, los planes de barrio, proyectos concretos, así como los correspondientes programas de inversión.

7. Medio natural, paisaje e infraestructura verde

El término municipal de Alicante reúne espacios litorales, relieves montañosos, cauces, humedales, terrenos forestales, áreas agrícolas y paisajes urbanos de características muy diferentes. Estos elementos conforman un sistema territorial sometido a una intensa presión urbana e infraestructural, pero con capacidad para mantener funciones ecológicas, paisajísticas, productivas y de adaptación climática.

El diagnóstico se apoya en los estudios previos elaborados para el PGE sobre paisaje e infraestructura verde, riesgos naturales y zonificación del suelo rural, que aportan la base ambiental y territorial para la ordenación del municipio.

7.1. Espacios naturales, forestales y agrícolas

Los principales valores naturales se concentran en el litoral y el medio marino, los humedales, los relieves occidentales y septentrionales, los cauces y determinados enclaves situados dentro o junto a la ciudad. Entre ellos destacan la isla de Tabarca y su entorno marino, el Saladar d'Aigua Amarga, las lagunas de Rabasa, el Cap de l'Horta, la Serra de Fontcalent, la Serra Grossa, Monte Orgegia y las sierras y lomas del interior municipal.

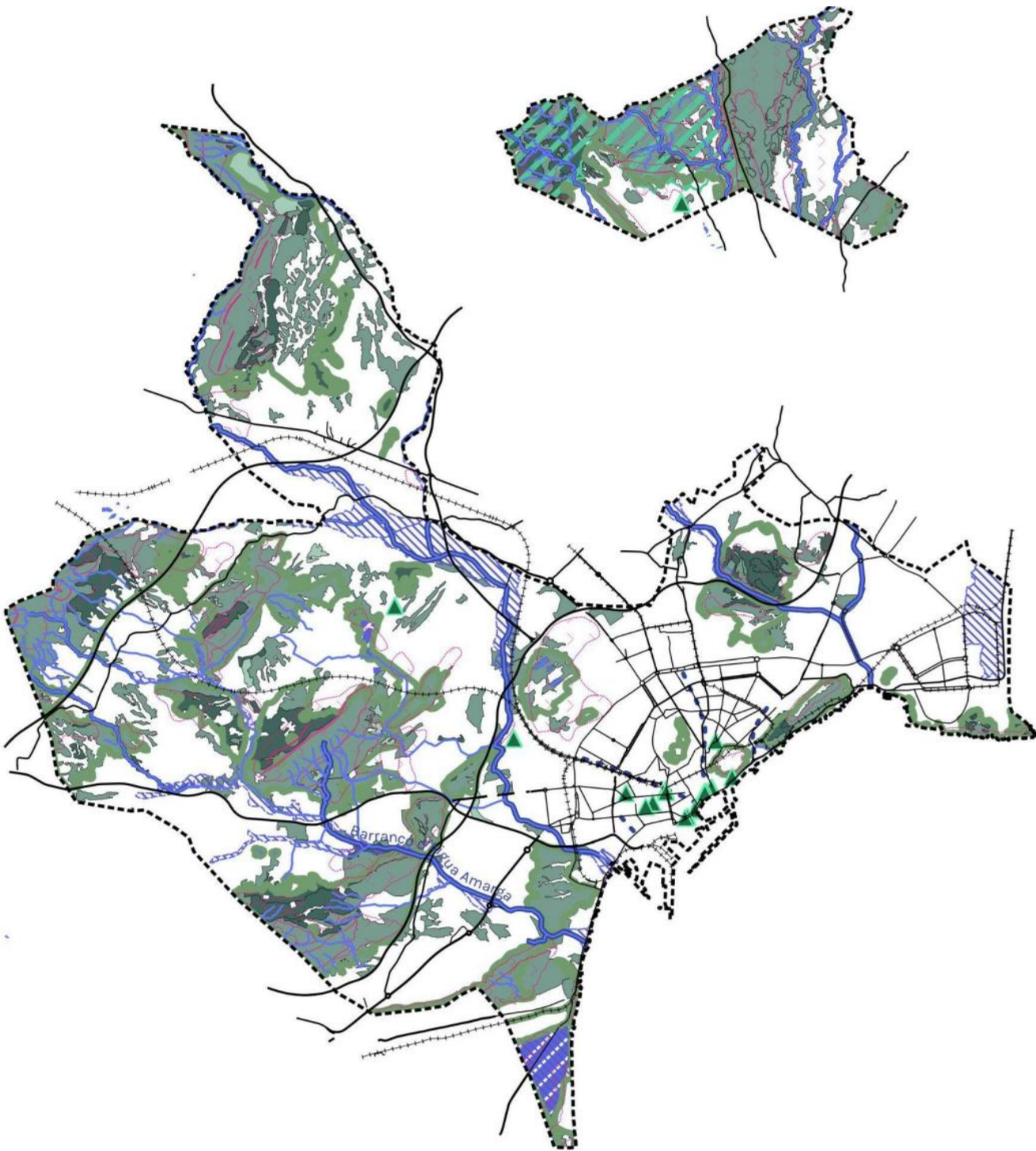
Su valor no deriva únicamente de las figuras de protección existentes. Estos espacios conservan hábitats, regulan la escorrentía, contribuyen a limitar la erosión, mantienen áreas de refugio para la biodiversidad y conforman algunos de los principales hitos y fondos escénicos del municipio.

El territorio forestal presenta una extensión limitada y fragmentada, característica de un medio árido y semiárido. Los principales terrenos forestales estratégicos se localizan en la ladera noroeste de Fontcalent, las sierras de Borgonyó y de les Àguiles, la Serra Grossa, el entorno de Orgegia y algunos sectores próximos al límite norte municipal. En este contexto, su función principal se relaciona con la conservación del suelo, la prevención de la desertificación, la regulación hídrica y el mantenimiento del paisaje.

Una parte de estos terrenos se encuentra afectada por la proximidad de desarrollos urbanos, infraestructuras, actividades productivas y usos dispersos. La fragmentación reduce su continuidad y aumenta los riesgos de degradación, erosión e incendio, por lo que deben considerarse tanto sus valores propios como su relación con los espacios próximos.

Los suelos agrícolas conservan una presencia territorial menor que en etapas anteriores, pero mantienen interés productivo, paisajístico y cultural. Destacan los restos de la Huerta de Alicante y de La Condomina, los espacios agrarios de las partidas rurales y los terrenos del entorno de El Bacarot, Fontcalent, La Cañada, El Moralet y otras áreas del interior municipal.

El abandono, la ocupación dispersa y la sustitución de los usos agrarios han debilitado su continuidad. Aun así, estos suelos pueden cumplir funciones de transición entre la ciudad y los espacios naturales, mantenimiento del paisaje rural, prevención de incendios y apoyo a una producción agrícola de proximidad. Su valoración debe atender a la capacidad agrológica, la continuidad de las explotaciones, los sistemas tradicionales de riego y el patrimonio asociado.



SISTEMA AZUL	ESTRUCTURA DEL MEDIO NATURAL	PATRIMONIO NATURAL
- Lagunas, Ríos, Ramblas y Barrancos - Ramblas y Barrancos canalizados - Ramblas y Barrancos soterrados - Humedales - Zonas con Peligrosidad de Inundación - Mar Mediterráneo	- Red Natura 2000 (LIC, ZEPA) - Hábitats - Arbolado Forestal - Matorral - Pastizal	- Espacios y Elementos Naturales - Árboles Monumentales

Estructura física y natural del paisaje
Fuente: Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante

7.2. Litoral, cauces y barrancos

El litoral constituye uno de los principales elementos naturales, paisajísticos y funcionales de Alicante. A lo largo del término municipal se suceden playas, calas, acantilados, espacios portuarios, ámbitos urbanos consolidados, zonas húmedas y sectores todavía no transformados.

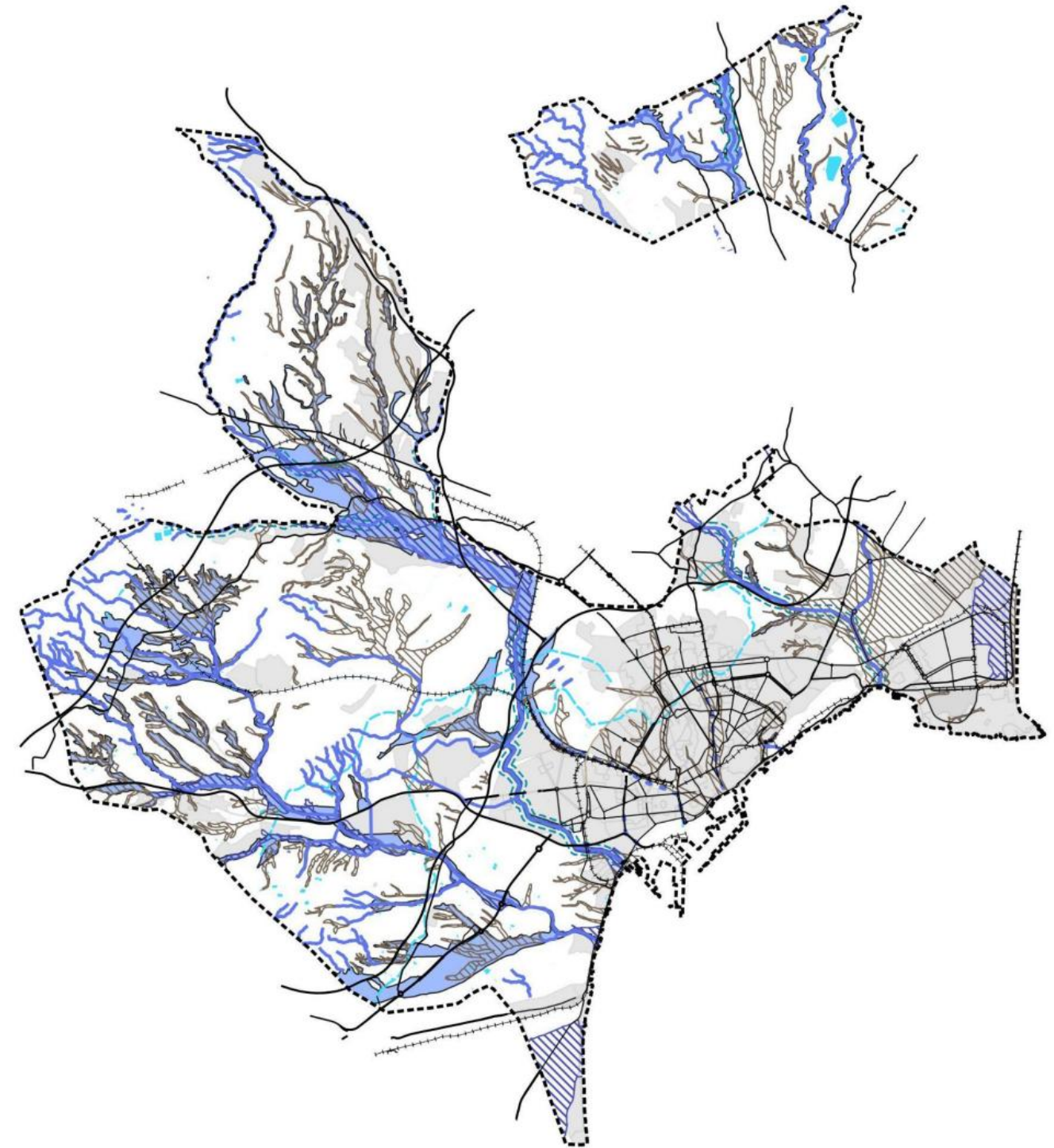
Esta diversidad se encuentra sometida a presiones muy distintas. En los ámbitos urbanos, la edificación, las infraestructuras y los recintos especializados dificultan en algunos tramos la continuidad física y visual de la costa. En los sectores de mayor valor ambiental, como el Cap de l'Horta, el Saladar d'Aigua Amarga, El Palmeral y el entorno marino de Tabarca, resulta especialmente importante preservar la relación entre el litoral y los espacios interiores.

El PATIVEL reconoce la función de los corredores de El Palmeral y Aigua Amarga para conectar la costa con el resto del territorio y reforzar la continuidad de los ecosistemas litorales.

El sistema de cauces, ramblas y barrancos constituye la principal red natural de drenaje y uno de los soportes básicos de conectividad. Los barrancos de Aigua Amarga y de las Ovejas y el sistema Juncaret-Orgegia articulan las grandes cuencas del municipio. A ellos se añaden numerosos cauces menores y barrancos urbanos, algunos canalizados o soterrados.

Estos elementos han sido tratados históricamente como infraestructuras de evacuación, espacios residuales o límites entre usos. La ocupación de sus márgenes, la alteración de sus trazados y la presencia de infraestructuras han reducido su funcionalidad natural y paisajística.

Su consideración territorial debe integrar la prevención de inundaciones con la conservación de los cauces, la restauración de sus márgenes y su capacidad para conectar espacios naturales, agrícolas y urbanos. Esta perspectiva no sustituye las infraestructuras hidráulicas descritas en el apartado 6.2, sino que incorpora la dimensión ambiental, territorial y paisajística del sistema.



Red de Cauces, Ramblas y Barrancos

Fuente: Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante

7.3. Paisaje y patrimonio territorial

El paisaje de Alicante es resultado de la relación entre su estructura natural, las transformaciones agrícolas, la expansión urbana y las infraestructuras. El *Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante* lo analiza a partir de tres dimensiones complementarias: física y natural, antrópica y perceptiva.

La estructura natural está definida por los relieves, el litoral, los barrancos, los humedales y las áreas forestales. La dimensión antrópica comprende la ciudad, las áreas productivas, las infraestructuras, los espacios agrícolas y los patrones de ocupación dispersa. La dimensión perceptiva incorpora la forma en que estos paisajes son observados y valorados desde los principales recorridos, miradores y puntos de acceso.

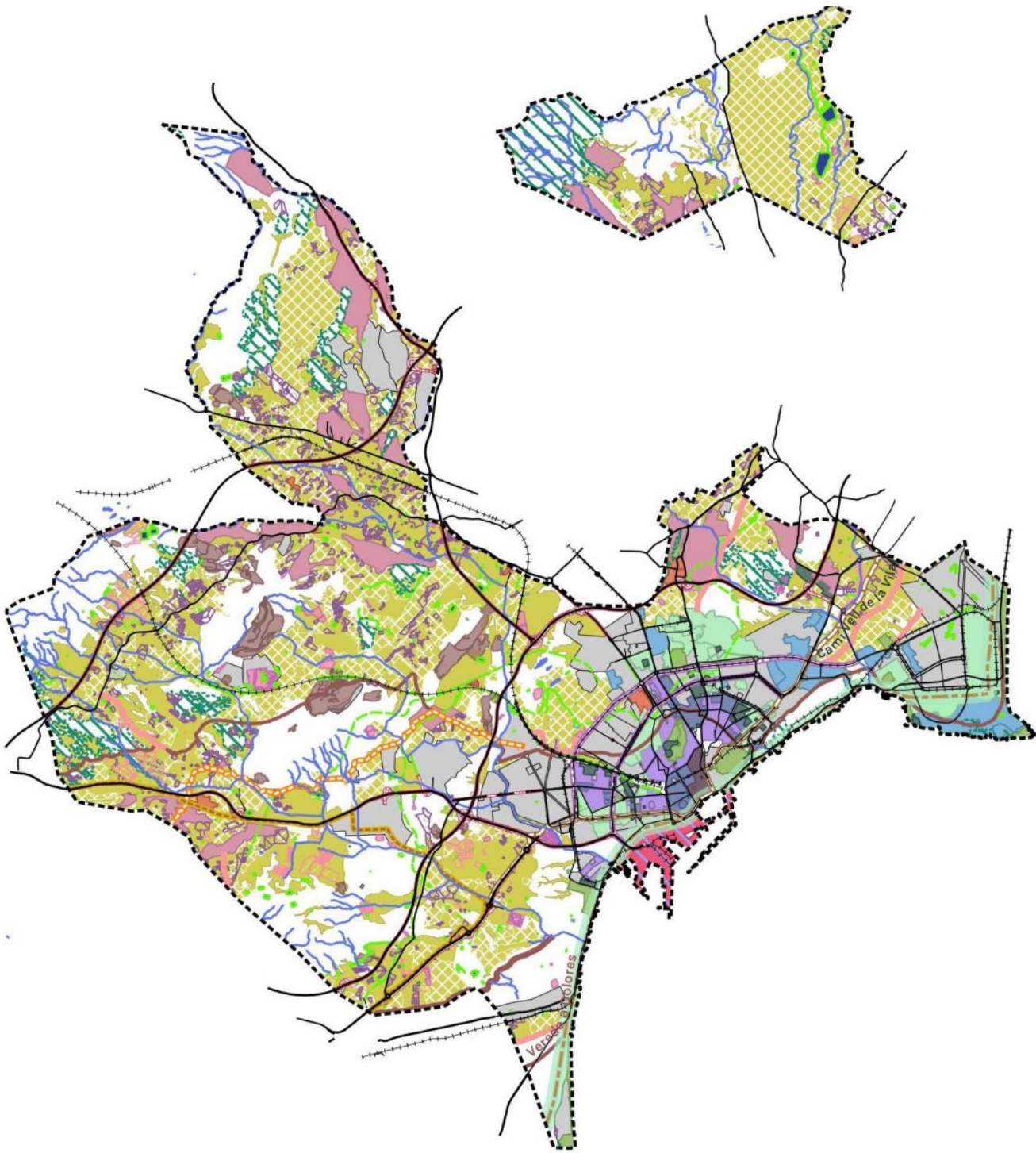
El Estudio de Paisaje de 2017 delimitó unidades de paisaje e identificó 94 recursos paisajísticos, de los cuales 70 presentan interés cultural o patrimonial y 24 interés ambiental. Entre estos últimos se encuentran el Saladar d'Aigua Amarga, las lagunas de Rabasa, el Benacantil, la Serra Grossa, Fontcalent, el Cap de l'Horta, Tabarca y diversos cauces.

El patrimonio territorial comprende también las Torres de la Huerta, caminos históricos, vías pecuarias, estructuras de riego, construcciones rurales, bancales y otros elementos que explican la transformación histórica del territorio. Su valor se entiende mejor cuando se conserva la relación con el paisaje y con el espacio que les da sentido, y no únicamente como piezas aisladas.

Los principales hitos naturales y urbanos, los fondos escénicos de las sierras, las vistas hacia el castillo y el mar, las ventanas litorales y los recorridos de acceso forman parte de la identidad visual de Alicante. La presión edificatoria, las infraestructuras, los bordes degradados y determinados usos pueden alterar estas relaciones y reducir su legibilidad.

El Estudio de Paisaje que acompañe al PGE partirá de las unidades y recursos identificados en el estudio de 2017, que serán objeto de revisión y actualización para adecuarlos a la situación actual del territorio, establecer los correspondientes objetivos de calidad paisajística y concretar las medidas necesarias para su protección, gestión y mejora.

	SISTEMA RELACIONAL
	- Red Viaria principal - Red Ferroviaria - Vías pecuarias - Corredores Verdes Parque Provincial - Vía Litoral - Vía Augusta y Vía Dianium - Sendero GR-125 (Senda del Poeta) - Otros Caminos y Senderos - Ejes Urbanos: Vía Parque y Gran Vía
ESTRUCTURA URBANA	INFRAESTRUCTURAS
- Áreas Residenciales del núcleo urbano - Áreas Industriales - Núcleos Tradicionales - Núcleos de Segunda Residencia - Áreas vulnerables - Sistemas Generales de Espacios Libres - Sistemas Generales de Equipamientos - Sistemas Locales de Espacios Libres - Calles Arboladas	- Residuos, saneamiento y depuración - Energéticas y telecomunicaciones - Aeroportuarias - Portuarias
ESTRUCTURA RURAL	PATRIMONIO CULTURAL
- Montes de Utilidad Pública - Cultivos e Invernaderos - Cultivos abandonados - Parcelario agrícola - Sistemas de regadío - Actividades extractivas - Edificaciones en suelo no urbanizable	- Bienes de Interés Cultural (BIC) - Bienes de Relevancia Local (BRL) - Bienes Protección General Integral (BCI) - Yacimientos arqueo paleontológicos



Estructura antrópica del paisaje
Fuente: Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante

7.4. Infraestructura verde y conectividad

La infraestructura verde comprende los espacios de mayor valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico, las áreas afectadas por riesgos y el conjunto de conexiones que permiten relacionarlos. Su función no consiste en sumar espacios protegidos o zonas verdes aisladas, sino en configurar una red continua, funcional y reconocible, capaz de integrar valores ecológicos, territoriales, paisajísticos, sociales y de adaptación climática.

En Alicante, esta red se apoya en los espacios naturales, forestales y agrícolas; el litoral y el medio marino; los cauces, ramblas y barrancos; las vías pecuarias y caminos históricos; los montes y lomas urbanas; los parques, jardines y espacios libres principales; y los itinerarios que permiten relacionar la ciudad con su entorno.

Entre los principales elementos naturales destacan las sierras de Fontcalent, Mediana, las Águilas y Borgonyó-Sancho, junto con la Serra Grossa, Monte Orgegia y las lomas del Garbinet y de los Gallos. A ellos se suman las lagunas de Rabasa y el Saladar d'Aigua Amarga, que constituyen enclaves de especial valor ecológico y paisajístico.

Los cauces desempeñan una función esencial como corredores territoriales. El barranco de Aigua Amarga conecta las sierras del interior con el litoral, mientras que la rambla de las Ovejas constituye un eje de escala municipal y supramunicipal entre el interior, la ciudad y la costa. La rambla de Orgegia y el barranco de Lloixa articulan, por su parte, la relación entre Monte Orgegia, el Garbinet y el paisaje cultural de la Huerta.

Los espacios agrícolas y rurales de La Condomina, El Palamó, Rebolledo, Bacarot y otras partidas conservan valores productivos, culturales y paisajísticos, además de actuar como ámbitos de transición entre la ciudad y el medio natural. Su red de caminos, acequias y azarbes forma parte de la estructura territorial histórica y ofrece posibilidades de conexión con otros elementos de la infraestructura verde.

El litoral constituye otro de sus grandes ejes, desde el Cap de l'Horta hasta Aigua Amarga, incluyendo las playas, el frente portuario y la isla de Tabarca. Su continuidad física, visual y ambiental resulta fundamental para relacionar el medio marino con los espacios urbanos y naturales del interior.

En el ámbito urbano, los montes del Benacantil y Tossal, los parques de La Ereta y Lo Morant y los principales jardines y espacios libres pueden actuar como nodos de una red verde de proximidad. Su conexión mediante ejes arbolados e itinerarios peatonales y ciclistas permitiría mejorar la biodiversidad urbana, reducir el efecto isla de calor y acercar la naturaleza a los barrios.

Las vías pecuarias, los caminos históricos y los senderos completan esta estructura. Entre ellos destacan la Vereda del Desierto y Barranco del Infierno, la Vía Augusta, la Vía Dianium, la Senda del Poeta y la red de caminos tradicionales de la Huerta. Aunque muchos de estos recorridos han perdido continuidad o legibilidad dentro de la ciudad, mantienen un elevado potencial como conectores entre el litoral, el centro urbano, los paisajes agrícolas y los relieves del interior.

La conectividad presenta, no obstante, importantes discontinuidades. La ciudad consolidada, la A-70, las líneas ferroviarias, los accesos viarios, las áreas productivas y algunos desarrollos dispersos interrumpen las relaciones entre el litoral y el interior y entre los espacios naturales situados a ambos lados de las grandes infraestructuras.

La aportación del CTAA insiste en que esta infraestructura debe abordarse desde una perspectiva multiescalar, jerarquizada y multifuncional, relacionando las funciones ecológicas, hidráulicas, paisajísticas, recreativas y culturales. En consecuencia, el PGE deberá identificar los elementos de mayor relevancia, establecer sus relaciones y garantizar su continuidad, evitando una delimitación indiscriminada de espacios sin función territorial efectiva.



Barranco de Aigua Amarga



Barranco de las Ovejas



Barranco de Lloixa

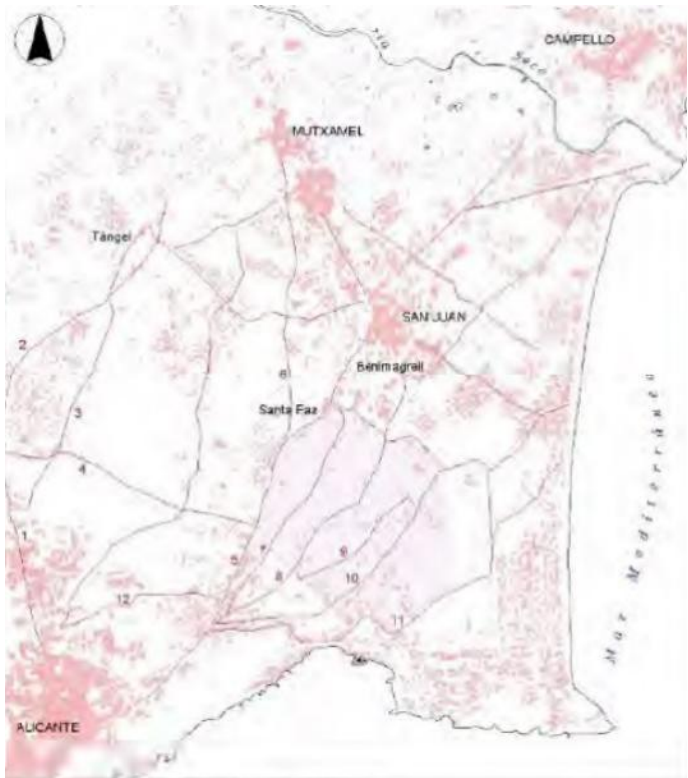
Fuente: Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante



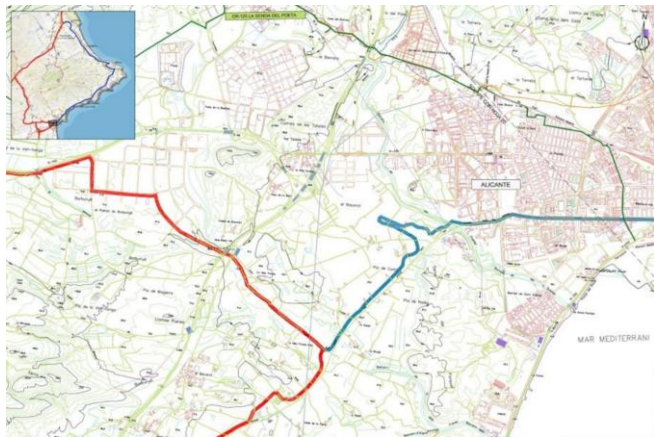
Vereda del Desierto y Barranco del Infierno a su paso por la ciudad de Alicante



Senderos y caminos tradicionales



Caminos históricos



Trazado de la Vía Augusta, la Vía Dianium, el sendero GR y las vías pecuarias de Alicante

Fuente: Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante

7.5. Riesgos y cambio climático

El municipio se encuentra afectado por distintos riesgos naturales cuya incidencia debe condicionar las decisiones del PGE. El *Estudio de Riesgos* identifica como más relevantes la inundación y los incendios forestales, a los que se añaden el riesgo sísmico, la erosión, los deslizamientos, los desprendimientos y el riesgo de tsunami.

El riesgo de inundación se concentra en cauces, ramblas, zonas bajas y sectores litorales, y responde tanto a la dinámica fluvial como a la escorrentía urbana y a la intensidad de los episodios torrenciales. Las áreas inundables deben conservar su función hidráulica y evitar la implantación de usos vulnerables o que incrementen la exposición.

La erosión afecta especialmente a los relieves, terrenos forestales degradados y antiguos bancales abandonados. La pérdida de vegetación y el deterioro de las estructuras tradicionales de conservación del suelo favorecen la aparición de cárcavas, arrastres y procesos de desertificación.

El riesgo de incendio se concentra en los terrenos forestales y en las áreas de contacto entre vegetación, viviendas, infraestructuras y usos dispersos. Estas interfaces requieren especial atención por la dificultad de evacuación, la continuidad del combustible vegetal y la posible dispersión de focos.

El riesgo sísmico afecta al conjunto del municipio y debe considerarse en los proyectos de edificación e infraestructuras conforme a la normativa sismorresistente vigente, así como en la planificación municipal de emergencias. El PGE puede incorporar criterios generales de ordenación y prevención, especialmente para los equipamientos esenciales y los usos de mayor vulnerabilidad.

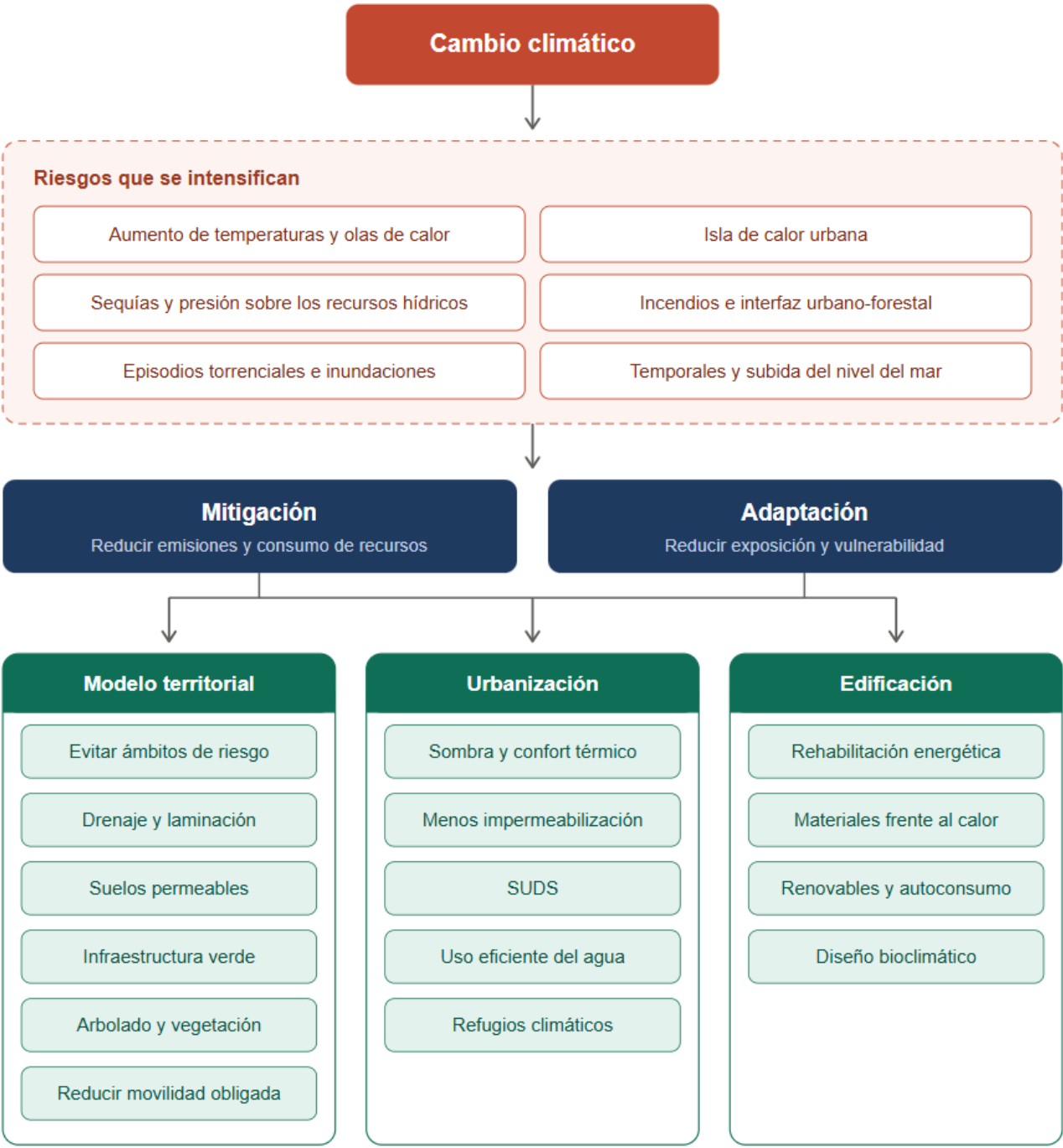
Los desprendimientos y deslizamientos presentan una incidencia más localizada, ligada a laderas, escarpes y terrenos con condiciones geotécnicas desfavorables.

El riesgo de tsunami debe considerarse especialmente en las zonas litorales bajas y en Playa de San Juan. Su baja frecuencia no elimina la necesidad de tenerlo en cuenta en la planificación de emergencias, los recorridos de evacuación y la localización de usos especialmente vulnerables.

El cambio climático puede intensificar algunos de estos procesos mediante el aumento de las temperaturas, la mayor frecuencia e intensidad de las olas de calor, las sequías, los incendios forestales, los episodios torrenciales y los efectos sobre el litoral.

El PGE debe incorporar criterios de mitigación y adaptación en el modelo territorial y urbano, reduciendo la exposición de la población y de las actividades a los riesgos, evitando nuevos crecimientos en ámbitos incompatibles y preservando los espacios necesarios para el drenaje y la laminación de las aguas. Asimismo, debe favorecer la conservación de suelos permeables, el incremento del arbolado y de la cobertura vegetal, la continuidad de la infraestructura verde, la rehabilitación energética de la ciudad existente y una ordenación que reduzca las necesidades de movilidad y el consumo de recursos.

Estas medidas deben complementarse con criterios de urbanización y edificación que mejoren el comportamiento climático de los espacios urbanos, mediante la generación de sombra, la reducción de superficies impermeables, el uso eficiente del agua, la incorporación de sistemas urbanos de drenaje sostenible y la elección de soluciones y materiales adecuados frente al sobrecalentamiento.



MARCO DE REFERENCIA

Ley 6/2022 de cambio climático y transición ecológica de la CV · ETCV · PATRICOVA · PATIVEL · PATFOR · PATAE

7.6. Conflictos y oportunidades

El Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde identifica una serie de conflictos que afectan de forma conjunta al paisaje, al medio natural y al funcionamiento de la infraestructura verde. Estos problemas no se presentan de manera aislada, sino que se superponen en determinados ámbitos y reducen la continuidad ecológica, la calidad paisajística y la capacidad del territorio para prestar servicios ambientales.

Uno de los conflictos es el abandono y deterioro de los paisajes agrarios. La pérdida de actividad agrícola, la fragmentación de las explotaciones y las expectativas de transformación urbanística han reducido la continuidad de los cultivos y debilitado los valores productivos, culturales y paisajísticos del medio rural. Esta situación resulta especialmente significativa en la Horta d'Alacant-La Condomina y en determinadas partidas rurales, donde el abandono afecta también a caminos, sistemas tradicionales de riego, construcciones rurales y otros elementos del patrimonio territorial.

A ello se añade la dispersión residencial en el medio rural, que ha sustituido en algunos ámbitos el paisaje agrario por un tejido de baja densidad, discontinuo y escasamente integrado. Las mayores concentraciones se localizan en El Moralej, El Verdegàs y La Cañada del Fenollar, donde la presencia de viviendas, accesos e instalaciones auxiliares ha fragmentado el territorio, alterado las visuales y dificultado el mantenimiento de las funciones agrícolas y ecológicas. En algunos sectores, esta ocupación coincide además con zonas expuestas a inundación u otros riesgos naturales.

Otro conflicto relevante es el deterioro de determinados bordes urbanos, áreas productivas y accesos a la ciudad. Los contactos entre polígonos industriales, infraestructuras, tejidos residenciales y espacios rurales o naturales presentan con frecuencia escasa vegetación, espacios residuales y una débil integración paisajística. Los accesos urbanos tampoco siempre ofrecen una imagen coherente con los valores territoriales y representativos de Alicante.

Las grandes infraestructuras viarias y ferroviarias introducen, además, barreras físicas, ecológicas y visuales. La A-70, la N-332 y el corredor ferroviario litoral dificultan las relaciones entre barrios, espacios naturales y costa. Este efecto resulta especialmente acusado en el litoral sur, en el entorno de San Gabriel y en las relaciones entre Alicante, Sant Vicent del Raspeig y los relieves del norte municipal.

También se detecta una pérdida de conectividad entre los elementos de la infraestructura verde. Algunos espacios naturales y paisajísticos han quedado rodeados por la urbanización o separados por áreas productivas e infraestructuras. Los cauces canalizados o soterrados, la pérdida de legibilidad de vías pecuarias y caminos históricos y la discontinuidad de los itinerarios peatonales reducen su capacidad para funcionar como una red territorial efectiva.

En el interior de la ciudad, el principal déficit es la escasa presencia y continuidad de la naturaleza urbana. Los tejidos centrales, algunos barrios consolidados y las áreas industriales presentan una baja permeabilidad del suelo, poca vegetación y falta de sombra. Los parques, montes urbanos y espacios libres funcionan con frecuencia como piezas aisladas, sin una red suficiente de calles arboladas y recorridos confortables que los conecte con los barrios.

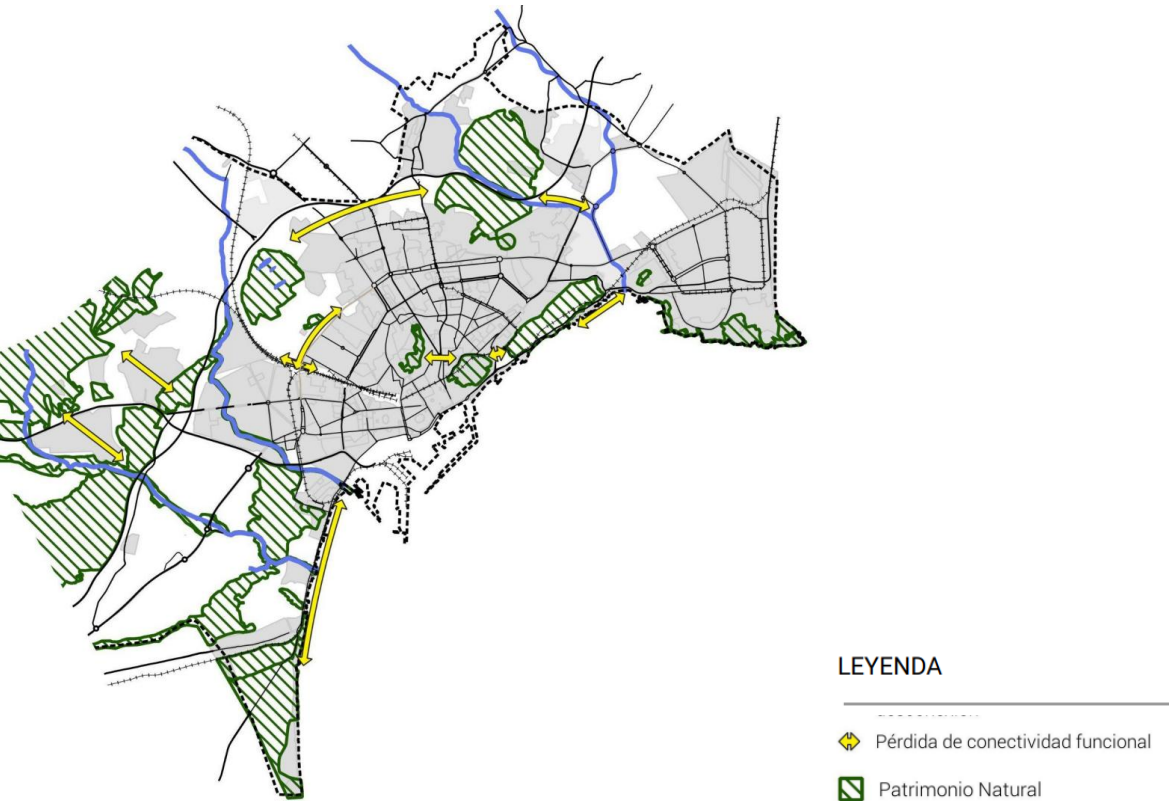
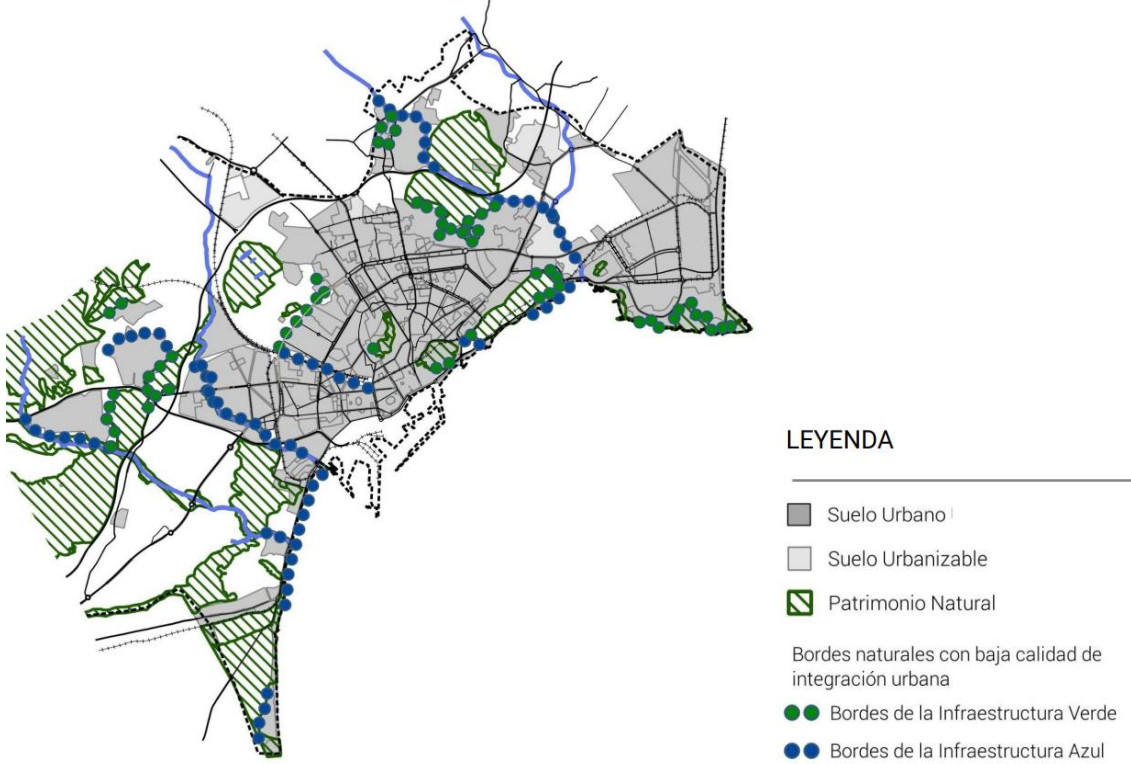
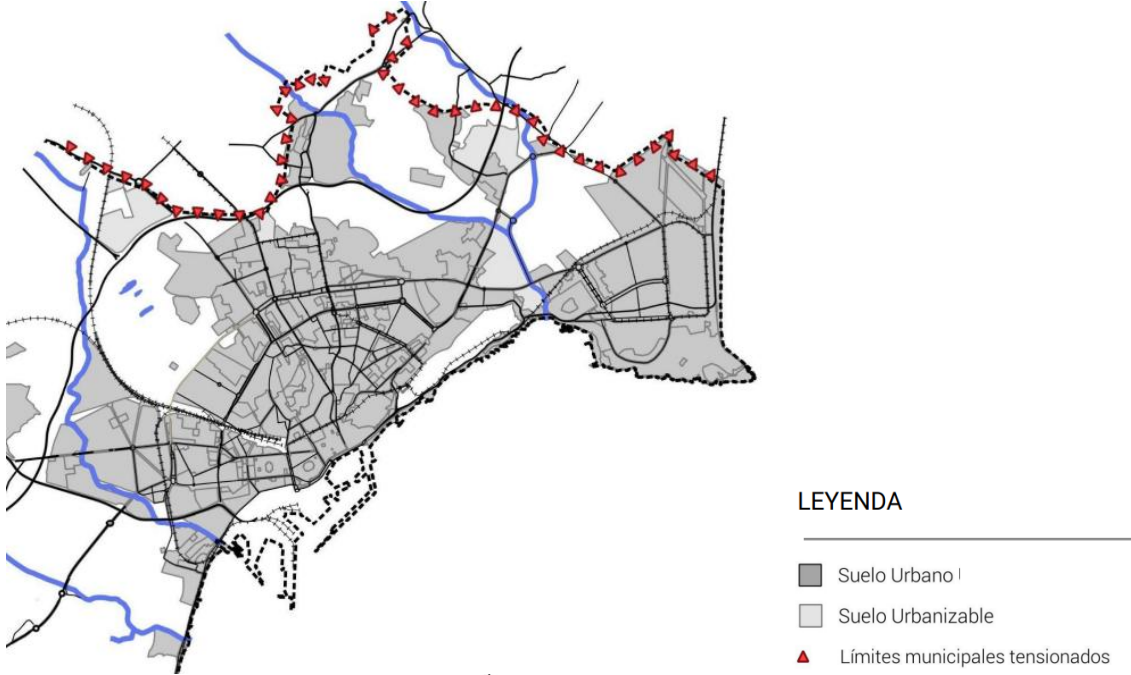


Fuente: Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante

Frente a estos conflictos, el municipio dispone de oportunidades relevantes para mejorar su estructura ambiental y paisajística. La recuperación de cauces, caminos históricos y vías pecuarias puede contribuir a conectar el litoral con el interior y los montes urbanos con los espacios agrícolas. La regeneración de bordes urbanos y productivos permite introducir vegetación, mejorar los accesos y crear zonas de transición entre usos. Asimismo, la conservación activa de los paisajes agrarios puede reforzar la identidad territorial, limitar la dispersión y mantener espacios abiertos de valor productivo y ambiental.

La renaturalización de calles, plazas, parcelas dotacionales y espacios libres privados ofrece también una oportunidad para aumentar la permeabilidad, generar sombra, reducir el efecto isla de calor y mejorar la continuidad de la infraestructura verde urbana. Estas actuaciones deben dirigirse prioritariamente hacia los ámbitos con menor presencia de vegetación y mayores déficits de confort climático.

El PGE debe orientar sus determinaciones hacia la protección de los espacios de mayor valor, la recuperación de las conexiones interrumpidas, la integración de los bordes y la regeneración de los ámbitos degradados.



Fuente: Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante



Área degradada a la entrada de la ciudad por la A-79



Borde de baja calidad del Barranco de San Blas



Borde litoral frente a la Serra Grossa con baja integración urbana

8. Patrimonio cultural

Alicante cuenta con un patrimonio cultural amplio y diverso, integrado por edificios y conjuntos urbanos, yacimientos arqueológicos y paleontológicos, arquitectura industrial, elementos etnológicos y rurales, espacios históricos, arte público y bienes vinculados a la evolución urbana y territorial del municipio.

El principal instrumento de referencia es el Catálogo de Protecciones de Alicante, que se encuentra en tramitación, y cuya propuesta fue aprobada provisionalmente por el Ayuntamiento el 9 de septiembre de 2020. La Comisión de Evaluación Ambiental formuló la Declaración Ambiental y Territorial Estratégica -DATE-, estableciendo las condiciones que debían incorporarse al documento antes de su aprobación definitiva.

La propuesta evaluada por la DATE se configuró como un documento unitario compuesto por tres secciones -patrimonio cultural, patrimonio natural y paisaje-, con un total de 945 fichas. La sección de patrimonio cultural reúne 741 fichas, la de patrimonio natural 143 y la de paisaje 61.

No obstante, en atención a la tramitación desarrollada hasta el momento y a la distribución de competencias entre la Generalitat y el Ayuntamiento, se prevé abordar su aprobación por fases. El Catálogo de Protecciones de carácter estructural, que acompañará al PGE, se tramitará como un instrumento diferenciado e incorporará:

- la sección de patrimonio natural;
- la sección de paisaje;
- y los elementos del patrimonio cultural de alcance estructural, fundamentalmente los bienes de interés cultural y los bienes de relevancia local, junto con sus entornos de protección y las determinaciones estructurales que correspondan.

Este documento debe adaptarse a las condiciones de la DATE y tramitarse de forma coordinada con el PGE, dado que su aprobación corresponde a la administración autonómica competente en materia de ordenación estructural.

La parte restante del patrimonio cultural, integrada por los bienes y determinaciones de carácter pormenorizado, será objeto de una fase diferenciada del Catálogo, cuya tramitación y aprobación corresponde al Ayuntamiento. Esta división permite aprovechar los trabajos ya realizados y diferenciar claramente el contenido estructural del pormenorizado.

Actualmente, la sección de patrimonio cultural del documento en tramitación se divide en cuatro subsecciones: patrimonio edilicio y espacios urbanos, patrimonio arqueológico, patrimonio paleontológico y geológico, y elementos de arte público.

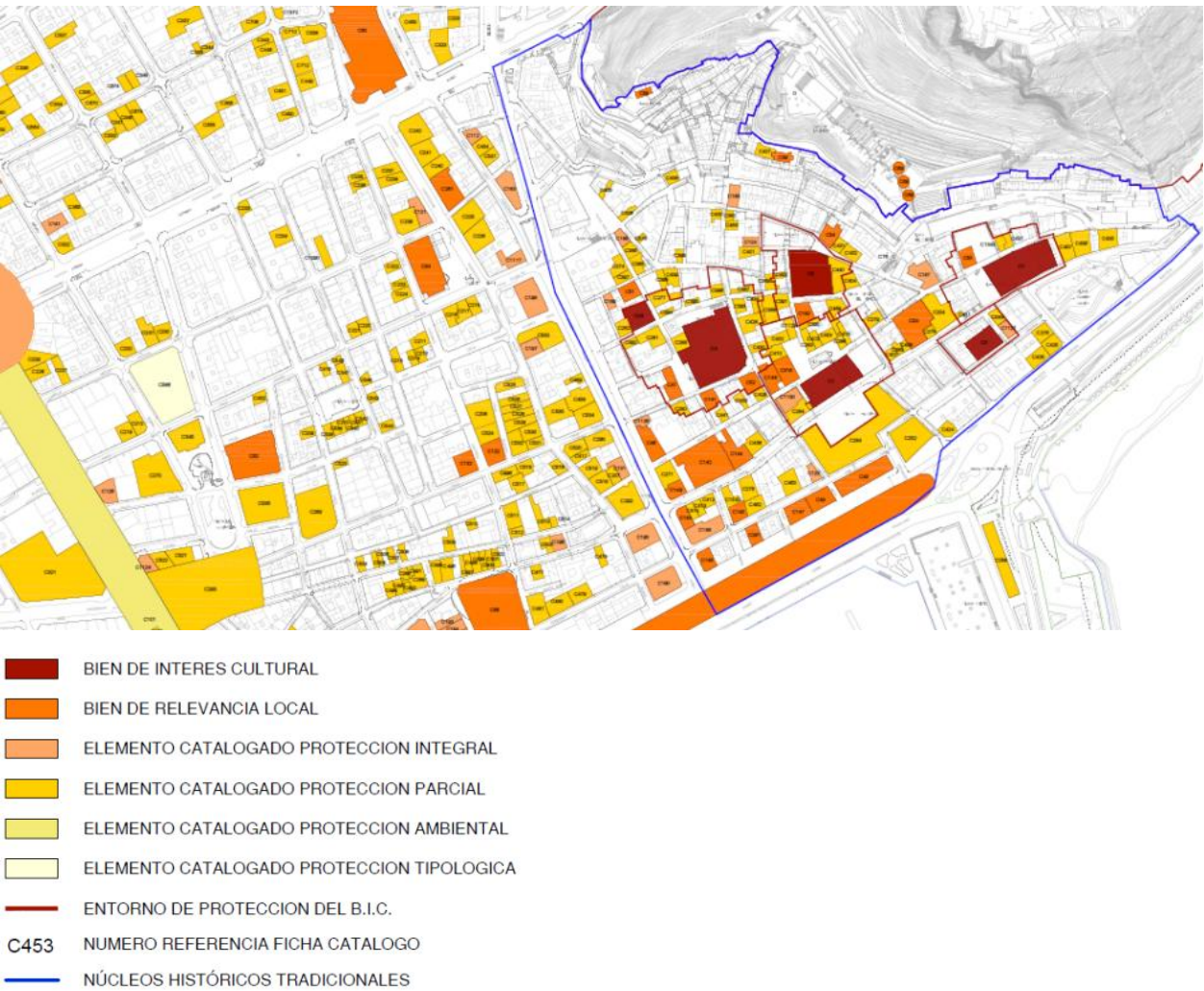
8.1. Patrimonio arquitectónico y arqueológico

El patrimonio arquitectónico de Alicante comprende edificios, conjuntos y espacios urbanos con valores históricos, artísticos, tipológicos, constructivos, ambientales o identitarios. Su conservación resulta esencial para mantener la memoria urbana y la diversidad de los distintos barrios y núcleos del municipio.

La subsección de patrimonio edilicio y espacios urbanos incluye 649 elementos, distribuidos en las siguientes clases y grados generales de protección:

- 32 bienes inmuebles de interés cultural -BIC-;
- 102 bienes de relevancia local -BRL-;
- 77 bienes catalogados con protección general integral;
- 418 bienes catalogados con protección general parcial;
- 9 bienes catalogados con protección general ambiental;
- y 11 bienes catalogados con protección general tipológica.

Entre los elementos más representativos se encuentran los castillos de Santa Bárbara y San Fernando, los principales edificios religiosos y civiles, la arquitectura residencial histórica, los mercados, los equipamientos públicos, las construcciones defensivas y otros inmuebles vinculados a la formación y evolución de la ciudad.



Patrimonio Cultural en el Centro Histórico. Catálogo de Protecciones en tramitación
Fuente: Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante

El Catálogo identifica, asimismo, los siguientes núcleos históricos tradicionales (NHT):

- Casco Antiguo;
- Barrio de San Antón;
- Raval Roig;
- Santa Faz;
- Tángel;
- y Villafranqueza o El Palamó.

La protección de estos ámbitos no debe limitarse a los edificios individualmente catalogados. Debe considerar también la estructura urbana, el parcelario, las alineaciones, la escala y volumetría de la edificación, las relaciones entre edificios y espacios públicos, las visuales y los elementos que permiten reconocer su carácter histórico.

El patrimonio arqueológico constituye otro componente fundamental. El Catálogo incluye 57 elementos protegidos, junto con las correspondientes áreas arqueológicas y ámbitos de vigilancia. Su presencia refleja la continuidad histórica de la ocupación del territorio y exige coordinar las transformaciones urbanísticas con las medidas de prospección, documentación, conservación e integración establecidas por la legislación patrimonial.

Especial relevancia presenta la red de refugios antiaéreos, integrada por 97 elementos situados principalmente en el centro urbano. Su valor no reside únicamente en cada refugio de forma aislada, sino también en su consideración como conjunto asociado a la memoria histórica de la ciudad.

La documentación incorpora, además, una subsección específica de patrimonio paleontológico y geológico, separada de la arqueológica como consecuencia de las observaciones formuladas por la administración autonómica competente. En ella se han identificado 25 yacimientos paleontológicos, cuya delimitación y régimen deben adecuarse a los informes sectoriales y a las determinaciones finales del Catálogo.

En el marco del PGE, tendrán consideración estructural los BIC, los BRL y aquellos conjuntos o ámbitos patrimoniales cuya relevancia territorial condicione el modelo de ordenación. El resto de los bienes catalogados y su regulación individualizada se desarrollarán en la fase pormenorizada del Catálogo.

8.2. Patrimonio industrial, etnológico y rural

El patrimonio cultural de Alicante no se limita a la arquitectura monumental. Comprende también los elementos vinculados a la actividad industrial, portuaria, ferroviaria, agrícola y a las formas históricas de ocupación y aprovechamiento del territorio.

El patrimonio industrial incluye estaciones, trazados ferroviarios, almacenes, fábricas, instalaciones portuarias, infraestructuras productivas y construcciones vinculadas al desarrollo económico de la ciudad. Entre sus principales exponentes se encuentran las antiguas estaciones de Benalúa, Madrid y La Marina, además de diversos elementos asociados al puerto, al ferrocarril y a las actividades fabriles.

Muchos de estos bienes han perdido su función originaria o se localizan en ámbitos sometidos a transformación. Su conservación debe atender tanto a los valores materiales de los edificios como a las relaciones funcionales y espaciales que permiten interpretar la actividad histórica a la que estuvieron vinculados. La reutilización compatible constituye una oportunidad para garantizar su mantenimiento e integrarlos en la regeneración urbana.

El patrimonio etnológico y rural se expresa especialmente en la Horta d'Alacant-La Condomina, identificada como Área de Interés Cultural y Etnológico. Se trata de un paisaje agrícola histórico cuyo origen se vincula al sistema de regadío desarrollado desde el siglo XVI y en el que se conservan:

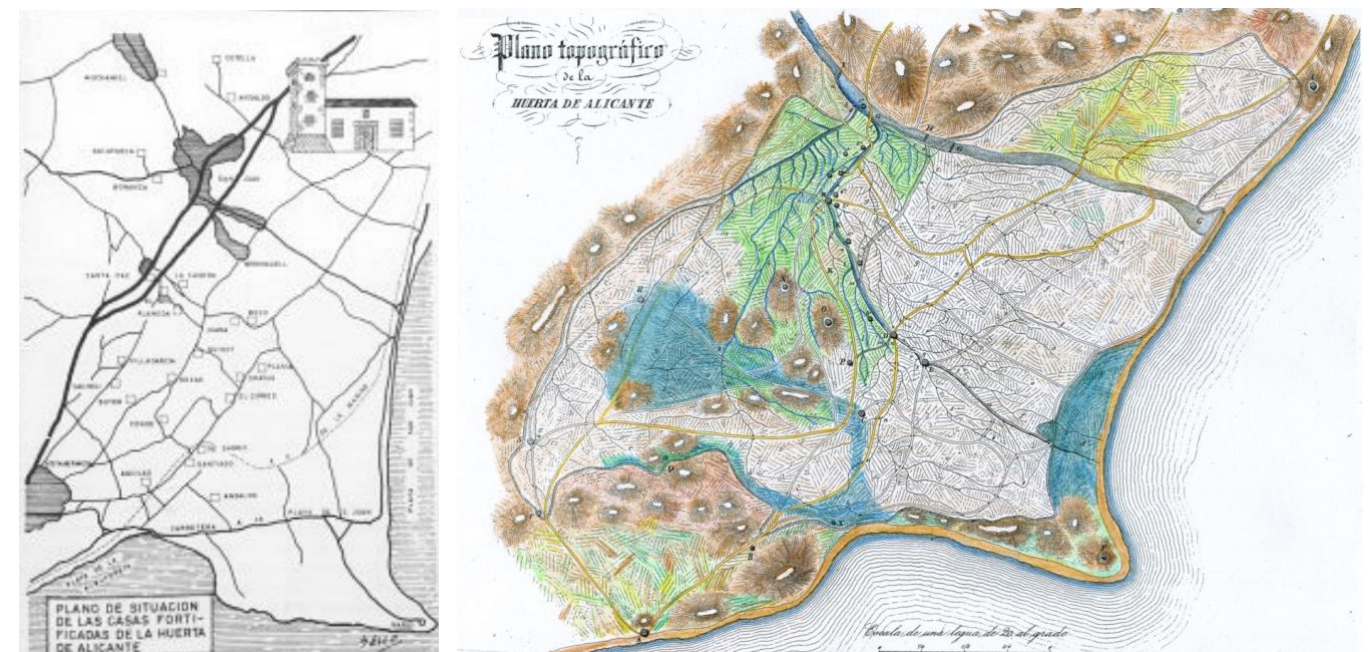
- once torres declaradas BIC;
- una red histórica de acequias y azarbes;
- caminos rurales tradicionales;
- casas señoriales;
- construcciones agrícolas;
- y restos de la organización parcelaria y productiva de la antigua Huerta.

El valor del ámbito no depende únicamente de sus construcciones protegidas, sino de la relación existente entre las torres, las casas, los caminos, el sistema hidráulico, las parcelas agrícolas y las visuales territoriales. El abandono progresivo de los cultivos y la transformación urbana han reducido su continuidad y dificultan la lectura del paisaje cultural.

También forman parte del patrimonio rural las construcciones tradicionales de las partidas, los aljibes, balsas, depósitos, molinos, bancales, canalizaciones y otros elementos asociados a la explotación agrícola y al abastecimiento de agua. Su conservación debe graduarse conforme a su interés, estado y capacidad para explicar la organización histórica del territorio.

Las vías pecuarias, caminos históricos y senderos poseen igualmente una dimensión patrimonial. La Vía Augusta, la Vía Dianium, la Vereda del Desierto y Barranco del Infierno, la Senda del Poeta y la red de caminos de la Huerta constituyen trazados históricos que pueden relacionar bienes culturales, paisajes agrícolas y espacios naturales.

El PGE debe reconocer los paisajes culturales y los elementos rurales de mayor alcance territorial, preservando las relaciones necesarias para su comprensión. La identificación detallada de los restantes elementos y su régimen específico corresponderá a la ordenación pormenorizada del Catálogo.



Red de caminos a través de La Condomina y posición de las torres en su trazado
Plano topográfico de la huerta de Alicante

Fuente: Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante

8.3. Elementos y entornos de protección

La protección del patrimonio cultural debe atender tanto a los bienes individualmente considerados como a los conjuntos, ámbitos y entornos territoriales en los que se integran. En numerosos casos, la conservación del valor patrimonial depende de las relaciones visuales, funcionales, históricas y paisajísticas existentes con el espacio próximo.

Los BIC y los BRL, junto con sus correspondientes entornos de protección, forman parte del contenido estructural del Catálogo que acompañará al PGE. Su régimen debe ajustarse a la legislación de patrimonio cultural valenciano, a los informes emitidos por la administración competente y a las determinaciones establecidas en la DATE.

La delimitación de los entornos debe realizarse de forma justificada y proporcionada, atendiendo, entre otros factores, a:

- la topografía y las visuales relevantes;
- la relación del bien con los espacios públicos;
- la trama urbana y el parcelario;
- la escala y volumetría de la edificación próxima;
- la existencia de bienes relacionados;
- y, en los ámbitos rurales, los cultivos, caminos, elementos hidráulicos y espacios abiertos que explican su contexto.

En los núcleos históricos tradicionales, la protección debe extenderse a los componentes esenciales de su morfología y ambiente urbano. La regulación debe preservar la estructura parcelaria, las alineaciones, la escala edificatoria, las cubiertas, las fachadas, los espacios libres y las relaciones visuales, sin impedir las actuaciones necesarias para mejorar la habitabilidad, la accesibilidad, la seguridad y la eficiencia energética.

En los paisajes culturales, como la Horta d'Alacant-La Condomina, los entornos de protección deben superar una visión centrada exclusivamente en los edificios. Se considera necesario conservar las relaciones entre las torres, las casas tradicionales, el sistema de riego, los caminos y el espacio agrícola que les proporciona sentido territorial.

La subsección de arte público incorpora esculturas y murales que contribuyen a la identidad de los espacios urbanos. Su protección debe considerar su emplazamiento, autoría, materialidad y relación con el espacio para el que fueron concebidos, evitando que su traslado o transformación desvirtúe su significado.

Una parte importante de los bienes culturales coincide, además, con los recursos paisajísticos y con los componentes de la infraestructura verde identificados en el bloque anterior. Esta concurrencia debe resolverse mediante una regulación coordinada, evitando duplicidades y reconociendo la doble condición cultural y territorial de los elementos afectados.

En síntesis, el PGE y el Catálogo estructural deben:

- incorporar los BIC, los BRL y los ámbitos patrimoniales de relevancia territorial;
- delimitar o reconocer sus entornos estructurales de protección;
- garantizar la compatibilidad del modelo territorial con los valores culturales;
- integrar los paisajes culturales y los elementos patrimoniales en la infraestructura verde;
- y establecer la coordinación necesaria con la posterior ordenación pormenorizada municipal.

La protección del patrimonio no debe entenderse únicamente como una limitación de usos y actuaciones, sino como una estrategia de conservación activa, rehabilitación, reutilización e integración de los bienes en la vida urbana y territorial de Alicante.

9. Actividad económica

La actividad económica constituye un componente estructural del modelo territorial de Alicante. El PGE debe garantizar las condiciones espaciales necesarias para mantener las actividades existentes, favorecer su modernización y facilitar una mayor diversificación productiva, reforzando el papel de la ciudad como capital provincial, centro metropolitano y nodo económico del arco mediterráneo.

El diagnóstico se apoya en el *Estudio y evaluación de los retos y necesidades para la mejora de la competitividad de las empresas y del empleo* y en el *Estudio de alternativas de crecimiento de suelo para actividades económicas en el marco de la ETCV*. Ambos trabajos ponen de manifiesto la importancia de las áreas empresariales, las limitaciones de la oferta actual de suelo y la necesidad de mejorar la relación entre actividad económica, infraestructuras, movilidad, innovación y estructura urbana.

9.1. Estructura productiva y empleo

La economía de Alicante presenta una clara especialización terciaria, con un peso destacado del comercio, la hostelería, el transporte, las actividades sanitarias y los servicios profesionales y tecnológicos. Junto a estas actividades se mantiene una base industrial, logística y constructiva de menor dimensión relativa, pero estratégica por su capacidad para fijar inversión, generar empleo estable y diversificar la economía local.

El tejido empresarial está formado mayoritariamente por pequeñas y medianas empresas, junto con algunas compañías de mayor tamaño que concentran una parte relevante de la facturación y del empleo. El comercio constituye uno de los principales pilares económicos, mientras que las actividades logísticas, sanitarias y tecnológicas muestran capacidad para generar empleo cualificado y ampliar la base productiva municipal.

Desde el punto de vista territorial, la actividad se concentra en el centro urbano, los ejes comerciales y turísticos, los grandes equipamientos y el sistema de áreas empresariales del oeste y suroeste. Esta distribución genera desplazamientos cotidianos importantes entre las zonas residenciales y los principales espacios de empleo.

El diagnóstico evidencia la necesidad de avanzar hacia una economía más equilibrada, reforzando la industria avanzada, la logística, la economía digital, la salud, la investigación aplicada y los servicios empresariales de mayor valor añadido. Para ello, el PGE debe disponer una estructura territorial adecuada, mejorar la accesibilidad a los espacios de empleo y garantizar una oferta suficiente y diversificada de suelo productivo.

	INGRESOS	TRABAJADORES	VALOR AGREGADO	VALOR AGREGADO POR EMPLEADO
1/ COMERCIO AL POR MAYOR	2.224.579 MIL € (22,3% DEL TOTAL)	5.616 (10,6% del total)	303.011 mil € (11,3% del total)	53.955 €/año
2/ COMERCIO AL POR MENOR	1.479.686 MIL € (14,9% DEL TOTAL)	7.509 (14,2% del total)	345.507 mil € (12,9% del total)	46.012 €/año
3/ VENTA Y REPARACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR	1.091.489 MIL € (11% DEL TOTAL)	2.215 (4,2% del total)	150.810 mil € (5,6% del total)	68.086 €/año
4/ TRANSPORTE TERRESTRE Y ACTIVIDADES AUXILIARES DEL TRANSPORTE	605.626 MIL € (6,08% DEL TOTAL)	4.226 (8,01% del total)	222.900 mil € (8,35% del total)	52.745 €/año
5/ ACTIVIDADES SANITARIAS	373.989 MIL € (3,8% DEL TOTAL)	3.326 (6,3% del total)	166.258 mil € (6,2% del total)	49.987 €/año
6/ SERVICIOS DE COMIDAS Y BEBIDAS	311.018 MIL € (3,1% DEL TOTAL)	4.222 (8% del total)	127.650 mil € (4,8% del total)	30.235 €/año
7/ TELECOMUNICACIONES Y PROGRAMACIÓN	293.377 MIL € (2,9% DEL TOTAL)	3.252 (6,2% del total)	146.862 mil € (5,5% del total)	45.161 €/año
8/ CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS	394.269 MIL € (4% DEL TOTAL)	1.748 (3,3% del total)	111.845 mil € (4,2% del total)	63.985 €/año
9/ ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN ESPECIALIZADA	265.220 MIL € (2,7% DEL TOTAL)	2.548 (4,8% del total)	103.180 mil € (3,9% del total)	40.494 €/año
10/ INDUSTRIA ALIMENTARIA	297.663 MIL € (2,99% DEL TOTAL)	700 (1,33% del total)	36.746 mil € (1,38% del total)	52.494 €/año

Principales sectores económicos de Alicante por ingresos, empleo y valor añadido.

Las áreas empresariales de la ciudad generan más de **4.450 millones de euros de facturación**, el 44,5% del total de las sociedades mercantiles domiciliadas en la ciudad.

El tejido empresarial de las áreas industriales da empleo a **21.500 trabajadores**, el 37,6% del generado por las sociedades mercantiles domiciliadas en la ciudad

El área empresarial de Las Atalayas aporta 2.000 millones, el 20% de la facturación de las sociedades mercantiles domiciliadas en la ciudad.

Las empresas del área de Las Atalayas generan el 22% del empleo de las sociedades mercantiles domiciliadas en la ciudad, con más de 8.400 trabajadores.

Fuente: Primer estudio del sector empresarial de la ciudad de Alicante. Observatorio Económico de Alicante–Impulsalicante

9.2. Áreas industriales y logísticas

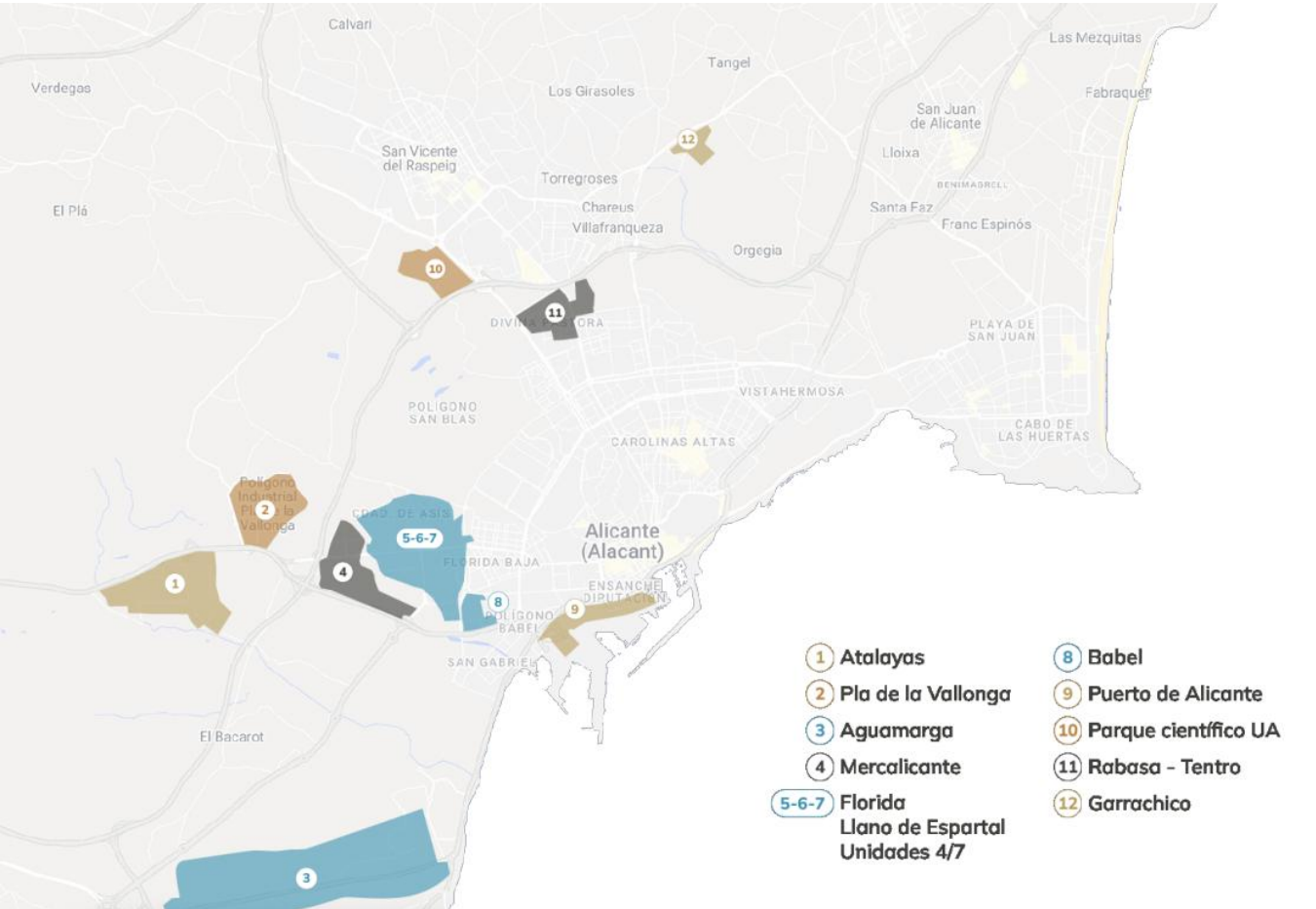
Alicante cuenta con un sistema de áreas industriales y empresariales integrado por Las Atalayas, Pla de la Vallonga, Aguamarga, Mercalicante, Florida, Llano del Espartal, Unidades 4/7, Babel, el Puerto, el Parque Científico de la Universidad de Alicante, Rabasa-Clesa-Trento y Garachico. Estos ámbitos presentan diferencias significativas en cuanto a tamaño, especialización, grado de consolidación, accesibilidad y calidad de la urbanización.

Las principales concentraciones se localizan en el cinturón productivo oeste. Las Atalayas y Pla de la Vallonga constituyen las áreas empresariales de mayor entidad, mientras que Aguamarga, Mercalicante y el Puerto desempeñan funciones vinculadas a la logística, el transporte y la distribución. El Parque Científico introduce una especialización relacionada con la innovación y la transferencia de conocimiento.

Las áreas empresariales albergan una combinación de industria, logística, comercio mayorista, reparación de vehículos, servicios técnicos y actividades terciarias. Esta diversidad aconseja superar la consideración de estos espacios como polígonos industriales monofuncionales, aunque preservando el suelo necesario para las actividades productivas y evitando su sustitución generalizada por usos de mayor rentabilidad inmobiliaria.

El diagnóstico identifica ámbitos de mejora en materia de accesibilidad, transporte público, redes de servicios, suministro energético, telecomunicaciones, drenaje, señalización, seguridad, espacios verdes e integración paisajística. No obstante, durante los últimos años se han ejecutado importantes actuaciones de modernización e inversión que han permitido solucionar o mejorar de forma significativa muchas de estas necesidades en varias áreas empresariales del municipio. A pesar de estos avances, persiste la necesidad de mantener un proceso continuo de mejora y de extender estas actuaciones al conjunto de las áreas empresariales, garantizando estándares homogéneos de calidad, sostenibilidad, conectividad y competitividad.

El PGE debe favorecer la modernización de las áreas consolidadas, mejorar sus conexiones entre ellas y con la ciudad y las grandes infraestructuras y facilitar su adaptación a nuevas actividades, sin reducir su capacidad para acoger industria, logística y proyectos empresariales de cierta dimensión.



Localización de las áreas industriales y empresariales de Alicante.



Imagen Polígono Pla de la Vallonga

Fuente: Primer estudio del sector empresarial de la ciudad de Alicante. Observatorio Económico de Alicante–Impulsalicante.

9.3. Comercio, turismo y actividades terciarias

El comercio desempeña una función económica y urbana esencial. Se distribuye entre el centro tradicional, los mercados, los ejes de barrio, las grandes superficies y las áreas empresariales. Además de su aportación al empleo, contribuye a la vitalidad del espacio público y a la prestación de servicios de proximidad.

La estructura comercial presenta, sin embargo, diferencias entre ámbitos. Algunos ejes mantienen una elevada actividad, mientras que otros sufren pérdida de establecimientos y aumento de locales vacíos. El PGE debe identificar adecuadamente y favorecer la continuidad de los ejes comerciales de barrio y una adecuada mezcla de usos, evitando la desaparición indiscriminada de locales en planta baja y la concentración de la actividad únicamente en grandes superficies aisladas.

El turismo constituye otro de los principales motores económicos de Alicante. Se apoya en el litoral, las playas, el patrimonio, la gastronomía, los eventos, el puerto y la conectividad aeroportuaria. Su desarrollo debe orientarse hacia una mayor calidad, diversificación y desestacionalización, reduciendo la presión excesiva sobre determinados ámbitos residenciales.

La regulación urbanística debe compatibilizar los alojamientos turísticos con la preservación de la función residencial y favorecer actividades terciarias avanzadas en localizaciones accesibles y bien conectadas. Los servicios profesionales, sanitarios, educativos, culturales y tecnológicos pueden contribuir a diversificar la economía y a regenerar ámbitos urbanos existentes.

9.4. Innovación y conocimiento

Alicante dispone de un sólido ecosistema de innovación y conocimiento, articulado a través de la Estrategia Alicante Futura, que actúa como elemento integrador y dinamizador de la colaboración entre la Administración pública, la Universidad de Alicante y su Parque Científico, Distrito Digital, las empresas tecnológicas, los centros sanitarios especializados, los centros de investigación y las iniciativas municipales de emprendimiento. Este modelo de gobernanza favorece la transferencia de conocimiento, la innovación abierta, el emprendimiento de base tecnológica y la atracción de talento e inversiones, consolidando a Alicante como referente mediterráneo en innovación y nueva economía.

El crecimiento de las telecomunicaciones, la programación, el software, la biometría y otros servicios digitales demuestra la capacidad de la ciudad para atraer actividades intensivas en conocimiento. Este sistema puede ampliarse mediante su relación con la industria, la logística, la salud, la economía circular y los servicios empresariales.

Desde la perspectiva del PGE, estas actividades requieren espacios flexibles, conectividad digital, suministro energético suficiente, transporte público y proximidad a centros universitarios, empresariales y de formación. El planeamiento debe facilitar su implantación tanto en nodos especializados como en edificios y áreas productivas susceptibles de transformación.

La innovación debe entenderse como un criterio transversal para la modernización del conjunto del sistema económico, y no únicamente como una actividad localizada en enclaves concretos.

9.5. Necesidades de suelo productivo

La disponibilidad de suelo productivo constituye una de las principales limitaciones para la diversificación económica de Alicante. Las áreas existentes presentan un grado elevado de ocupación y una oferta reducida de parcelas urbanizadas, bien conectadas y con dimensiones adecuadas para determinadas implantaciones.

La necesidad de suelo no puede valorarse únicamente a partir de la superficie vacante. Deben considerarse su disponibilidad efectiva, la fragmentación de la propiedad, el grado de urbanización, el tamaño de las parcelas, la capacidad de las redes y su relación con las infraestructuras de transporte.

El cálculo ordinario de la ETCV establece para Alicante un crecimiento máximo de suelo para actividades económicas de aproximadamente 1,31 millones de metros cuadrados. Esta magnitud debe tomarse como una referencia inicial, pero resulta insuficiente para atender por sí sola las funciones económicas, metropolitanas y regionales que corresponden a la ciudad y para disponer de una oferta diversificada capaz de acoger grandes proyectos industriales, logísticos o tecnológicos.

El PGE debe aportar territorialmente suelo suficiente para que Alicante pueda diversificar su economía y funcionar como motor económico del entorno metropolitano y regional. Esta estrategia debe combinar la modernización y ampliación de las áreas existentes con la reserva de nuevos ámbitos productivos, especialmente en relación con el cinturón industrial occidental, el eje de la A-79, el puerto, el aeropuerto y el sistema Alicante-Elche.

Determinadas actuaciones, por su escala, especialización, capacidad para generar empleo o relación con infraestructuras supramunicipales, podrán tener una consideración estratégica. Su justificación deberá apoyarse en su interés regional o metropolitano, evitando que su superficie quede sometida de forma automática al crecimiento ordinario calculado por la ETCV, siempre dentro de los procedimientos y condiciones establecidos por la legislación territorial.

La condición estratégica no debe dar lugar a una clasificación indiscriminada. Las nuevas reservas deberán justificarse por la demanda, la viabilidad de su desarrollo, la disponibilidad de infraestructuras, la compatibilidad con la infraestructura verde y los riesgos y su capacidad para contribuir efectivamente a la diversificación económica.

El modelo debe prever parcelas y ámbitos de distintas características, capaces de acoger pequeñas y medianas empresas, ampliaciones de actividades existentes, grandes implantaciones industriales y logísticas y espacios vinculados a la innovación y el conocimiento. Asimismo, debe garantizar el transporte público, el abastecimiento de agua y energía, el saneamiento, las telecomunicaciones y una adecuada integración territorial y paisajística.

En consecuencia, el PGE debe establecer una oferta de suelo productivo suficiente, flexible, conectada y programable, evitando tanto la generación de reservas sin viabilidad real como una limitación excesiva que impida atender oportunidades empresariales de alcance estratégico.

¿CUÁLES SON LOS PRINCIPALES DESAFÍOS QUE ENFRENTA SU EMPRESA PARA OPERAR EN ALICANTE ?	
Problemas de infraestructura y espacio	38
Innovación y tecnología	19
Problemas de conectividad y movilidad	15
Falta de mano de obra cualificada	14
Problemas normativos y burocráticos	9
Otros	5

¿QUÉ MEJORAS EN INFRAESTRUCTURA CONSIDERA NECESARIAS PARA AUMENTAR EL ATRACTIVO INDUSTRIAL DE ALICANTE?	
Transporte público y conectividad	26
Puertos y transporte marítimo	26
Carreteras y accesos	26
Infraestructura industrial y logística	22

Principales problemas y necesidades de infraestructura señalados por las empresas.
Fuente: Primer estudio del sector empresarial de la ciudad de Alicante. Observatorio Económico de Alicante–Impulsalicante.

10. Suelo rural y diseminado

El territorio rural habitado constituye una parte significativa y consolidada de la realidad municipal de Alicante. En él se localizan núcleos históricos, partidas rurales, áreas residenciales de baja densidad, agrupaciones de viviendas y edificaciones aisladas, insertas en una matriz territorial formada por espacios agrícolas, relieves, cauces, caminos e infraestructuras. A esta realidad se añade la singularidad de la isla de Tabarca y de su núcleo tradicional, enclave insular separado de la ciudad principal que requiere un tratamiento específico por sus condiciones territoriales, patrimoniales, ambientales y funcionales.

Estos asentamientos mantienen población, relaciones comunitarias, identidad cultural y vínculos históricos con el territorio. Su adecuada integración puede contribuir a la conservación de los paisajes rurales, la recuperación del patrimonio, la continuidad de la infraestructura verde y la articulación de una red de pequeñas centralidades vinculadas con la ciudad principal.

Al mismo tiempo, la dispersión edificatoria genera problemas de fragmentación, movilidad, prestación de servicios, impacto paisajístico, riesgo y consumo de recursos.

El diseminado no constituye una realidad homogénea. Cada ámbito responde a un origen, una morfología, un grado de consolidación y una situación urbanística diferente. El PGE debe individualizar su tratamiento, evitando soluciones generales que no atiendan a las condiciones concretas de cada núcleo o asentamiento.

Esta estrategia de integración no altera la orientación principal del nuevo modelo. El crecimiento residencial futuro debe concentrarse preferentemente en una ciudad compacta, densa, diversa, accesible y dotada. Las actuaciones en el diseminado deben dirigirse a ordenar, mejorar y estabilizar la realidad existente, evitando nuevas ocupaciones dispersas.

Las aportaciones recogidas por el CTAA coinciden en la necesidad de atender específicamente las partidas rurales, donde la distancia entre la estrategia estructural y las necesidades cotidianas resulta especialmente visible. También señalan la utilidad de los planes especiales y de procesos de participación adaptados a las características de cada territorio.

10.1. Estructura y usos del suelo rural

El suelo rural de Alicante constituye una matriz territorial continua en la que se integran espacios naturales y agrícolas, caminos, cauces, infraestructuras, actividades económicas y distintas formas de poblamiento.

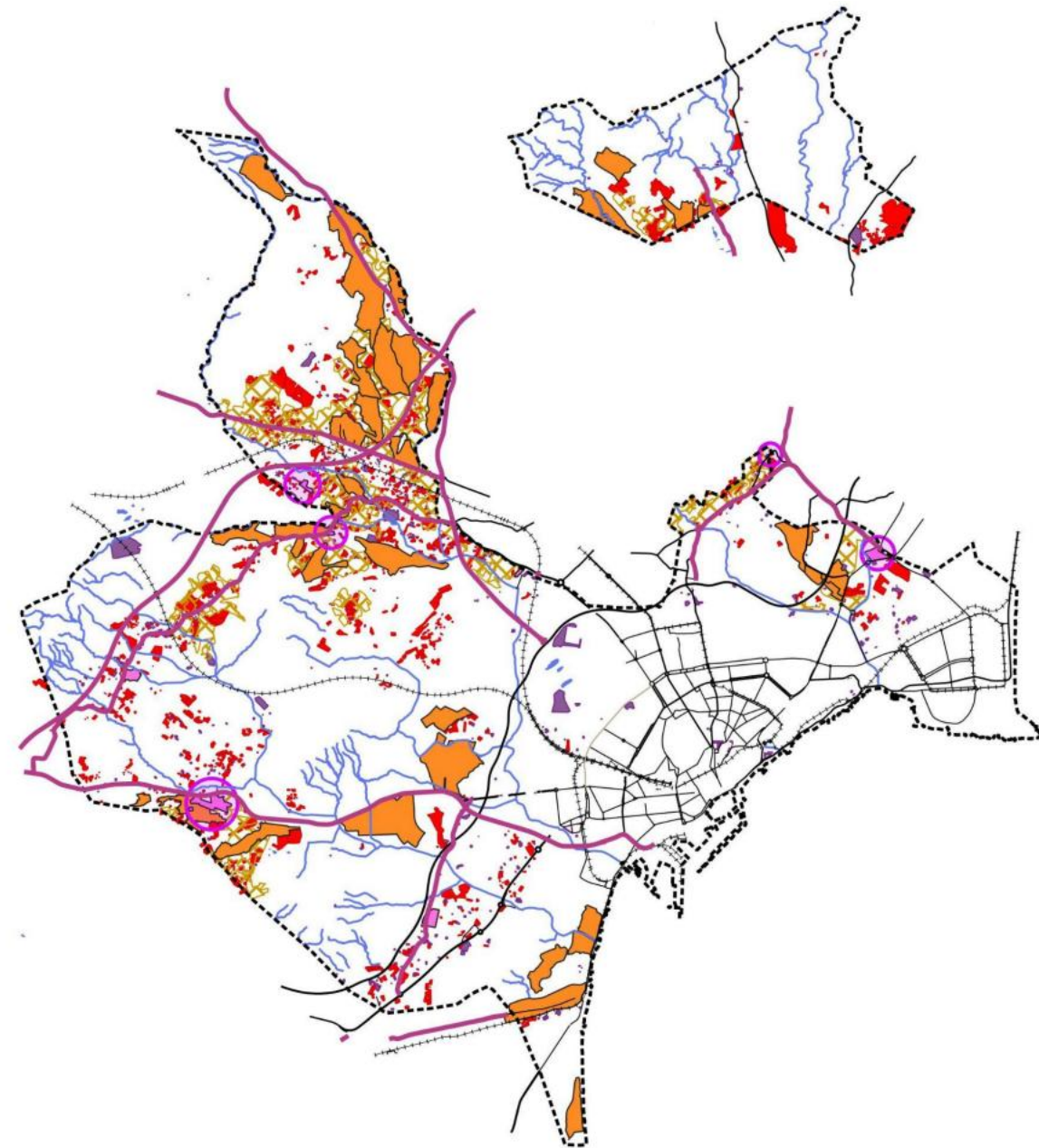
La actividad agrícola mantiene una presencia desigual y, aunque algunos terrenos hayan perdido su uso, continúan cumpliendo funciones ambientales, paisajísticas y de separación entre asentamientos. La red de caminos rurales, además de garantizar el acceso, estructura históricamente los núcleos y la relación entre viviendas, cultivos y espacios naturales, por lo que su mejora debe preservar su carácter sin transformarlos en viarios urbanos convencionales.

El territorio rural puede contribuir al nuevo modelo mediante:

- la continuidad de la infraestructura verde;
- la conservación y recuperación de paisajes agrícolas;
- la gestión de escorrentías y la adaptación climática;
- la protección del patrimonio rural;
- la movilidad activa entre núcleos;
- la producción de proximidad;
- y la implantación de soluciones energéticas y ambientales compatibles.

La dispersión ha alterado, no obstante, la legibilidad de determinados paisajes y recorridos. La proliferación de edificaciones, vallados, instalaciones auxiliares y tendidos resulta especialmente perceptible a lo largo de algunos caminos y corredores viarios del norte y oeste municipal.

La zonificación debe diferenciar los suelos de mayor valor ambiental, agrícola o paisajístico de los ámbitos transformados por la ocupación residencial, preservando los espacios libres entre asentamientos y evitando que su progresiva ocupación genere continuidades urbanizadas.



LEYENDA

- | | |
|---|--|
| ■ Áreas urbanizadas dispersas | ⊗ Cultivos abandonados en entornos de alta presión urbana |
| ■ Asentamientos Tradicionales | ⊗ Asentamientos tradicionales afectados por la dispersión urbana |
| ■ Viviendas en SNU anteriores a 1976 | — Recorridos escénicos afectados por la dispersión urbana |
| ■ Viviendas en SNU susceptibles de minimización (1976-2014) | |

Entorno Rural

Fuente: Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante

10.2. Núcleos y asentamientos existentes

Los núcleos y asentamientos separados de la ciudad principal responden a procesos históricos y urbanísticos diferentes. Su diagnóstico debe atender a su origen, morfología, antigüedad, grado de consolidación, población, clasificación del suelo, afecciones territoriales, accesibilidad y capacidad para sostener servicios.

- Pueden diferenciarse las siguientes situaciones:
- núcleos históricos tradicionales del territorio rural;
- el núcleo tradicional de la isla de Tabarca, por su singularidad insular;
- núcleos y áreas residenciales clasificados como suelo urbano;
- ámbitos de planeamiento diferido no desarrollados;
- y agrupaciones consolidadas en suelo rural.

Las edificaciones aisladas deberán analizarse separadamente, al no constituir por sí mismas núcleos o asentamientos.

Núcleos históricos tradicionales del entorno rural

En el territorio rural se localizan pequeños núcleos configurados en torno a caminos históricos, corredores agrícolas, edificios religiosos o elementos topográficos singulares. Conservan, en distinto grado, tramas, tipologías y espacios públicos que permiten reconocer su formación originaria.

Muchos presentan, sin embargo, pérdida de población y actividad, vacíos interiores, bordes incompletos o una débil articulación con los asentamientos próximos. En otros casos, las extensiones residenciales posteriores han reducido la legibilidad del núcleo tradicional y su relación con el paisaje.

El PGE debe reconocer estos ámbitos como piezas singulares del sistema territorial y mantener su clasificación urbana cuando corresponda. Su ordenación detallada debe remitirse a planeamiento especial de ordenación y protección, capaces de abordar conjuntamente:

- la conservación de la trama y las tipologías;
- la rehabilitación de las edificaciones;
- la mejora del espacio público;
- la regulación de usos compatibles;
- la recuperación de actividad y población;
- la integración paisajística;
- y la conexión con la ciudad y las restantes centralidades rurales.

Los núcleos históricos pueden desempeñar un papel activo como pequeñas centralidades territoriales. La concentración proporcionada de servicios, espacios comunitarios y actividades compatibles puede mejorar su habitabilidad y atender también a las partidas próximas.

Su patrimonio, paisaje y cultura pueden integrarse igualmente en itinerarios rurales, históricos y gastronómicos, favoreciendo un turismo cultural y de proximidad que no comprometa su autenticidad.

La Alcoraia



La Alcoraia se vincula al camino histórico entre Sant Vicent del Raspeig y Monforte del Cid, junto a la sierra de las Águilas. No presenta una trama compacta claramente definida, sino una agrupación de viviendas asociada a la carretera y rodeada por un diseminado residencial más amplio.

La iglesia y el parque próximo constituyen sus principales referencias comunitarias. Su estrategia deberá reforzar la identificación del núcleo originario, mejorar la relación entre estos espacios y ordenar su contacto con las edificaciones dispersas del entorno.

El Bacarot

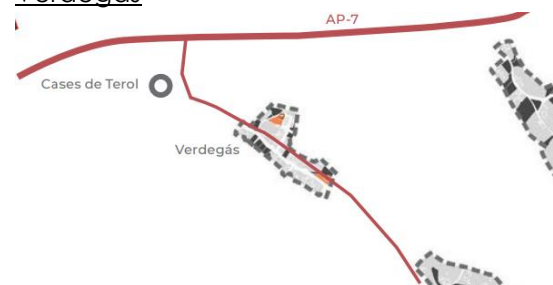


El Bacarot surgió junto al antiguo camino entre Alicante y Elche y conserva una estructura reconocible de pequeño núcleo tradicional.

La ermita de los Santos Juanes, el centro cívico, el colegio, la sección del instituto y la plaza Madreselva forman una centralidad relativamente completa. Esta concentración constituye una fortaleza y permite reforzar su función como núcleo de referencia del territorio rural meridional.

B. Condiciones de partida y diagnóstico

Verdegás



Verdegás se localiza al norte de La Cañada del Fenollar, entre El Moralet y Agost. Presenta una estructura lineal organizada en torno a la carretera, con predominio de viviendas unifamiliares entre medianeras. La calle Mayor, la plaza de España, el colegio, la ermita de la Santísima Trinidad y el pequeño parque constituyen sus principales elementos de centralidad. Su ordenación debe conservar esta estructura y mejorar la relación entre el núcleo tradicional y las extensiones residenciales próximas.

Tánger



Tánger se sitúa junto al límite con Mutxamel y se vincula al antiguo camino entre Alicante y Sant Joan. Está formado por un pequeño tejido de viviendas entre medianeras articulado en torno a la parroquia de Nuestra Señora de las Virtudes. Su proximidad a urbanizaciones recientes y a los espacios de la antigua Huerta exige preservar su escala, su estructura lineal y la legibilidad del núcleo tradicional.

Barrio de Granada



El Barrio de Granada se formó en la década de 1960 junto a la cementera de Sant Vicent del Raspeig. Está compuesto por viviendas unifamiliares entre medianeras distribuidas en dos calles y mantiene una relación funcional más intensa con Sant Vicent que con Alicante.

La ausencia de equipamientos y zonas verdes y su particular posición limítrofe requieren una estrategia coordinada entre municipios, orientada a mejorar la accesibilidad, el espacio público y los servicios comunitarios básicos.

Santa Faz



Santa Faz constituye el núcleo histórico rural de mayor significación patrimonial, religiosa y simbólica. Se formó en torno al monasterio y al barranco de Lloixa y conserva una estructura histórica vinculada a las plazas de Luis Foglietti y San Diego y a las calles José María Foglietti y del Barranquet.

Su crecimiento posterior se distribuye entre Alicante y Sant Joan d'Alacant, lo que exige una ordenación supramunicipal coordinada. La estrategia debe proteger la relación entre el monasterio, las plazas, el caserío histórico y el barranco, mejorar la integración de los equipamientos y edificaciones disonantes y preservar las visuales y recorridos de acceso.

La isla de Tabarca y su núcleo tradicional

La isla de Tabarca constituye un enclave singular del término municipal, separado de la ciudad principal y estrechamente vinculado al medio marino y litoral. Su núcleo tradicional conserva una estructura urbana y arquitectónica reconocible y reúne valores históricos, culturales, paisajísticos y ambientales que requieren un tratamiento específico.

Su funcionamiento está condicionado por la insularidad, la estacionalidad de la población y de la actividad turística, la limitada disponibilidad de suelo y la complejidad de la prestación de servicios. A ello se añade la necesidad de compatibilizar la residencia permanente, la actividad económica y turística, el uso público y la conservación del patrimonio y de los valores naturales.

El Ayuntamiento de Alicante está tramitando un nuevo Plan Especial para la isla de Tabarca, destinado a abordar de forma integrada su ordenación, protección y funcionamiento y a actualizar el marco establecido por el Plan Especial de 1984. Hasta su aprobación resulta aplicable un régimen urbanístico transitorio específico, que condiciona las actuaciones admisibles durante la tramitación del nuevo instrumento.



Imágenes Isla de Tabarca
Fuente: Plan Especial en tramitación

Núcleos y áreas residenciales en suelo urbano

El PGMO de 1987 reconoció como suelo urbano determinados núcleos periféricos y áreas de segunda residencia. Estos ámbitos presentan grados diferentes de consolidación, urbanización y ocupación.

El nuevo PGE debe considerar las situaciones jurídicas consolidadas y revisar, cuando resulte necesario, las ordenaciones que no se ajusten a la estructura real del territorio.

Los ajustes podrán orientarse a:

- adaptar la red viaria al parcelario existente;
- reducir trazados innecesarios;
- mejorar accesos y bordes;
- obtener espacios para servicios;
- completar discontinuidades interiores puntuales;
- y reforzar la integración paisajística.

Dentro de los perímetros ya urbanos se estudiarán estrategias de intensificación moderada, siempre que contribuyan a mejorar la funcionalidad y la viabilidad de los servicios.



Ámbitos de SUELO URBANO reconocidos por el PGMO 1987
Imagen sobre Plano de CLASIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO del PGMO 1987

Ámbitos de planeamiento diferido

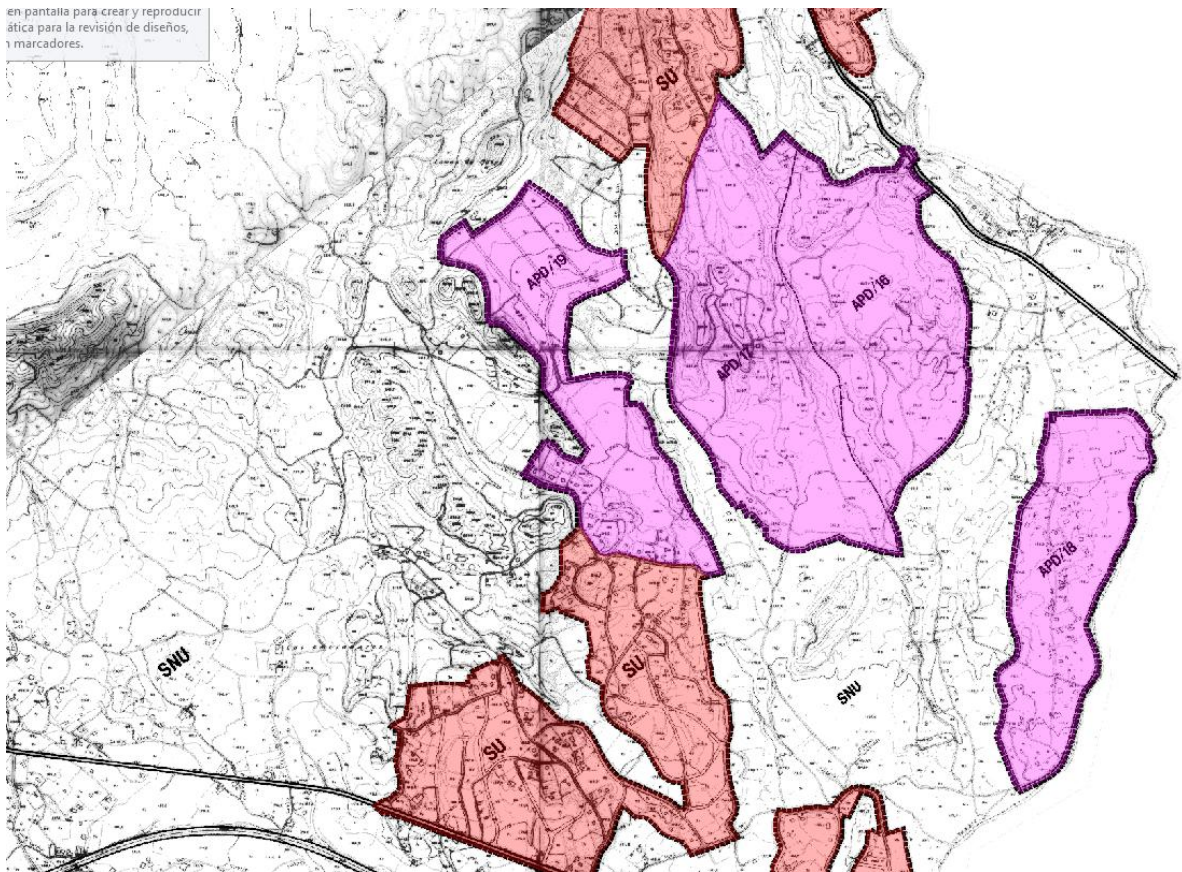
Los APD-16, APD-17, APD-18 y APD-19 fueron concebidos como extensiones de los núcleos de segunda residencia, pero no completaron su planeamiento, gestión y urbanización. Durante este periodo se implantaron viviendas de manera desigual, sin materializarse la estructura urbana prevista.

Su tratamiento debe distinguir entre:

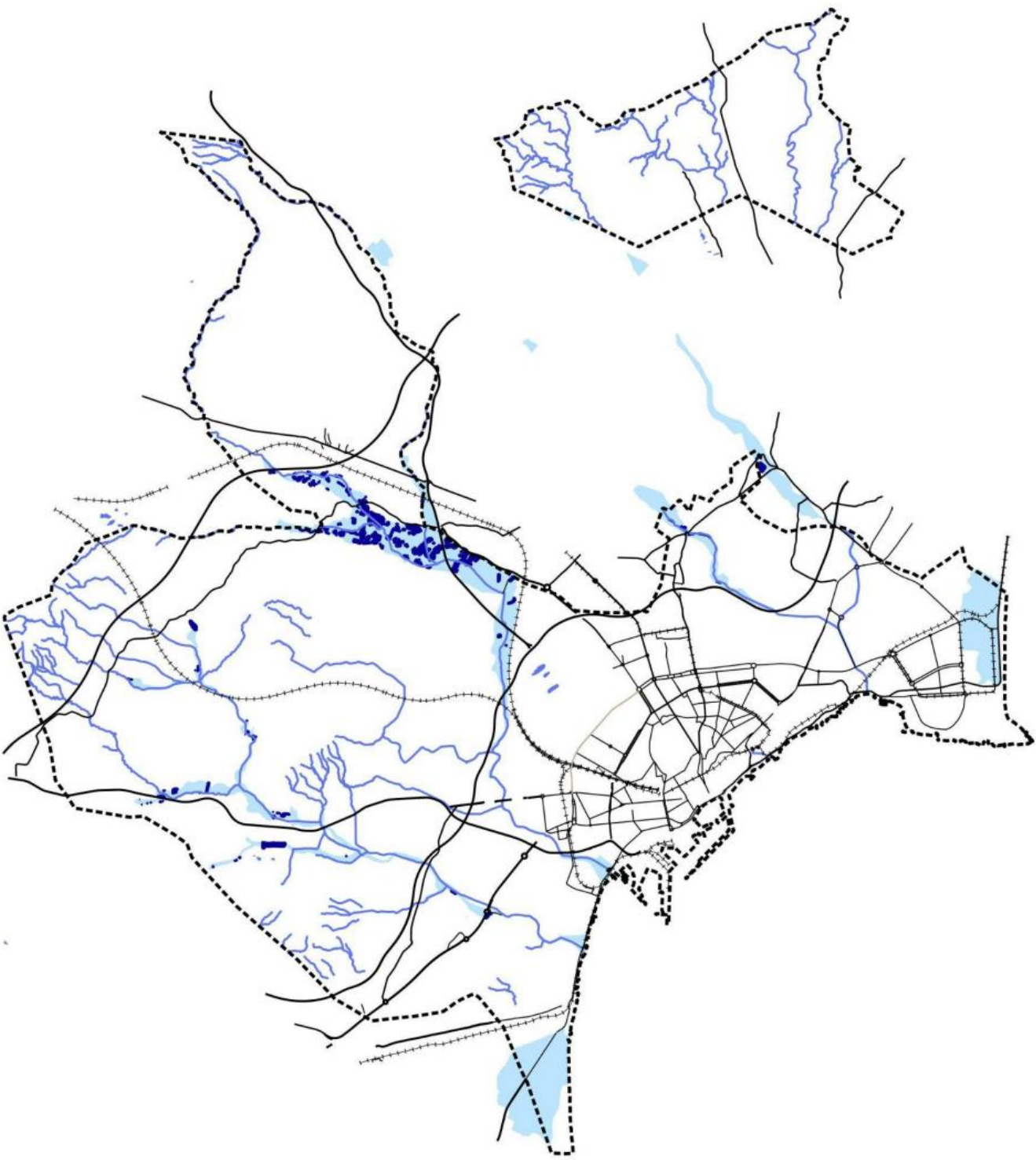
- los terrenos libres, que no deben mantener expectativas de crecimiento;
- las agrupaciones consolidadas susceptibles de minimización;
- y las edificaciones afectadas por riesgos o afecciones incompatibles.

La reconsideración de estos ámbitos permitirá diferenciar la realidad construida de unas previsiones de expansión que no llegaron a desarrollarse y recuperar los terrenos libres como parte de la matriz rural.

Solo aquellos ámbitos singulares que presenten un elevado grado de consolidación edificatoria, una estructura urbana reconocible y una dotación suficiente de accesos, servicios e infraestructuras podrán valorarse, de forma excepcional y debidamente justificada, para su consideración como suelo urbano en condiciones equivalentes a las de los núcleos ya reconocidos. El resto deberá mantener su condición rural y, cuando proceda, tratar las agrupaciones existentes mediante los instrumentos de minimización de impactos previstos por la legislación urbanística.



EN MAGENTA ámbitos incluidos en APDs
Imagen sobre Plano de CLASIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO del PGMO 1987



LEYENDA

- Peligrosidad de inundación
- Viviendas en SNU susceptibles de minimización y anteriores a 1976 con impacto territorial
- En suelos con peligrosidad de inundación

Viviendas con peligrosidad de inundación
Imagen sobre Plano de CLASIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO del PGMO 1987

Agrupaciones consolidadas en suelo rural

En distintas partidas existen agrupaciones de viviendas que, sin constituir suelo urbano, presentan suficiente continuidad y entidad para ser analizadas colectivamente.

Su delimitación debe basarse en la antigüedad, densidad, continuidad física, estructura parcelaria, población residente, accesos, riesgos y viabilidad de las medidas correctoras.

No todas las agrupaciones podrán recibir el mismo tratamiento. Algunas podrán incorporarse a procedimientos de minimización de impactos; otras deberán permanecer dentro del régimen ordinario del suelo rural.

La delimitación no debe incluir terrenos vacantes con el objeto de completar artificialmente una continuidad edificada.

10.3. Edificación dispersa

La edificación dispersa responde a situaciones muy diferentes que deben distinguirse antes de establecer su régimen y posibilidades de intervención.

Entre las principales casuísticas se encuentran:

- edificaciones rurales tradicionales vinculadas a la agricultura;
- viviendas implantadas conforme a licencia o al régimen aplicable en su momento;
- edificaciones antiguas consolidadas;
- segundas residencias transformadas en viviendas habituales;
- viviendas integradas en núcleos urbanos del diseminado;
- construcciones incluidas en agrupaciones susceptibles de minimización;
- edificaciones aisladas sin continuidad suficiente;
- construcciones recientes sujetas a restauración de la legalidad;
- y viviendas situadas en ámbitos afectados por riesgos o servidumbres incompatibles.

Las edificaciones tradicionales pueden constituir recursos patrimoniales y paisajísticos. Su conservación podrá favorecerse mediante usos compatibles que eviten su abandono y permitan mantener alquerías, acequias, balsas, muros, caminos y otros elementos vinculados a la organización histórica del territorio.

Las viviendas existentes en ámbitos consolidados representan una realidad social que debe integrarse mediante mejoras proporcionadas de seguridad, salubridad, accesibilidad e integración paisajística.

Esta mejora no deberá generar automáticamente derechos de ampliación, nuevas divisiones parcelarias o la ocupación de los espacios libres entre edificaciones. La actuación sobre lo existente debe quedar claramente separada de cualquier expectativa de expansión.

El tratamiento de la edificación debe incorporar criterios sobre volumetría, materiales, cerramientos, vegetación, instalaciones auxiliares, tendidos y conservación de visuales.

10.4. Minimización de impactos territoriales

La minimización de impactos constituye el instrumento destinado a mejorar determinadas agrupaciones consolidadas en suelo rural y reducir sus efectos sobre el territorio.

No supone su transformación en nuevos desarrollos urbanos, sino la implantación de condiciones básicas de seguridad, salubridad e integración ambiental.

El PGE debe identificar los ámbitos que puedan acogerse a estos procedimientos y remitir su desarrollo a los correspondientes planes especiales. La delimitación debe basarse en la realidad edificada y excluir tanto los espacios vacantes como las construcciones incompatibles por riesgos, dominio público o afecciones sectoriales.

Cada ámbito requerirá un diagnóstico específico que determine:

- las viviendas susceptibles de integración;
- los terrenos que deben mantenerse libres;
- las soluciones de saneamiento;
- las condiciones de acceso y emergencia;
- las medidas ambientales y paisajísticas;
- y la viabilidad económica de las actuaciones.

Las soluciones deben adaptarse a las características de cada agrupación y no reproducir necesariamente una urbanización convencional. Podrán utilizarse sistemas autónomos o compartidos de depuración, drenaje sostenible, gestión agrupada de residuos, autoconsumo energético o tratamiento paisajístico de bordes y caminos.

La presencia de espacios abiertos y parcelas de cierta dimensión permite plantear comunidades energéticas, recuperación de cultivos, arbolado autóctono, huertos comunitarios o sistemas naturales de gestión del agua.

Los costes corresponderán fundamentalmente a las personas propietarias beneficiarias, conforme al régimen legal aplicable.

Los ámbitos afectados por riesgos deben recibir un tratamiento especialmente restrictivo. La seguridad de las personas y la protección del territorio deben prevalecer sobre cualquier expectativa de consolidación.

10.5. Déficits de urbanización y servicios

Los déficits de urbanización y servicios presentan características diferentes según el tipo de núcleo o asentamiento. Por ello, su mejora debe apoyarse en soluciones proporcionadas y adaptadas a cada realidad.

En la isla de Tabarca, la mejora de los servicios debe adaptarse a la insularidad, la estacionalidad y la limitada capacidad territorial. El Plan Especial en tramitación, coordinado con el PGE y los instrumentos sectoriales y de gestión aplicables, deberá definir las soluciones de abastecimiento, saneamiento, energía, residuos, movilidad marítima y emergencias, compatibles con la protección patrimonial, ambiental y paisajística del enclave.

En los núcleos históricos tradicionales, las prioridades se relacionan con la rehabilitación, el espacio público, la accesibilidad, la recuperación de actividad y la conservación de sus valores culturales y paisajísticos.

En los suelos urbanos del diseminado será necesario determinar las condiciones mínimas que permitan completar o adaptar su urbanización sin reproducir estándares propios de la ciudad compacta ni generar costes desproporcionados.

Las posibles soluciones incluyen:

- viarios de sección contenida;
- pavimentos permeables;
- franjas peatonales seguras;
- abastecimiento de agua potable;
- sistemas homologados de depuración;
- generación y almacenamiento de energía renovable;
- alumbrado selectivo;
- y conectividad digital.

La movilidad debe organizarse mediante una red jerarquizada de ejes principales que conecten los núcleos con la ciudad, los ámbitos de empleo y los nodos de transporte público. Los asentamientos de mayor entidad podrán actuar como pequeñas centralidades rurales y concentrar servicios y equipamientos básicos.

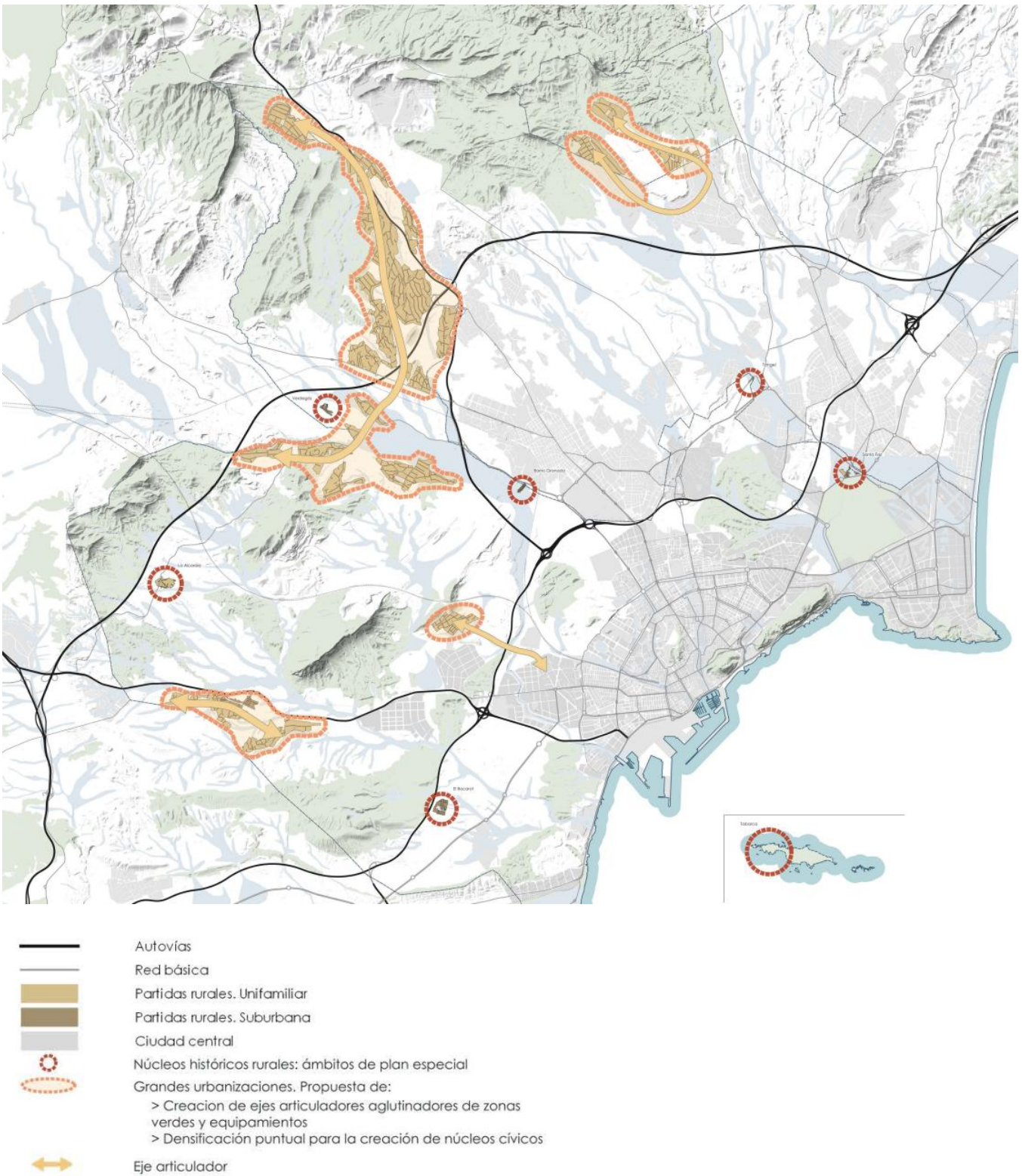
En los ámbitos de menor tamaño podrán plantearse fórmulas flexibles, como transporte a demanda, servicios itinerantes, telemedicina, espacios de trabajo compartido o equipamientos polivalentes.

El CTAA ha señalado que muchas de las demandas de las partidas rurales responden a problemas inmediatos de gestión y prestación de servicios que exceden el alcance propio del PGE. El Plan debe establecer la estructura, los criterios y los instrumentos, mientras que su concreción debe desarrollarse mediante planes especiales, proyectos, programas sectoriales y actuaciones municipales.

La mejora de los servicios debe ir acompañada de medidas paisajísticas y ambientales: renaturalización de bordes, plantación de arbolado, recuperación de caminos y elementos rurales y regulación de vallados, tendidos e instalaciones auxiliares.

En conjunto, la estrategia debe integrar los asentamientos existentes y el enclave insular de Tabarca como una red de núcleos diferenciados, vinculados con la ciudad y capaces de aportar valores sociales, patrimoniales, ambientales y paisajísticos.

El PGE debe reforzar las centralidades rurales, recuperar los núcleos históricos, mejorar proporcionalmente los tejidos consolidados y preservar los espacios abiertos que los separan, evitando que el diseminado se convierta en el modelo de crecimiento residencial futuro.



Estrategia preliminar entorno rural
Fuente: Estudio de dotaciones y tejidos residenciales

11. Planeamiento supramunicipal y condicionantes

La ordenación de Alicante está condicionada por estrategias territoriales, planes de acción territorial, instrumentos sectoriales y actuaciones cuya aprobación o ejecución corresponde a otras administraciones. Estos instrumentos inciden sobre la clasificación del suelo, la infraestructura verde, la movilidad, los riesgos, el litoral, los recursos y la localización de las actividades.

En el Borrador del PGE corresponde identificar sus principales implicaciones para el modelo y las cuestiones que requieren coordinación. El DIE desarrollará la incardinación detallada del Plan en cada instrumento, su régimen normativo y la evaluación de las compatibilidades y posibles conflictos.

11.1. Estrategia y planes territoriales

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana sitúa Alicante dentro del Área Funcional Alicante-Elche, un sistema urbano policéntrico articulado por intensas relaciones de residencia, empleo, estudios, servicios, movilidad y actividad económica. Esta posición constituye uno de los principales activos del municipio, pero exige superar una ordenación basada exclusivamente en sus límites administrativos.

El PGE debe reforzar las funciones de Alicante como capital provincial y nodo metropolitano, coordinando su modelo con Elche y con los municipios de Sant Vicent del Raspeig, Sant Joan d'Alacant, Mutxamel, El Campello, Agost y Monforte del Cid. Esta coordinación resulta especialmente necesaria en materia de movilidad, infraestructuras, vivienda, suelo productivo, grandes equipamientos e infraestructura verde.

El Documento Técnico de Síntesis y Conclusiones del CTAA recoge un consenso general sobre la imposibilidad de planificar Alicante de forma aislada. Propone avanzar hacia una estrategia metropolitana que identifique corredores de movilidad, infraestructuras compartidas, áreas económicas complementarias y mecanismos estables de coordinación institucional. Esta aportación debe entenderse como una orientación transversal, cuya concreción dependerá también de la cooperación con las restantes administraciones y municipios.

Planes de acción territorial

Los planes de acción territorial vigentes con una incidencia más directa sobre Alicante son el PATRICOVA, el PATIVEL y el PATFOR. A ellos se suma el PAT Alicante-Elche, todavía en tramitación.

El PGE debe incorporar las determinaciones vinculantes de los planes aprobados y considerar como referencia las propuestas de los instrumentos en tramitación, sin atribuirles efectos jurídicos que todavía no tengan.

El PAT Alicante-Elche plantea criterios generales de interés para el modelo municipal, entre ellos la armonización de la infraestructura verde metropolitana, la protección de los paisajes del agua y de los espacios agrarios, el tratamiento de los bordes urbanos, la integración de las construcciones aisladas y de las áreas económicas y la reducción de la fragmentación provocada por las infraestructuras.

Mientras no se produzca su aprobación definitiva, estas directrices deben utilizarse como referencia para evitar decisiones municipales que dificulten una futura ordenación coordinada del área funcional.

Relaciones con los municipios colindantes

La continuidad de los sistemas urbanos y territoriales obliga a contrastar el PGE con el planeamiento vigente y en tramitación de los municipios próximos.

La coordinación resulta especialmente relevante:

- **Con Sant Vicent del Raspeig**, en torno a la Universidad de Alicante, el Parque Científico, Rabasa, las infraestructuras ferroviarias y el Barrio de Granada, así como en la definición de ejes territoriales estratégicos que articulan el arco productivo Alicante-oeste, en el que se integran también las áreas de actividad económica de Sant Vicent.
- **Con Sant Joan d'Alacant y Mutxamel**, en los ámbitos de Santa Faz, Tángel, la antigua Huerta y el eje sanitario, así como en la articulación de la movilidad del noreste mediante sistemas de transporte público de alta capacidad y conexión directa, apoyados principalmente en el corredor de la avenida de Dénia.
- **Con El Campello**, por la continuidad del sistema litoral, la infraestructura verde y la consolidación de una movilidad metropolitana de alta capacidad apoyada en el corredor del TRAM y en las conexiones viarias existentes.
- **Con Elche**, en el corredor del aeropuerto, las conexiones ferroviarias y las áreas productivas, empresariales y logísticas. Esta coordinación debe valorar la implantación de un eje de transporte público de alta capacidad -TRAM o sistema equivalente- apoyado en el corredor de la A-79 y conectado directamente con los centros urbanos de Alicante y Elche. Este eje permitiría articular algunos de los principales nodos de actividad económica y de alto valor añadido del área funcional, entre ellos el aeropuerto, la Institución Ferial Alicantina, Torrellano, Elche Parque Empresarial y los espacios productivos y logísticos del oeste de Alicante, reforzando asimismo su relación con Ciudad de la Luz y el polo empresarial e innovador de Alicante Sur.
- **Con Agost y Monforte del Cid**, en la articulación del corredor económico occidental, las conexiones con las áreas productivas y logísticas y la continuidad de los espacios rurales, agrícolas y ambientales del interior.

El PGE debe evitar clasificaciones contradictorias en los límites municipales, discontinuidades de la infraestructura verde y decisiones que trasladen a los municipios vecinos problemas de movilidad, inundabilidad o presión urbanística.

11.2. Planificación sectorial

La planificación sectorial condiciona componentes esenciales del modelo, aunque su aprobación y ejecución no correspondan al Ayuntamiento. El PGE debe incorporar las actuaciones vigentes, considerar aquellas que presenten un grado suficiente de definición y reservar los corredores o espacios necesarios para su posible desarrollo.

Agua, inundabilidad e infraestructura verde

El modelo debe coordinarse con la planificación hidrológica, la gestión del riesgo de inundación y las infraestructuras del ciclo integral del agua.

El PGE debe justificar la disponibilidad de recursos, la capacidad de las redes de abastecimiento y saneamiento, las posibilidades de reutilización y la compatibilidad de los desarrollos con el dominio público hidráulico y la inundabilidad.

El PATRICOVA adquiere una importancia especial por la presencia de zonas inundables y de amplias áreas afectadas por peligrosidad geomorfológica. Esta última deberá analizarse de forma específica, atendiendo a las características del terreno, al funcionamiento natural de la escorrentía y a las condiciones de drenaje, sin que su mera delimitación suponga por sí sola una incompatibilidad directa para la implantación de nuevos usos. El Plan debe preservar los cauces y las vías naturales de drenaje, evitar los desarrollos incompatibles con el riesgo de inundación e integrar las zonas inundables en la infraestructura verde y azul. Asimismo, debe fomentar sistemas urbanos de drenaje sostenible y soluciones basadas en la naturaleza.

El estudio específico de riesgos que acompañe al PGE debe precisar estas condiciones y analizar de manera particular los ámbitos urbanos ya ocupados, las áreas productivas, los núcleos del diseminado y los suelos pendientes de transformación.

Planificación litoral

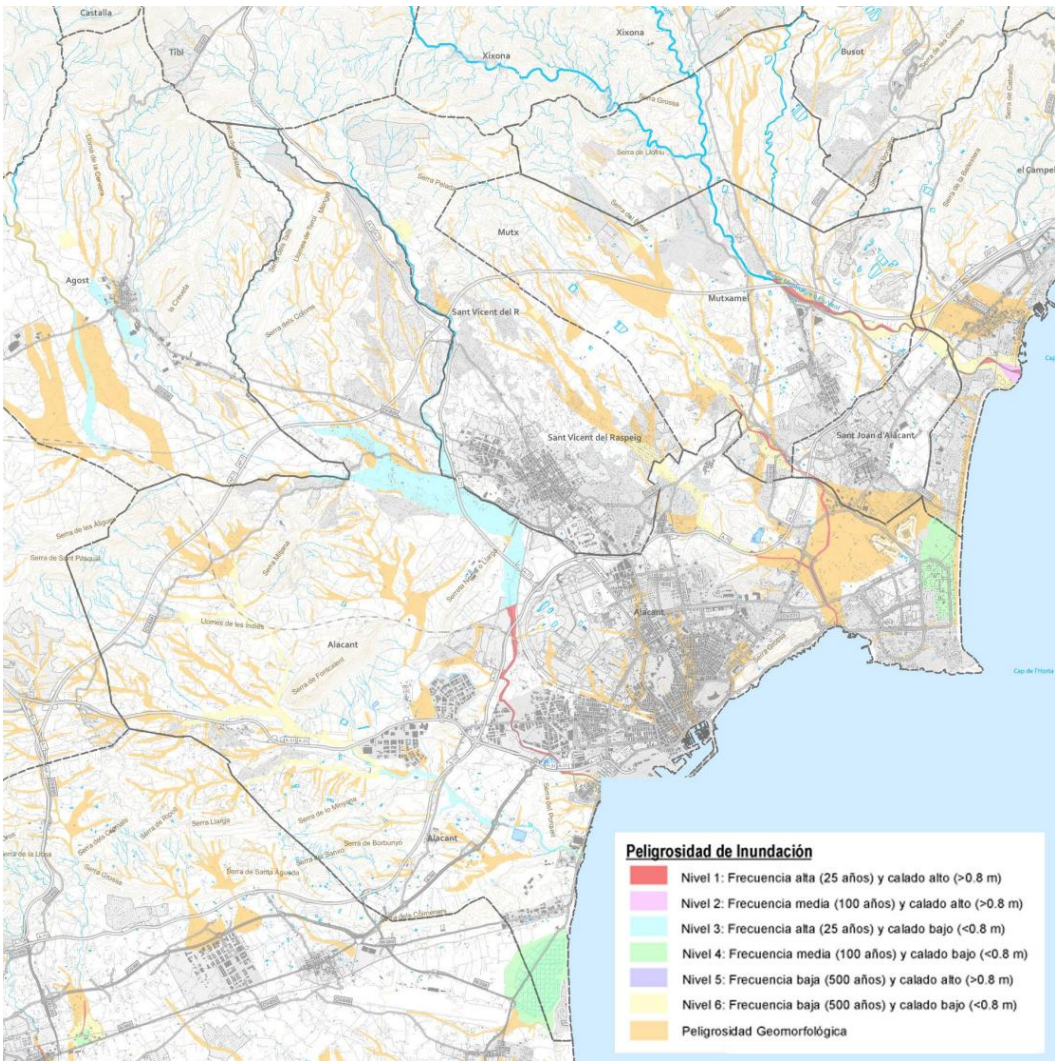
El PGE debe incorporar las determinaciones del PATIVEL y coordinarlas con la legislación de costas, la planificación portuaria, la protección ambiental y la adaptación al cambio climático.

El PATIVEL presenta una incidencia territorial especialmente relevante en:

- los enclaves naturales del Cap de l'Horta;
- el frente litoral de El Palmeral;
- el Saladar de Agua Amarga;
- y los corredores ecológicos y funcionales que conectan el litoral con el interior.

En estos ámbitos, el Plan debe respetar las categorías de protección, preservar los espacios abiertos y garantizar la continuidad de la infraestructura verde litoral.

La Vía del Litoral constituye una referencia para mejorar la conexión peatonal y ciclista de los espacios costeros, articular los parques litorales y reforzar la relación entre el litoral y el interior municipal. El Programa de Paisaje asociado a los suelos de Alicante y Elche afectados por el PATIVEL plantea reforzar la conexión litoral y ambiental entre Agua Amarga y el Clot de Galvany.



1. Peligrosidad de inundación.
2. Recursos Paisajísticos del municipio de Alicante y su entorno.
Fuentes: PATRICOVA y PATIVEL

Transportes e infraestructuras territoriales

El PGE debe coordinarse con la planificación estatal y autonómica de carreteras, ferrocarriles, transporte público, puerto y aeropuerto.

Entre las actuaciones de mayor incidencia se encuentran la variante ferroviaria de Torrellano, la conexión ferroviaria con el aeropuerto, la mejora de Cercanías, la ampliación e integración del TRAM, las conexiones de la Vía Parque y los accesos viarios y ferroviarios al puerto.

Las infraestructuras que todavía no estén aprobadas deben representarse como propuestas o reservas indicativas, sin presentarlas como decisiones consolidadas.

La planificación debe favorecer la intermodalidad, reducir la dependencia del vehículo privado y evitar que las nuevas infraestructuras incrementen la fragmentación urbana y territorial. El CTAA subraya igualmente la dimensión metropolitana de la movilidad y la necesidad de coordinar las redes de transporte con la localización de actividades, vivienda y equipamientos.

Puerto y aeropuerto

El Puerto de Alicante y el Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández son infraestructuras estratégicas de alcance regional e internacional.

El PGE debe coordinar el frente portuario, las actividades logísticas, los accesos y las relaciones puerto-ciudad con la planificación de la Autoridad Portuaria.

En el entorno aeroportuario debe considerar las servidumbres, las afecciones acústicas, los accesos y las previsiones de desarrollo de la infraestructura, evitando usos incompatibles y reforzando su conexión mediante transporte público con Alicante y Elche.

Planificación ambiental y forestal

El modelo debe ajustarse a la planificación de los espacios naturales, la Red Natura 2000, los hábitats, los montes y los terrenos forestales.

El PATFOR diferencia entre terrenos forestales ordinarios y estratégicos. La consideración de estos últimos no supone automáticamente su clasificación como suelo no urbanizable protegido, pero obliga al planeamiento a justificar una regulación compatible con el mantenimiento y mejora de sus servicios ambientales.

En el contexto árido y semiárido de Alicante adquieren especial importancia la conservación del suelo, la lucha contra la desertificación, la continuidad de las escasas masas forestales y la prevención de incendios en la interfaz urbano-forestal.

Energía, telecomunicaciones y residuos

El PGE debe considerar las redes eléctricas y gasistas, las instalaciones de producción y distribución de energía, las telecomunicaciones y las infraestructuras de gestión de residuos.

La transición energética exige garantizar capacidad suficiente para los nuevos desarrollos, facilitar el autoconsumo y las comunidades energéticas y ordenar la implantación de instalaciones renovables de forma compatible con el paisaje, los valores ambientales y los usos agrícolas.

La conectividad digital debe considerarse una infraestructura básica. El CTAA destaca su relevancia para la actividad económica, la innovación y la igualdad de acceso a los servicios, aunque la concreción técnica de las redes corresponderá a la planificación sectorial y a los proyectos posteriores.

Patrimonio cultural

La ordenación debe coordinarse con la legislación patrimonial, los inventarios oficiales y las declaraciones de bienes protegidos.

El PGE reconocerá los elementos y entornos de relevancia estructural, mientras que el Catálogo de Protecciones establecerá sus determinaciones específicas. Los nuevos desarrollos e infraestructuras deben considerar desde su formulación las afecciones arqueológicas, arquitectónicas, industriales, etnológicas y paisajísticas.



Terrenos forestales
Fuente: Visor Cartográfico de la GVA. PATFOR

11.3. Afecciones y servidumbres

La elaboración del PGE identifica y considera las afecciones territoriales y sectoriales que inciden sobre el término municipal. Su análisis permitirá conocer la capacidad real de acogida del territorio, condicionar la localización de los nuevos desarrollos y garantizar la compatibilidad del modelo con los dominios públicos, las infraestructuras, los riesgos y las competencias de otras administraciones.

En esta fase se ha elaborado una primera cartografía conjunta de las principales afecciones conocidas. El plano muestra una elevada concentración y superposición de condicionantes, especialmente en torno a los corredores viarios y ferroviarios, los cauces, el litoral, el aeropuerto, las áreas forestales y determinados espacios patrimoniales.

La representación gráfica en el PGE de estas afecciones y servidumbres tendrá, en todo caso, carácter orientativo y no vinculante. En cada materia prevalecerán las delimitaciones y condiciones establecidas por la legislación sectorial vigente, los deslindes y cartografías oficiales y los informes de las administraciones y organismos competentes.

Infraestructuras de transporte

El PGE incorpora las afecciones derivadas de las carreteras estatales y autonómicas, representando sus dominios públicos, zonas de servidumbre o protección, zonas de afección y líneas límite de edificación.

Estas limitaciones presentan una especial incidencia en los corredores de la A-31, A-7, A-70, A-77, A-79, AP-7, N-332 y en las carreteras que articulan las partidas rurales y las relaciones con los municipios colindantes.

El Plan evita nuevos usos incompatibles, coordinar los accesos y preservar las reservas necesarias para las actuaciones previstas. También debe considerar el efecto barrera de estas infraestructuras y mejorar, cuando resulte posible, la permeabilidad entre barrios, áreas productivas, núcleos rurales y espacios naturales.

Las infraestructuras ferroviarias generan igualmente zonas de dominio público, protección y limitación a la edificación. Su análisis incluye tanto las líneas existentes como las actuaciones previstas o en estudio, especialmente la variante de Torrellano, las conexiones con el puerto y el aeropuerto y las posibles nuevas estaciones e intercambiadores.

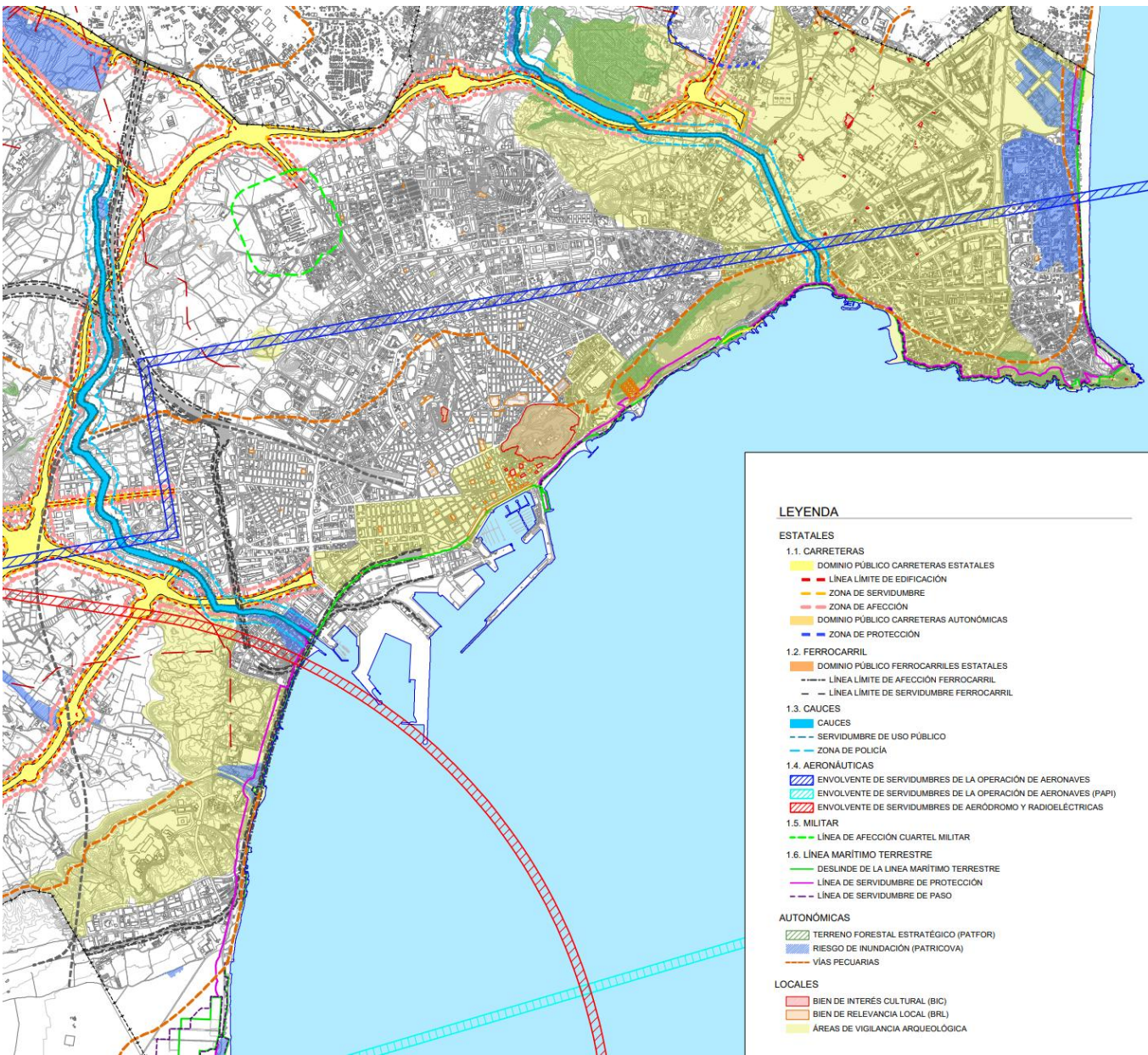
Cauces e inundabilidad

La red de barrancos y cauces constituye uno de los principales condicionantes territoriales de Alicante. El PGE delimita el dominio público hidráulico, las zonas de servidumbre y policía y coordinarlas con la cartografía de inundabilidad del PATRICOVA, el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables y para lo cual debe desarrollarse estudio específico.

Esta afección resulta especialmente relevante en el barranco de las Ovejas y sus tributarios, el sistema Juncaret-Orgegia, Agua Amarga y otros cauces que atraviesan áreas urbanas, rurales y productivas.

Las zonas sometidas a riesgos incompatibles se excluyen de los nuevos procesos de transformación. En los ámbitos ya ocupados deben establecerse medidas de reducción de la vulnerabilidad, drenaje sostenible y adaptación, sin que estas actuaciones justifiquen nuevas ocupaciones.

Los cauces se incorporan, además, como elementos estructurantes de la infraestructura verde y azul, preservando su continuidad y capacidad de desagüe.



Extracto Plano 05 "AFECCIONES SECTORIALES"

Fuente: Planos preliminares de Ordenación. Borrador nuevo PGE

Servidumbres aeronáuticas y aeroportuarias

La proximidad del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández determina una amplia afección sobre el municipio. El Plan incorpora las servidumbres de aeródromo, radioeléctricas y de operación de aeronaves, incluidas las correspondientes a los sistemas de aproximación.

Estas servidumbres pueden condicionar las alturas de las edificaciones, instalaciones, antenas, grúas y arbolado, especialmente en el sur, suroeste y parte del área central.

El PGE debe comprobar también la compatibilidad de los usos con las afecciones acústicas aeroportuarias y evitar la implantación de actividades especialmente sensibles en ámbitos inadecuados.

Litoral, costas y puerto

El Plan incorpora el deslinde oficial del dominio público marítimo-terrestre y las servidumbres de tránsito, protección y acceso al mar, tanto en el litoral continental como en Tabarca.

La ordenación debe garantizar la protección y el uso público del litoral, mantener los accesos al mar y considerar los procesos de erosión, los temporales y los efectos previsibles del cambio climático.

Asimismo, se integra la zona de servicio y el dominio público del Puerto de Alicante, coordinando las propuestas sobre el frente litoral, las actividades portuarias y logísticas y los accesos viarios y ferroviarios con la planificación portuaria y la Autoridad Portuaria.

Espacios naturales y forestales

El PGE considera la delimitación de los terrenos forestales y del terreno forestal estratégico del PATFOR, así como los montes de utilidad pública y las restantes figuras forestales que resulten aplicables.

Estas afecciones se concentran en las sierras y relieves interiores y en los enclaves septentrionales. Su ordenación debe coordinarse con la infraestructura verde, la protección del paisaje, la erosión y el riesgo de incendio.

También se incorporan los espacios naturales protegidos, la Red Natura 2000, los hábitats y las restantes figuras de protección ambiental. El modelo debe evitar transformaciones incompatibles y preservar la conectividad ecológica entre estos espacios.

Vías pecuarias

El PGE identifica y representa la red oficial de vías pecuarias.

En los tramos afectados por infraestructuras, edificaciones o urbanizaciones debe garantizarse su continuidad o prever las actuaciones legalmente procedentes.

Cuando resulte compatible con su función prioritaria, podrán integrarse en la infraestructura verde y en las redes de movilidad peatonal y ciclista.

Patrimonio cultural y arqueológico

El Plan incorpora las afecciones derivadas de los bienes de interés cultural, bienes de relevancia local, áreas de vigilancia arqueológica y restantes elementos patrimoniales.

Esta información debe coordinarse con el Catálogo de Protecciones Estructural, que establecerá las determinaciones propias de protección de los bienes y sus entornos.

Las áreas arqueológicas y paleontológicas podrán exigir estudios, prospecciones o controles previos a las actuaciones, conforme a las condiciones que establezca la administración cultural.

Infraestructuras energéticas, hidráulicas y de servicios

El PGE identifica las principales líneas eléctricas, subestaciones, gasoductos y restantes infraestructuras energéticas, así como sus servidumbres y distancias de seguridad.

También incorpora las conducciones e instalaciones principales del ciclo del agua: abastecimiento, saneamiento, reutilización, depósitos, estaciones de bombeo y depuración.

La ordenación debe garantizar su funcionamiento, mantenimiento y posible ampliación, evitando usos incompatibles sobre sus corredores.

Se consideran asimismo las instalaciones de telecomunicaciones, tratamiento de residuos y otras infraestructuras de servicio con incidencia estructural.

Defensa, actividades de riesgo y otras afecciones

El Plan comprueba el alcance actualizado de las afecciones vinculadas a instalaciones militares y a espacios de interés para la defensa nacional.

También considera las instalaciones industriales o logísticas sometidas a normativa específica por riesgos, sustancias peligrosas o accidentes graves, así como las zonas acústicas derivadas de carreteras, ferrocarril, aeropuerto, puerto y actividades productivas.

Durante la tramitación podrán identificarse otras afecciones, entre ellas concesiones mineras, perímetros de protección de captaciones de agua, servidumbres sanitarias o cualesquiera otras limitaciones derivadas de la legislación sectorial y de los informes que se emitan durante el procedimiento.

11.4. Otros condicionantes urbanísticos y ambientales

Además de las determinaciones territoriales y sectoriales anteriores, la definición del modelo debe considerar una serie de condicionantes relacionados con la disponibilidad del suelo, la viabilidad de las actuaciones y su capacidad real de ejecución.

Estructura de la propiedad y capacidad de gestión

La aptitud territorial de un ámbito no garantiza por sí sola su viabilidad urbanística. La fragmentación de la propiedad, la presencia de edificaciones y actividades existentes, las cargas registrales, las diferencias de valoración o la dificultad para alcanzar acuerdos pueden limitar o retrasar su transformación.

El PGE debe considerar estas circunstancias en la selección y delimitación de los ámbitos, evitando apoyar el modelo en actuaciones cuya gestión resulte desproporcionadamente compleja o improbable. Esta valoración será especialmente relevante en áreas de borde, corredores de infraestructuras, tejidos productivos fragmentados y ámbitos con ocupaciones preexistentes.

Viabilidad económica y sostenibilidad de las actuaciones

Las propuestas deben poder asumir las cargas de urbanización, las conexiones con las redes generales, la obtención de los suelos dotacionales y las restantes obligaciones derivadas de la ordenación.

El Plan debe garantizar la viabilidad económica de las actuaciones dentro de un equilibrio proporcionado entre cargas y beneficios, evitando tanto operaciones incapaces de asumir los costes de urbanización, las infraestructuras y la obtención de dotaciones como desarrollos sustentados en aprovechamientos excesivos o injustificados. A tal efecto, establecerá los criterios y mecanismos necesarios para determinar, en cada ámbito, la distribución razonable de las cargas, los beneficios y las obligaciones vinculadas a la transformación urbanística.

Programación y secuencia del desarrollo

Cuando resulte necesario, el modelo establecerá una secuencia coherente entre los nuevos desarrollos, la regeneración de la ciudad existente y la ejecución de las infraestructuras y dotaciones necesarias.

La programación debe priorizar las actuaciones que completen o mejoren los tejidos existentes, aprovechen las redes disponibles y contribuyan a resolver déficits urbanos o territoriales. Los ámbitos dependientes de grandes infraestructuras externas deben quedar condicionados a su efectiva programación, financiación y ejecución.

Obtención y disponibilidad de los suelos públicos

La viabilidad del modelo dependerá también de la capacidad para obtener los terrenos destinados a la red primaria, las infraestructuras, las zonas verdes y los equipamientos.

El PGE debe establecer mecanismos adecuados y proporcionados para la obtención de los suelos destinados a la red primaria y a las restantes dotaciones estructurales. Para ello, podrá vincular o adscribir estos terrenos a ámbitos de desarrollo, aunque se sitúen fuera de su delimitación, articulando los correspondientes mecanismos de equidistribución.

Modalidad de gestión de las actuaciones

El PGE podrá definir, con el alcance propio de la ordenación estructural, los criterios para determinar la modalidad de gestión de las actuaciones previstas. Esta elección deberá atender a su interés territorial, complejidad, viabilidad, grado de prioridad y capacidad para contribuir a la ejecución del modelo.

Las actuaciones que resulten esenciales para la estructura general del municipio, la obtención de dotaciones estratégicas, la regeneración de ámbitos prioritarios o la ejecución de infraestructuras de interés general podrán quedar reservadas a la gestión directa, cuando resulte necesario asegurar la iniciativa pública, la programación, la coordinación entre administraciones o el cumplimiento de los objetivos del Plan.

En los restantes casos podrán establecerse fórmulas de gestión indirecta o mixta, siempre que garanticen la ejecución efectiva de las determinaciones urbanísticas, el cumplimiento de los plazos y un equilibrio razonable entre las obligaciones asumidas y los beneficios derivados de la actuación.

La modalidad de gestión debe justificarse para cada ámbito y podrá concretarse o desarrollarse mediante los instrumentos de ordenación, programación y gestión correspondientes.

Actividades preexistentes y compatibilidad funcional

La delimitación de nuevos ámbitos debe considerar las actividades, instalaciones y usos existentes, aunque no estén sometidos a una afección sectorial específica.

La proximidad entre usos residenciales y actividades industriales, logísticas, agropecuarias, recreativas o de servicio puede generar conflictos por ruido, tráfico, emisiones, horarios o necesidades de funcionamiento. El PGE debe prevenir estas incompatibilidades mediante una adecuada localización de los usos, franjas de transición y condiciones de integración.

Información disponible e incertidumbres

Algunas decisiones del modelo dependerán de estudios, proyectos o informes que todavía no se encuentran suficientemente definidos en esta fase. El PGE deberá reconocer esta situación y evitar que las hipótesis de trabajo se presenten como determinaciones consolidadas.

Las reservas vinculadas a infraestructuras en estudio, futuras actuaciones de otras administraciones o delimitaciones pendientes de actualización deberán expresarse con el grado de cautela correspondiente. Durante la tramitación se completará la información y se adaptarán las propuestas a los informes y documentos oficiales que se incorporen al procedimiento.

El CTAA insiste en la necesidad de diferenciar las propuestas estratégicas de aquellas cuya materialización depende de estudios posteriores, financiación específica o decisiones de otras administraciones. Esta aportación refuerza la conveniencia de que el PGE ajuste sus determinaciones a su alcance real y establezca condiciones claras para su desarrollo posterior.

12. Síntesis integrada del diagnóstico

El diagnóstico desarrollado en los apartados anteriores muestra un municipio con una posición territorial estratégica, una ciudad consolidada diversa, importantes infraestructuras y equipamientos de escala supramunicipal, una base económica y de conocimiento relevante y un sistema natural, litoral y rural de gran valor. Estos activos conviven con desequilibrios entre barrios, discontinuidades urbanas, dificultades de acceso a la vivienda, dependencia del vehículo privado, déficits de coordinación metropolitana, riesgos ambientales y una ejecución incompleta y fragmentada del planeamiento vigente.

La revisión del Plan General no debe limitarse a dimensionar nuevos crecimientos. Su principal función es integrar las distintas piezas del municipio, completar y regenerar la ciudad existente, mejorar la relación entre vivienda, movilidad, actividad económica y dotaciones, proteger los valores territoriales y orientar las transformaciones hacia un modelo viable, equilibrado y adaptado a los retos futuros.

La presente síntesis reúne las principales conclusiones del diagnóstico y establece el vínculo con la propuesta del Bloque C. No pretende reproducir los análisis sectoriales ya realizados, sino identificar las cuestiones estructurales a las que debe responder el nuevo modelo territorial.

12.1. Matriz de síntesis del diagnóstico

La matriz DAFO permite relacionar las condiciones internas del municipio con los procesos externos que pueden favorecer o comprometer su evolución.

Pone de manifiesto que algunos elementos presentan una doble condición. Los vacíos urbanos, los ámbitos pendientes, los cauces, las infraestructuras o determinados espacios rurales pueden constituir un problema cuando permanecen fragmentados o deficientemente gestionados, pero también una oportunidad cuando se integran en una estrategia territorial unitaria.

Análisis DAFO – Diagnóstico del Plan General Estructural de Alicante

ANÁLISIS INTERNO	D · DEBILIDADES	F · FORTALEZAS	ANÁLISIS EXTERNO	A · AMENAZAS	O · OPORTUNIDADES
	01 Planeamiento vigente desactualizado, fragmentado por numerosas modificaciones y ejecutado de manera desigual.	01 Posición estratégica dentro del corredor mediterráneo y del sistema urbano Alicante-Elche.		01 Intensificación de olas de calor, sequías, inundaciones, incendios y procesos de erosión o regresión litoral.	01 Consolidación de un sistema metropolitano Alicante-Elche más integrado y complementario.
	02 Persistencia de vacíos, bordes inconclusos, ámbitos pendientes y barreras que dificultan la continuidad urbana.	02 Capitalidad provincial y concentración de equipamientos, servicios y funciones de alcance supramunicipal.		02 Mayor exposición de población, actividades e infraestructuras a riesgos naturales y tecnológicos.	02 Regeneración de barrios, compleción de vacíos y transformación de ámbitos obsoletos o infrautilizados.
	03 Desigualdades entre barrios en calidad urbana, accesibilidad, dotaciones, zonas verdes y vulnerabilidad social.	03 Puerto, aeropuerto internacional, alta velocidad, Cercanías, TRAM y red viaria de gran capacidad.		03 Incremento de los precios de la vivienda, pérdida de función residencial y aumento de la desigualdad urbana.	03 Generación de vivienda protegida, asequible y dotacional en ámbitos integrados y bien conectados.
	04 Dificultades de acceso a una vivienda adecuada y asequible y capacidad limitada del parque protegido.	04 Estructura consolidada de barrios y centralidades con capacidad de regeneración y compleción.		04 Envejecimiento demográfico y aumento de las necesidades de proximidad, accesibilidad y cuidados.	04 Configuración de una infraestructura verde y azul continua y vinculada a la adaptación climática.
	05 Dependencia elevada del vehículo privado e insuficiente integración entre los distintos modos de transporte.	05 Litoral, montes, cauces, barrancos, áreas forestales y espacios agrícolas de elevado valor territorial.		05 Pérdida de suelo agrícola, fragmentación de hábitats y degradación de paisajes rurales y litorales.	05 Recuperación de cauces, montes, caminos y vías pecuarias como conectores territoriales.
	06 Áreas productivas fragmentadas y con déficits de accesibilidad, transporte público, servicios y calidad urbana.	06 Patrimonio arquitectónico, arqueológico, industrial, etnológico, rural y paisajístico diverso.		06 Consolidación de nuevas ocupaciones dispersas y aumento de los costes de prestación de servicios.	06 Implantación de transporte público metropolitano de alta capacidad y mejora de la intermodalidad.
	07 Ocupación dispersa del suelo rural y existencia de núcleos y asentamientos con déficits de urbanización y servicios.	07 Universidad, Parque Científico, hospitales, Ciudad de la Luz y otros polos de innovación, salud y conocimiento.		07 Competencia territorial descoordinada por la localización de vivienda, actividades y equipamientos.	07 Modernización del arco productivo occidental y articulación de los polos económicos y tecnológicos.
	08 Complejidad jurídica, económica y de gestión de determinadas actuaciones y dependencia de decisiones externas.	08 Base económica diversificada y existencia de suelos y ámbitos con capacidad para completar la ciudad y obtener dotaciones.		08 Inviabilidad o bloqueo de actuaciones por costes, falta de programación o dificultades de gestión.	08 Elaboración de un nuevo marco urbanístico integrado, ejecutable, comprensible y sujeto a seguimiento.

12.2. Debilidades y necesidades

Alicante se integra en una realidad metropolitana caracterizada por intensas relaciones de residencia, empleo, formación, servicios y transporte de mercancías, aunque todavía carece de una coordinación suficiente. El nuevo modelo debe abordar de forma conjunta la movilidad, las infraestructuras, la vivienda, el suelo productivo, los recursos hídricos y la infraestructura verde, respetando el ámbito competencial municipal y el diferente grado de madurez de las actuaciones supramunicipales.

En la escala urbana persisten vacíos, bordes inconclusos, barreras viarias y ferroviarias, ámbitos pendientes de ejecución y desigualdades entre barrios en accesibilidad, dotaciones, calidad urbana y vulnerabilidad social. La prioridad debe ser completar y regenerar la ciudad existente, reforzar las centralidades de proximidad y mejorar el acceso a una vivienda adecuada y asequible.

La movilidad mantiene una elevada dependencia del vehículo privado y una integración insuficiente entre ferrocarril, TRAM, autobús, red viaria y modos activos. Al mismo tiempo, las áreas productivas requieren modernización, mejores conexiones y una mayor compatibilidad con los tejidos próximos. En el territorio rural, la diversidad de núcleos, asentamientos y edificaciones dispersas exige respuestas diferenciadas, orientadas a mejorar las situaciones existentes, contener nuevas ocupaciones y reducir sus impactos.

La viabilidad del modelo dependerá, además, de una visión realista, de la capacidad efectiva de las infraestructuras y de la aplicación de mecanismos adecuados de gestión, obtención de suelos y equidistribución.

12.3. Fortalezas, valores y recursos

El municipio ocupa una posición estratégica dentro del corredor mediterráneo y del sistema urbano Alicante-Elche. Su capitalidad, el puerto, el aeropuerto, la alta velocidad, el TRAM y la red viaria de gran capacidad proporcionan una elevada accesibilidad y concentran funciones administrativas, sanitarias, educativas, comerciales, culturales y turísticas de alcance supramunicipal.

La ciudad consolidada cuenta con una estructura diversa de barrios, centralidades, ejes comerciales y equipamientos que ofrece una base adecuada para la regeneración y la proximidad. A ello se añaden la Universidad de Alicante, el Parque Científico, los hospitales, Ciudad de la Luz, Distrito Digital y otros espacios vinculados al conocimiento, la innovación, la salud y los servicios avanzados.

El litoral, Tabarca, las sierras, los montes, los cauces, los barrancos, los espacios forestales y los paisajes agrícolas conforman un sistema territorial de gran valor ambiental, paisajístico y recreativo. Este conjunto se completa con un patrimonio histórico, arqueológico, industrial, etnológico y rural capaz de reforzar la identidad de la ciudad y de sus núcleos.

Los estudios previos, la participación ciudadana y las aportaciones del CTAA constituyen también un recurso relevante, al haber generado una base técnica y social amplia para orientar el nuevo modelo.

12.4. Amenazas, riesgos y vulnerabilidades

Entre los principales factores de riesgo destacan la inundabilidad, peligrosidad geomorfológica, incendios forestales, erosión, sequías, olas de calor y procesos litorales. Su incidencia dependerá de su naturaleza, intensidad y relación con los usos existentes o previstos. El Plan debe evitar nuevas situaciones incompatibles y reducir la vulnerabilidad de los ámbitos ya ocupados.

La disponibilidad de agua, la capacidad de las redes y la adaptación al cambio climático condicionarán el crecimiento residencial y económico. También deben considerarse el envejecimiento demográfico, la desigualdad de rentas, las dificultades de acceso a la vivienda y la posible pérdida de función residencial en determinados ámbitos.

La dispersión urbana, el abandono agrícola, las infraestructuras y determinadas instalaciones presionan sobre los espacios abiertos y pueden fragmentar cauces, montes, vías pecuarias y paisajes rurales. A ello se suman los conflictos entre vivienda, industria, logística, actividades agropecuarias y grandes infraestructuras.

Una parte relevante del modelo depende, además, de actuaciones promovidas por otras administraciones. El PGE debe diferenciar las decisiones consolidadas de las propuestas todavía en estudio y evitar que la viabilidad de determinados ámbitos quede subordinada a inversiones inciertas o a operaciones de gestión desproporcionadamente complejas.

12.5. Oportunidades de transformación

La revisión del planeamiento ofrece la oportunidad de consolidar un sistema metropolitano Alicante-Elche más coordinado, reforzar las conexiones con los municipios colindantes y articular conjuntamente movilidad, actividad económica, equipamientos e infraestructura verde.

Los vacíos urbanos, los ámbitos pendientes y los suelos infrutilizados pueden utilizarse para completar la ciudad existente, eliminar barreras, obtener dotaciones, introducir vivienda protegida y reforzar los barrios. Esta estrategia permite orientar el crecimiento hacia la regeneración y la compleción de forma coordinada con la expansión periférica.

La conexión del litoral, los cauces, los montes, los parques, los espacios agrícolas y las vías pecuarias ofrece la posibilidad de configurar una infraestructura verde y azul continua. Paralelamente, la mejora del ferrocarril, el TRAM, los corredores de transporte público de alta capacidad y la intermodalidad puede transformar la movilidad urbana y metropolitana.

El arco productivo oeste, el eje de la A-79, el Parque Científico, Alicante Sur, Ciudad de la Luz y el eje sanitario proporcionan una base para diversificar la economía y reforzar las actividades de mayor valor añadido.

La revisión permitirá también dar un tratamiento diferenciado al territorio rural, recuperar terrenos libres de antiguas expectativas de expansión y construir un nuevo marco urbanístico más integrado, comprensible, viable y sujeto a seguimiento.

12.6. Retos estratégicos del nuevo modelo

Del diagnóstico realizado se derivan los siguientes retos estratégicos:

1. **Articular las escalas municipal y metropolitana**, reforzando la posición de Alicante dentro del Área Funcional Alicante-Elche y coordinando los sistemas territoriales compartidos.
2. **Regenerar, completar y reequilibrar la ciudad existente**, priorizando la actuación sobre barrios, vacíos, bordes y piezas pendientes.
3. **Garantizar una oferta residencial suficiente, diversa y asequible**, combinando rehabilitación, vivienda protegida, vivienda dotacional y nuevos desarrollos integrados.
4. **Implantar una movilidad multimodal y de proximidad**, coordinando ferrocarril, TRAM, autobús, red viaria y modos activos con la localización de vivienda, empleo y equipamientos.
5. **Convertir la infraestructura verde y azul en soporte del modelo**, conectando los espacios naturales, rurales y urbanos y vinculando biodiversidad, agua, paisaje y adaptación climática.
6. **Reducir los riesgos y aumentar la resiliencia**, ajustando la localización de los usos a la capacidad de acogida del territorio y reduciendo la vulnerabilidad de los ámbitos ya ocupados.
7. **Diversificar la economía y modernizar las áreas productivas**, preservando el suelo estratégico y articulando los polos de innovación, salud, conocimiento, industria, logística y economía audiovisual.
8. **Proteger y activar el patrimonio y la identidad territorial**, integrando los valores culturales, paisajísticos y rurales en la regeneración urbana y en la infraestructura verde.
9. **Integrar el territorio rural sin reproducir la dispersión**, reconociendo y mejorando las situaciones existentes de forma diferenciada y recuperando los espacios abiertos como parte esencial del modelo.
10. **Garantizar un modelo viable, gestionable y sujeto a seguimiento**, mediante una programación coherente y mecanismos proporcionados de gestión, obtención de suelos y equidistribución.

En conjunto, el diagnóstico muestra que Alicante dispone de los recursos necesarios para avanzar hacia un modelo metropolitano, policéntrico, cohesionado y ambientalmente estructurado.



Plan General Estructural de Alicante
Borrador del plan

C. Borrador del PGE

Índice

C. Borrador del PGE 116

1. Modelo territorial propuesto 118

1.1. Configuración general del modelo 118

1.2. Estructura territorial y urbana 119

1.3. Principios transversales de la propuesta 119

1.4. Justificación urbanística y adecuación al TRLOTUP 119

2. Infraestructura verde 120

2.1. Estructura territorial y conectividad 120

2.2. Espacios y elementos de la infraestructura verde 121

2.3. Corredores ecológicos y funcionales e infraestructura verde urbana 122

2.4. Propuestas estratégicas de infraestructura verde 123

2.5. El suelo rural protegido como componente de la infraestructura verde 127

3. Movilidad y comunicaciones 128

3.1. Estructura general de la movilidad 128

3.2. Red viaria y accesibilidad territorial 129

3.3. Red ferroviaria, tranviaria y transporte público 131

3.4. Movilidad peatonal y ciclista 133

3.5. Integración urbana y metropolitana de la movilidad 133

3.6. Eje estratégico Alicante-Elche por la A-79 134

4. Red primaria, dotaciones y servicios 135

4.1. Configuración y función de la red primaria 135

4.2. Red primaria de comunicaciones 135

4.3. Equipamientos y reservas dotacionales 137

4.4. Sistema de zonas verdes y espacios libres 139

4.5. Infraestructuras y servicios urbanos 140

5. Ciudad existente y regeneración urbana 141

5.1. Modelo policéntrico y centralidades de barrio 141

5.2. Ejes de barrio y actividad de proximidad 142

5.3. Entornos sensibles y regeneración prioritaria 142

5.4. Núcleos históricos y tejidos con identidad propia 143

5.5. Operaciones de Regeneración Estructural -ORE- 144

5.6. Operaciones de Transformación Estructural -OTE- 144

6. Vivienda y desarrollos residenciales 146

6.1. Estrategia residencial y criterios de localización 146

6.2. Nuevos desarrollos residenciales 147

6.3. Vivienda protegida y dotacional 150

6.4. Nuevas formas de habitar 151

7. Actividad económica y suelo productivo 152

7.1. Ampliación del suelo industrial y logístico estructurante 153

7.2. Regeneración y modernización de las áreas productivas existentes 155

7.3. La A-79 como corredor estratégico de actividad económica 155

7.4. Nodo de conocimiento y formación de Rabasa 156

7.5. Clúster de salud, bienestar y vida activa 157

7.6. Corredor de innovación aeropuerto-puerto 158

7.7. Turismo de calidad compatible con la ciudad 159

7.8. Comercio de proximidad y actividad económica de barrio 159

7.9. Criterios transversales de ordenación y gestión 159

8. Entornos del diseminado y núcleos existentes 161

8.1. Una estrategia diferenciada para un territorio diverso 161

8.2. Contención de la dispersión y estabilización de los tejidos existentes 162

8.3. Articulación territorial, movilidad y conectividad 162

8.4. Nodos de actividad y servicios de proximidad 163

8.5. Ajustes puntuales y pequeñas ampliaciones de suelo urbano 163

8.6. Integración paisajística e infraestructura verde 163

8.7. Núcleos del Diseminado en suelo urbano 164

8.8. Tratamiento singular de Villafranqueza 164

8.9. Servicios básicos adaptados a la realidad del diseminado 164

8.10. Ámbitos de minimización del impacto territorial 165

8.11. Núcleos Históricos Tradicionales 165

8.12. Actividad económica y papel activo del territorio rural 165

8.13. Gestión, programación y seguimiento 166

9. Zonificación y clasificación preliminar 167

9.1. Criterios generales de zonificación estructural 167

9.2. Zonas rurales 168

9.3. Zonas urbanizadas 171

9.4. Zonas de nuevo desarrollo 173

9.5. Clasificación preliminar del suelo 174

10. Dimensiones y condiciones generales del modelo 175

10.1. Población, vivienda y suelo productivo 175

10.2. Dotaciones, zonas verdes, infraestructuras y recursos 183

10.3. Ámbitos y condiciones generales de desarrollo 185

10.4. Programación, sostenibilidad e indicadores de seguimiento 186

11. Síntesis comparada de los escenarios de planificación 189

11.1. Situación inicial del PGMO de 1987 189

11.2. Situación actual y grado de desarrollo del PGMO 191

11.3. Modelo territorial propuesto por el Borrador del PGE 194

11.4. Balance comparado de los tres escenarios 198

12. Valoración final del modelo 201

1. Modelo territorial propuesto

Alicante, ciudad mediterránea, policéntrica y conectada

El Borrador del Plan General Estructural propone para Alicante un modelo territorial integrado, formulado para la totalidad del término municipal y orientado a regenerar la ciudad existente, conectar el territorio y equilibrar los barrios.

El modelo se sintetiza en tres rasgos complementarios. Es mediterráneo, porque parte de la identidad territorial, paisajística y climática de Alicante, de su relación con el litoral y de la integración de sus espacios naturales, agrícolas y rurales. Es policéntrico, porque refuerza el papel de los barrios y de sus centralidades, favoreciendo la proximidad de los servicios y una distribución más equilibrada de las oportunidades. Y es conectado, porque articula la infraestructura verde, la movilidad, la red primaria y las relaciones metropolitanas dentro de una estructura territorial común.

La propuesta toma como antecedente la visión estratégica de Alicante4D y la desarrolla a partir del diagnóstico, los estudios previos, la participación pública y los dossiers temáticos. El Borrador transforma así una visión estratégica de ciudad en una primera propuesta territorial y urbanística, adaptada a las condiciones actuales del municipio y al contenido propio del planeamiento estructural.

Las estrategias de infraestructura verde, movilidad, dotaciones, regeneración urbana, vivienda y actividad económica responden a escalas y contenidos diferentes, pero forman parte de un único modelo. Su definición específica se aborda en los capítulos siguientes.

1.1. Configuración general del modelo

El modelo territorial parte de una realidad compleja: una ciudad principal que concentra la mayor parte de la población y de la actividad; un sistema de barrios con condiciones urbanas y niveles de dotación diversos; un territorio rural ampliamente ocupado por núcleos y asentamientos dispersos; y un conjunto de espacios naturales, agrícolas, litorales y paisajísticos de gran valor.

A ello se añade la posición estratégica de Alicante dentro del área funcional Alicante-Elche, reforzada por el Puerto, el aeropuerto, la Universidad, las estaciones ferroviarias y las principales redes de comunicación. Esta posición obliga a entender el municipio no como una realidad aislada, sino como parte de un sistema territorial más amplio.

Sobre estas condiciones, el Borrador establece las siguientes orientaciones generales:

- priorizar la regeneración, rehabilitación y compleción de la ciudad existente;
- proteger y conectar los espacios naturales, rurales, agrícolas, forestales, litorales y paisajísticos;
- consolidar una ciudad compacta, policéntrica y equilibrada;
- mejorar las relaciones entre barrios, centralidades, vivienda, empleo, dotaciones y movilidad;
- ordenar el territorio rural y contener nuevos procesos de dispersión;
- y prever nuevos desarrollos residenciales y productivos que respondan a necesidades justificadas y contribuyan al funcionamiento general del municipio.

La ciudad existente constituye el principal ámbito de intervención. La regeneración de los barrios, la rehabilitación del parque edificado, la mejora del espacio público y la transformación de suelos infratutilizados deben permitir corregir déficits, reducir desequilibrios y reforzar la cohesión urbana.

Los nuevos desarrollos tienen un carácter selectivo y complementario. Su localización y sus condiciones deberán responder a necesidades acreditadas, integrarse en la estructura urbana y contribuir a completar las dotaciones, las infraestructuras, la vivienda protegida y las conexiones necesarias.

El territorio rural no se considera una reserva indiferenciada para el crecimiento. Forma parte activa del modelo por sus valores ambientales, agrícolas, paisajísticos y culturales, por su función en la prevención de riesgos y por su contribución a la identidad territorial del municipio.

1.2. Estructura territorial y urbana

El modelo se articula mediante cuatro sistemas relacionados:

- la infraestructura verde;
- la estructura urbana policéntrica;
- la movilidad y las conexiones territoriales;
- y la red primaria de dotaciones, infraestructuras y servicios.

La infraestructura verde constituye el soporte territorial y ambiental de la propuesta. Integra los espacios naturales, agrícolas, forestales, litorales y culturales, los cauces y barrancos, los corredores ecológicos y los espacios verdes urbanos más relevantes. Su función es proteger los valores del territorio, mantener su conectividad y condicionar la localización de los usos y desarrollos.

La estructura policéntrica organiza la ciudad mediante una red de unidades funcionales, centralidades y ejes de relación. Su finalidad es aproximar los servicios y oportunidades a la residencia, reforzar la identidad de los barrios y reducir la dependencia exclusiva del centro tradicional.

La movilidad relaciona las distintas partes del municipio y refuerza su integración metropolitana. El transporte público, los nodos intermodales y las redes peatonales y ciclistas se coordinan con las centralidades, las dotaciones, las áreas productivas y los nuevos desarrollos.

La red primaria garantiza el funcionamiento del conjunto territorial mediante las principales comunicaciones, dotaciones, zonas verdes, infraestructuras y servicios de carácter estructurante.

La relación entre estos sistemas permite que las decisiones sobre vivienda, actividad económica, regeneración urbana y crecimiento no se produzcan de manera aislada, sino como partes de una estructura común.

1.3. Principios transversales de la propuesta

El modelo incorpora una serie de principios que están presentes en todas las estrategias y determinaciones del PGE.

Visión metropolitana

Alicante forma parte de un sistema territorial en el que la vivienda, el empleo, la movilidad, la actividad económica, las infraestructuras, los recursos y los servicios superan los límites municipales.

La visión metropolitana orienta la continuidad de la infraestructura verde, la organización del transporte público, la localización de actividades y equipamientos estratégicos y la relación de Alicante con Elche y con los municipios de su entorno inmediato.

Esta perspectiva no se plantea como una justificación para extender la urbanización, sino como un criterio para coordinar sistemas compartidos y aprovechar las complementariedades territoriales.

Perspectiva de género y ciudad de los cuidados

La perspectiva de género se incorpora como criterio transversal de calidad urbana y territorial.

El Plan debe atender a la diversidad de personas, hogares, desplazamientos cotidianos y responsabilidades de cuidado. La proximidad entre vivienda, empleo, comercio, dotaciones y servicios; la accesibilidad; la seguridad de los recorridos; la autonomía personal; y la diversidad residencial se tienen presentes en las distintas estrategias del modelo.

Prioridad de la ciudad existente y equilibrio territorial

La regeneración, rehabilitación y mejora de los tejidos existentes son una prioridad en el nuevo modelo.

La propuesta apuesta por reducir los desequilibrios entre barrios y favorecer una distribución más equitativa de dotaciones, zonas verdes, transporte público, vivienda y oportunidades económicas.

Adaptación climática y uso racional de los recursos

La ordenación plantea reducir la vulnerabilidad frente a inundaciones, olas de calor, sequías y otros riesgos, mediante la protección de cauces y barrancos, la infraestructura verde, la renaturalización y el drenaje sostenible.

La ocupación del suelo y la programación de las actuaciones se consideran compatibles con la disponibilidad de recursos, infraestructuras y servicios y con la capacidad económica para su ejecución y mantenimiento.

Accesibilidad y capacidad de ejecución

La accesibilidad universal debe aplicarse a la vivienda, el espacio público, las dotaciones, la movilidad y la infraestructura verde.

El Plan debe ser también viable y ejecutable. Las actuaciones se programarán de acuerdo con las infraestructuras necesarias, las competencias de las distintas administraciones y los recursos disponibles.

1.4. Justificación urbanística y adecuación al TRLOTUP

El modelo propuesto responde a la función propia del Plan General Estructural como instrumento encargado de definir la ordenación estructural de la totalidad del término municipal.

La propuesta se adecua a este cometido al:

- formular una ordenación integrada para todo el municipio;
- incorporar la infraestructura verde y la red primaria como elementos vertebradores;
- priorizar la regeneración y reutilización de los tejidos existentes;
- orientar la zonificación y la clasificación del suelo desde los valores, riesgos y funciones territoriales;
- justificar la necesidad y localización de los nuevos desarrollos;
- ordenar el suelo rural y abordar la problemática del diseminado;
- incorporar transversalmente la perspectiva de género;
- y vincular el desarrollo a la sostenibilidad, la suficiencia de los recursos y la capacidad de las infraestructuras.

En esta fase, el Borrador define la orientación general del modelo y sus principales componentes. La delimitación precisa de las zonas, los ámbitos, las reservas y las condiciones de desarrollo se concretará en las siguientes fases de elaboración del PGE, de acuerdo con los resultados de la evaluación ambiental y territorial estratégica, los informes sectoriales, los estudios técnicos y la continuidad del proceso participativo.

2. Infraestructura verde

La infraestructura verde constituye el soporte ambiental, paisajístico y territorial del modelo propuesto. Integra los espacios y elementos de valor natural, agrícola, cultural y paisajístico, así como los corredores ecológicos y funcionales que garantizan su continuidad y conectan las sierras, los paisajes rurales, los cauces, la ciudad y el litoral.

Su función no se limita a proteger ámbitos aislados. La propuesta configura una red continua y multifuncional que conserva los procesos ecológicos, refuerza el drenaje natural, reduce la fragmentación del territorio, contribuye a la adaptación frente al cambio climático y mejora el acceso de la población a los espacios abiertos.

Esta estructura actúa a escala territorial, municipal y urbana. Relaciona los grandes espacios naturales y rurales con los parques, las zonas verdes, los recorridos peatonales y ciclistas y los espacios cotidianos de los barrios, al tiempo que mantiene la continuidad con los municipios del entorno y con el sistema territorial Alicante-Elche.

El **Plano 01. Infraestructura Verde** representa los espacios y elementos naturales, culturales y paisajísticos, los corredores ecológicos y funcionales y las conexiones urbanas que integran esta red. Su delimitación y caracterización podrán ajustarse durante la tramitación del PGE conforme a los estudios ambientales, paisajísticos, hidráulicos y sectoriales que acompañen al Plan, así como a los informes de las administraciones competentes.

La infraestructura verde orienta y condiciona la zonificación estructural, la localización de los nuevos desarrollos y la definición de la red primaria, sin confundirse con las categorías de ordenación del suelo.

2.1. Estructura territorial y conectividad

La infraestructura verde se organiza mediante dos componentes complementarios:

- los espacios y elementos que concentran los principales valores territoriales;
- y los elementos de conexión y vertebración que relacionan dichos espacios y permiten su funcionamiento como red.

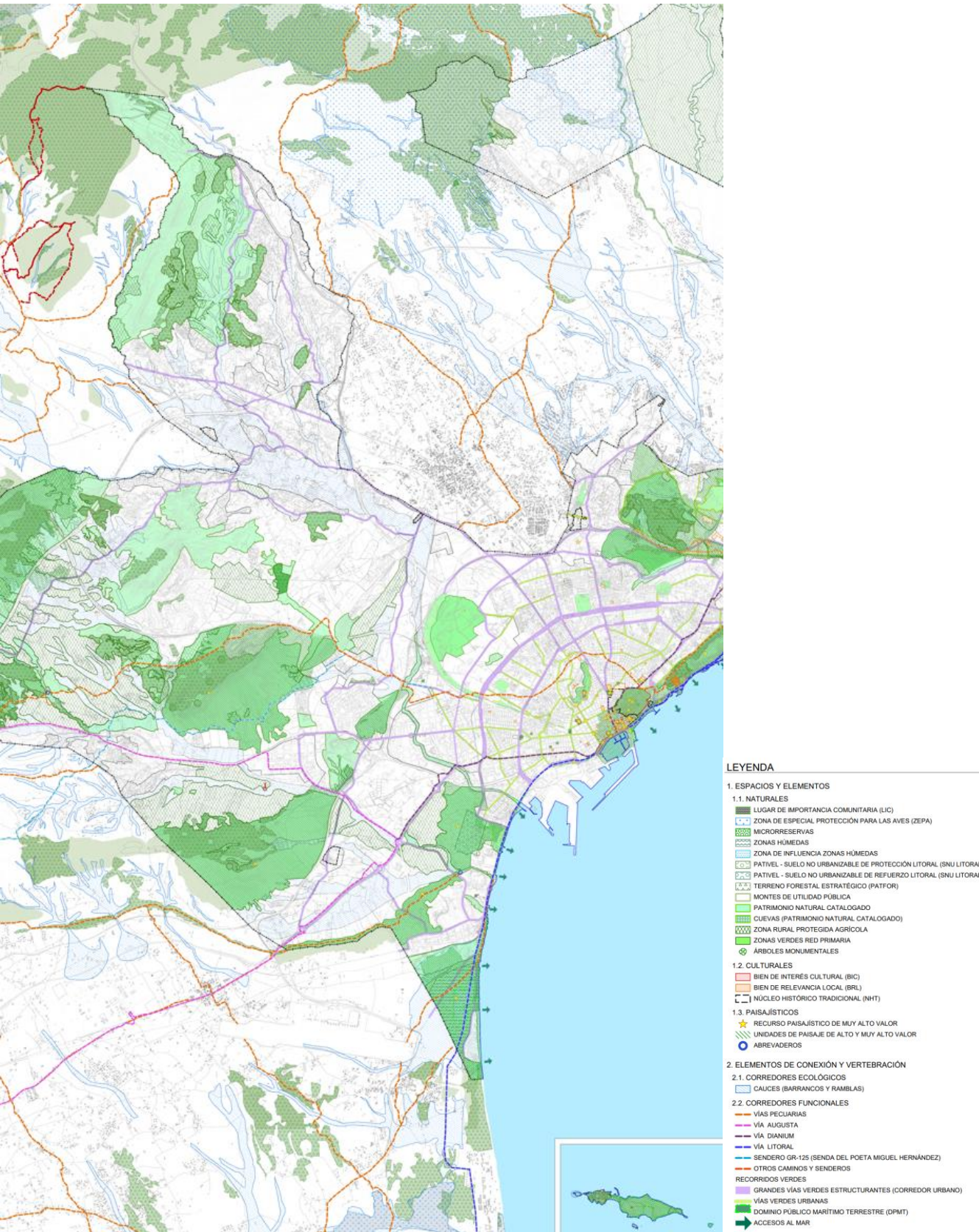
La red se organiza a distintas escalas. En la escala territorial conecta el litoral, los humedales, las sierras, los cauces y los paisajes rurales del interior. En la escala municipal relaciona los espacios abiertos con los bordes urbanos, los parques y las zonas verdes de red primaria. En la escala urbana incorpora recorridos y vías verdes que aproximan la infraestructura verde a los barrios, las centralidades y los destinos cotidianos.

La conectividad se apoya especialmente en el sistema hídrico, formado por cauces, barrancos y ramblas, y en una red de corredores funcionales integrada por vías pecuarias, caminos históricos, senderos, recorridos verdes y grandes vías verdes estructurantes.

Esta doble red cumple funciones ambientales, hidrológicas, paisajísticas, climáticas, agrícolas, culturales y sociales. Conserva hábitats, mantiene los procesos naturales de drenaje, protege fondos escénicos y paisajes de valor, contribuye a la adaptación climática y facilita el acceso de la población a los espacios abiertos.

La visión metropolitana está presente en la continuidad de estos sistemas más allá del límite municipal. Los corredores ecológicos y funcionales relacionan Alicante con Sant Vicent del Raspeig, Mutxamel, Sant Joan d'Alacant, El Campello, Elche y los restantes municipios del área funcional Alicante-Elche.

La perspectiva de género orienta la configuración de recorridos continuos, accesibles, seguros y confortables, conectados con los barrios, el transporte público y las dotaciones, favoreciendo la autonomía personal y los desplazamientos vinculados a los cuidados.



Extracto del Plano 01 "INFRAESTRUCTURA VERDE"
Fuente: Planos preliminares de Ordenación. Borrador nuevo PGE

2.2. Espacios y elementos de la infraestructura verde

El Plano 01 agrupa los componentes de la infraestructura verde en elementos naturales, culturales y paisajísticos. Su incorporación responde a los valores que contienen y a la función que desempeñan dentro del modelo territorial.

Elementos naturales

La infraestructura verde incorpora:

- lugares de importancia comunitaria;
- zonas de especial protección para las aves;
- microrreservas;
- zonas húmedas y sus áreas de influencia;
- montes de utilidad pública;
- patrimonio natural catalogado;
- cuevas catalogadas;
- árboles monumentales;
- y terrenos forestales estratégicos del PATFOR.

En relación con los suelos forestales, el Plano 01 incorpora exclusivamente los terrenos forestales estratégicos identificados por el PATFOR, por la relevancia de los servicios ambientales que prestan en materia de conservación del suelo, regulación hídrica, prevención de la desertificación, biodiversidad y paisaje.

La pertenencia a la infraestructura verde no determina por sí sola una única clasificación urbanística. La zonificación estructural y el régimen del suelo atienden a los valores, afecciones y funciones concurrentes en cada ámbito.

Espacios agrícolas y paisaje rural

La propuesta incorpora las zonas rurales protegidas agrícolas y reconoce la función territorial de los paisajes agrarios.

Los suelos agrícolas mantienen actividad productiva, conservan espacios abiertos entre asentamientos, favorecen la infiltración y la gestión de escorrentías y preservan elementos esenciales de la identidad rural de Alicante.

La protección comprende también las relaciones entre parcelas, caminos, sistemas hidráulicos, torres, construcciones tradicionales, núcleos rurales y elementos del patrimonio cultural.

Su integración en la infraestructura verde contribuye a evitar la fragmentación de estos espacios, contener nuevas continuidades edificadas y favorecer la permanencia de las actividades compatibles con sus valores y con la capacidad de acogida del territorio.

Sistema litoral

La infraestructura verde litoral integra:

- el dominio público marítimo-terrestre;
- los suelos no urbanizables de protección litoral del PATIVEL;
- los suelos no urbanizables de refuerzo litoral;
- los espacios naturales y paisajísticos costeros;
- la Vía Litoral;
- y los accesos al mar.

Esta estructura garantiza la continuidad ambiental y funcional de la costa y su conexión con los barrios, cauces, parques y espacios rurales del interior, así como con los corredores litorales de los municipios colindantes. La propuesta protege los tramos litorales más sensibles y favorece el acceso público mediante recorridos compatibles con los valores y riesgos presentes.

Elementos culturales

La infraestructura verde incorpora:

- bienes de interés cultural;
- bienes de relevancia local;
- núcleos históricos tradicionales;
- vías pecuarias;
- Vía Augusta;
- Vía Dianium;
- caminos y senderos históricos.

Estos elementos no aparecen como piezas aisladas. Su integración protege también sus entornos, relaciones visuales, recorridos y vinculación con el paisaje.

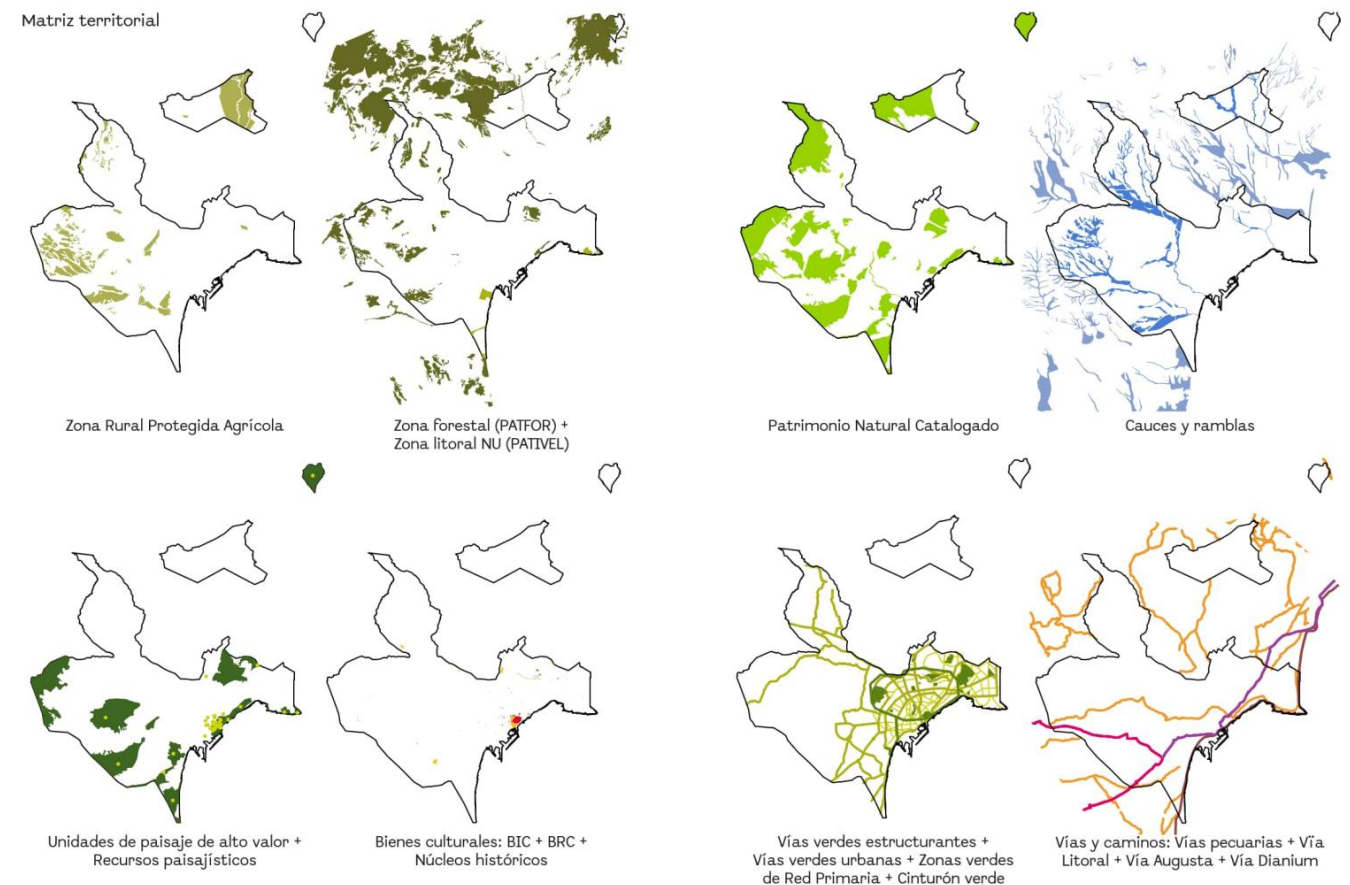
Elementos paisajísticos

El Plano 01 incorpora:

- recursos paisajísticos de muy alto valor;
- unidades de paisaje de alto y muy alto valor.

Su inclusión permite que la ordenación atienda a la percepción y a la identidad del territorio, además de a sus valores ambientales. La localización de usos, infraestructuras y desarrollos considera la protección de hitos, perfiles, fondos escénicos y relaciones visuales relevantes.

La delimitación y valoración de estos recursos y unidades tiene carácter preliminar en esta fase y podrá ajustarse durante la tramitación del PGE, de acuerdo con los resultados del Estudio de Paisaje que acompañe al Plan y con las determinaciones que se deriven de la evaluación ambiental y territorial estratégica.



2.3. Corredores ecológicos y funcionales e infraestructura verde urbana

Los elementos de conexión y vertebración garantizan la continuidad de la infraestructura verde y relacionan sus componentes territoriales, rurales y urbanos.

Corredores ecológicos

El Plano 01 identifica como corredores ecológicos los cauces, barrancos y ramblas.

El sistema hídrico forma una red natural que conecta las sierras y áreas rurales del interior con la ciudad y el litoral. Esta red conserva la continuidad ecológica, facilita el drenaje territorial y contribuye a la prevención del riesgo de inundación.

La propuesta recupera los cauces como elementos estructurantes del territorio. Su tratamiento:

- mantiene la capacidad hidráulica;
- protege los espacios asociados al drenaje;
- reduce obstáculos y discontinuidades;
- favorece la restauración de márgenes;
- incorpora soluciones basadas en la naturaleza;
- y mejora su integración ambiental y paisajística.

Los cauces dejan de considerarse espacios residuales y se integran como corredores ecológicos y, cuando sus condiciones lo permiten, como soporte de recorridos públicos compatibles.

Corredores funcionales

Los corredores funcionales relacionan los espacios de valor mediante recorridos territoriales y urbanos. El Plano 01 identifica:

- vías pecuarias y abrevaderos;
- Vía Augusta;
- Vía Dianium;
- Vía Litoral;
- sendero GR-125;
- otros caminos y senderos;
- recorridos verdes;
- grandes vías verdes estructurantes;
- vías verdes urbanas;
- zonas verdes de red primaria;
- y accesos al mar.

Las vías pecuarias y los caminos históricos conservan su función de conexión y su carácter territorial. Su integración en la infraestructura verde refuerza el patrimonio rural y permite relacionar núcleos, paisajes agrícolas, espacios naturales y elementos culturales.

La Vía Augusta, la Vía Dianium y el GR-125 aportan continuidad cultural y recreativa. La Vía Litoral estructura el recorrido costero y conecta los espacios públicos y naturales del frente marítimo.

Infraestructura verde urbana

La infraestructura verde se extiende a la ciudad mediante:

- las zonas verdes de red primaria;
- los recorridos verdes;
- las grandes vías verdes estructurantes;
- y las vías verdes urbanas.

Las grandes vías verdes estructurantes actúan como corredores urbanos principales. Relacionan parques, barrios, centralidades y dotaciones y permiten que la infraestructura verde territorial penetre en la ciudad consolidada.

Las vías verdes urbanas completan esta estructura a escala de proximidad. Mejoran la continuidad peatonal y ciclista, proporcionan sombra, favorecen el drenaje sostenible y conectan los destinos cotidianos.



Infraestructura Verde a escala urbana
Fuente: Dossier nuevo PGE. Alicante un plan contigo

2.4. Propuestas estratégicas de infraestructura verde

La infraestructura verde adquiere pleno sentido cuando los espacios naturales, agrícolas, litorales y urbanos dejan de funcionar como piezas aisladas y pasan a integrarse en una estructura territorial continua. El PGE propone reforzar esa continuidad mediante un conjunto de actuaciones estratégicas capaces de recuperar relaciones territoriales, regenerar ámbitos degradados, mejorar los bordes urbanos y acercar los espacios abiertos a la vida cotidiana.

Estas actuaciones no constituyen operaciones independientes. En conjunto forman una red que enlaza las sierras y las partidas rurales con los barrancos, la Huerta, los grandes parques, los barrios y el litoral. La infraestructura verde se convierte así en un instrumento para conservar los valores ambientales y paisajísticos, mejorar la adaptación climática, favorecer la movilidad activa y reforzar la cohesión urbana y territorial.

El PGE establece la función estructural y la continuidad general de estas propuestas. Su delimitación pormenorizada, programación, gestión y ejecución podrán desarrollarse mediante programas de paisaje, planes especiales, proyectos de restauración, instrumentos de planeamiento, proyectos de urbanización, etc., según la naturaleza de cada actuación.

1. La Vía Litoral: un recorrido continuo junto al mar

La Vía Litoral articula el frente marítimo como un gran eje ambiental, paisajístico y ciudadano. Su objetivo es dar continuidad a los recorridos costeros y relacionar las playas, los espacios naturales, los paseos marítimos, los barrios y los principales accesos al mar.

El litoral de Alicante presenta situaciones muy diversas: tramos urbanos consolidados, espacios naturales sensibles, ámbitos portuarios, zonas residenciales y sectores fragmentados por infraestructuras. La propuesta no pretende uniformarlos, sino reconocer la identidad de cada tramo y mejorar la relación entre ellos.

En los sectores urbanos, la Vía Litoral refuerza los paseos, las conexiones peatonales y ciclistas y la relación de los barrios con el mar. En los ámbitos de mayor valor natural, preserva el carácter del paisaje y adapta la intensidad del uso público a su capacidad de acogida. En los espacios afectados por infraestructuras, discontinuidades o procesos de transformación, recupera conexiones y abre nuevas oportunidades de regeneración urbana y paisajística.

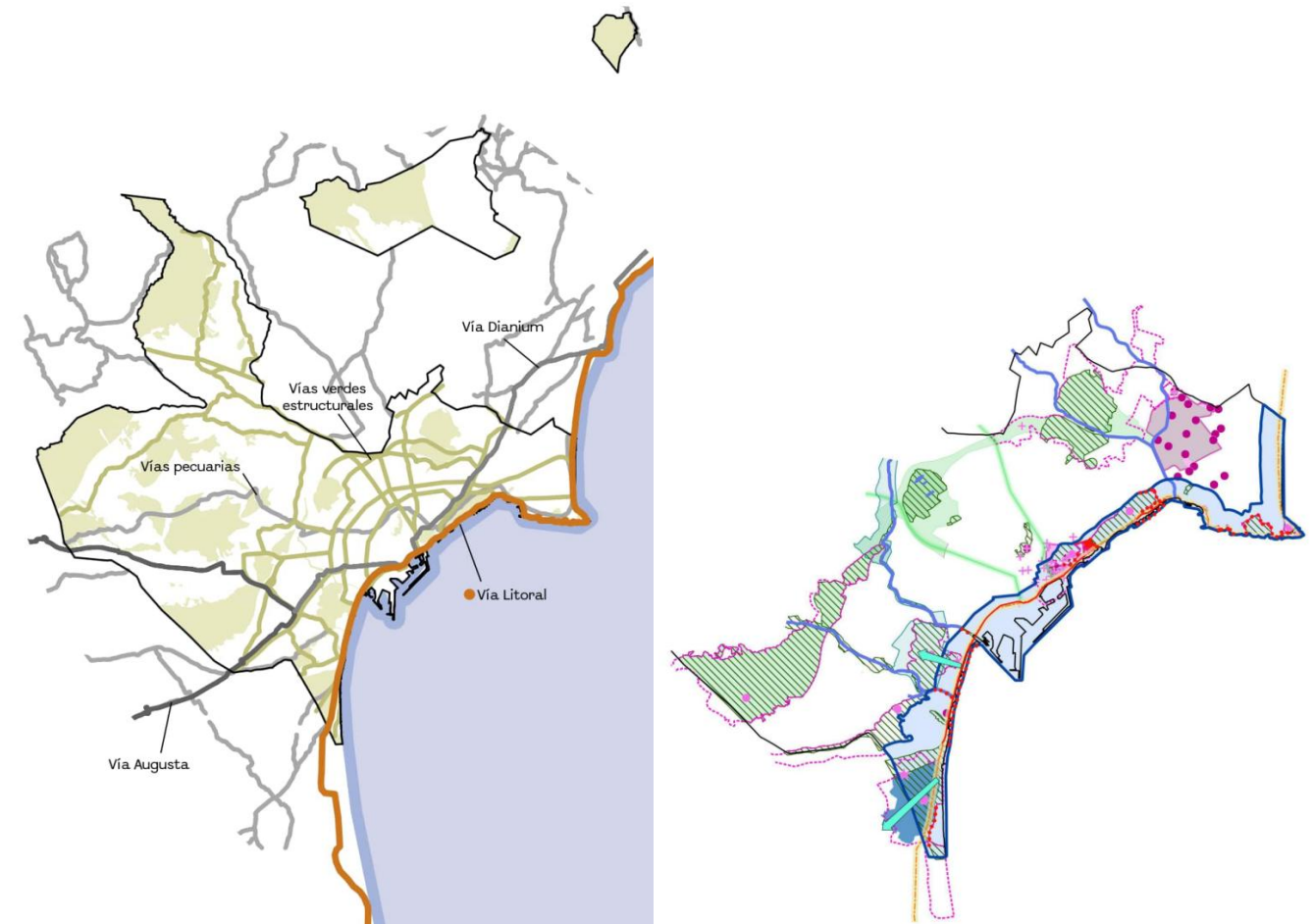
Los accesos al mar completan esta estructura mediante conexiones transversales desde los barrios, los parques y los corredores procedentes del interior. La Vía Litoral deja así de ser únicamente un itinerario paralelo a la costa y se convierte en una pieza esencial para conectar la ciudad con su fachada mediterránea.

El PGE define su continuidad y su función dentro de la infraestructura verde, pero reconoce que su desarrollo requiere una intervención progresiva y adaptada a las características de cada tramo. Por ello, la estrategia podrá concretarse mediante un Programa de Paisaje de la Vía Litoral, conforme al TRLOTUP, destinado a coordinar de manera integrada las actuaciones de protección, restauración, regeneración y puesta en valor del frente costero.

Este programa podrá establecer los objetivos de calidad paisajística, los ámbitos prioritarios de intervención, los criterios de tratamiento de los recorridos y espacios públicos, las conexiones con los barrios y los sistemas naturales, las actuaciones de restauración ambiental, la integración de las infraestructuras y los mecanismos de programación, gestión y financiación.

Su elaboración deberá coordinarse con la planificación litoral, portuaria, ferroviaria y de movilidad, así como con las administraciones sectoriales y los municipios colindantes. La actuación mantendrá una visión unitaria del litoral, aunque su ejecución pueda desarrollarse por tramos y mediante diferentes proyectos.

El trazado pormenorizado, las características materiales y las condiciones de ejecución se concretarán mediante el Programa de Paisaje, el planeamiento y los proyectos que resulten necesarios en cada ámbito. En todos los casos se preservará la continuidad territorial de la Vía Litoral y su función como eje ambiental, paisajístico, ciudadano y metropolitano.



Ámbito propuesto Programa de Paisaje

Vía Litoral

Fuentes: Dossier nuevo PGE. Alicante un plan contigo y Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante

2. Barrancos y ramblas: recuperación de la estructura natural del territorio

Los barrancos y ramblas constituyen la red natural que conecta los relieves y espacios rurales del interior con la ciudad y el litoral. Durante décadas, muchos de estos cauces han quedado fragmentados, ocupados o relegados a los bordes de la urbanización. El PGE los recupera como elementos esenciales de la estructura territorial.

La propuesta combina su función hidráulica con su valor ecológico y paisajístico. La recuperación de los cauces favorece el drenaje natural, reduce la vulnerabilidad frente a episodios de lluvias intensas y permite restaurar hábitats y conexiones ambientales.

La intervención se adapta a las condiciones de cada ámbito. En los tramos naturales se preserva su carácter y se recuperan los márgenes y la vegetación. En los sectores urbanos se mejora su integración con los barrios, evitando tratamientos excesivamente artificiales. Cuando las condiciones hidráulicas y ambientales lo permiten, pueden incorporar recorridos peatonales y ciclistas, áreas de estancia o conexiones con parques y zonas verdes. Los barrancos no se conciben como canales ni como vacíos residuales, sino como sistemas naturales cuyo funcionamiento condiciona la ordenación de su entorno.

Su desarrollo podrá abordarse mediante proyectos de restauración ambiental y paisajística, actuaciones hidráulicas, sistemas urbanos de drenaje sostenible y proyectos de conexión con la red verde urbana, coordinados con las administraciones competentes.

De este modo, los cauces pasan a formar parte de una red continua de espacios abiertos capaz de relacionar el interior del municipio con la ciudad y el litoral.

3. El Parque Agrario de la Huerta de Alicante

La Huerta constituye uno de los paisajes culturales más representativos del territorio alicantino. Su valor no reside únicamente en los suelos cultivados, sino en la relación entre caminos, acequias, torres, casas tradicionales, parcelas, arbolado y núcleos históricos.

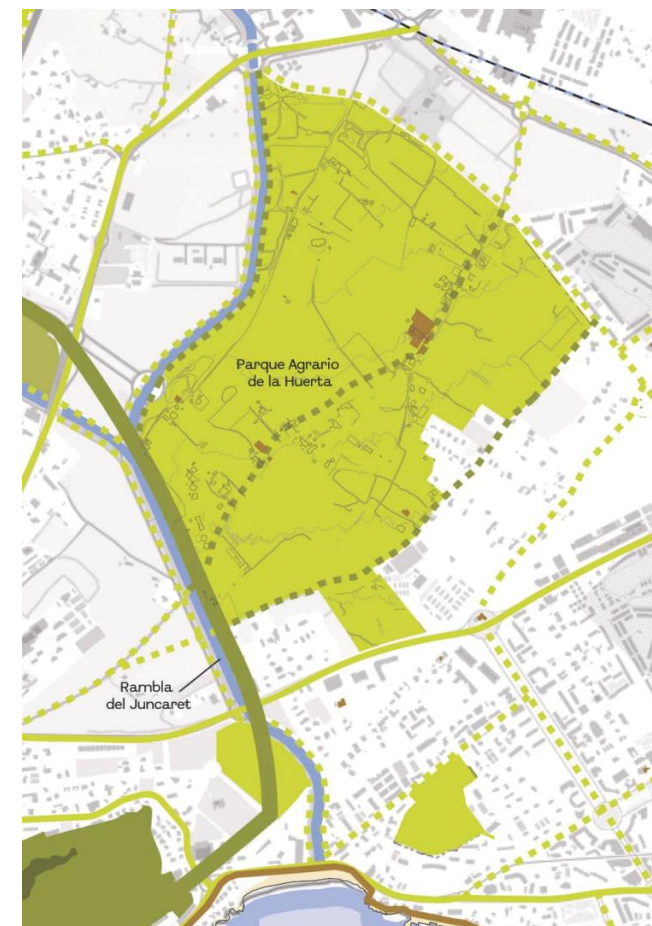
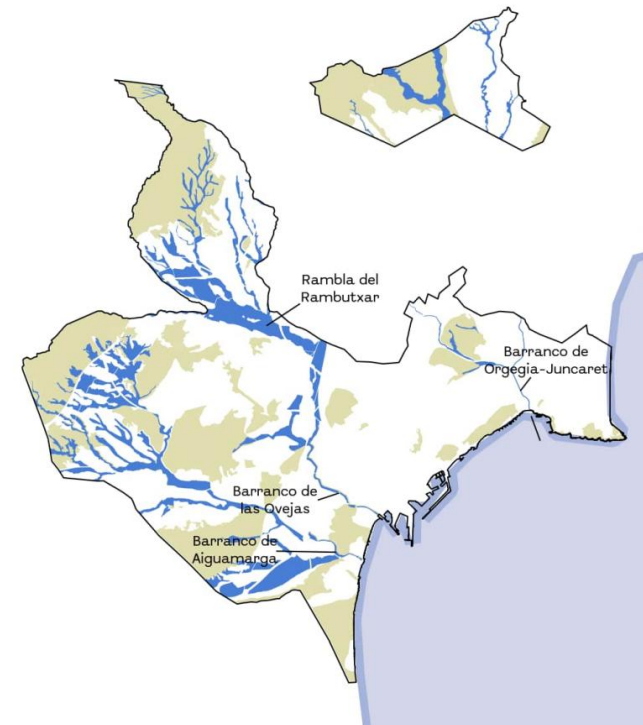
El Parque Agrario se concibe como una estrategia para mantener este paisaje vivo. Su finalidad principal es favorecer la continuidad de la actividad agrícola y evitar que la Huerta quede reducida a una sucesión de espacios vacantes entre urbanizaciones.

La propuesta combina producción agraria, protección patrimonial, recuperación paisajística y uso público compatible. Los caminos y elementos hidráulicos estructuran una red que permite recorrer y comprender el territorio sin alterar su funcionamiento productivo. Los accesos desde los barrios próximos se resuelven de forma controlada, reforzando la relación entre la ciudad y el paisaje agrícola.

El Parque Agrario aporta además una dimensión metropolitana. La Huerta supera los límites municipales y forma parte de un sistema territorial compartido con Sant Joan d'Alacant y Mutxamel. Su recuperación requiere, por tanto, coordinación entre administraciones, agricultores, propietarios y agentes sociales.

La actividad agraria constituye la base de esta estrategia. Los usos educativos, culturales, recreativos o de comercialización de proximidad deben contribuir a su mantenimiento y no sustituirla. El objetivo no es crear un parque urbano convencional, sino conservar un territorio productivo, accesible y reconocible como parte de la identidad de Alicante.

Su desarrollo podrá instrumentarse mediante un plan especial, un programa de paisaje u otro instrumento específico de ordenación y gestión que concrete las áreas de actividad agraria prioritaria, la protección del patrimonio, la red de caminos y acequias, los accesos, los usos compatibles y los mecanismos necesarios para garantizar su viabilidad.



1. Barrancos y ramblas

2. Parque Agrario de la Huerta

Fuentes: Dossier nuevo PGE. Alicante un plan contigo y Estudio sobre el Paisaje y la Infraestructura Verde del término municipal de Alicante

4. Las Lagunas de Rabasa como gran espacio periurbano

Las Lagunas de Rabasa constituyen una oportunidad para recuperar uno de los espacios abiertos más relevantes del borde occidental de la ciudad. Su proximidad a barrios consolidados, grandes infraestructuras y la Universidad de Alicante les confiere un papel estratégico dentro de la infraestructura verde municipal.

El PGE propone proteger sus valores naturales y paisajísticos, restaurar las zonas degradadas y mejorar su conexión con los espacios urbanos y territoriales próximos. El ámbito se integra en la red de corredores que enlaza las áreas rurales del oeste, los barrancos, la Universidad, Rabasa y los grandes parques urbanos.

La intervención reconoce la diversidad interna del espacio. Las áreas más sensibles mantienen un uso prioritariamente ambiental, mientras que los sectores con mayor capacidad de acogida pueden incorporar recorridos, observatorios, espacios educativos y zonas de estancia.

La propuesta evita una transformación intensiva o un ajardinamiento generalizado. Las Lagunas conservan su condición de paisaje periurbano, con una presencia contenida de instalaciones y una clara prioridad para la restauración ecológica, la conservación de la biodiversidad y la gestión del agua.

Su ordenación podrá desarrollarse mediante un plan especial, un programa de paisaje o un instrumento específico de gestión ambiental que establezca la zonificación interna, los niveles de protección, los accesos, la capacidad de acogida y las actuaciones de restauración y uso público.

5. Un cinturón verde para conectar, proteger y regular

El cinturón verde articula los principales espacios naturales, agrícolas, periurbanos y urbanos que rodean la ciudad consolidada. No se plantea como una franja uniforme, sino como una sucesión conectada de parques, relieves, cauces, caminos y corredores.

Esta estructura relaciona las áreas rurales y montañosas del oeste con las Lagunas de Rabasa, los parques urbanos, las lomas del Garbinet y Orgegia, la Huerta y el litoral. Su función es reforzar la continuidad ecológica y paisajística, mejorar la transición entre la ciudad y el territorio abierto y acercar los espacios naturales a los barrios.

El cinturón verde actúa también como elemento protector y regulador frente al cambio climático. Su diseño incorpora soluciones basadas en la naturaleza y sistemas urbanos de drenaje sostenible que favorecen la infiltración, laminan las escorrentías, reducen el efecto de isla de calor y mejoran el confort térmico.

La vegetación y el arbolado se seleccionan con criterios de adaptación climática, bajo consumo hídrico, sombra y biodiversidad. Los cruces con carreteras, ferrocarriles y áreas productivas se tratan como puntos prioritarios para recuperar la continuidad ambiental, peatonal e hidráulica y reducir el efecto barrera de las infraestructuras.

Su desarrollo se coordina con la movilidad activa y el transporte público y podrá ejecutarse progresivamente mediante actuaciones de red primaria, proyectos de urbanización, restauración paisajística y drenaje sostenible.



1. Lagunas de Rabasa
2. Esquemas Cinturón Verde
Fuentes: Dossier nuevo PGE. Alicante un plan contigo y Elaboración propia

6. Caminos históricos y conectores territoriales

Los caminos tradicionales, las vías pecuarias y los grandes trazados históricos conservan la memoria del territorio y muestran las relaciones que durante siglos han conectado la ciudad, la Huerta, las partidas rurales y los municipios próximos.

El PGE recupera estos recorridos como elementos de la infraestructura verde. La Vía Augusta, la Vía Dianium, la Vereda del Desierto, el barranco del Infierno y otros caminos y senderos forman una red cultural y territorial que enlaza espacios naturales, paisajes agrarios, patrimonio y núcleos tradicionales.

La intervención se centra en recuperar la continuidad, resolver interrupciones, mejorar la señalización y conservar los elementos que definen el carácter de cada recorrido. No se busca transformar estos caminos en vías urbanas convencionales, sino mantener su escala, su materialidad y su relación con el paisaje.

Su recuperación favorece la movilidad peatonal y ciclista, amplía las posibilidades de acceso al territorio rural y contribuye a hacer visible la historia y la identidad del municipio.

Estas actuaciones podrán desarrollarse mediante proyectos de recuperación de caminos, restauración paisajística, señalización e interpretación del patrimonio, coordinados con la administración competente cuando afecten a vías pecuarias, dominios públicos u otros elementos sujetos a regulación sectorial.

7. El corredor verde ferroviario

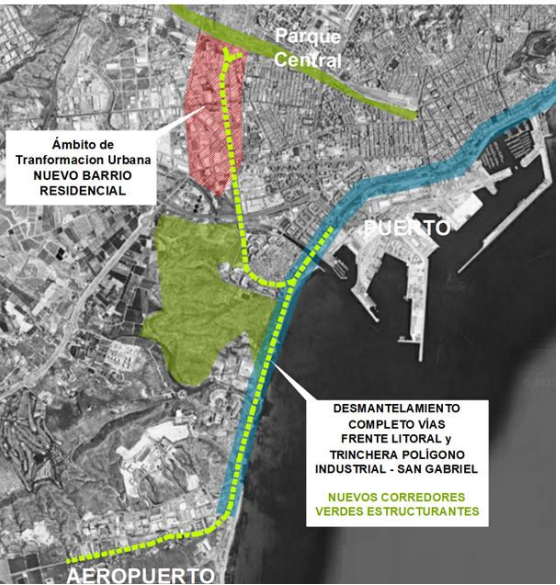
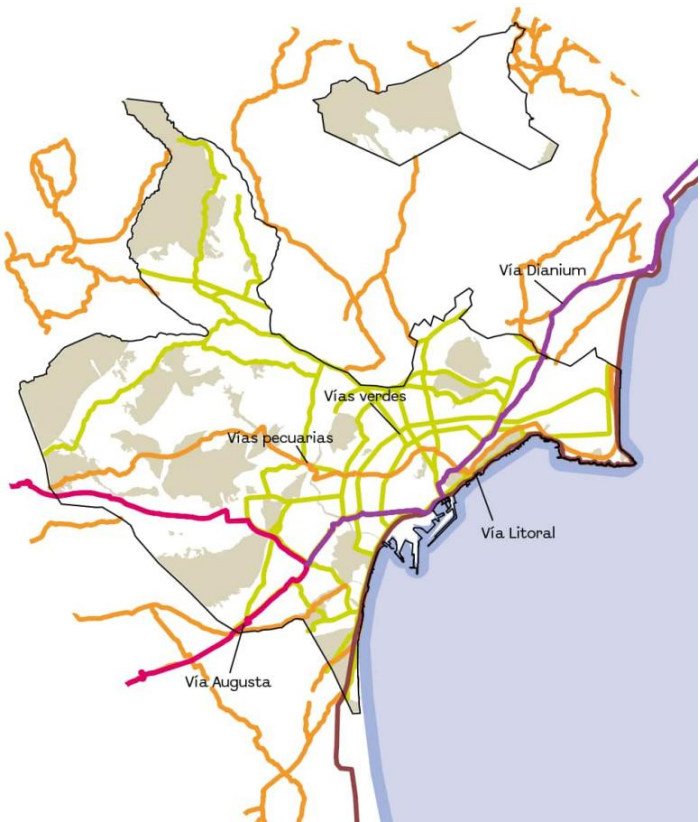
La reorganización de las infraestructuras ferroviarias como la Variante de Torrellano abre la posibilidad de recuperar determinados trazados como corredores verdes y de movilidad activa.

Esta actuación constituye una oportunidad para conectar barrios y áreas actualmente separadas por la infraestructura, mejorar la relación entre el oeste de la ciudad y el litoral y acompañar la regeneración de ámbitos residenciales y productivos.

El corredor incorpora vegetación, arbolado, recorridos peatonales y ciclistas y sistemas de drenaje sostenible. Su continuidad permite relacionar San Gabriel, El Palmeral, las áreas de actividad, los nuevos ámbitos de transformación y la costa.

La propuesta no anticipa una solución cerrada. Su materialización depende de la planificación ferroviaria y de la coordinación con las administraciones competentes. El PGE preserva esta oportunidad y establece su función dentro de la estructura territorial, evitando que una futura liberación de suelos se resuelva mediante actuaciones aisladas sin continuidad urbana ni ambiental.

La ordenación pormenorizada del corredor se desarrollará mediante el planeamiento de transformación correspondiente y los proyectos necesarios, una vez concretada la reorganización ferroviaria, definiendo su sección, conexiones, integración urbana y sistema de gestión.



1. Caminos históricos y conectores territoriales
2. Corredor Verde ferroviario
Fuentes: Dossier nuevo PGE. Alicante un plan contigo y Elaboración propia

2.5. El suelo rural protegido como componente de la infraestructura verde

El suelo rural protegido forma parte esencial de la infraestructura verde por su capacidad para conservar los valores naturales, agrícolas, paisajísticos y culturales del municipio, mantener la continuidad de los espacios abiertos y sostener los procesos ecológicos e hidráulicos del territorio.

La propuesta refuerza la protección de aquellos ámbitos rurales que desempeñan funciones relevantes por sus valores ambientales, productivos, paisajísticos o hidráulicos. Esta protección alcanza a los principales espacios naturales y relieves, a los paisajes agrícolas que conservan una estructura territorial reconocible y a los cauces, barrancos y ramblas que articulan el drenaje y la conectividad ecológica.

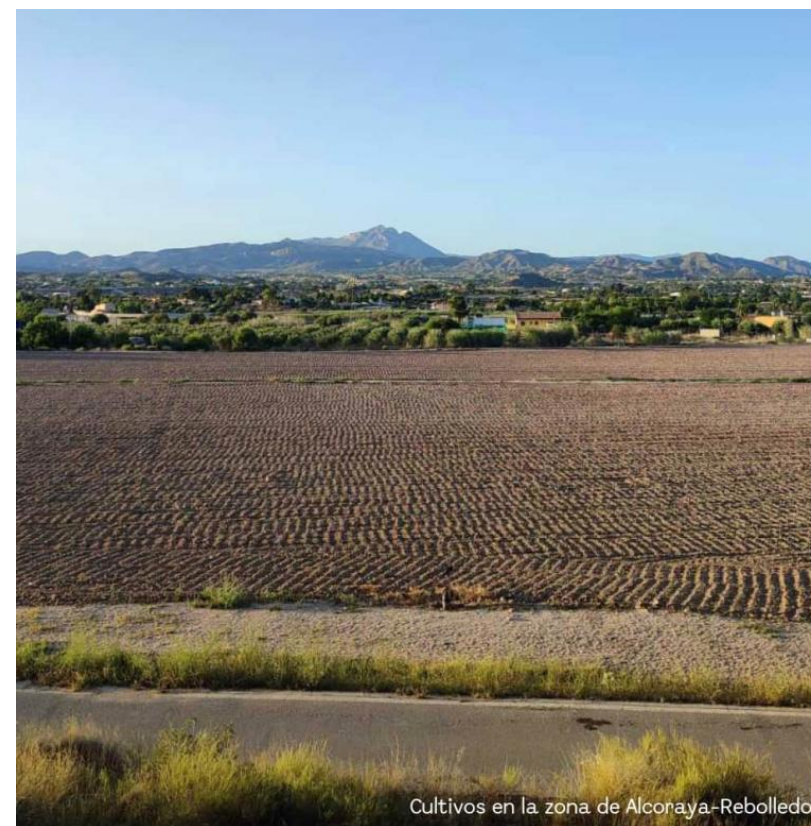
Entre los paisajes agrícolas adquieren especial relevancia Bacarot, el Barranco del Infierno, La Alcoraya y otros ámbitos rurales que mantienen valores productivos, visuales y culturales. Su integración en la infraestructura verde contribuye a conservar el carácter abierto del territorio, evitar nuevas continuidades edificadas y preservar caminos, bancales, sistemas hidráulicos y construcciones tradicionales.

La incorporación del suelo rural protegido a la infraestructura verde persigue:

- preservar los valores naturales, agrícolas y paisajísticos;
- mantener la continuidad de los espacios abiertos;
- proteger los sistemas de regadío, caminos y elementos tradicionales;
- favorecer usos compatibles con el carácter rural;
- reforzar la prevención de riesgos;
- y garantizar la conexión entre sierras, cauces, áreas agrícolas, barrios y litoral.

La infraestructura verde no determina por sí sola el régimen urbanístico de estos suelos. La delimitación de las distintas zonas rurales, su función territorial y la regulación general de sus usos se desarrollan en el capítulo 9, dedicado a la zonificación estructural, y se representan en el **Plano 04. Zonificación**.

Durante la tramitación del PGE, la delimitación de los ámbitos de valor paisajístico podrá ajustarse conforme al Estudio de Paisaje que acompañe al Plan, así como a los estudios ambientales, hidráulicos y sectoriales y a los informes de las administraciones competentes.



Cultivos en la zona de Alcoraya-Rebolledo

Suelo rural protegido agrícola

Fuentes: Dossier nuevo PGE. Alicante un plan contigo

3. Movilidad y comunicaciones

La movilidad constituye una de las estrategias básicas del modelo territorial propuesto. El PGE plantea una transformación profunda del sistema actual para convertirlo en una estructura capaz de articular la ciudad, reforzar su organización policéntrica y consolidar el papel de Alicante dentro del área metropolitana y del corredor Alicante-Elche.

La propuesta supera una visión centrada exclusivamente en la circulación y en la capacidad de las infraestructuras. Las redes de movilidad pasan a ordenar el crecimiento urbano, conectar barrios y centralidades, acercar las dotaciones y áreas de empleo y sostener una relación más eficiente entre la ciudad, el puerto, el aeropuerto, las universidades y los principales espacios productivos.

El nuevo modelo combina la red viaria, el ferrocarril, el TRAM, los autobuses y la movilidad activa dentro de un sistema integrado y multimodal. Los corredores regionales y metropolitanos canalizan los desplazamientos de mayor recorrido; las rondas y ejes urbanos distribuyen los flujos sin concentrarlos en el centro; y los nodos intermodales facilitan el intercambio entre los distintos modos de transporte.

Esta reorganización permite avanzar hacia una ciudad menos dependiente del vehículo privado. El transporte público de alta capacidad y las redes peatonales y ciclistas asumen un papel estructurante, ofreciendo alternativas competitivas para los desplazamientos cotidianos y conectando los barrios con las centralidades, los equipamientos, las áreas de actividad y los municipios próximos.

La estrategia incorpora una clara dimensión metropolitana. Alicante refuerza sus relaciones con Sant Vicent del Raspeig, Sant Joan d'Alacant, Mutxamel y El Campello y reconoce el eje Alicante-Elche como uno de los principales espacios de movilidad, actividad económica e innovación de la Comunitat Valenciana. La conexión con el aeropuerto, el puerto y los grandes nodos ferroviarios consolida además su posición en las redes regionales, nacionales y mediterráneas.

La transformación de la movilidad impulsa también la regeneración urbana. La redistribución del tráfico de paso, la integración de las infraestructuras ferroviarias y viarias, la recuperación del frente litoral y la mejora de las conexiones transversales permiten reducir barreras, cohesionar barrios y destinar una mayor parte del espacio público a la movilidad activa, el transporte colectivo, la vegetación y la estancia.

El PGE configura así una movilidad más ambiciosa, orientada no solo a desplazarse mejor, sino a transformar la estructura urbana, ampliar las oportunidades de acceso y construir una ciudad más conectada, próxima y equilibrada.

La estrategia se representa mediante tres planos complementarios que revisten carácter orientativo:

- **Red viaria. Conexiones regionales, metropolitanas y urbanas.**
- **Planificación ferroviaria y transporte público de alta capacidad.**
- **Red ciclista y movilidad activa.**

Estos planos definen la estructura general propuesta. Los trazados, fases y características de las actuaciones dependientes de otras administraciones podrán ajustarse durante la tramitación del PGE conforme a la planificación sectorial, los estudios de movilidad y los informes de los organismos competentes.

3.1. Estructura general de la movilidad

El modelo organiza la movilidad como un sistema jerarquizado en el que cada red asume una función específica y se coordina con las demás. Las conexiones regionales canalizan los desplazamientos de largo recorrido; los corredores metropolitanos relacionan Alicante con los municipios próximos y con los grandes centros de actividad; las rondas y ejes urbanos distribuyen los movimientos internos; y las redes peatonales y ciclistas garantizan la accesibilidad de proximidad.

Esta estructura persigue cinco objetivos principales:

- reducir el tráfico de paso por la ciudad central y el litoral;
- reforzar el transporte ferroviario, tranviario y colectivo;
- conectar barrios, centralidades y áreas de actividad;
- favorecer los desplazamientos cotidianos a pie y en bicicleta;
- y mejorar la intermodalidad entre las distintas redes.

El sistema deja de responder a una lógica exclusivamente radiocéntrica. La Gran Vía, la Vía Parque, la ronda urbana vinculada a la A-70 y los nuevos ejes transversales configuran una malla capaz de distribuir los flujos y evitar que el centro urbano concentre movimientos que pueden resolverse mediante recorridos alternativos.

La transformación modal se apoya en una red de nodos e intercambiadores. El nodo Central, vinculado a la estación ferroviaria y al sistema tranviario y de autobuses, actúa como principal puerta de acceso al centro urbano. El nodo secundario de Alicante Norte relaciona los servicios ferroviarios con el TRAM, la red viaria, los aparcamientos disuasorios y los desplazamientos procedentes del norte y del diseminado. A estos se suman intercambiadores de menor escala y bolsas de estacionamiento vinculadas al transporte público.

La movilidad de proximidad complementa esta estructura. Los barrios, equipamientos, centros educativos, áreas comerciales y espacios de cuidado se conectan mediante itinerarios seguros, accesibles y confortables. La perspectiva de género orienta una red capaz de responder a desplazamientos diversos y encadenados, y no únicamente a los viajes pendulares entre residencia y trabajo.

La propuesta incorpora también criterios de descarbonización, adaptación climática y eficiencia energética. La reducción del tráfico innecesario, la electrificación del transporte colectivo, el aumento de la movilidad activa y la integración de arbolado, sombra y drenaje sostenible en los corredores contribuyen a disminuir emisiones y mejorar el confort urbano.

3.2. Red viaria y accesibilidad territorial

La red viaria propuesta se organiza mediante una jerarquía clara que diferencia los corredores de largo recorrido, las conexiones metropolitanas y la distribución urbana. El objetivo no es aumentar indiscriminadamente la capacidad para el automóvil, sino utilizar cada eje de acuerdo con su función y evitar que los tráficos regionales y metropolitanos atraviesen los ámbitos urbanos más sensibles.

Conexiones regionales y de largo recorrido

La A-31, la A-7, la AP-7, la A-70 y la A-77 forman la estructura principal de conexión de Alicante con Madrid, Murcia, Valencia, el corredor mediterráneo y los municipios interiores.

La propuesta dirige preferentemente el tráfico de paso hacia estos corredores exteriores, liberando la red urbana de movimientos que no tienen origen ni destino en la ciudad. La A-77 y la AP-7 asumen un papel relevante en la redistribución del tráfico de largo recorrido, mientras que el tercer carril de la A-70 entre el aeropuerto y su enlace con la A-77 mejora la continuidad de los flujos metropolitanos y regionales.

La A-31 mantiene su función como acceso principal desde Madrid y como conexión con el puerto y las áreas productivas del oeste. Su integración debe coordinarse con los nuevos desarrollos, con los accesos ferroviarios de mercancías y con la movilidad laboral de los polígonos.

Rondas y conectores metropolitanos

La red de rondas estructura los movimientos entre Alicante y los municipios próximos y reduce la presión sobre el centro.

La ronda A-70, la conexión Sant Vicent del Raspeig–Sant Joan d'Alacant y los restantes conectores metropolitanos permiten distribuir los flujos antes de que alcancen la ciudad consolidada. La propuesta mejora las conexiones transversales entre municipios y barrios actualmente separados por las grandes infraestructuras.

La eventual reducción de la función de tráfico de largo recorrido de determinados tramos de la A-70 permite plantear su transformación progresiva en un eje más urbano, permeable e integrado. El tramo comprendido entre la A-77 y la conexión con la avenida de Dénia puede evolucionar hacia una ronda metropolitana de carácter urbano, con mejores conexiones transversales, movilidad activa, transporte público, vegetación y espacios de transición.

Esta transformación no consiste únicamente en modificar la sección viaria. Pretende reducir el efecto barrera, conectar barrios y centralidades y recuperar la infraestructura como parte del paisaje urbano.

Estructura viaria urbana

La Gran Vía, la Vía Parque, el nuevo eje estructurante y la ronda A-70 organizan una malla urbana capaz de distribuir los desplazamientos sin concentrarlos en el centro y en el frente litoral.

La **Gran Vía** se consolida como eje de conexión entre barrios densos, centralidades, dotaciones y transporte público. Su función urbana debe reforzarse mediante una mayor prioridad al transporte colectivo, a la movilidad activa y a la calidad del espacio público.



Esquema sistema de movilidad urbana y metropolitana
Fuente: Elaboracion propia. Dossier nuevo PGE

La **Vía Parque** completa su continuidad y su conexión hacia el sur, enlazando con la A-79. Su cierre permite configurar un segundo anillo urbano y redistribuir movimientos actualmente concentrados en el litoral y en los accesos al centro.

El **nuevo eje articulador** conecta la avenida de Dénia con la A-79 y mejora las relaciones norte-sur sin obligar a atravesar el centro. Su configuración atiende a la integración con los barrios, la infraestructura verde, el transporte colectivo y la movilidad peatonal y ciclista.

La actuación sobre estos ejes se acompaña de una reducción progresiva del tráfico rodado en la zona central y en determinados tramos del frente litoral. Esta reducción permite recuperar espacio para peatones, bicicleta, transporte público, arbolado y estancia, reforzando la relación de la ciudad con el mar. El plano viario representa esta organización mediante conectores regionales, metropolitanos y rondas urbanas malladas.

Accesibilidad a las partidas rurales y áreas de actividad

La estrategia mejora también la accesibilidad de las partidas rurales y de los núcleos del diseminado, evitando que la movilidad sostenible quede limitada a la ciudad consolidada.

La red viaria rural se organiza a través de ejes estructurantes y se coordina con transporte a demanda, conexiones ciclistas, aparcamientos disuasorios y nodos metropolitanos.

Las áreas industriales y logísticas se conectan con la red regional y metropolitana sin trasladar el tráfico pesado a los barrios. La ordenación de accesos y la implantación de transporte colectivo permiten reducir la dependencia del vehículo privado en los desplazamientos laborales.



Esquema conexiones viarias regionales y metropolitanas
Esquema conexiones viarias metropolitanas y urbanas
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

3.3. Red ferroviaria, tranviaria y transporte público

La red ferroviaria y el transporte público de alta capacidad constituyen la base del sistema metropolitano propuesto. Su mejora permite conectar Alicante con Elche, el aeropuerto, el puerto, los municipios del norte, las universidades, los hospitales y las principales áreas de actividad, reduciendo la dependencia del automóvil.

El PGE incorpora una estrategia coordinada de ferrocarril, Cercanías, mercancías, TRAM y autobuses. Algunas de estas actuaciones corresponden a administraciones sectoriales y mantienen carácter indicativo en esta fase. El Plan preserva las condiciones territoriales necesarias para su implantación y evita que los nuevos desarrollos comprometan su viabilidad.

Reordenación ferroviaria y variante de Torrellano

La variante de Torrellano permite reorganizar los servicios ferroviarios de Cercanías, larga distancia y mercancías y mejorar la conexión con el aeropuerto.

La propuesta integra en un corredor común los principales servicios ferroviarios y contempla una estación en el aeropuerto conectada con Cercanías y alta velocidad. Esta actuación refuerza la relación entre Alicante, Elche, Murcia y el conjunto del corredor mediterráneo.

La nueva configuración permite trasladar fuera del frente litoral sur los tráficos ferroviarios de paso. La liberación del trazado actual abre una oportunidad para reconectar San Gabriel, El Palmeral, las áreas productivas y el litoral mediante un corredor verde y de movilidad activa. El nuevo ramal de acceso al puerto se plantea soterrado para poder dar continuidad a los tejidos urbanos.

El PGE preserva esta oportunidad territorial, pero su materialización queda condicionada a la definición de la planificación ferroviaria estatal y a la coordinación entre las administraciones competentes.

Nodo central intermodal

El nodo central, situado en el entorno de la actual estación ferroviaria, se configura como principal intercambiador de Alicante.

Integra:

- Cercanías;
- alta velocidad y larga distancia;
- TRAM o transporte público de alta capacidad equivalente;
- autobuses urbanos, metropolitanos y regionales;
- movilidad peatonal y ciclista;
- y conexión directa con el aeropuerto.

El nodo central facilita la llegada al centro sin vehículo privado y mejora la relación entre los barrios, las áreas productivas y los principales destinos metropolitanos. Su integración urbana debe evitar una estación aislada y convertir el entorno ferroviario en una nueva centralidad conectada con el espacio público y con los tejidos colindantes.

Nodo secundario Alicante Norte

La futura estación de Alicante Norte se concibe como un nodo complementario que concentra servicios ferroviarios de Cercanías, larga distancia y, en su caso, alta velocidad y Tren de la Costa.

Su posición permite atender los desplazamientos procedentes de Sant Vicent del Raspeig, las partidas rurales y los municipios del norte, conectándolos con el TRAM, la ronda A-70 y la red viaria metropolitana.

El nodo incorpora un aparcamiento disuasorio de escala metropolitana y servicios para la movilidad activa. No sustituye al nodo central, sino que distribuye los accesos ferroviarios y evita desplazamientos innecesarios hacia el centro.

Cercanías, aeropuerto y áreas productivas

La mejora del servicio de Cercanías es esencial para consolidar una movilidad metropolitana cotidiana y fiable. La propuesta plantea mayores frecuencias, mejor integración tarifaria y nuevas paradas vinculadas a los grandes centros de actividad.

La estación del aeropuerto permite conectar directamente Alicante, Elche y Murcia con la principal infraestructura aeroportuaria del área funcional. De manera complementaria, se plantea una parada de Cercanías en el arco productivo para atender los polígonos industriales y reducir el uso del automóvil en los desplazamientos laborales.

El sistema ferroviario debe coordinarse con servicios de autobús exprés, aparcamientos disuasorios y redes ciclistas que amplíen el ámbito de cobertura de las estaciones.

Acceso ferroviario al puerto

La propuesta contempla un nuevo ramal ferroviario de mercancías hacia el puerto, vinculado al corredor de la A-31. El nuevo acceso se plantea soterrado, de forma que la infraestructura no genere una nueva barrera sobre la ciudad y permita dar continuidad a los tejidos urbanos, mejorar la permeabilidad transversal y recuperar la relación entre los barrios, las áreas de transformación y el frente litoral.

Esta solución compatibiliza la funcionalidad logística del puerto con la regeneración urbana de los ámbitos atravesados, reduce la afección sobre el espacio público y facilita la integración de nuevos recorridos peatonales, ciclistas y verdes.

El trazado representado tiene carácter orientativo y deberá concretarse mediante la planificación ferroviaria y portuaria correspondiente, garantizando en todo caso la continuidad urbana y la adecuada integración ambiental y paisajística.

Red de transporte público de alta capacidad

El PGE consolida una red de transporte público de alta capacidad como elemento estructurante de la movilidad urbana y metropolitana. Su configuración podrá apoyarse en el TRAM o en otros sistemas de capacidad y prestaciones equivalentes, en función de la demanda, la viabilidad técnica y la planificación sectorial. La estrategia combina el aumento de frecuencias, la ampliación de la cobertura y una integración más estrecha con el ferrocarril, los autobuses y la movilidad activa.

La propuesta se desarrolla progresivamente mediante:

- el refuerzo de las frecuencias en las líneas metropolitanas existentes;
- la conexión de la Gran Vía con los barrios del sur y San Gabriel;
- un corredor por la avenida de Dénia hacia Sant Joan d'Alacant y el área sanitaria;
- la conexión del nodo central con los barrios del sur;
- la ampliación hacia La Florida, San Gabriel y las áreas industriales;
- y la formación de nuevos ejes transversales que completen una red mallada.

La Gran Vía se configura como uno de los principales corredores de alta capacidad de la ciudad, por su capacidad para relacionar barrios densos, centralidades, equipamientos y nodos de transporte. La avenida de Dénia estructura la conexión entre el centro de Alicante, Sant Joan d'Alacant, el hospital y los entornos universitarios y sanitarios.

A escala metropolitana, la red incorpora también la conexión de alta capacidad entre Alicante y Elche por el corredor de la A-79, cuya función territorial y condiciones generales se desarrollan específicamente en el apartado 3.6.

La red se completa con aparcamientos disuasorios, intercambiadores y recorridos peatonales y ciclistas que facilitan el intercambio modal. La planificación ferroviaria y de transporte público de alta capacidad se representa en el segundo plano de movilidad.

Transporte público por carretera

El autobús urbano y metropolitano completa la cobertura del ferrocarril y el TRAM y atiende los barrios, partidas rurales y áreas productivas que no disponen de conexión directa con las redes de alta capacidad.

La propuesta favorece:

- corredores reservados en los ejes de mayor demanda;
- servicios exprés hacia áreas industriales, universidades y grandes dotaciones;
- transporte a demanda para los núcleos rurales;
- coordinación horaria y tarifaria;
- y conexión con los nodos intermodales.

El transporte colectivo se entiende como una red única, independientemente de la administración o el operador responsable de cada servicio.



Esquema movilidad ferroviaria/alta capacidad

Fuente: Elaboración propia. Extracto Plano MOVILIDAD N°2

3.4. Movilidad peatonal y ciclista

La movilidad activa forma parte de la estructura territorial y no se limita a recorridos recreativos. La propuesta configura una red continua, segura y jerarquizada que conecta barrios, centralidades, equipamientos, universidades, áreas de empleo, nodos de transporte y espacios naturales.

Los itinerarios peatonales y ciclistas se coordinan con la infraestructura verde, aprovechando parques, cauces, vías pecuarias, caminos históricos y corredores urbanos para ofrecer recorridos confortables y reconocibles.

Movilidad peatonal y ciudad de proximidad

La estructura policéntrica reduce desplazamientos innecesarios y permite que una parte creciente de las actividades cotidianas se resuelva a pie.

Las actuaciones sobre el espacio público priorizan:

- continuidad de aceras y cruces;
- accesibilidad universal;
- sombra y protección climática;
- iluminación y visibilidad;
- relación con los frentes activos;
- y conexión con el transporte público.

Los itinerarios vinculan viviendas, centros educativos, sanitarios, comerciales, deportivos y espacios de cuidado. La perspectiva de género orienta una red que responde a desplazamientos encadenados y a las necesidades de menores, personas mayores, personas con discapacidad y quienes desarrollan tareas de cuidado.

Los caminos escolares y los entornos de los equipamientos se consideran espacios prioritarios para reducir el tráfico, mejorar la seguridad y recuperar espacio de estancia.

Red ciclista estructurante

La red ciclista combina los itinerarios existentes con nuevas conexiones que completan su continuidad territorial.

La propuesta enlaza:

- el centro y los barrios;
- la Universidad de Alicante;
- las áreas industriales;
- la Huerta y los núcleos rurales;
- el litoral;
- los nodos ferroviarios y tranviarios;
- y los municipios del entorno.

Los recorridos se apoyan en las vías verdes estructurantes, vías pecuarias, Vía Augusta, Vía Dianium y Vía Litoral, integrando desplazamientos cotidianos, culturales y recreativos.

La red evita recorridos discontinuos o exclusivamente periféricos. Los nuevos trazados deben ser directos, legibles y seguros, y resolver especialmente las intersecciones con las grandes infraestructuras.

Intermodalidad ciclista

Los nodos ferroviarios, las paradas principales del TRAM y los intercambiadores incorporarán aparcamientos seguros, servicios de alquiler y condiciones adecuadas para combinar bicicleta y transporte colectivo.

Esta intermodalidad amplía el radio de cobertura del transporte público y facilita el acceso desde las partidas rurales, los barrios periféricos y las áreas de actividad.

La red ciclista se extiende también hacia el diseminado, aunque se adapta a las condiciones del medio rural y a la seguridad de cada recorrido. No todos los caminos requieren una sección urbana convencional; pueden utilizarse soluciones compatibles con el paisaje y con los usos agrarios.

El tercer plano de movilidad representa los itinerarios existentes y propuestos, las vías verdes estructurantes, los grandes recorridos históricos, la Vía Litoral, los nodos de transporte y las conexiones con los núcleos rurales.

3.5. Integración urbana y metropolitana de la movilidad

La movilidad propuesta supera la lógica del término municipal. Alicante forma parte de un sistema urbano continuo de relaciones cotidianas con Sant Vicent del Raspeig, Sant Joan d'Alacant, Mutxamel, El Campello y, especialmente, Elche.

La integración metropolitana se apoya en la coordinación de las redes viarias, ferroviarias, tranviarias, de autobuses y de movilidad activa. Los nodos intermodales y los aparcamientos disuasorios permiten acceder al sistema sin que todos los desplazamientos alcancen el centro en vehículo privado.

Esta estrategia refuerza las principales relaciones territoriales:

- Alicante–Sant Vicent del Raspeig y Universidad de Alicante;
- Alicante–Sant Joan–Mutxamel–El Campello;
- Alicante–Elche–aeropuerto;
- conexiones con Agost y Monforte del Cid;
- y acceso a los principales espacios productivos, sanitarios y universitarios.

La red metropolitana debe coordinarse con los futuros instrumentos de planificación territorial y de movilidad del área Alicante-Elche. El PGE identifica los corredores y preserva las condiciones necesarias para su desarrollo, pero mantiene flexibilidad para adaptarse a las determinaciones supramunicipales que finalmente se aprueben.

La integración urbana exige, al mismo tiempo, reducir el efecto barrera de las grandes infraestructuras. Las actuaciones sobre la A-70, el corredor ferroviario litoral, los accesos al puerto y las rondas metropolitanas se acompañan de conexiones peatonales, ciclistas y de transporte público entre los tejidos situados a ambos lados.

La movilidad se convierte así en una herramienta de cohesión: conecta municipios, pero también barrios; mejora las relaciones regionales, pero recupera el espacio público local; y refuerza la competitividad económica sin renunciar a la calidad urbana y ambiental.

3.6. Eje estratégico Alicante-Elche por la A-79

El PGE reconoce la A-79 como uno de los principales corredores metropolitanos del área Alicante-Elche. El eje conecta ambos centros urbanos con las áreas productivas del sur de Alicante, el aeropuerto, IFA, Torrellano y Elche Parque Empresarial, y articula un espacio llamado a concentrar actividades de alto valor añadido vinculadas a la innovación, el conocimiento, la actividad empresarial, la logística avanzada y los grandes equipamientos metropolitanos.

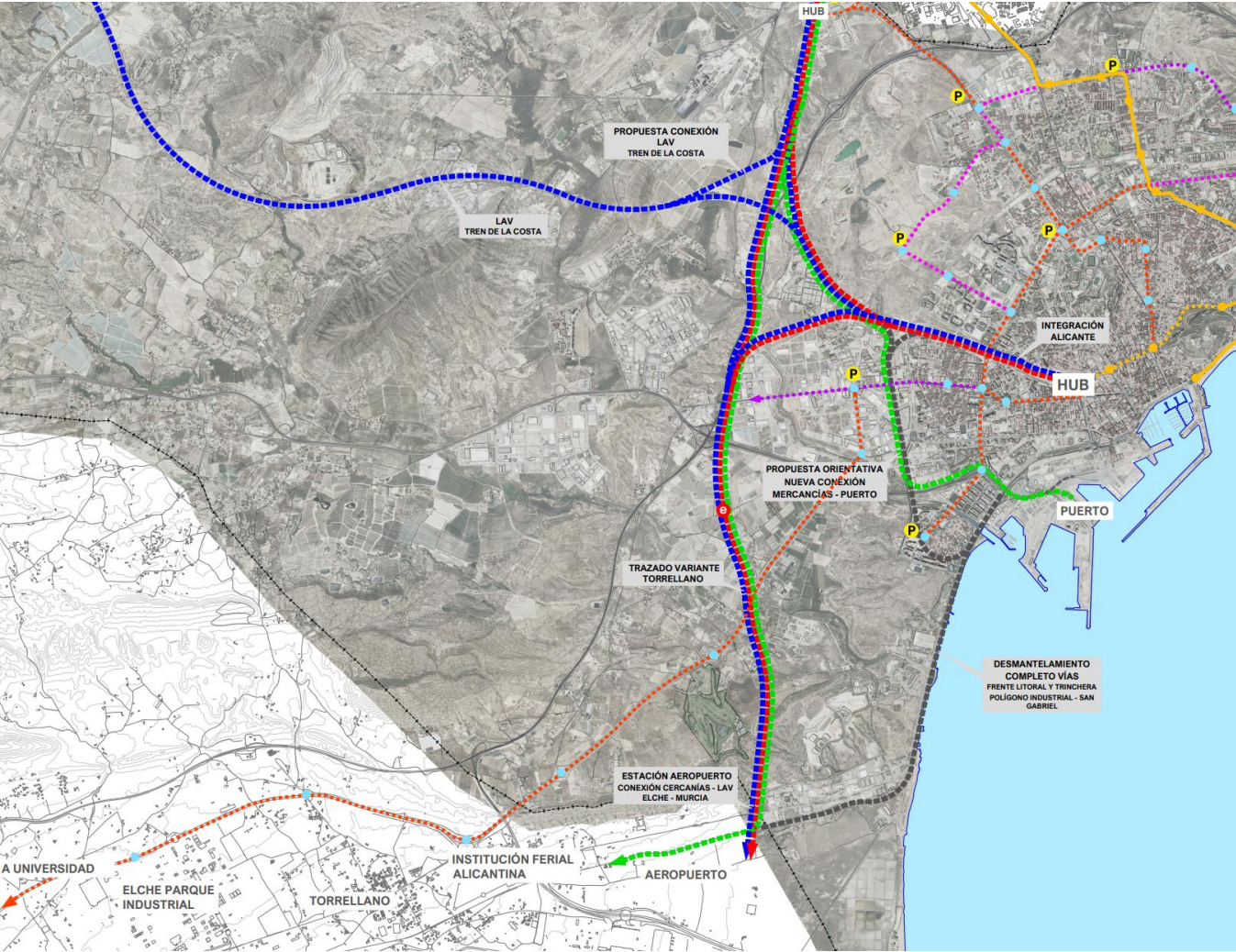
La estrategia combina la mejora de la conexión viaria con la implantación de un **sistema de transporte público de alta capacidad**. Este podrá resolverse mediante un sistema tranviario u otra alternativa de prestaciones equivalentes, siempre que garantice frecuencia, regularidad, tiempos competitivos e integración con el ferrocarril, las redes urbanas y los principales nodos de actividad.

La continuidad con la Vía Parque permite cerrar la segunda ronda urbana y mejorar la conexión con la A-70, la A-31, el aeropuerto y la red viaria de Elche. Esta estructura favorece una mejor distribución de los desplazamientos metropolitanos y reduce la presión sobre la zona central y el frente litoral.

El corredor debe incorporar también medidas de gestión de la demanda, intercambiadores, aparcamientos disuasorios y conexiones peatonales y ciclistas con las principales paradas y centros de empleo. La mejora de la accesibilidad no se orienta únicamente a incrementar la capacidad viaria, sino a ofrecer alternativas competitivas al vehículo privado.

La implantación de nuevos usos estratégicos queda vinculada a una oferta eficaz de transporte colectivo. De este modo, el eje refuerza la complementariedad económica y funcional entre Alicante y Elche, conecta el puerto, el aeropuerto, las universidades, las áreas empresariales y los espacios de innovación, y evita la formación de enclaves aislados o dependientes exclusivamente de la carretera.

El PGE preserva dentro del término municipal de Alicante la continuidad y las conexiones necesarias para su desarrollo, sin promover una urbanización continua entre ambas ciudades. La definición del modo de transporte, el trazado y las fases de ejecución se coordinará con el Ayuntamiento de Elche y con las administraciones y operadores competentes.



LEYENDA

NODOS DE MOVILIDAD

HUB NODO PRINCIPAL
HUB NODO SECUNDARIO

LÍNEAS FERROCARRIL

■ ■ ■ ALTA VELOCIDAD (Regional - Larga Distancia)
■ ■ ■ MERCANCIAS
■ ■ ■ CERCANÍAS (F: 10 minutos)
Prioritario:
- Duplicación TÚNEL vía única ELCHE
● Estación Cercanías PROPUUESTA

LÍNEAS ALTA CAPACIDAD

— LÍNEAS ACTUALES
- - - LÍNEAS PROPUESTAS Fase: 1
Prioritario:
- Eje Avda. DENIA - HUB CENTRAL
- Barrios ZONA SUR - HUB CENTRAL
- - - LÍNEAS PROPUESTAS Fase: 2
- - - LÍNEAS PROPUESTAS Fase: 3
● BOLSAS DE APARCAMIENTO PARK&RIDE
● PARADAS ACTUALES
● PARADAS PROPUESTAS

Esquema movilidad ferroviaria/alta capacidad. Corredor Alicante-Elche
Fuente: Elaboracion propia. Extracto Plano MOVILIDAD N°2

4. Red primaria, dotaciones y servicios

La red primaria constituye el soporte funcional del modelo territorial. Integra las infraestructuras, dotaciones, equipamientos, parques y servicios que, por su dimensión o ámbito de influencia, resultan esenciales para el conjunto del municipio y para su relación con el entorno metropolitano.

El PGE ordena estos elementos como una red al servicio del funcionamiento cotidiano de la ciudad y de su equilibrio territorial. Su distribución busca aproximar los grandes servicios a los barrios, reforzar las centralidades y asegurar una adecuada conexión con los principales sistemas de transporte y accesibilidad urbana.

La propuesta combina la consolidación de las dotaciones existentes con la reserva de suelo para nuevas necesidades sanitarias, educativas, deportivas, sociales y de servicios urbanos. Asimismo, incorpora criterios de flexibilidad que permiten adaptar los equipamientos a la evolución de la población y a la aparición de nuevas demandas, sin perder su función estructural.

El **Plano de Ordenación Estructural OE.03. Red Primaria** identifica los elementos que integran esta red y las principales reservas propuestas. Sus delimitaciones podrán ajustarse durante la tramitación del PGE conforme a los estudios sectoriales, la participación pública y los informes de las administraciones competentes.

4.1. Configuración y función de la red primaria

La red primaria comprende los elementos de titularidad pública o privada que desempeñan una función relevante en la estructura urbanística municipal y cuyo ámbito de servicio supera el entorno inmediato. Incluye:

- la red de comunicaciones de carácter estructurante;
- los grandes equipamientos públicos y privados;
- las zonas verdes y parques de alcance municipal;
- y las infraestructuras y servicios urbanos esenciales.

Su configuración responde a una visión de conjunto. Las reservas se establecen para todo el término municipal, con independencia de la clasificación del suelo, con el fin de asegurar la implantación, ampliación o transformación de los sistemas necesarios para el funcionamiento futuro de Alicante.

El PGE procura una distribución equilibrada de los elementos de la red primaria, vinculándolos a las centralidades, los barrios, los ámbitos de transformación y los principales nodos de transporte. Esta relación permite mejorar el acceso a los servicios y evita que los grandes equipamientos funcionen como enclaves aislados o dependientes exclusivamente del automóvil.

Las dotaciones públicas se conciben con flexibilidad funcional para poder adaptarse a necesidades sociales cambiantes. Su diseño debe ser ejemplar e incorporar calidad arquitectónica, accesibilidad universal, eficiencia energética, adaptación climática e integración paisajística.

La perspectiva de género orienta la localización y accesibilidad de los equipamientos, favoreciendo recorridos cotidianos más próximos, seguros y autónomos.

Los equipamientos situados en suelo rural se regulan conforme a sus necesidades funcionales y a los condicionantes ambientales, territoriales y paisajísticos de cada emplazamiento.

La normativa estructural establecerá las condiciones generales de implantación, edificabilidad, conexión e integración de los elementos de la red primaria. Las determinaciones más concretas se adaptarán a la naturaleza de cada equipamiento y, cuando proceda, a los instrumentos sectoriales o planes especiales correspondientes.

4.2. Red primaria de comunicaciones

La red primaria de comunicaciones reúne las infraestructuras que conectan Alicante con el sistema territorial exterior y articulan internamente el municipio. Comprende la red viaria y ferroviaria estructurante, el sistema portuario, las conexiones con el aeropuerto, los corredores de transporte público de alta capacidad y los principales nodos de intercambio.

Su configuración responde al modelo de movilidad desarrollado en el apartado 3. Por ello, este capítulo no reproduce las actuaciones allí descritas, sino que identifica su condición estructural y su relación con las dotaciones, las centralidades, los ámbitos productivos y la infraestructura verde.

El PGE incorpora las reservas necesarias para garantizar la continuidad de las redes supramunicipales, completar los grandes ejes urbanos y facilitar la implantación de estaciones, intercambiadores, plataformas reservadas y aparcamientos disuasorios. Forman parte de esta estructura tanto las infraestructuras existentes como aquellas cuya transformación resulta necesaria para alcanzar el modelo propuesto.

La red viaria estructurante está formada por las rondas, avenidas y corredores que conectan los barrios, las centralidades y las áreas de actividad. En cada eje, el espacio se organizará de acuerdo con su función, pudiendo incorporar carriles de tráfico, plataformas de transporte público, itinerarios ciclistas y peatonales y zonas verdes.

Dentro del sistema de transporte colectivo destacan el HUB Central de Movilidad, asociado a la transformación de la estación ferroviaria y al Parque Central, y el nodo secundario de Alicante Norte. Estos espacios favorecen el intercambio entre ferrocarril, transporte público de alta capacidad, autobuses, movilidad activa y vehículo privado.

La red incorpora también los ejes principales del diseminado, necesarios para garantizar la conexión de los núcleos y asentamientos existentes con la estructura general, facilitar el acceso a los servicios y mejorar su integración.

Las servidumbres, zonas de protección y limitaciones de las carreteras, ferrocarriles, infraestructuras aeroportuarias y demás sistemas supramunicipales se incorporarán a la documentación del PGE conforme a la legislación sectorial. Los trazados dependientes de otras administraciones podrán ajustarse durante la tramitación sin alterar los objetivos estructurales del modelo.

Sistema General Portuario e integración puerto-ciudad

El Puerto de Alicante constituye uno de los principales activos territoriales, económicos e identitarios de la ciudad. Su función logística y comercial se combina con su posición central en el frente litoral y con su capacidad para actuar como nodo de movilidad, actividad económica, innovación y economía azul.

El PGE reconoce el ámbito portuario como Sistema General Portuario, sometido a la legislación estatal y a su correspondiente Plan Especial. Aunque el planeamiento municipal no asume su ordenación directa, establece las directrices necesarias para coordinar su evolución con la ciudad y mejorar la relación entre el espacio portuario y los tejidos urbanos colindantes.

La estrategia puerto-ciudad compatibiliza la operatividad de las actividades comerciales, logísticas, turísticas y de servicios con la configuración de unos bordes más accesibles, permeables y conectados con la trama urbana. En los ámbitos de contacto con la ciudad se favorece la continuidad de los espacios públicos y la implantación de usos culturales, formativos, empresariales, comerciales, recreativos y vinculados a la economía azul, siempre que resulten compatibles con la seguridad y funcionalidad portuaria y no generen conflictos con los barrios próximos.

El frente portuario se integra en la Vía Litoral y en la infraestructura verde municipal, reforzando los recorridos peatonales y ciclistas, las relaciones visuales con los principales hitos urbanos y la continuidad paisajística entre el puerto, el litoral y la ciudad.

Los flujos logísticos portuarios ya se canalizan mediante la conexión directa con la A-31, lo que reduce la presencia de tráfico pesado en el frente marítimo. El PGE reconoce esta infraestructura como una oportunidad para reforzar la accesibilidad portuaria y articular, en relación con la Variante de Torrellano, un espacio logístico interior vinculado funcionalmente al puerto y orientado a actividades de alto valor añadido. Este ámbito no debe concebirse como un mero espacio de almacenamiento o depósito de contenedores, sino como un nodo avanzado de logística, transformación, distribución, innovación, servicios empresariales, digitalización y economía azul, capaz de mejorar la intermodalidad, complementar las instalaciones portuarias y ampliar su capacidad económica y operativa sin incrementar la presión sobre el borde litoral.

La transformación del acceso ferroviario resulta igualmente estratégica. El nuevo ramal de mercancías se plantea soterrado en su aproximación y entrada al puerto, sustituyendo el trazado actual que atraviesa áreas industriales y barrios como San Gabriel. Su ejecución elimina barreras, mejora la continuidad urbana y permite destinar el corredor liberado a infraestructura verde, recorridos peatonales y conexiones ciclistas.

El puerto se vincula, además, al corredor aeropuerto-puerto, que integra Agua Amarga, Ciudad de la Luz, la EUIPO y otros ámbitos de oportunidad. Esta estructura relaciona logística, innovación, actividad empresarial, producción audiovisual y economía del conocimiento, reforzando el papel del puerto como motor de desarrollo y como extremo de un eje de actividades de alto valor añadido.

El Plan Especial del Puerto deberá adaptarse a estas directrices y coordinar su infraestructura verde, sus accesos y sus espacios de relación urbana con la ordenación establecida por el PGE. Asimismo, los faros del Cabo de las Huertas y de la Isla de Tabarca se reconocen como elementos del Sistema General Portuario de señalización marítima, garantizando la compatibilidad entre su función operativa y sus valores patrimoniales y paisajísticos.



Estrategia corredor aeropuerto-puerto
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

4.3. Equipamientos y reservas dotacionales

Alicante dispone de una red de equipamientos que refuerza su papel como capital provincial y como centro de servicios de alcance metropolitano. El PGE incorpora a la red primaria aquellos cuya influencia supera la escala de barrio y reserva nuevos suelos para atender necesidades futuras.

La propuesta busca equilibrar territorialmente la oferta, mejorar su conexión con el transporte público y aprovechar los grandes equipamientos como elementos capaces de generar centralidad, actividad urbana e identidad colectiva.

Los equipamientos de red primaria se agrupan en tres grandes categorías:

- equipamientos sectoriales o dependientes de otras administraciones;
- equipamientos municipales;
- y dotaciones privadas de carácter estructurante.

Equipamientos sectoriales y de otras administraciones

Se incluyen los grandes equipamientos universitarios, sanitarios, judiciales, administrativos, culturales y científicos cuya titularidad corresponde a administraciones distintas del Ayuntamiento o que se rigen por instrumentos específicos.

El PGE reconoce su autonomía funcional y establece una regulación compatible con sus necesidades de crecimiento y transformación. Entre ellos se encuentran la Universidad de Alicante, la Ciudad de la Justicia, los hospitales, la Ciudad de la Luz y otros complejos de alcance supramunicipal.

La propuesta reserva suelo para la ampliación de la Universidad de Alicante, vinculada al Parque Científico, y para el crecimiento de la Universidad Miguel Hernández en el entorno de la Condomina.

Estas actuaciones refuerzan la relación entre formación, investigación, innovación y desarrollo económico.

En la Ciudad de la Luz, el PGE incorpora la regulación urbanística vigente y orienta su evolución hacia actividades audiovisuales, formativas, tecnológicas y empresariales vinculadas a las nuevas economías, evitando duplicidades entre instrumentos de planeamiento.

Cuando la actividad de un equipamiento implique la presencia estable de estudiantes, investigadores, trabajadores u otros usuarios, podrá admitirse el uso de alojamiento estrictamente vinculado a su funcionamiento. Estas unidades no podrán segregarse ni incorporarse de manera independiente al mercado residencial.

Equipamientos municipales y nuevas reservas

La red municipal integra las dotaciones administrativas, deportivas, culturales, educativas, sanitarias, asistenciales, de seguridad y de servicios urbanos que prestan atención al conjunto de la ciudad.

El PGE consolida los grandes equipamientos existentes y plantea nuevas reservas para corregir déficits, atender el crecimiento futuro y reforzar ámbitos con capacidad de convertirse en nuevas centralidades.

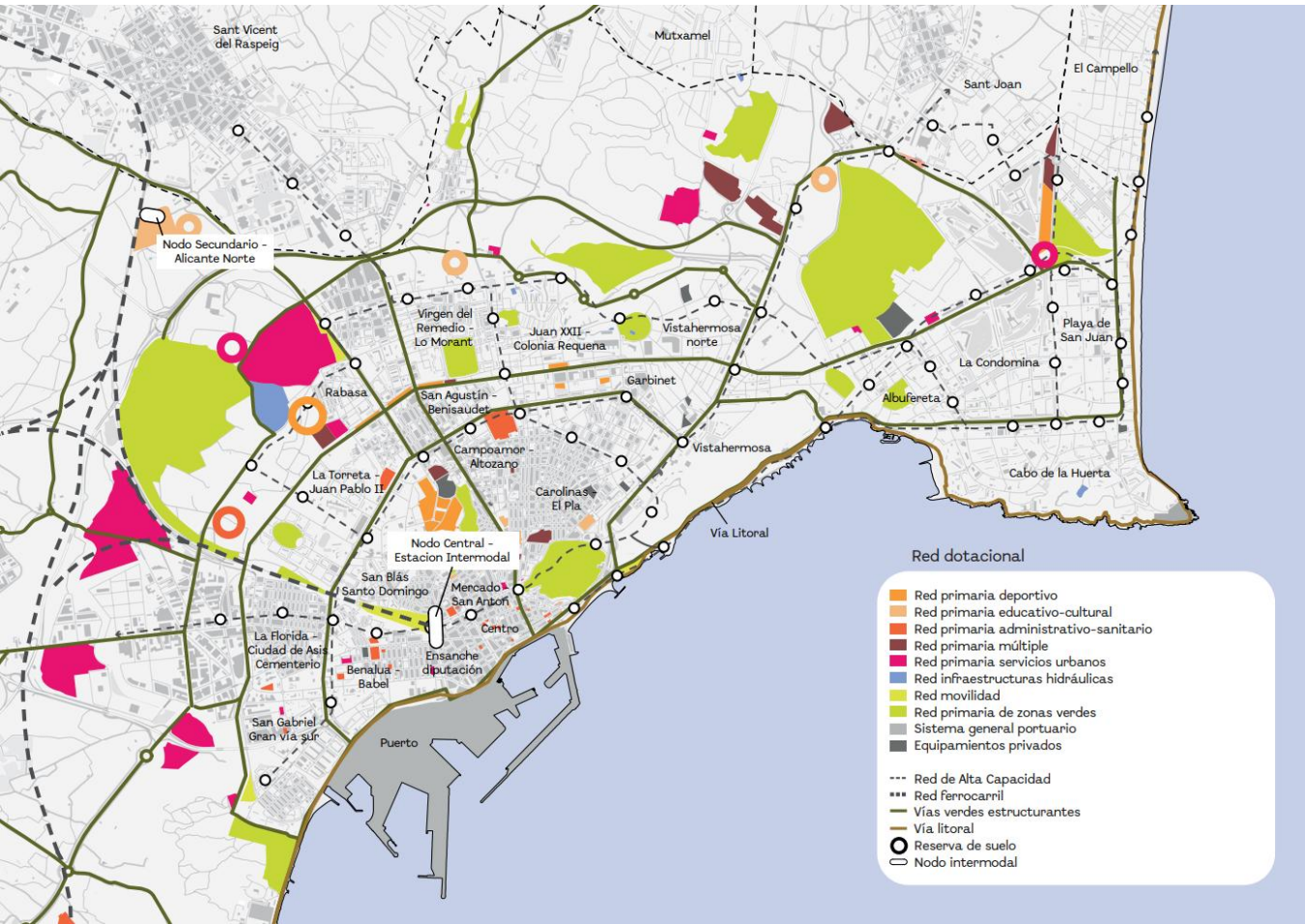
Entre las principales propuestas se incluyen:

- un tercer hospital público al sur de Rabasa-Piqueres;
- un centro de ciclos formativos de referencia provincial en el entorno del Panteón de los Guijarro, frente a Villafranqueza;
- una red de instalaciones deportivas estructurantes asociada a la Vía Parque;
- nuevas dotaciones deportivas en Rabasa;
- la ampliación del cementerio;
- y la ampliación de Mercalicante.

La localización del tercer hospital permite mejorar la cobertura sanitaria y generar una nueva centralidad de servicios al norte de la ciudad, conectada con los ámbitos residenciales previstos y con la red de transporte público.

La red deportiva se organiza en torno a grandes instalaciones distribuidas a lo largo del territorio, con especial presencia en el eje de la Vía Parque. Esta estructura complementa las dotaciones de barrio y facilita la práctica deportiva a escala municipal.

Los grandes equipamientos culturales y administrativos existentes se mantienen como elementos de referencia urbana. Su integración con el espacio público y con las redes de movilidad activa debe reforzar su papel como lugares de encuentro y actividad cotidiana.



Esquema red dotacional
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

Equipamiento dotacional-residencial

El PGE incorpora una nueva red de suelos destinados a equipamiento dotacional-residencial. Su finalidad es promover vivienda pública en alquiler y fórmulas residenciales de carácter social, manteniendo la titularidad y la función dotacional del suelo.

Estos equipamientos se destinan preferentemente a jóvenes, personas mayores, personas con discapacidad y hogares en situación de vulnerabilidad o emergencia habitacional. También podrán acoger modelos de vivienda colaborativa en régimen de cesión de uso.

La propuesta permite aprovechar reservas dotacionales cuya necesidad original no se encuentre justificada, especialmente determinados suelos educativos excedentarios, para responder a una demanda social prioritaria. Esta transformación se apoyará en un anejo específico que acredite la cobertura educativa y la disponibilidad efectiva de los suelos.

Los proyectos deberán alcanzar una elevada calidad arquitectónica, constructiva y energética. Su localización se vincula al transporte público, los servicios cotidianos y los espacios libres, evitando emplazamientos aislados.

Dotaciones privadas de carácter estructurante

Los hospitales privados, centros educativos, instalaciones deportivas y equipamientos asistenciales de iniciativa privada pueden integrarse en la red primaria cuando su ámbito de servicio supera la escala de barrio.

El PGE reconoce su contribución al interés general y favorece su implantación en suelo urbanizado mediante una regulación flexible. Esta posibilidad se acompaña de exigencias de accesibilidad, calidad arquitectónica, sostenibilidad e integración urbana y paisajística equivalentes a las aplicables a los equipamientos públicos.

Flexibilidad y calidad de los equipamientos

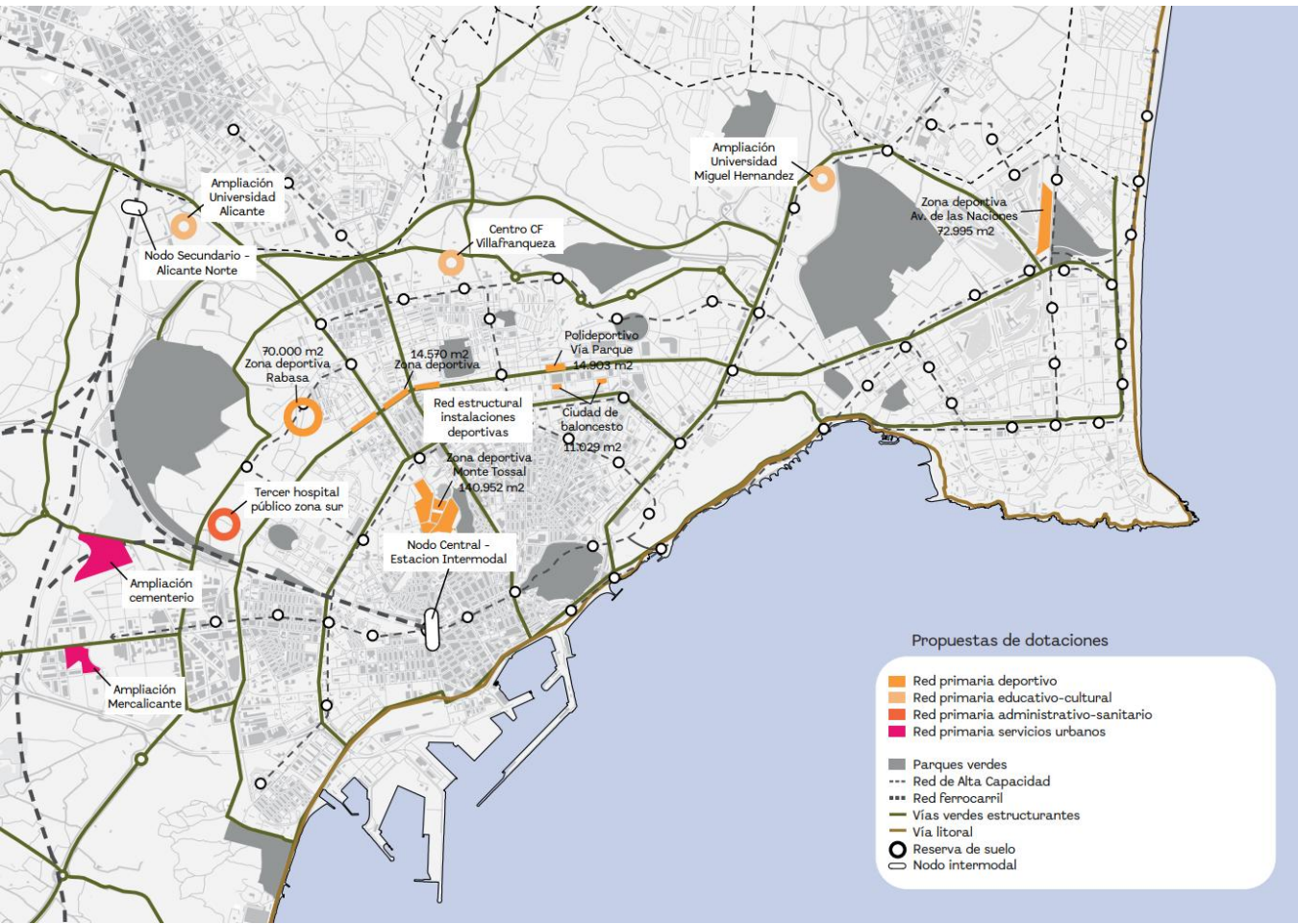
La normativa facilitará la adaptación de los equipamientos a nuevas necesidades sin imponer una especialización excesivamente rígida. Esta flexibilidad permite responder a cambios demográficos, tecnológicos o sociales y mejora el aprovechamiento del suelo público.

La implantación de los equipamientos deberá contribuir a cualificar su entorno. Los proyectos incorporarán espacios exteriores, sombra, vegetación, drenaje sostenible y recorridos accesibles, y podrán impulsarse mediante concursos de arquitectura cuando su relevancia urbana lo justifique.

Centros educativos de proximidad

Los centros de educación infantil, primaria y secundaria responden principalmente a una escala de barrio y no se incorporan de forma generalizada a la red primaria. No obstante, su importancia territorial exige una evaluación específica.

El PGE incluirá un anejo que analice la cobertura de los centros públicos y concertados por unidades funcionales, la relación con los nuevos desarrollos y la suficiencia de las reservas existentes. Este análisis permitirá ajustar los suelos educativos y garantizar una distribución equilibrada de la oferta.



Esquema nuevas dotaciones
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

4.4. Sistema de zonas verdes y espacios libres

Los parques y zonas verdes de red primaria forman parte de la estructura general de espacios libres y de la infraestructura verde municipal. Su ámbito de servicio supera la escala de barrio y su posición, dimensión o capacidad funcional les permite actuar como piezas estructurantes del modelo urbano.

Estos espacios no se conciben únicamente como superficies ajardinadas. Cumplen simultáneamente funciones sociales, ambientales, paisajísticas, hidráulicas y de movilidad:

- conectan barrios y ámbitos urbanos;
- proporcionan espacios de estancia, ocio y actividad física;
- reducen el efecto de isla de calor;
- mejoran la calidad del aire;
- favorecen la biodiversidad;
- incrementan la permeabilidad del suelo;
- y contribuyen a gestionar las escorrentías.

El sistema se coordina con la infraestructura verde desarrollada en el apartado 2. Los grandes parques urbanos, las Lagunas de Rabasa, el Parque Agrario, los corredores verdes y los espacios libres vinculados a las ramblas forman parte de una red continua que relaciona el territorio rural y natural con la ciudad.

El PGE prevé una distribución equilibrada de los parques, procurando que sean accesibles desde los barrios mediante transporte público y recorridos peatonales y ciclistas. La accesibilidad debe atender no solo a la distancia, sino también a la continuidad de los itinerarios, la seguridad, la iluminación, la sombra y la ausencia de barreras.

La ordenación de los parques incorpora criterios de adaptación climática y paisaje mediterráneo:

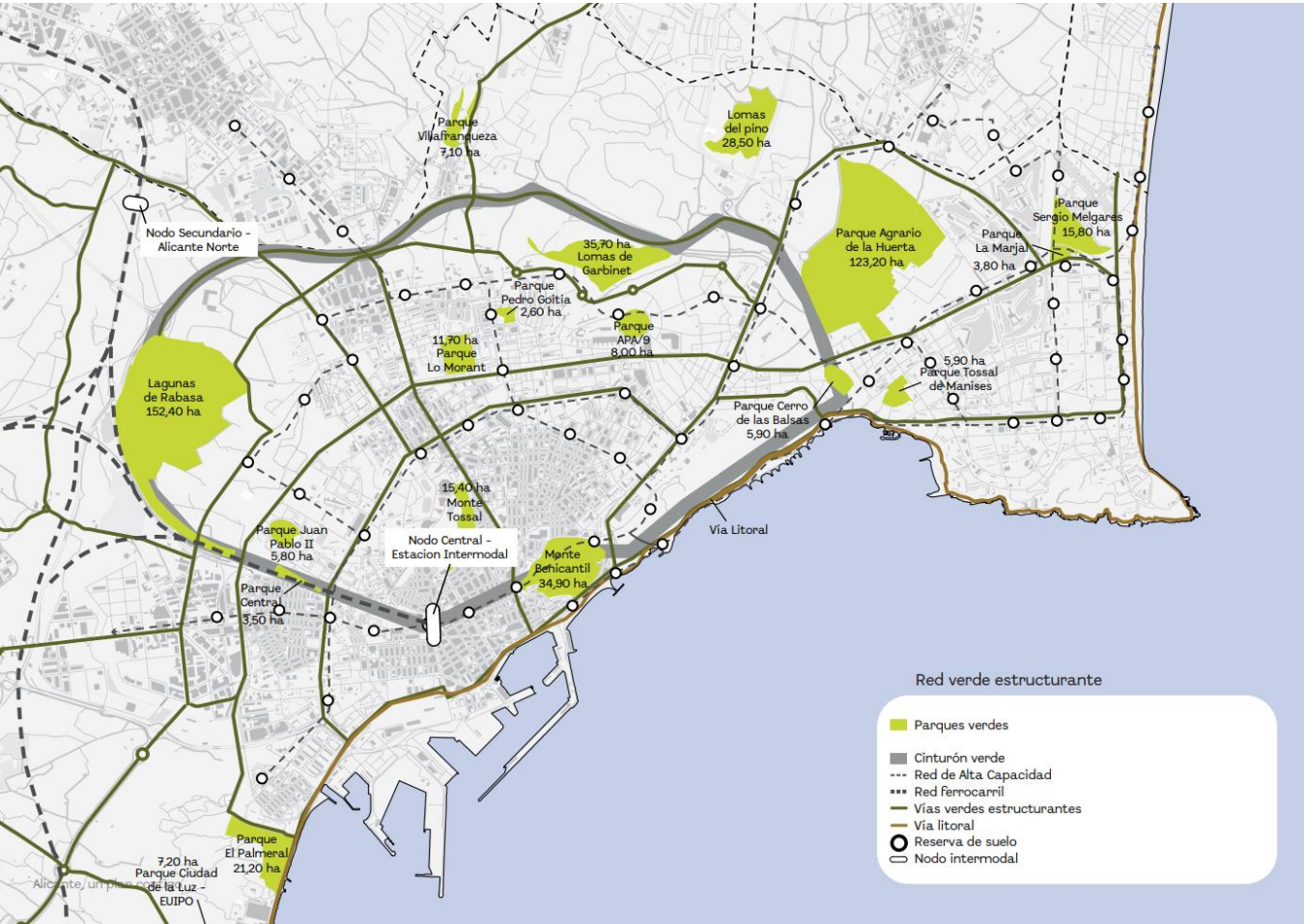
- vegetación adaptada y de bajo consumo hídrico;
- arbolado suficiente para generar sombra;
- utilización de agua regenerada;
- suelos mayoritariamente permeables;
- sistemas urbanos de drenaje sostenible;
- espacios de estancia y juego inclusivos;
- y recorridos accesibles y seguros.

Podrán incorporarse instalaciones deportivas, equipamientos ambientales, recorridos educativos y otras construcciones, dotaciones o instalaciones vinculadas al uso público, recreativo, cultural, formativo o ambiental del espacio libre, siempre que resulten compatibles con sus valores paisajísticos, ambientales y funcionales.

Los grandes parques desempeñan también una función hidráulica. En ámbitos como las Lagunas de Rabasa o el Parque Agrario, su diseño debe permitir retener y laminar escorrentías, reducir riesgos y mejorar la resiliencia de los tejidos urbanos situados aguas abajo.

La propuesta inicial alcanza aproximadamente **481,55 hectáreas** de parques y zonas verdes de red primaria. Para la población horizonte considerada en 2050 de 466.340 habitantes, esta superficie representa una dotación aproximada de **10,33 m²/hab.**, muy superior al estándar mínimo exigible. Estas cifras se ajustarán conforme avance la delimitación y medición definitiva del Plan.

Los parques de mayor complejidad podrán ordenarse mediante proyectos específicos de paisaje que concreten sus usos, fases, criterios de plantación, gestión del agua y relación con los tejidos urbanos.



SISTEMA PARQUES DE LA RED PRIMARIA (PVP)		
TIPO	Superficie (M2)	Superficie (Ha.)
Existentes:		
1 Monte Benacantil	348.737	34,87
2 Tossal de Manises	59.178	5,92
3 La Marjal	37.663	3,77
4 Sergio Melgares	158.158	15,82
5 Lo Morant	117.425	11,74
6 Parque Villafranca	71.379	7,14
7 El Palmeral	212.402	21,24
8 Monte Tossal	154.475	15,45
9 Juan Pablo II	57.985	5,80
10 Parque Pedro Goitia	25.901	2,59
11 Parque APA/9	79.842	7,98
Propuestos:		
12 Cerro de las Balsas	58.673	5,87
13 Lomas del Garbinet	357.439	35,74
14 Parque Central	35.344	3,53
15 Lomas del Pino	285.167	28,52
16 Lagunas de Rabasa	1.523.939	152,39
17 Parque Agrario de la Huerta (80% de 153,97 Ha.)	1.231.776	123,18
TOTAL	4.815.483	481,55

Zonas verdes red primaria
Fuente: Elaboración propia.

4.5. Infraestructuras y servicios urbanos

Las infraestructuras de agua, energía, residuos, abastecimiento y seguridad determinan la capacidad real de la ciudad para mantener su funcionamiento y asumir nuevos desarrollos. El PGE las integra en la red primaria y reserva los suelos necesarios para su ampliación, modernización y adaptación a los retos ambientales.

La estrategia persigue un sistema más eficiente, circular y resiliente, capaz de reducir el consumo de recursos, aprovechar las infraestructuras existentes y anticipar las demandas derivadas del crecimiento urbano y de la actividad económica.

Ciclo integral del agua

El PGE reserva los terrenos necesarios para completar las redes de abastecimiento, saneamiento, depuración, reutilización y drenaje.

Entre las principales actuaciones se incluyen:

- la ampliación de la depuradora de Rincón de León;
- la ampliación y reajuste de la depuradora de Orgegia;
- la implantación de depósitos de agua potable y regenerada;
- la construcción de depósitos anticontaminación y tanques de tormenta;
- y la extensión de las redes asociadas al proyecto Alicante Agua Circular.

La propuesta busca reducir los vertidos, aumentar la reutilización del agua depurada y garantizar recursos para el riego de zonas verdes, la limpieza urbana y otros usos compatibles.

El PGE reservará los suelos necesarios para estas infraestructuras y permitirá su implantación en el subsuelo de viarios, zonas verdes y parcelas dotacionales cuando resulte compatible con el uso de la superficie. Esta solución facilita su integración en la trama urbana y reduce el impacto paisajístico.

La estrategia podrá completarse mediante un Plan Director de Extensión de la Red de Agua Regenerada, orientado a definir los posibles trazados, prioridades y fases de implantación para favorecer la progresiva extensión de este recurso en la ciudad.

Gestión de residuos y economía circular

El PGE reserva suelo para ampliar la planta municipal de tratamiento de residuos y completar una red de ecoparques accesible desde los distintos sectores urbanos.

A las instalaciones existentes de Agua Amarga y Villafranqueza se añaden nuevas localizaciones en Montemar, Rabasa y el diseminado. La red busca reducir las distancias de acceso, facilitar la recogida selectiva y evitar que estas instalaciones funcionen como elementos marginales o mal integrados.

La ampliación de Mercalicante refuerza su función como infraestructura logística y de abastecimiento para Alicante y su entorno metropolitano.

La planificación de residuos se orienta hacia la prevención, la reutilización, el reciclaje y la valorización, integrando estas instalaciones en una estrategia más amplia de economía circular.

Infraestructura energética

La red energética debe garantizar el suministro a los tejidos existentes y a los nuevos desarrollos residenciales y productivos. El PGE reserva suelo para reforzar las infraestructuras eléctricas y anticipar las necesidades de crecimiento.

Se prevén nuevas reservas en la zona norte de Playa de San Juan y en el entorno sur de Pla de la Vallonga. En Rabasa se propone el retranqueo de la subestación existente para compatibilizar la infraestructura con la nueva ordenación residencial.

La normativa busca reducir el impacto visual de tendidos y subestaciones, reordenar las servidumbres en los ámbitos de transformación e integrar paisajísticamente instalaciones como la subestación de El Palmeral.

El sistema se complementa con medidas de generación distribuida, autoconsumo, almacenamiento y comunidades energéticas, favoreciendo el aprovechamiento de cubiertas, aparcamientos y espacios urbanizados para la producción renovable.

Servicios urbanos, seguridad y emergencias

La red primaria incorpora los servicios necesarios para el funcionamiento cotidiano de la ciudad: mercados, cementerios, instalaciones de seguridad, parques de bomberos y otros equipamientos esenciales.

El PGE reserva suelo para ampliar el cementerio y garantiza la capacidad futura de las instalaciones de seguridad y emergencia. Su distribución territorial debe permitir tiempos de respuesta adecuados tanto en los barrios urbanos como en los núcleos rurales y el diseminado.

La localización de nuevas dotaciones atenderá a su accesibilidad, a la compatibilidad con los usos próximos y a la minimización de impactos ambientales y paisajísticos.

Regulación del subsuelo dotacional

El PGE incorpora una regulación específica del subsuelo de los sistemas generales y dotacionales. Este podrá albergar infraestructuras hidráulicas, energéticas, ferroviarias, viarias, de estacionamiento o de servicios, siempre que se garantice:

- la funcionalidad del espacio situado en superficie;
- la continuidad del servicio público;
- la seguridad estructural;
- y la compatibilidad entre los distintos usos.

Esta regulación permite aprovechar de forma más eficiente el suelo público y facilita la implantación de infraestructuras en ámbitos urbanos consolidados.

En conjunto, la red primaria, los equipamientos y los servicios urbanos conforman un sistema integrado que acompaña el crecimiento y la transformación de Alicante mediante la ampliación, mejora y distribución equilibrada de las dotaciones necesarias. Su coordinación con la infraestructura verde y la movilidad refuerza la cohesión territorial, la resiliencia y la calidad urbana del modelo propuesto.

5. Ciudad existente y regeneración urbana

La regeneración de la ciudad existente constituye una de las prioridades del modelo territorial propuesto. Frente a los enfoques centrados principalmente en la expansión, el PGE dirige una parte esencial de sus determinaciones a mejorar, adaptar y reactivar los tejidos urbanos ya construidos.

Alicante presenta una estructura urbana diversa, formada mediante procesos sucesivos de crecimiento que han generado barrios con distintas morfologías, densidades, dotaciones y condiciones de accesibilidad. En algunos ámbitos, esta evolución ha producido fragmentación urbana, envejecimiento del parque edificado, insuficiencia de espacios libres y equipamientos, barreras infraestructurales y desigualdades en el acceso a los servicios urbanos.

La intervención sobre la ciudad consolidada presenta, además, una especial complejidad derivada de la fragmentación de la propiedad, la existencia de edificaciones y actividades en funcionamiento, los derechos consolidados y las dificultades de gestión y financiación. Por ello, el PGE no plantea soluciones uniformes, sino un conjunto de estrategias estructurales que podrán concretarse mediante la ordenación pormenorizada, los planes especiales, los planes de barrio, los programas de regeneración y los proyectos sectoriales correspondientes.

Estas estrategias combinan la mejora del espacio público, la rehabilitación edificatoria, la incorporación de infraestructura verde, el refuerzo de las dotaciones y los servicios, la movilidad activa, la actividad económica de proximidad y la cohesión social. La perspectiva de género, la accesibilidad universal, el confort climático y la atención a las necesidades cotidianas se incorporan de forma transversal.

La ordenación estructural incorporará un **plano específico de estrategias sobre la ciudad existente** y la regeneración urbana, coordinado con los restantes planos del PGE. Este documento recogerá las unidades funcionales, las centralidades y corazones de barrio, los ejes de actividad y proximidad, las conexiones verdes y urbanas, los núcleos históricos y los entornos vulnerables con incidencia estructural.

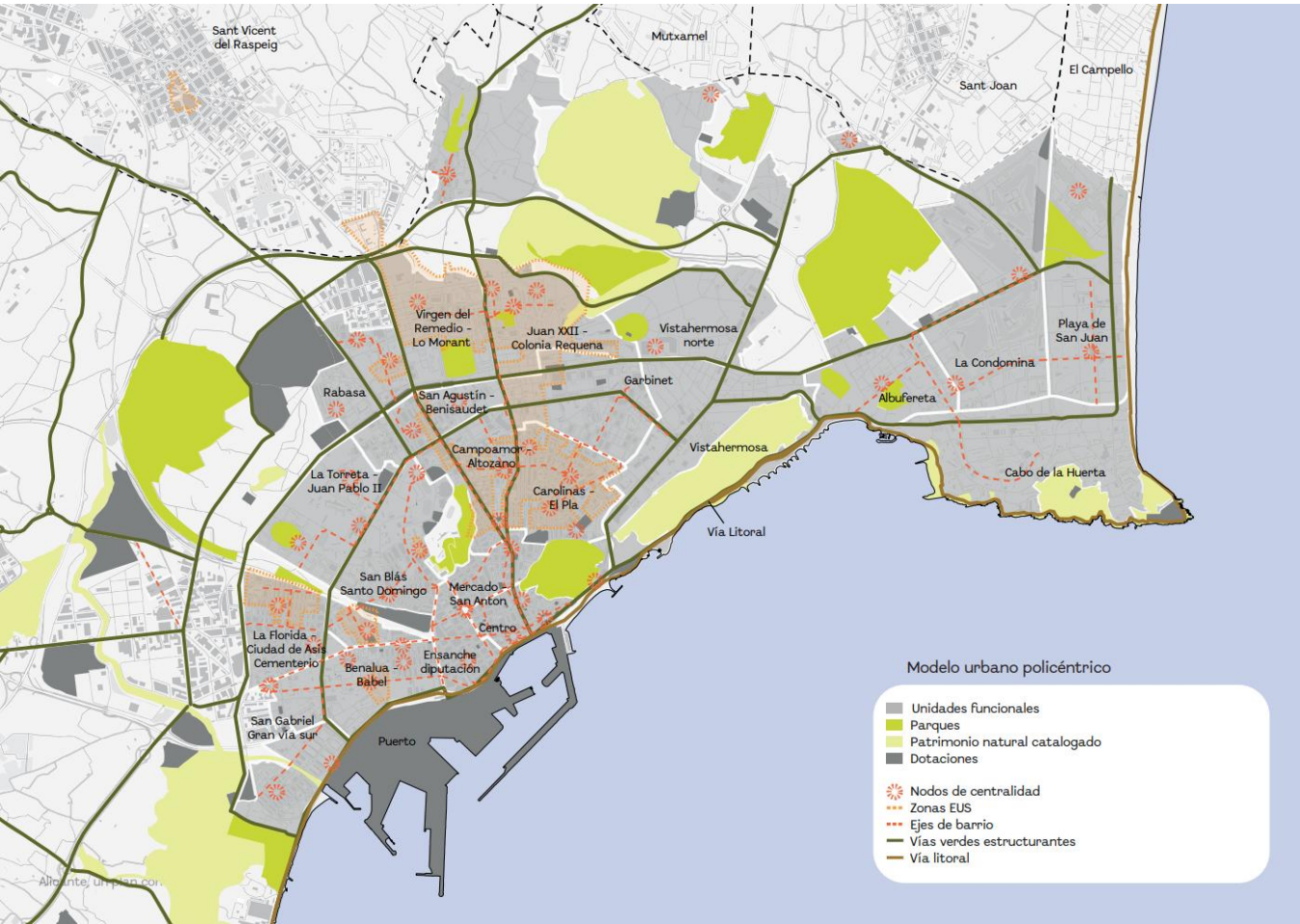
La identificación y delimitación de estos elementos requiere estudios específicos que permitan analizar adecuadamente el funcionamiento real de los barrios, las relaciones de proximidad, la distribución de servicios y equipamientos, la concentración de actividad, las barreras urbanas y las situaciones de vulnerabilidad. Por ello, su definición gráfica se completará y ajustará a partir de dichos análisis en fases posteriores de tramitación.

El PGE propone definir una estrategia orientada a recomponer los tejidos fragmentados, reconectar los barrios y reactivar la ciudad existente, reforzando las centralidades, la vida de proximidad, la justicia territorial y la capacidad de adaptación de Alicante.

5.1. Modelo policéntrico y centralidades de barrio

El PGE configura Alicante como una ciudad policéntrica, articulada mediante barrios capaces de atender una parte sustancial de las necesidades cotidianas de su población. El objetivo no es crear unidades aisladas o autosuficientes, sino reforzar la vida de proximidad y equilibrar la distribución territorial de equipamientos, servicios, comercio, empleo, espacios libres y oportunidades urbanas.

Este modelo reduce la dependencia de los desplazamientos motorizados, mejora el acceso a los servicios y fortalece la identidad y la cohesión de los barrios. Cada ámbito urbano se integra, a su vez, en el conjunto de la ciudad mediante la red de transporte público, los itinerarios peatonales y ciclistas, la infraestructura verde y las principales centralidades urbanas y metropolitanas.



Modelo Policéntrico

Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

Unidades funcionales

La ciudad se organiza mediante unidades funcionales, entendidas como ámbitos de referencia para analizar y atender las necesidades cotidianas de los barrios. Su definición considera la continuidad del tejido urbano, las relaciones de proximidad, la distribución de los equipamientos, las barreras existentes, los sistemas de movilidad y la identidad social y cultural de cada ámbito.

Las unidades funcionales constituyen la escala adecuada para coordinar las políticas de regeneración, espacio público, movilidad, dotaciones, vivienda y actividad económica. No sustituyen a los barrios administrativos ni implican por sí mismas una nueva calificación urbanística, sino que proporcionan una estructura operativa para orientar las actuaciones municipales.

Centralidades y corazones de barrio

Dentro de cada unidad funcional se reconocen centralidades o corazones de barrio, formados por espacios en los que confluyen comercio, equipamientos, servicios, transporte público, plazas, mercados y otros lugares de encuentro colectivo.

Estas centralidades pueden apoyarse en ámbitos ya consolidados o desarrollarse sobre enclaves con capacidad para asumir una mayor función urbana. Su fortalecimiento no requiere necesariamente grandes transformaciones, sino que puede alcanzarse mediante la mejora del espacio público, la incorporación o rehabilitación de equipamientos, la activación de locales, la recuperación de edificios vacíos y la mejora de la accesibilidad.

Los corazones de barrio deben configurarse como espacios activos, accesibles, seguros y climáticamente confortables. Su diseño atenderá a la diversidad de edades, capacidades, horarios y formas de uso, incorporando especialmente las necesidades vinculadas a los cuidados, la infancia y las personas mayores.

Cultura, tradición y cohesión social

La cultura, las fiestas populares y las tradiciones locales forman parte del funcionamiento y de la identidad de los barrios. El modelo policéntrico reconoce su capacidad para generar vínculos, participación y sentido de pertenencia.

Las centralidades y equipamientos de proximidad podrán incorporar espacios destinados a asociaciones, sedes festeras, talleres, centros cívicos, actividades culturales y actos comunitarios, siempre de acuerdo con las condiciones del entorno. La dimensión cultural se integra así en la planificación urbana y no se trata como una actividad ajena a la vida cotidiana de los barrios.

Planes de barrio

Los planes de barrio constituyen el principal instrumento operativo para trasladar las estrategias del PGE a cada unidad funcional. No tienen necesariamente naturaleza de instrumento de planeamiento, aunque podrán proponer actuaciones o modificaciones que deban tramitarse posteriormente mediante los procedimientos urbanísticos correspondientes.

Su contenido podrá integrar medidas sobre espacio público, movilidad de proximidad, dotaciones, rehabilitación, comercio, cultura, servicios sociales, infraestructura verde y actividad económica. Asimismo, permitirán establecer prioridades, coordinar inversiones y articular la participación vecinal.

Estos planes deberán considerar simultáneamente la escala del barrio, su relación con el conjunto de la ciudad y su conexión con las grandes infraestructuras y sistemas territoriales.

5.2. Ejes de barrio y actividad de proximidad

El modelo policéntrico se completa mediante una red de ejes de barrio que articula las centralidades y concentra una parte relevante de la actividad cotidiana. Estos ejes están formados por calles y recorridos que reúnen comercio, servicios, equipamientos, transporte público y espacios de estancia, y que desempeñan una función estructurante en la vida urbana.

Su identificación permite orientar de manera prioritaria las actuaciones de mejora del espacio público, accesibilidad, arbolado, iluminación, movilidad peatonal y ciclista y transporte colectivo. También permite reconocer el valor urbano de los locales y actividades situados en planta baja, evitando que los principales corredores de actividad pierdan progresivamente su función de proximidad.

La estrategia no pretende fijar una estructura comercial rígida, sino favorecer la permanencia y diversidad de los usos que sostienen la vida cotidiana: comercio local, mercados, servicios profesionales, restauración, actividades culturales, equipamientos y otros usos compatibles con el carácter residencial de los barrios.

Los ejes de barrio se coordinan con las vías verdes estructurantes. Mientras estas últimas cumplen principalmente funciones ambientales, paisajísticas y de movilidad activa, los ejes de barrio concentran actividad urbana y relaciones sociales. En muchos casos ambas funciones podrán superponerse, configurando corredores arbolados, activos y accesibles que conecten las centralidades locales con los parques, equipamientos y nodos de transporte público.

La mejora de estos ejes debe priorizar la calidad peatonal y el confort climático, reduciendo cuando resulte posible el espacio destinado al tráfico motorizado e incorporando arbolado, sombra, mobiliario, espacios de estancia y soluciones de drenaje sostenible. En los tejidos compactos, donde resulta difícil obtener grandes zonas verdes, la transformación de las calles adquiere una especial importancia para mejorar la habitabilidad y la resiliencia climática.

El plano específico de regeneración urbana identificará los ejes cuya función resulte estructural para el modelo, a partir de un estudio específico que permita reconocerlos y caracterizarlos adecuadamente. La concreción de sus secciones, actuaciones y prioridades corresponderá a los planes de barrio, los instrumentos de movilidad y los proyectos de urbanización y espacio público.

5.3. Entornos sensibles y regeneración prioritaria

La regeneración urbana debe priorizar aquellos ámbitos en los que se concentran déficits físicos, sociales, edificatorios y ambientales. El PGE incorporará la identificación de entornos sensibles como una herramienta para orientar las políticas públicas, coordinar recursos y reducir las desigualdades territoriales.

La sensibilidad de un ámbito no responde a un único indicador, sino a la concurrencia de distintos factores, entre ellos:

- el estado de conservación, accesibilidad y eficiencia energética del parque edificado;
- la insuficiencia de zonas verdes, equipamientos y servicios de proximidad;
- la baja calidad o inseguridad del espacio público;
- las dificultades de conexión peatonal o mediante transporte público;
- la exposición al ruido, al calor, a la contaminación o a otros riesgos;
- el envejecimiento de la población y las necesidades relacionadas con los cuidados;
- y las situaciones de vulnerabilidad residencial, económica o social.

La identificación inicial podrá apoyarse en los ámbitos incluidos en el Visor de Espacios Urbanos Sensibles de la Comunitat Valenciana y en la información disponible en los estudios del PGE. No obstante, estas referencias deberán contrastarse mediante análisis locales más detallados antes de establecer delimitaciones definitivas o programas concretos de intervención.

Las actuaciones en estos entornos tendrán carácter integral. Podrán combinar la rehabilitación edificatoria y energética, la mejora de la accesibilidad, la reurbanización del espacio público, la incorporación de arbolado y zonas verdes, el refuerzo de los equipamientos, la mejora de la movilidad, el apoyo al comercio y la aplicación de programas sociales, económicos y comunitarios.

Los planes de barrio constituirán el marco preferente para adaptar estas medidas a las condiciones de cada ámbito y coordinar la intervención de las distintas áreas municipales y administraciones competentes.

La regeneración debe favorecer la permanencia de la población residente y evitar que la mejora urbana derive en procesos de desplazamiento, sustitución social o pérdida del comercio y de las redes comunitarias existentes. La intervención física se acompaña, por tanto, de medidas sociales y económicas que permitan compartir los beneficios de la transformación.

El plano estructural podrá señalar áreas de atención preferente, pero su identificación no debe interpretarse como una delimitación cerrada ni como una calificación negativa del barrio. La concreción de los ámbitos se realizará a partir de estudios específicos, información actualizada y procesos de participación.

5.4. Núcleos históricos y tejidos con identidad propia

Los núcleos históricos y los tejidos con identidad propia constituyen elementos esenciales de la memoria, la cultura y la diversidad urbana de Alicante. Su preservación no se limita a la protección de edificios o elementos aislados, sino que comprende la trama urbana, el espacio público, los usos tradicionales, la función residencial y las relaciones sociales que mantienen vivos estos ámbitos.

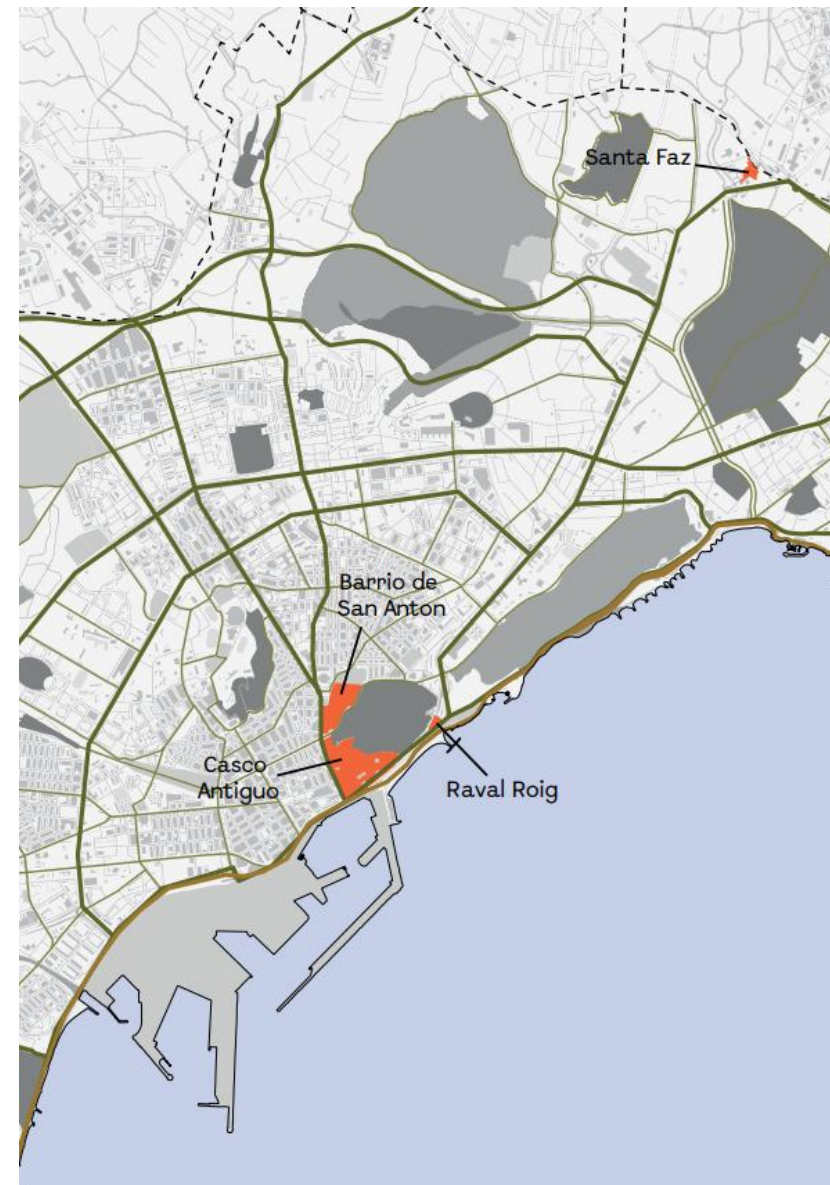
El PGE reconoce específicamente los ámbitos históricos del Casco Antiguo, San Antón, Raval Roig y Santa Faz, sin perjuicio de otros tejidos, conjuntos o enclaves cuya identidad urbana deba ser considerada en la ordenación.

La estrategia combina protección patrimonial y revitalización funcional. Sus principales líneas de actuación son:

- rehabilitar y adaptar el patrimonio edificado, mejorando su habitabilidad, accesibilidad y eficiencia energética sin alterar sus valores;
- mejorar las calles, plazas y espacios abiertos, favoreciendo la movilidad peatonal, el confort climático y la calidad ambiental;
- mantener una mezcla equilibrada de vivienda, comercio, servicios, cultura y ocio;
- recuperar edificios y locales vacíos mediante usos compatibles;
- reforzar la conexión con el transporte público y con la infraestructura verde;
- y compatibilizar la actividad turística con la permanencia de la población residente y la vida cotidiana.

La regulación del turismo deberá atender especialmente a estos ámbitos, evitando la concentración excesiva de alojamientos o actividades que puedan desplazar el uso residencial, reducir los servicios cotidianos o generar conflictos de convivencia. La actividad turística se integra como un uso complementario, no como un factor de sustitución de la estructura social y funcional de los barrios.

Los instrumentos de ordenación pormenorizada vigentes deberán revisarse, actualizarse o coordinarse cuando resulte necesario. Podrán formularse planes especiales conjuntos cuando exista continuidad física, histórica o funcional entre distintos ámbitos, favoreciendo una visión integrada y una gestión más eficaz.



Núcleos Históricos Tradicionales del entorno urbano
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

5.5. Operaciones de Regeneración Estructural -ORE-

Las Operaciones de Regeneración Estructural actúan sobre grandes vacíos urbanos, suelos infrutilizados o espacios ocupados por infraestructuras cuya transformación puede generar efectos positivos sobre amplias áreas de la ciudad consolidada.

Su finalidad no es únicamente ordenar el ámbito concreto, sino recomponer tejidos fragmentados, eliminar barreras, crear espacios libres y dotaciones, mejorar la conectividad y activar nuevas centralidades. Por su dimensión y posición, se conciben como proyectos de ciudad capaces de irradiar procesos de regeneración sobre los barrios colindantes.

El PGE establece sus directrices, objetivos y magnitudes generales. Su ordenación pormenorizada se concretará mediante Planes Especiales, dada la singularidad de estos entornos.

ORE-1. Parque Central

Parque Central constituye una operación urbana y ferroviaria de elevada complejidad, destinada a integrar la estación y las infraestructuras ferroviarias en la ciudad, superar la barrera histórica de las vías y configurar una nueva pieza central de espacio público, actividad urbana e intermodalidad.

El PGE asume la ordenación estructural y los parámetros urbanísticos establecidos por el Plan Especial aprobado definitivamente por la Conselleria el 11 de julio de 2023 y publicado en el Boletín Oficial de la Provincia el 9 de agosto de 2023. Dicho instrumento fija la ordenación estructural y establece las condiciones básicas urbanísticas aplicables al ámbito.

La actuación integra la estación en un nodo intermodal y genera un gran parque conectado con la infraestructura verde municipal. Este nuevo espacio permite mejorar la continuidad entre el centro y los barrios situados al oeste y al sur de las vías, establecer nuevas conexiones peatonales, ciclistas y viarias e incorporar vivienda, dotaciones y actividades urbanas capaces de activar sus bordes y reforzar su función como nueva centralidad.

La ejecución de Parque Central exige coordinar la integración ferroviaria, la nueva estación, la urbanización de los terrenos liberados, la movilidad, la gestión del suelo y la financiación de las distintas actuaciones. Por ello, su desarrollo se articula mediante la sociedad Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte, S.A. -AVANT-, constituida para gestionar la integración ferroviaria en Alicante y en cuyo marco participan las administraciones y entidades competentes.

La ordenación estructural aprobada comprende un ámbito aproximado de 37 hectáreas, además de la pieza dotacional vinculada a la estación, y contempla un parque urbano de, al menos, 150.000 m² y una capacidad aproximada de 1.400 viviendas, con una presencia significativa de vivienda protegida. La ordenación pormenorizada, los proyectos ferroviarios y de urbanización, la programación y las condiciones concretas de ejecución se desarrollan de manera coordinada en el marco de AVANT, respetando las determinaciones estructurales asumidas por el PGE.

ORE-2. Sangueta

Sangueta ocupa una posición singular en el frente litoral, entre el Castillo de Santa Bárbara y la Serra Grossa. Se trata de un ámbito de elevada sensibilidad paisajística, con infraestructuras y espacios infrutilizados y con presencia de edificaciones residenciales preexistentes.

La operación recupera la relación entre la ciudad, el litoral y los principales hitos paisajísticos. Se plantea una amplia zona verde orientada al mar, la incorporación de dotaciones y la reorganización de las infraestructuras y viarios perimetrales para mejorar la permeabilidad urbana.

La ordenación prioriza la actividad económica y los usos de alto valor añadido vinculados al Clúster de la salud, el bienestar y la vida activa, articulado entre Sangueta y La Condomina, complementados con una presencia residencial limitada y las dotaciones y espacios libres necesarios. Esta orientación se complementará con una presencia residencial limitada y con las dotaciones y espacios libres necesarios para garantizar la integración urbana, paisajística y funcional del ámbito.

Se proponen aproximadamente 200 nuevas viviendas y, si resulta viable, la conservación e integración de los bloques existentes. La actuación incorpora asimismo dotaciones deportivas e infraestructuras destinadas a la gestión y tratamiento del agua antes de su vertido al mar.

La fragilidad del entorno exige una especial atención a la integración paisajística, las relaciones visuales, la movilidad sostenible y la continuidad de la Vía Litoral.

ORE-3. Parque del Mar

La operación Parque del Mar configura un gran eje ambiental y urbano en el sector sur de la ciudad, vinculado a la transformación del corredor ferroviario y al entorno de la antigua estación de Benalúa.

Su objetivo es conectar tejidos actualmente separados, ampliar el sistema de espacios libres y mejorar la relación de los barrios del sur con el litoral. El parque cumple, además, funciones vinculadas a la gestión y acumulación del agua, reforzando la resiliencia frente a los episodios de lluvia intensa.

La operación incorpora nuevas dotaciones, vivienda y usos terciarios y de servicios capaces de activar el ámbito y mejorar su relación con los barrios próximos. Se establece como referencia una capacidad aproximada de 250 viviendas, sin perjuicio de la concreción que resulte de los estudios y convenios que, en su caso, se desarrollen posteriormente.

En conjunto, las ORE se plantean como actuaciones de excelencia urbana en las que el espacio público, la infraestructura verde, la vivienda protegida, las dotaciones, la movilidad y la calidad del diseño deben abordarse de manera integrada.

5.6. Operaciones de Transformación Estructural -OTE-

Las Operaciones de Transformación Estructural actúan sobre tejidos urbanos ya ocupados, principalmente áreas industriales que han perdido funcionalidad o cuya posición resulta poco adecuada para el mantenimiento de actividades tradicionales.

A diferencia de las ORE, centradas principalmente en grandes vacíos e infraestructuras, las OTE requieren una transformación gradual, flexible y compatible con las actividades y edificaciones existentes durante el periodo de transición.

Su objetivo es crear nuevos barrios mixtos, integrados en la ciudad consolidada, con vivienda, actividad económica, dotaciones, servicios, espacios libres y nuevas centralidades. Estas operaciones contribuyen a reequilibrar la distribución territorial de la población y de las actividades, especialmente en las zonas sur y oeste de la ciudad.

La transformación deberá facilitar la incorporación de vivienda protegida y asequible y evitar procesos bruscos de sustitución que puedan provocar degradación, abandono o expulsión de las actividades compatibles. La ordenación establecerá condiciones transitorias que permitan mantener los usos existentes mientras se produce la progresiva renovación.

OTE-1. Florida-Babel

Florida-Babel ocupa una posición estratégica entre la Vía Parque, los barrios del sur y el nuevo eje verde asociado a la transformación ferroviaria. El ámbito presenta una notable fragmentación provocada por las infraestructuras y por la presencia de tejidos industriales y urbanos de distinta naturaleza.

La operación transforma este espacio en un nuevo barrio mixto capaz de conectar y cohesionar La Florida, Ciudad de Asís, Benalúa, Babel y los ámbitos próximos al Parque del Mar. El soterramiento o integración del trazado ferroviario permite crear un eje verde continuo hasta el litoral y superar una de las principales barreras del sur de la ciudad.

La ordenación incorporará vivienda, actividades terciarias y productivas compatibles, dotaciones y espacios públicos, configurando una nueva centralidad urbana. Se establece un ámbito de transformación aproximado de 98 hectáreas y una capacidad orientativa de unas 8.600 viviendas, magnitudes que deberán verificarse mediante análisis más detallados.

La transformación se desarrollará de manera gradual, permitiendo la continuidad temporal de las actividades compatibles y evitando la paralización o degradación del ámbito durante el proceso.

OTE-2. Polígono de Rabasa

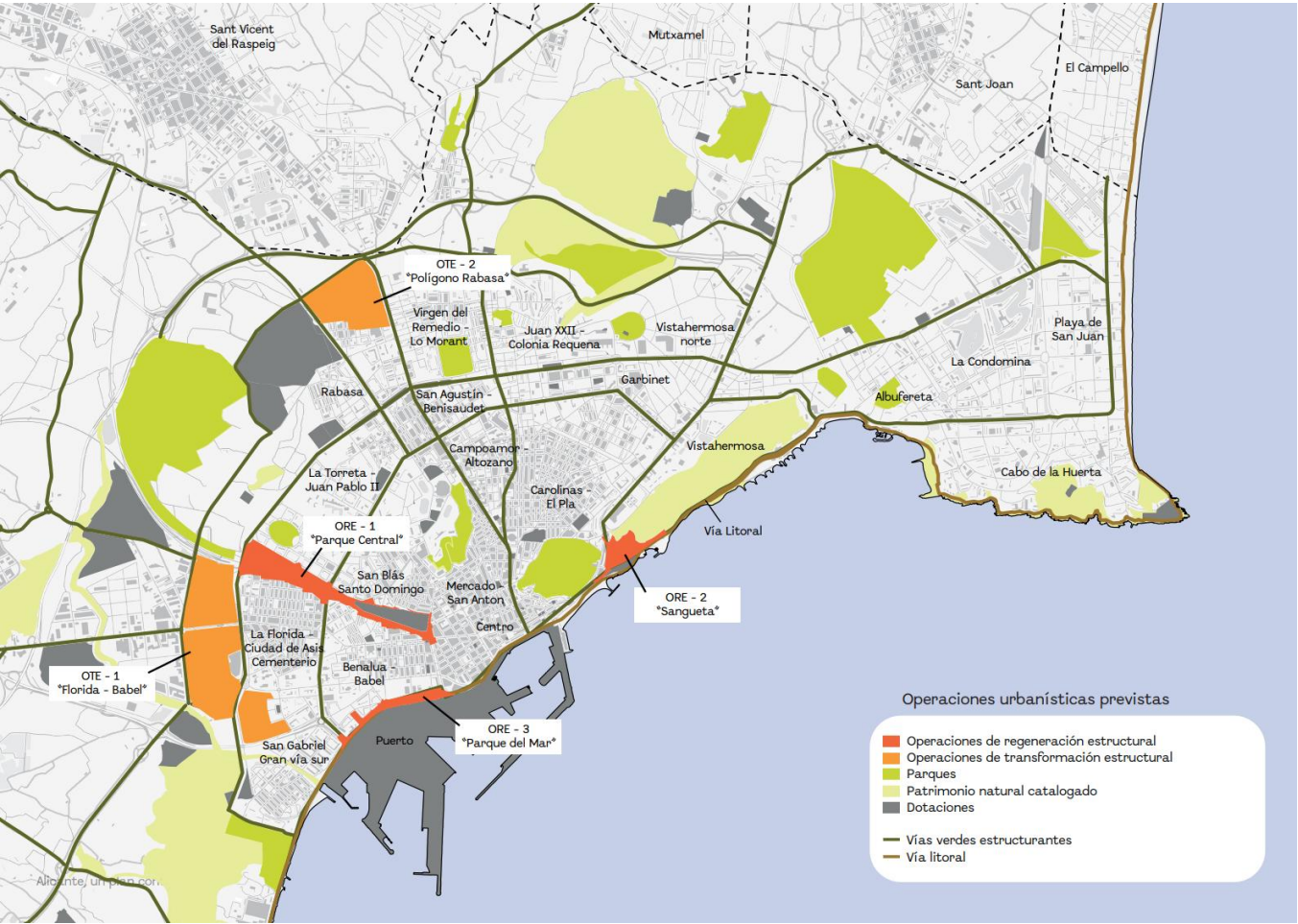
El Polígono de Rabasa presenta una progresiva pérdida de adecuación para las actividades industriales tradicionales, derivada de sus condiciones de acceso y de su creciente integración en un entorno residencial, universitario y terciario.

La proximidad a la Universidad de Alicante, al parque científico-tecnológico y a los nuevos ámbitos de actividad económica proporciona una oportunidad para transformar el polígono en un barrio mixto vinculado al conocimiento, la innovación y los servicios avanzados.

La operación incorpora vivienda, incluida aquella dirigida a estudiantes, investigadores y profesionales, junto con actividades terciarias y productivas compatibles, dotaciones, espacios abiertos y nuevas conexiones urbanas. Esta combinación debe generar una centralidad vinculada al ecosistema universitario y tecnológico, evitando configurar un ámbito exclusivamente residencial.

El ámbito cuenta con una superficie aproximada de 41 hectáreas y una capacidad de unas 3.000 viviendas. Al igual que en el caso anterior, se trata de cifras aproximadas que deberán concretarse durante la evolución del Plan mediante análisis más detallados.

La ordenación deberá reconocer los procesos de transición ya iniciados, permitir la permanencia de los usos compatibles y establecer una evolución progresiva hacia el nuevo modelo.



Operaciones urbanísticas previstas
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

6. Vivienda y desarrollos residenciales

La vivienda constituye una pieza estructural del modelo territorial y urbano. Su calidad no depende únicamente de las condiciones del alojamiento, sino también de su localización, de la proximidad a los servicios y al empleo, de la accesibilidad mediante transporte público, de la calidad del espacio público y de su integración en barrios diversos y funcionalmente equilibrados.

El PGE establece las condiciones territoriales y urbanísticas necesarias para favorecer una oferta residencial suficiente, diversa y asequible. No sustituye las políticas públicas de vivienda, financiación, fiscalidad, rehabilitación o gestión, pero determina dónde puede localizarse la vivienda, cómo se integra en la estructura urbana y qué reservas y criterios deben orientar su desarrollo.

La estrategia supone un cambio respecto del modelo histórico vinculado a la segunda residencia. Determinados ámbitos litorales y periféricos, concebidos inicialmente para una ocupación estacional, han evolucionado hacia formas de residencia habitual y requieren hoy una integración plena en la ciudad, con dotaciones, transporte público, servicios y actividad durante todo el año. El nuevo PGE reconoce esta transformación y evita reproducir nuevos crecimientos residenciales aislados, de baja densidad o vinculados principalmente al uso estacional.

El modelo se orienta hacia una ciudad habitada de forma permanente, compacta, accesible y socialmente diversa. La ordenación deberá proteger la función residencial de los barrios y regular los alojamientos turísticos y temporales para evitar que desplacen la vivienda habitual.

6.1. Estrategia residencial y criterios de localización

La estrategia residencial combina la reutilización y mejora del parque existente con la incorporación selectiva de nuevos desarrollos. Su finalidad no es únicamente producir vivienda, sino contribuir a completar la estructura urbana, reforzar los barrios, atender las necesidades residenciales y favorecer una ciudad equilibrada y funcional durante todo el año.

La localización de la vivienda responde a los siguientes criterios:

- prioridad de la regeneración, la compleción de vacíos y la transformación de ámbitos infrautilizados;
- continuidad con los tejidos urbanos existentes;
- proximidad al transporte público, los equipamientos y las centralidades;
- suficiencia de infraestructuras y servicios;
- compatibilidad con los riesgos, las afecciones territoriales y la infraestructura verde;
- capacidad para incorporar vivienda protegida y dotacional;
- contribución a la obtención de dotaciones y elementos estructurales;
- y viabilidad económica, jurídica y de gestión.

La nueva vivienda no responde a una lógica de expansión asociada a la segunda residencia, sino a la consolidación de barrios completos, integrados y dotados. Se evitan los enclaves monofuncionales y dependientes del automóvil y se favorecen tejidos con mezcla de usos, comercio y servicios de proximidad, espacios libres, equipamientos y movilidad activa.

La densidad constituye un instrumento para mejorar la proximidad, sostener el transporte público y utilizar de forma eficiente las infraestructuras. No se plantea como un objetivo autónomo, sino vinculada a la calidad urbana, la diversidad tipológica, el soleamiento, la vegetación, la accesibilidad universal y la suficiencia dotacional.

La estrategia incorpora la perspectiva de género y de cuidados. La ordenación residencial atiende a la seguridad, la autonomía personal, la proximidad a los servicios cotidianos y la compatibilidad entre residencia, empleo, educación y cuidados. La diversidad de edades, capacidades, rentas y formas de convivencia exige superar una oferta residencial excesivamente homogénea.

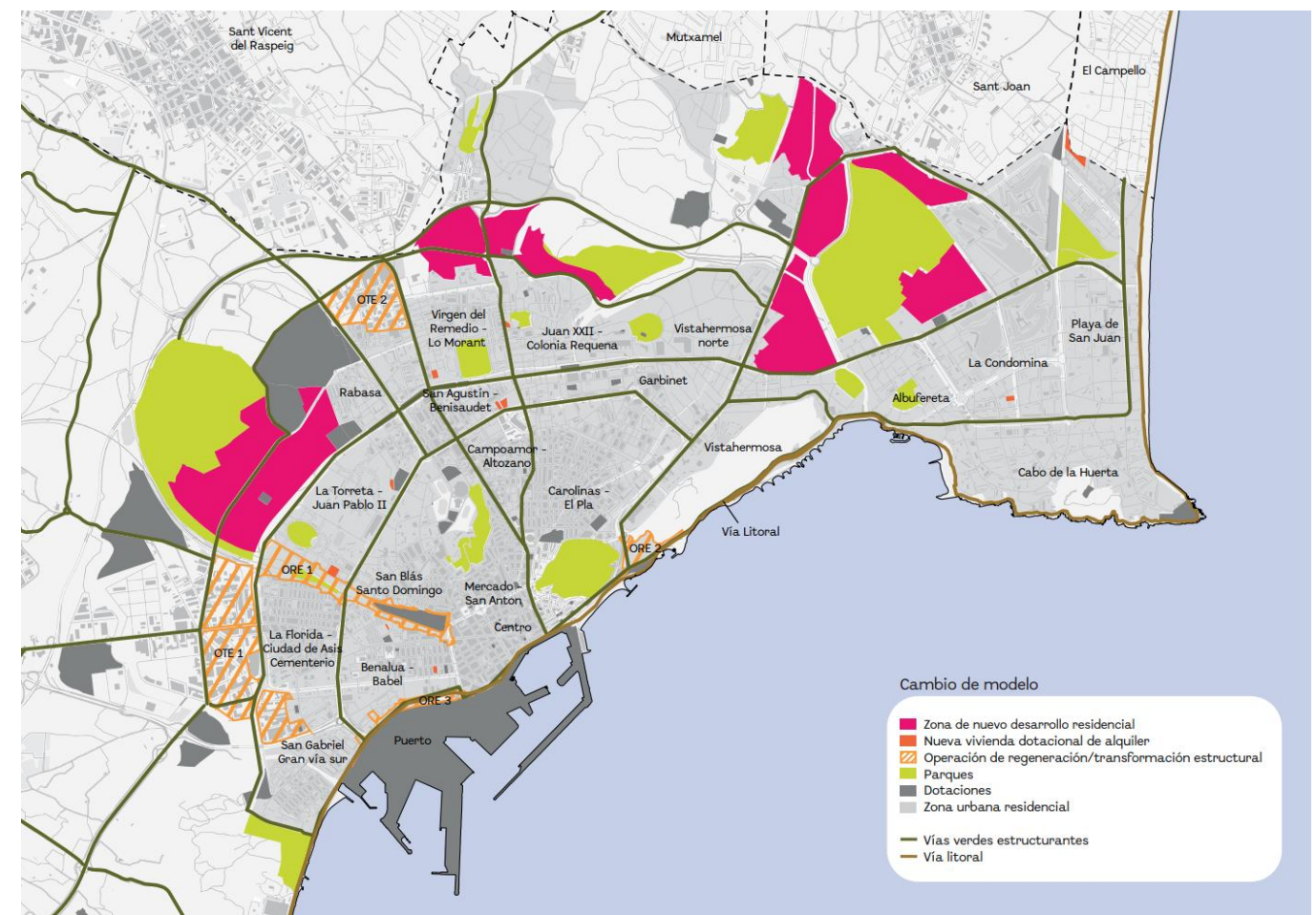
El parque existente constituye el principal recurso residencial del municipio. Su rehabilitación, adaptación y movilización se integran en las estrategias de regeneración desarrolladas en el capítulo 5. En este contexto, la vivienda vacía representa un recurso potencial, pero no una reserva inmediatamente disponible ni suficiente para atender por sí sola las necesidades futuras.

Parte de las viviendas desocupadas presentan problemas de conservación, titularidad, localización o falta de demanda efectiva. Su activación depende en gran medida de políticas fiscales, jurídicas, económicas, de rehabilitación e intermediación que exceden el contenido propio del PGE. El Plan contribuye mediante la mejora de los entornos, la protección del uso residencial, la adaptación tipológica y la coordinación con programas públicos de rehabilitación y alquiler asequible.

La movilización de la vivienda vacía complementa, pero no sustituye, la necesidad de ampliar la vivienda protegida y dotacional ni de incorporar nuevos desarrollos allí donde resulten necesarios. Tampoco la vivienda secundaria o turística puede considerarse automáticamente disponible para residencia habitual.

La vivienda de uso turístico y las restantes modalidades de corta estancia se someten a criterios de compatibilidad territorial y funcional. Su regulación debe preservar la residencia permanente, la convivencia y la diversidad de usos, especialmente en los ámbitos donde su concentración pueda alterar la función habitacional de los barrios.

La estrategia distingue también entre la demanda residencial permanente y las necesidades temporales vinculadas a la actividad universitaria, científica, sanitaria, empresarial o laboral. Estas últimas pueden atenderse mediante modalidades alojativas específicas, evitando trasladar toda su presión al parque de vivienda habitual.



Estrategia residencial

Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

6.2. Nuevos desarrollos residenciales

Los nuevos desarrollos residenciales se localizan de forma selectiva en ámbitos capaces de completar la estructura urbana, resolver bordes y discontinuidades y contribuir a la ejecución de dotaciones, infraestructuras y elementos de la infraestructura verde. En conjunto, configuran un arco de crecimiento en torno a los bordes oeste, norte y noreste de la ciudad, evitando una expansión dispersa y manteniendo la continuidad con los tejidos existentes. Su delimitación no responde a una estrategia de expansión generalizada, sino a la necesidad de atender las demandas residenciales, reforzar los barrios existentes y mejorar el equilibrio del modelo territorial.

Estos ámbitos se integran como piezas de la ciudad, vinculadas a los tejidos existentes, las centralidades, el transporte público y las principales redes urbanas. Su función no consiste únicamente en incorporar vivienda, sino en construir barrios completos, mejorar las relaciones entre las distintas piezas urbanas y contribuir al funcionamiento del conjunto municipal.

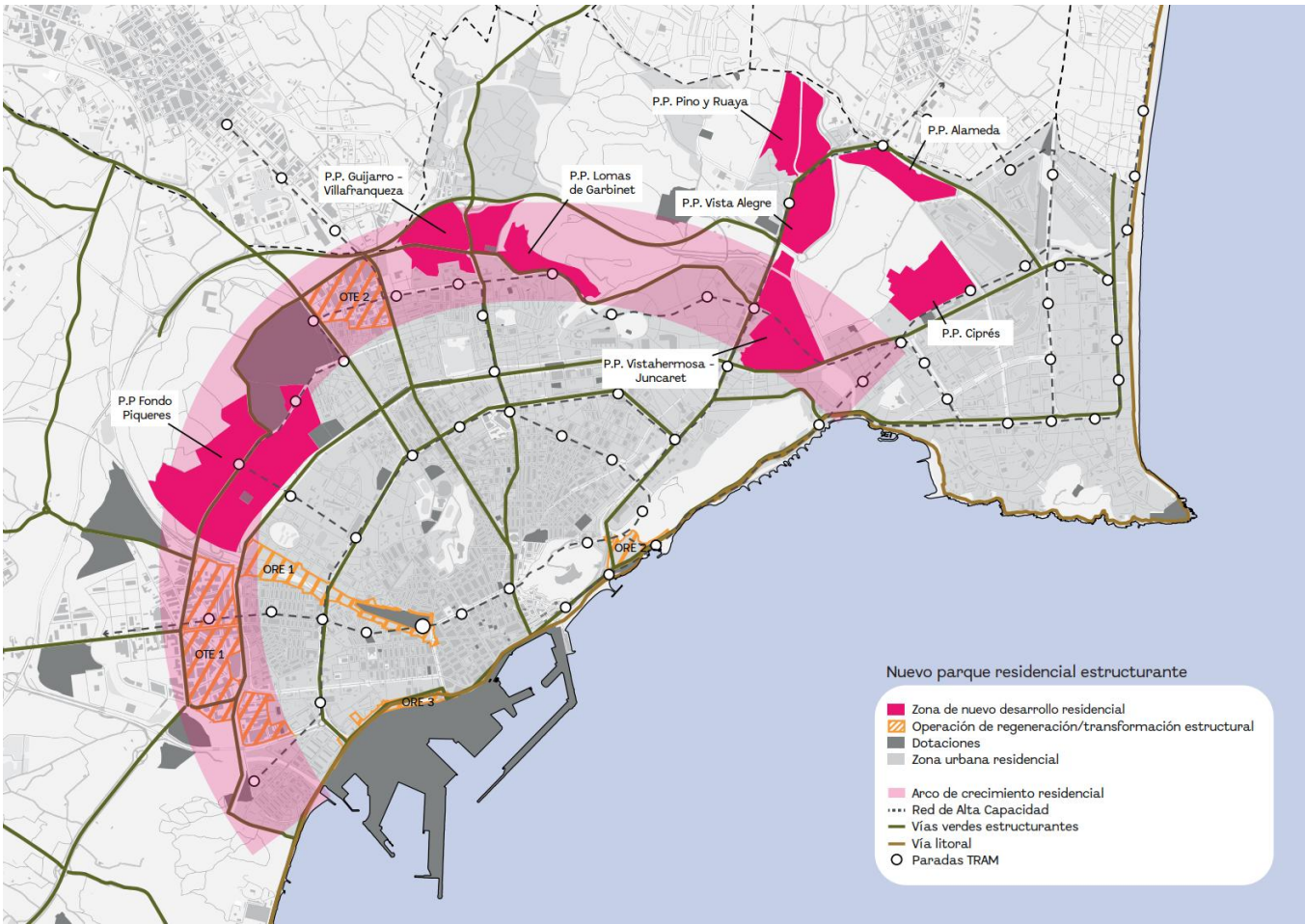
Los nuevos desarrollos responden prioritariamente a necesidades de residencia habitual y permanente. No reproducen el modelo histórico de segunda residencia basado en tejidos aislados, de baja densidad y ocupación estacional, sino que se plantean como ámbitos compactos, diversos y activos durante todo el año, con servicios, dotaciones, actividad económica compatible y acceso al transporte público.

Con carácter general, su ordenación deberá atender a los siguientes criterios:

- densidades adecuadas para optimizar el consumo de suelo y sostener el transporte público y los servicios;
- diversidad tipológica y social, con una presencia significativa de vivienda protegida;
- mezcla de usos residenciales, terciarios, comerciales y dotacionales;
- continuidad peatonal, ciclista y viaria con los barrios próximos;
- integración con las redes de transporte público;
- obtención de dotaciones y espacios libres al servicio de los nuevos ámbitos y de la ciudad existente;
- conexión con la infraestructura verde y aplicación de sistemas urbanos de drenaje sostenible;
- conservación e integración de caminos, elementos patrimoniales y preexistencias territoriales relevantes;
- incorporación de la perspectiva de género, la accesibilidad universal y la proximidad a los servicios vinculados a los cuidados;
- y programación vinculada a la capacidad efectiva de las infraestructuras y a la viabilidad económica y de gestión.

Los nuevos desarrollos podrán contribuir también a la regeneración de la ciudad existente, especialmente de los entornos sensibles y vulnerables identificados por el Plan, siempre que resulte compatible con su viabilidad económica y con el marco legal aplicable. A tal efecto, se estudiarán mecanismos que permitan vincular ambas actuaciones mediante la obtención de dotaciones, la ejecución de conexiones y espacios públicos, la incorporación de vivienda protegida o la participación en intervenciones estructurales de mejora urbana.

La propuesta identifica ocho sectores residenciales, cada uno con una posición, unos condicionantes y una función concreta dentro del modelo. Cuando existan relaciones funcionales, territoriales o ambientales entre varios ámbitos, podrá plantearse su ordenación coordinada. Esta posibilidad resulta especialmente relevante en los sectores del entorno del Parque de la Huerta, cuya configuración conjunta permite reforzar la continuidad de los corredores verdes, las redes de movilidad, las dotaciones y la estructura urbana del noreste.



Nuevos sectores residenciales
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

ZND-RE-1 “Fondo Piqueres”

Fondo Piqueres se localiza al oeste de la ciudad, entre la prolongación de la Vía Parque y la zona verde de red primaria de las Lagunas de Rabasa. Su posición le confiere un papel estratégico como pieza de transición entre la ciudad consolidada y el futuro parque, garantizando la permeabilidad urbana y su conexión funcional con este gran ámbito de infraestructura verde.

Con una superficie aproximada de 147 hectáreas, se estima una capacidad de alrededor de 8.200 viviendas, compatible con la incorporación de usos terciarios y de servicios que permitan configurar un barrio mixto y equilibrado.

El ámbito incorpora dos reservas dotacionales de especial importancia para el modelo territorial: el suelo destinado al tercer hospital de Alicante y una gran dotación deportiva de carácter estructural y alcance supramunicipal. Asimismo, contribuirá a la ejecución del nuevo viario estructurante previsto, que atravesará el sector y reforzará la conectividad del conjunto urbano.

Su dimensión exige una ordenación por unidades urbanas reconocibles y una ejecución gradual, coordinada con las infraestructuras, el transporte público, las dotaciones y el acondicionamiento del parque de las Lagunas de Rabasa.

ZND-RE-2 “Guijarro-Villafranqueza”

Guijarro-Villafranqueza se sitúa al norte del núcleo urbano, junto al barrio de Villafranqueza, con el que deberá establecer una relación funcional y urbana directa. Aunque su posición se encuentra actualmente condicionada por el efecto barrera de la A-70, la estrategia planteada para la transformación de esta infraestructura permitirá mejorar sustancialmente la permeabilidad con Villafranqueza, reforzar las conexiones entre los tejidos del norte y completar este borde urbano de forma más integrada.

La ordenación del sector deberá prever una estructura compatible con esta transformación, favoreciendo las conexiones peatonales, ciclistas, viarias y de transporte público entre el nuevo desarrollo, Villafranqueza y los barrios próximos.

El sector tiene una superficie aproximada de 55 hectáreas y una capacidad estimada de unas 3.000 viviendas, que se combinarán con edificabilidad destinada a usos terciarios, espacios de trabajo y servicios.

La ordenación deberá reforzar las centralidades y equipamientos existentes, mejorar las conexiones peatonales, ciclistas y de transporte público y asegurar su integración con los espacios abiertos próximos. El ámbito incorpora además una reserva de suelo para un centro de ciclos formativos de ámbito provincial, destinado a configurar un nodo educativo de referencia y generar sinergias con los equipamientos formativos del entorno. También contribuirá a la ejecución del nuevo eje viario estructurante previsto por el modelo.

ZND-RE-3 “Lomas de Garbinet”

Lomas de Garbinet corresponde a un ámbito cuya ordenación estructural ya se encuentra incorporada al planeamiento municipal en ejecución de sentencia firme. El PGE integra esta situación dentro del nuevo modelo y refuerza su papel en la articulación de los barrios del norte y de la infraestructura verde.

El sector cuenta con una superficie aproximada de 23 hectáreas y prevé el desarrollo de alrededor de 930 viviendas.

La actuación permitirá obtener y acondicionar el parque de red primaria de las Lomas, reforzando la continuidad de la infraestructura verde hacia el barranco de Orgegia y estableciendo condiciones de permeabilidad y conexión con Juan XXIII, Colonia Requena, Garbinet y los restantes tejidos próximos. Asimismo, contribuirá a la ejecución del eje estructurante entre la avenida de Dénia y la A-79.

La incorporación de vivienda -especialmente protegida-, espacios públicos y nuevas conexiones puede contribuir a reforzar la cohesión urbana y a dinamizar unos barrios caracterizados por su especial sensibilidad. Su desarrollo deberá coordinarse con el planeamiento y la programación actualmente en tramitación.

ZND-RE-4 “Vistahermosa-Juncaret”

Vistahermosa-Juncaret coincide sustancialmente con el antiguo PAU-3, previsto por el planeamiento vigente y pendiente de desarrollo. La ordenación actual responde a un modelo de baja densidad y elevado consumo de suelo que no resulta coherente con los criterios del nuevo PGE.

La propuesta reformula el ámbito para configurar un barrio más compacto, diverso y eficiente, capaz de combinar vivienda, actividades compatibles, dotaciones y espacios libres con la preservación de sus valores territoriales, culturales y paisajísticos.

El sector presenta una superficie aproximada de 64 hectáreas y una capacidad estimada de unas 3.500 viviendas.

Su desarrollo desempeña un papel relevante en la infraestructura verde del noreste, al contribuir a la ampliación del Cerro de las Balsas y a la configuración de un corredor verde asociado al Juncaret, con continuidad hacia el litoral. La ordenación deberá integrar las preexistencias, garantizar la calidad del espacio público, estableciendo una densidad adecuada para sostener el transporte público y los servicios.

ZND-RE-5 “Vista Alegre”

Vista Alegre se sitúa con frente a la avenida de Dénia y a la avenida Pintor Pérez Gil, en continuidad con Vistahermosa-Juncaret y con los restantes sectores del entorno del Parque de la Huerta. Cuenta con una superficie aproximada de 35 hectáreas.

Su posición en el corredor de la avenida de Dénia favorece la incorporación de usos terciarios vinculados a la salud, el bienestar, la formación y el conocimiento, contribuyendo a formar un barrio mixto y funcionalmente diverso.

La ordenación deberá mejorar la permeabilidad entre la avenida de Dénia, la Condomina y el Parque de la Huerta, integrar los elementos culturales y territoriales existentes y coordinar sus espacios libres, dotaciones y conexiones con los sectores próximos.

ZND-RE-6 “Alameda”

Alameda se localiza junto a Vista Alegre, con frente a la avenida de Dénia y a la avenida Pintor Pérez Gil. El sector dispone de una superficie aproximada de 30 hectáreas.

Al igual que Vista Alegre, su posición permite combinar la función residencial con actividades terciarias relacionadas con el futuro clúster de salud, el ámbito universitario y los servicios avanzados. La ordenación conjunta permitirá coordinar las conexiones, las dotaciones, los espacios libres y la continuidad de los corredores verdes hacia el Parque de la Huerta.

Esta coordinación deberá evitar la formación de piezas aisladas y asegurar una estructura urbana continua y coherente en el conjunto del noreste.

ZND-RE-7 “Ciprés”

Ciprés, con una superficie aproximada de 40 hectáreas, completa el borde del Parque de la Huerta y actúa como ámbito de transición entre este espacio verde y la ciudad consolidada. Presenta un elevado grado de ocupación por viviendas unifamiliares y una estructura territorial fragmentada, circunstancias que condicionarán especialmente su ordenación y gestión.

La actuación deberá ordenar las relaciones entre las edificaciones existentes, los nuevos tejidos, los caminos y el parque, garantizando la permeabilidad hacia la infraestructura verde. No se tratará únicamente de incorporar las preexistencias a una nueva delimitación, sino de valorar su integración, la continuidad de los espacios libres y la viabilidad efectiva de la actuación.

La ordenación pormenorizada deberá estudiar con especial atención la estructura de la propiedad, el grado de consolidación y las condiciones necesarias para evitar una solución discontinua o difícilmente ejecutable.

Capacidad residencial conjunta

Vista Alegre, Alameda y Ciprés se ordenarán de forma coordinada, aunque mantengan su delimitación y, en su caso, su gestión diferenciada. La capacidad residencial prevista para el conjunto se sitúa, con carácter aproximado, en 4.800 viviendas, sobre una superficie total cercana a 107 hectáreas.

La distribución de esta capacidad entre los tres sectores no se fija de manera individual en esta fase. Deberá concretarse a partir de un análisis conjunto que tenga en cuenta las preexistencias edificatorias, la estructura de la propiedad, los valores ambientales y paisajísticos, la continuidad de la infraestructura verde, la accesibilidad, las dotaciones y la viabilidad económica de las actuaciones. Como resultado, unos ámbitos podrán asumir una mayor densidad que otros, garantizando que la ordenación global mantenga el equilibrio residencial, dotacional y ambiental previsto por el PGE.

ZND-RE-8 “Pino y Ruaya”

Pino y Ruaya corresponde a un ámbito afectado por sentencia judicial firme para su reconversión. Se sitúa en continuidad con Vistahermosa-Juncaret, Vista Alegre y Alameda y se extiende hasta el eje metropolitano CV-821, completando el arco residencial del noreste.

El sector tiene una superficie aproximada de 45 hectáreas y una capacidad estimada de unas 2.500 viviendas.

Su desarrollo permitirá establecer una nueva conexión entre la CV-821 y la avenida de Dénia, mejorando la accesibilidad del conjunto y aliviando el nudo con la avenida Pintor Pérez Gil. Esta conexión deberá integrarse en la estructura del nuevo barrio y no convertirlo en un simple corredor de tráfico.

La actuación contribuirá también a la obtención y adecuación del parque urbano de las Lomas del Pino y a la configuración del corredor verde Lloixa-Juncaret. La ordenación deberá respetar las viviendas históricas de Pino y Ruaya, el camino de Lloixa y los principales elementos del sistema tradicional de regadío, incorporándolos a la identidad y estructura del nuevo barrio.

La siguiente tabla recoge, con carácter preliminar y a los efectos propios de esta fase de Borrador del PGE, los principales datos iniciales de los nuevos sectores de desarrollo de uso predominantemente residencial. Estas magnitudes tienen carácter orientativo y podrán ajustarse durante la evaluación ambiental y territorial, la tramitación del Plan y la posterior definición de sus determinaciones estructurales.

Nuevos Desarrollos RESIDENCIALES							
SECTOR	Sup. (m2s)	Sup. (Ha.)	IEB (m2t/m2s)	Edificab. MAX (m2t)	Edificab. RES (m2t)	Nº VIV	DENS. (VIV/HA)
ZND-RE- 1 Fondo Piqueres	1.475.634	147,56	0,75	1.106.726	907.515	8.250	56
ZND-RE- 2 Gujjarro-Villafranqueza	545.974	54,60	0,75	409.481	335.774	3.052	56
ZND-RE- 3 Lomas de Garbinet	229.945	22,99	0,44	102.300	102.300	930	40
ZND-RE- 4 Vistahermosa-Juncaret	636.720	63,67	0,75	477.540	391.583	3.560	56
ZND-RE- 5 Vista Alegre	358.880	35,89	0,75	269.160	215.328	1.958	55
ZND-RE- 6 Alameda	299.866	29,99	0,60	179.920	143.936	1.309	44
ZND-RE- 7 Ciprés	406.478	40,65	0,53	213.401	170.721	1.552	38
ZND-RE- 8 Pino y Ruaya	455.053	45,51	0,75	341.290	279.858	2.544	56
TOTAL		440,86				23.155	

6.3. Vivienda protegida y dotacional

La vivienda protegida y la vivienda dotacional constituyen instrumentos esenciales para ampliar de forma estable la oferta residencial asequible. El objetivo no es limitarse al cumplimiento formal de porcentajes, sino garantizar su distribución equilibrada, su integración urbana y su ejecución efectiva.

La vivienda protegida se incorpora a los nuevos desarrollos y a las actuaciones de transformación, evitando concentraciones que puedan generar segregación. Su localización debe ofrecer condiciones equivalentes de accesibilidad, calidad urbana, dotaciones, zonas verdes y transporte público respecto de la vivienda libre.

Las reservas deben acompañarse de criterios de programación y gestión que permitan su materialización. La previsión cuantitativa no garantiza por sí sola la construcción de las viviendas si no existe suelo disponible, financiación, agentes promotores y una adecuada ponderación de los usos y aprovechamientos.

Las aportaciones recogidas por el CTAA valoran positivamente la ampliación de la vivienda protegida, pero advierten de la necesidad de garantizar su viabilidad económica y de diferenciar correctamente la vivienda protegida de promoción pública o privada y la vivienda social destinada a los hogares más vulnerables.

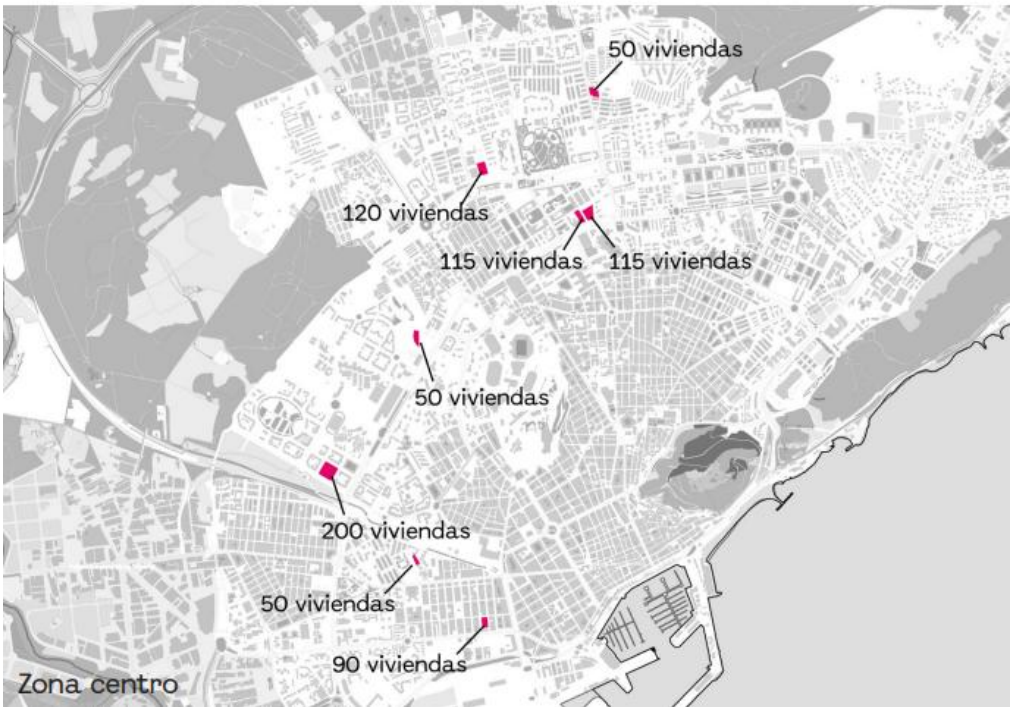
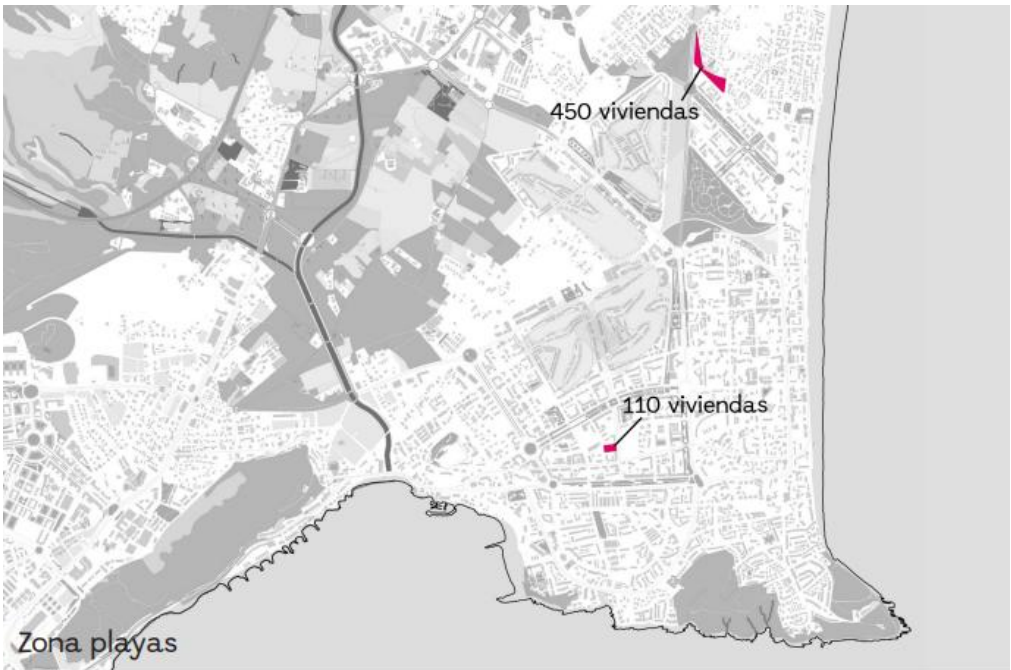
La vivienda protegida se distribuye como parte de barrios socialmente diversos y no como un uso especializado o aislado. Su implantación favorece la permanencia de la población y el acceso a ámbitos bien conectados con el empleo, los servicios y las centralidades urbanas.

La vivienda dotacional permite constituir un parque público permanente destinado al alquiler o a otras formas temporales de uso. Puede atender a jóvenes, personas mayores, personas con discapacidad, víctimas de violencia de género, hogares vulnerables y situaciones de emergencia residencial.

El modelo configura una red equilibrada de parcelas dotacionales residenciales vinculadas a los barrios, las centralidades y el transporte público. Estas parcelas podrán integrar alojamiento con servicios y equipamientos comunitarios, siempre que se preserve la funcionalidad y suficiencia del sistema dotacional.

La vivienda dotacional se diferencia de la vivienda protegida por su función, su régimen demanial y su permanencia en el patrimonio público. No se concibe como una reserva destinada a su posterior venta, sino como un recurso estable para atender necesidades específicas y facilitar el acceso temporal o rotatorio a la vivienda. El debate técnico desarrollado en las mesas de participación destacó precisamente su utilidad para consolidar un parque público no incorporable al mercado libre.

La ejecución de estas reservas requiere coordinación con las políticas de vivienda, la disponibilidad real de suelo, la financiación y los modelos de promoción y gestión. El PGE proporciona el soporte territorial y urbanístico, mientras que su materialización corresponde a los programas y actuaciones de las administraciones competentes.



Reserva de parcelas públicas para Vivienda Dotacional
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

6.4. Nuevas formas de habitar

La evolución demográfica y social exige ampliar la diversidad del parque residencial. El envejecimiento de la población, la reducción del tamaño de los hogares, la emancipación tardía, el aumento de los hogares unipersonales y monoparentales, la movilidad laboral y estudiantil y las nuevas formas de convivencia reducen la adecuación de una oferta basada exclusivamente en tipologías convencionales.

El Documento Técnico de Síntesis y Conclusiones del CTAA identifica un desajuste relevante entre la oferta existente y una demanda integrada mayoritariamente por hogares pequeños, y señala la conveniencia de facilitar viviendas de menor superficie y tipologías más adaptables.

La ordenación pormenorizada permitirá incorporar, junto a la vivienda convencional, distintas modalidades residenciales:

- viviendas de menor tamaño adecuadas a hogares reducidos;
- viviendas flexibles, adaptables o evolutivas;
- vivienda intergeneracional;
- alojamientos colaborativos y fórmulas de cesión de uso;
- *cohousing*, con espacios privativos y servicios comunes;
- *coliving*, cuando responda a un uso residencial efectivo;
- alojamientos de duración media;
- tipologías con espacios compartidos de trabajo, cuidados o convivencia;
- y alojamientos vinculados a actividades universitarias, científicas, sanitarias o empresariales.

Estas modalidades se diferencian por su grado de permanencia, régimen de uso, servicios asociados y modelo de gestión. Su regulación debe garantizar la habitabilidad, la privacidad, la accesibilidad, una densidad adecuada, espacios comunes suficientes y compatibilidad con el entorno.

La innovación tipológica no puede utilizarse para reducir los estándares residenciales ni para encubrir usos turísticos, hoteleros o de hospedaje. Las nuevas modalidades deben mantener una regulación clara que permita distinguir la vivienda permanente, el alojamiento colaborativo y la estancia temporal.

La adaptabilidad constituye un criterio central. Las viviendas y los edificios deben poder responder a cambios en la composición de los hogares y en las necesidades de las personas a lo largo de su ciclo vital. También pueden incorporar espacios comunes destinados a convivencia, cuidados, trabajo compartido, lavandería, almacenamiento o actividades comunitarias.

Las nuevas tipologías integran accesibilidad universal, diseño bioclimático, eficiencia energética, gestión eficiente del agua, materiales sostenibles y adaptación al cambio climático. La innovación residencial se vincula así a la habitabilidad, la salud y la reducción del impacto ambiental.

La normativa del PGE habilitará la implantación de usos alojativos vinculados funcionalmente a centros de actividad económica, universitaria, docente, sanitaria, científica o investigadora, cuando resulten necesarios para su funcionamiento y sean compatibles con las condiciones del ámbito. Esta posibilidad permitirá que los principales polos de empleo y conocimiento incorporen alojamiento temporal para estudiantes, personal investigador, profesionales desplazados y otras personas vinculadas a su actividad.

Estos alojamientos se localizarán preferentemente dentro de los propios complejos o en ámbitos próximos y bien conectados mediante transporte público. Su implantación deberá mantener una relación efectiva con la actividad principal, disponer de una regulación diferenciada y evitar su transformación en vivienda ordinaria, alojamiento turístico o establecimiento hotelero desvinculado del centro al que sirven.

El cambio de modelo desde la segunda residencia hacia una ciudad habitada de forma permanente no excluye la existencia de alojamientos temporales. Exige, sin embargo, que respondan a necesidades específicas, cuenten con un régimen de uso y gestión claramente definido y no desplacen la vivienda habitual ni alteren la función residencial de los barrios.

7. Actividad económica y suelo productivo

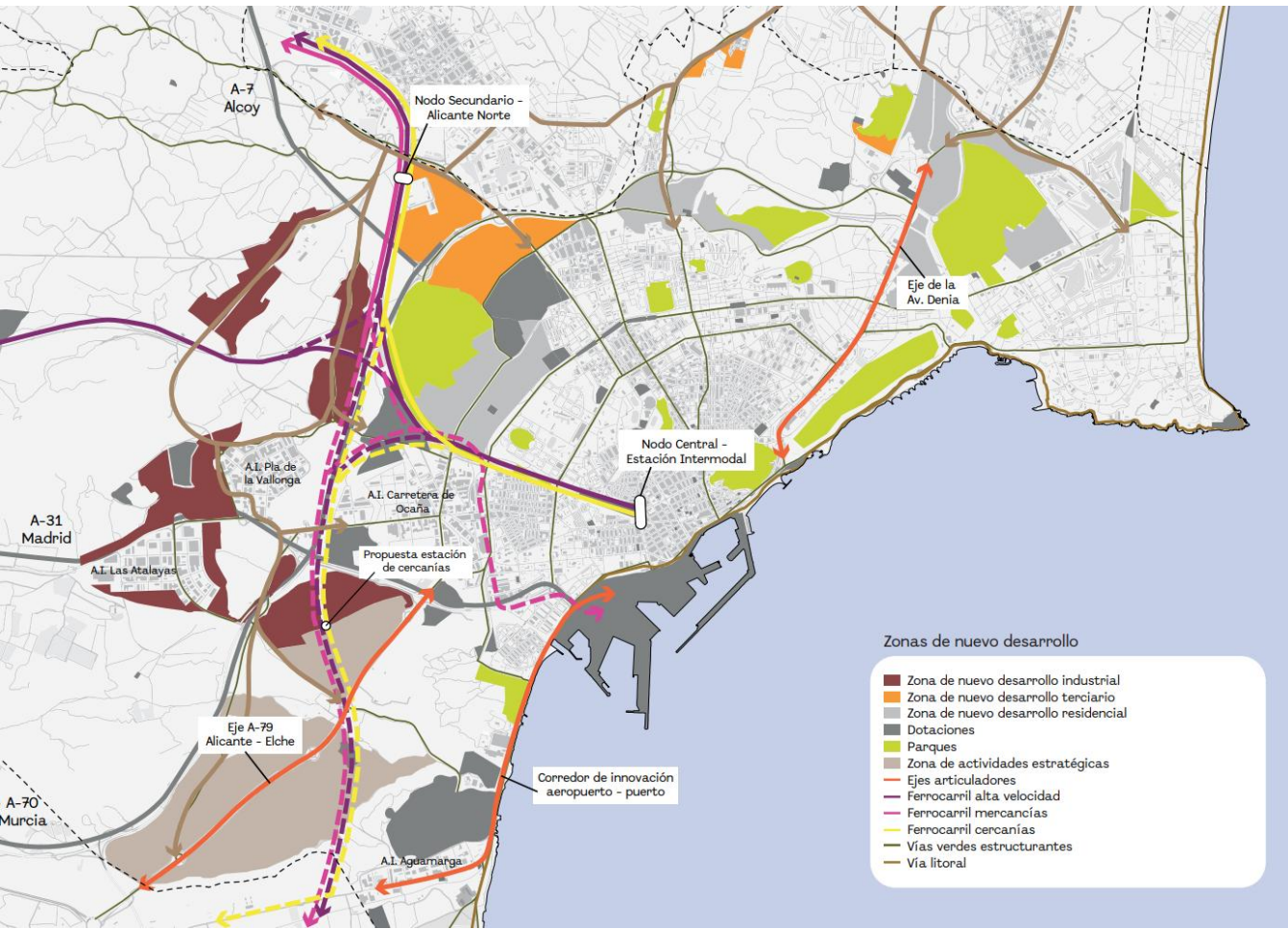
La actividad económica constituye una dimensión estructural del modelo territorial, por su incidencia en la distribución del empleo, la movilidad, la localización de los servicios y el equilibrio entre las distintas partes de la ciudad. El PGE establece las condiciones territoriales necesarias para favorecer la diversificación económica, la atracción de inversión y la generación de empleo, sin sustituir las políticas industriales, turísticas, comerciales, formativas o de innovación que corresponden a las distintas administraciones y agentes económicos.

Alicante dispone de una posición estratégica en el arco mediterráneo, sustentada en el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández, la estación ferroviaria de alta velocidad, el Puerto de Alicante y una red viaria de alta capacidad. Estas infraestructuras refuerzan su conectividad nacional e internacional y su integración en el ámbito funcional Alicante-Elche, entendido como una unidad metropolitana en la que se complementan los servicios avanzados, el turismo, la industria, la logística, la formación y la innovación.

Esta posición contrasta con una estructura productiva todavía muy concentrada en el sector servicios, una disponibilidad limitada de suelo industrial, la necesidad de modernizar parte de las áreas empresariales existentes, el desarrollo todavía incipiente de determinadas actividades de alto valor añadido y una articulación insuficiente entre los distintos espacios económicos. El modelo propuesto responde a estos retos mediante una estrategia que combina nuevos suelos productivos, regeneración de áreas consolidadas, creación de nodos de conocimiento y consolidación de corredores económicos de escala metropolitana.

La propuesta no pretende trasladar modelos económicos ajenos a las capacidades del territorio, sino reforzar y ampliar dinámicas ya presentes en Alicante vinculadas a la industria, la logística avanzada, la innovación, la economía digital, el ámbito sanitario, las industrias creativas y audiovisuales y el turismo de calidad. La formación, la investigación y la transferencia de conocimiento se relacionan con los centros de trabajo para favorecer la creación de empleo cualificado y la atracción y retención de talento en el contexto metropolitano Alicante-Elche.

La estrategia económica se articula mediante ocho líneas complementarias, que se detallan a continuación.



Esquema actividad económica
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

7.1. Ampliación del suelo industrial y logístico estructurante

El agotamiento y la escasa disponibilidad inmediata de suelo productivo hacen necesaria la incorporación de nuevos ámbitos industriales y logísticos. Estos suelos se concentran principalmente al oeste del municipio y se plantean como ampliaciones o piezas vinculadas a las áreas empresariales existentes, evitando la formación de enclaves aislados y configurando un sistema productivo continuo e interconectado.

El conjunto conforma el arco productivo Alicante Oeste, que relaciona los espacios industriales de San Vicente del Raspeig con las áreas productivas de Alicante y prolonga su continuidad funcional hacia Elche a través del eje de la A-79. Esta estructura refuerza la dimensión metropolitana del sistema económico y permite mejorar la relación entre las áreas empresariales sin depender exclusivamente de las autovías para los desplazamientos internos entre piezas.

Los nuevos sectores específicamente industriales aportan aproximadamente 434 hectáreas, que se suman a las cerca de 451 hectáreas de suelo industrial procedentes del planeamiento anterior que se mantienen, configurando una oferta total de suelo industrial próxima a 885 hectáreas. Estas magnitudes no incluyen los nuevos ámbitos destinados a usos terciarios, terciarios-tecnológicos, científicos o de innovación, como el Parque Científico-Tecnológico, que se analizan separadamente.

Los sectores se diseñan con capacidad para evolucionar hacia entornos productivos avanzados. Su ordenación deberá permitir flexibilidad parcelaria y diversidad de tamaños, de manera que puedan acoger distintas tipologías industriales, logísticas y tecnológicas y adaptarse a los cambios de la actividad económica.

Deberán incorporar servicios comunes vinculados a la gestión energética, la digitalización, la logística inteligente, las telecomunicaciones, la economía circular y la gestión de residuos. La calidad de estos espacios no se limita a sus condiciones funcionales: incluirán espacios de estancia, dotaciones de proximidad, itinerarios seguros, arbolado y elementos que mejoren el entorno laboral y favorezcan la implantación de empresas y empleo cualificado.

La infraestructura verde se integrará desde el inicio de la ordenación mediante corredores ecológicos internos, bordes paisajísticos de transición con el suelo rural, sistemas urbanos de drenaje sostenible y soluciones basadas en la naturaleza. También se priorizará la conexión con el transporte público y la movilidad activa.

La conectividad ferroviaria constituye una oportunidad estratégica. El PGE propone una nueva parada de Cercanías vinculada a la futura variante de Torrellano, destinada a conectar directamente el arco productivo con el nodo central de movilidad y mejorar su relación con el aeropuerto y el conjunto metropolitano.

Se proponen los siguientes sectores de crecimiento industrial, localizados de forma selectiva en continuidad con las áreas productivas existentes y vinculados a los principales corredores de comunicación y actividad económica:

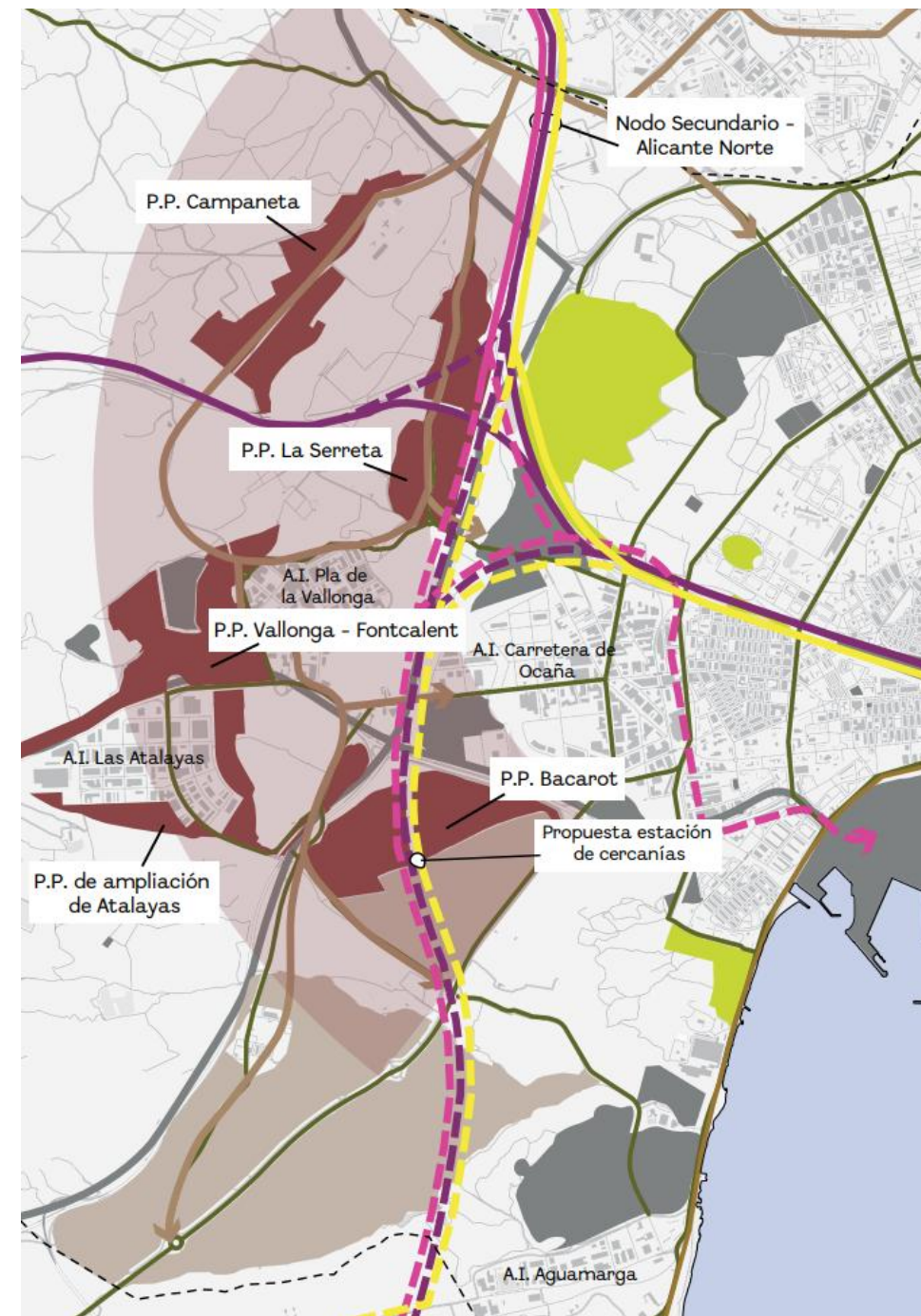
ZND-IND-1 “Bacarot”

El sector de Bacarot se localiza al sur de la A-31, en las proximidades de su confluencia con la A-70. Se sitúa frente al suelo industrial consolidado en el que se ubica Mercalicante, con el que se prevé una conexión mediante un paso inferior bajo la A-31, ya preexistente.

El ámbito cuenta con una superficie aproximada de 91 hectáreas. Uno de sus accesos principales se realiza desde la glorieta existente en la A-79, circunstancia que refuerza su integración en el corredor Alicante-Elche y su aptitud para actividades industriales, logísticas y de distribución.

La ordenación deberá coordinarse con Mercalicante y con las infraestructuras existentes, evitando que la A-31 actúe como una separación funcional entre ambas piezas. La conexión prevista permitirá generar sinergias entre actividades logísticas, agroalimentarias y de distribución, así como facilitar la implantación de empresas que requieran accesibilidad directa a las redes viarias metropolitanas.

Por su posición, el sector deberá prestar especial atención al tratamiento de los accesos, la integración paisajística de sus frentes y la continuidad de la infraestructura verde, así como a su conexión con el transporte público y la futura estructura ferroviaria del arco productivo.



Esquema arco productivo Alicante Oeste
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

ZND-IND-2 “Ampliación Atalayas”

El sector Ampliación Atalayas comprende varias piezas situadas en los bordes del área industrial existente. Su finalidad es ampliar de forma integrada uno de los principales espacios productivos de Alicante, aprovechando las infraestructuras disponibles, los servicios empresariales y la concentración de actividad ya implantada.

El ámbito presenta una superficie total aproximada de 59 hectáreas y se encuentra actualmente en tramitación mediante una modificación del Plan General vigente. En el correspondiente procedimiento ambiental se ha emitido el Documento de Alcance, que remite a un análisis específico en materia de paisaje e hidrología. Como resultado de estos estudios, podrá ser necesario ajustar la delimitación y, en consecuencia, la superficie definitiva del sector.

Su configuración mediante distintas piezas de ampliación pretende asegurar la continuidad funcional con Las Atalayas, completar sus bordes y evitar la aparición de bolsas aisladas o ámbitos productivos desconectados de la estructura existente.

La ordenación deberá ofrecer parcelas adaptadas tanto a las necesidades de las empresas implantadas como a la incorporación de nuevas actividades, incluyendo industria avanzada, logística, servicios empresariales y usos vinculados a la innovación y a la economía circular. Asimismo, deberá contribuir a mejorar los accesos, la movilidad interna y la relación del polígono con el conjunto del arco productivo.

La ampliación se coordinará con la modernización del área consolidada, de modo que el nuevo crecimiento contribuya también a mejorar la calidad urbana, los servicios comunes, la infraestructura verde y la accesibilidad del conjunto, sin limitarse a incorporar nueva superficie productiva.

ZND-IND-3 “Vallonga-Foncalent”

Vallonga-Foncalent se sitúa al oeste del área industrial del Pla de la Vallonga y presenta un amplio frente hacia la A-31. Con una superficie aproximada de 104 hectáreas, constituye el mayor de los nuevos sectores industriales propuestos.

Su localización permite ampliar y completar el sistema productivo existente, reforzando la continuidad entre el Pla de la Vallonga, la carretera de Ocaña y las restantes piezas del arco industrial del oeste. La ordenación deberá aprovechar esta posición estratégica sin convertir el sector en un enclave dependiente exclusivamente de los accesos desde la autovía.

El ámbito deberá contribuir a la ejecución de conexiones interiores entre áreas empresariales, favoreciendo desplazamientos directos y reduciendo la utilización de las infraestructuras de gran capacidad para trayectos de corto recorrido. La dimensión del sector aconseja una estructura flexible, susceptible de desarrollarse por fases y de acoger empresas de distinta escala.

Su frente hacia la A-31 requerirá un tratamiento paisajístico específico, mientras que el contacto con el suelo rural y con las preexistencias territoriales deberá resolverse mediante corredores verdes, espacios de transición y sistemas de drenaje integrados en la ordenación.

ZND-IND-4 “Campaneta”

Campaneta se localiza al oeste de la actual fábrica de cementos y cuenta con una superficie aproximada de 88 hectáreas. Su función no se limita a ampliar la oferta de suelo productivo, sino que resulta determinante para completar la estructura viaria que relaciona las áreas empresariales de Alicante con San Vicente del Raspeig.

El desarrollo del sector contribuirá de manera decisiva a la ejecución del nuevo viario estructurante de conexión con San Vicente. Esta infraestructura deberá articular los distintos ámbitos productivos y permitir

relaciones internas más eficientes, evitando que los desplazamientos entre áreas próximas dependan exclusivamente de las autovías metropolitanas.

La proximidad a viviendas y asentamientos diseminados exige una ordenación especialmente cuidadosa con los usos existentes. Para reducir las afecciones visuales, acústicas y ambientales, se propone disponer una franja verde de amortiguación entre el nuevo tejido productivo y el entorno residencial disperso. Esta franja deberá concebirse como un elemento estructural de transición paisajística, integrado en la infraestructura verde y dotado de arbolado, recorridos y soluciones de drenaje sostenible.

Por esta misma razón, el sector se orientará hacia actividades productivas de bajo impacto, evitando la implantación de industrias contaminantes, molestas o incompatibles con la proximidad residencial. Se prevén preferentemente usos logísticos y de almacenaje, distribución, ensamblaje y transformación ligera, talleres tecnológicos, servicios empresariales y actividades vinculadas a la economía circular que no generen impactos significativos. La normativa deberá concretar las condiciones de compatibilidad y limitar expresamente las actividades con emisiones, ruido, olores, tráfico pesado intensivo o riesgos relevantes.

La ordenación incorporará parcelas de dimensiones diversas, servicios compartidos, infraestructura verde y soluciones de eficiencia energética, gestión del agua y economía circular. También deberá garantizar una adecuada accesibilidad desde el viario estructural, evitando que los tráficos asociados atraviesen los asentamientos próximos.

La ejecución se coordinará con La Serreta y con los espacios empresariales de San Vicente del Raspeig, reforzando la continuidad territorial del arco productivo y su integración metropolitana. Esta coordinación permitirá compartir conexiones, servicios, transporte público y medidas ambientales, sin perjuicio de las condiciones específicas que exige la proximidad del diseminado.

ZND-IND-5 “La Serreta”

La Serreta se sitúa en el entorno del camino de la Alcoraya y presenta una superficie aproximada de 92 hectáreas. Su desarrollo completa el extremo norte del arco productivo de Alicante y refuerza la relación funcional con los tejidos industriales de San Vicente del Raspeig.

Al igual que Campaneta, el sector contribuirá a la ejecución del viario estructurante apoyado en el camino de la Alcoraya. Esta conexión permite articular los nuevos suelos con las áreas productivas existentes y mejorar la continuidad del sistema económico metropolitano.

La ordenación deberá preservar e integrar los elementos territoriales y caminos existentes que resulten compatibles, resolver adecuadamente la transición con el suelo rural y evitar la formación de un frente industrial continuo carente de tratamiento paisajístico.

Su posición aconseja coordinar la implantación de actividades, accesos, dotaciones y redes con Campaneta y con los ámbitos productivos próximos. Esta coordinación podrá generar economías de escala en la prestación de servicios, la movilidad, la gestión energética y el tratamiento ambiental del conjunto.

7.2. Regeneración y modernización de las áreas productivas existentes

Las áreas industriales consolidadas constituyen el soporte principal del empleo productivo municipal. Su mantenimiento y modernización son tan relevantes como la creación de nuevos sectores, por lo que el PGE plantea una estrategia de regeneración orientada a superar la monofuncionalidad, mejorar la calidad urbana y ambiental y corregir los déficits de accesibilidad y servicios.

La regeneración afecta especialmente a las áreas de Las Atalayas, Pla de la Vallonga, carretera de Ocaña, Aguamarga, Mercalicante y otros tejidos industriales consolidados. Las actuaciones deberán mejorar las redes, el transporte público, los itinerarios peatonales y ciclistas, la conectividad digital, la eficiencia energética, el drenaje, el arbolado y los espacios de estancia.

La carretera de Ocaña y la avenida de Elche se conciben como ejes vertebradores cuya transformación resulta esencial para articular los espacios productivos con la ciudad. Su mejora debe superar su actual condición predominantemente viaria y contribuir a ordenar los accesos, mejorar la imagen urbana, incorporar transporte público y conectar los distintos ámbitos económicos.

La modernización deberá permitir una evolución flexible de los usos, facilitando la incorporación de actividades tecnológicas, servicios empresariales, formación, investigación aplicada y otros usos complementarios. Esta diversificación no debe suponer la sustitución indiscriminada de la actividad industrial, sino su adaptación a nuevas formas de producción y organización empresarial.

El barrio del Cementerio requiere una transformación gradual hacia un tejido de actividad económica más flexible, basado preferentemente en usos industriales y terciarios de bajo impacto. La ordenación deberá atender a las preexistencias edificatorias y parcelarias y evitar una intervención brusca o agresiva, facilitando la sustitución progresiva de las viviendas y de las actividades más conflictivas. El objetivo es evolucionar hacia un ámbito productivo mejor integrado en la estructura urbana, mediante actuaciones adaptadas a la realidad física y de gestión del barrio.

En Garachico, la presencia de pequeñas formaciones industriales y su relación con los asentamientos y espacios rurales próximos aconsejan una evolución hacia usos más terciarizados, de servicios y abastecimiento. Esta transformación se completa con un nodo terciario de escala metropolitana, de aproximadamente 15 hectáreas (**ZND-TER-2**), apoyado directamente en la ronda San Vicente-San Juan y vinculado a la estrategia de dotación y abastecimiento de los entornos dispersos.

7.3. La A-79 como corredor estratégico de actividad económica

La A-79 constituye un eje de transformación estratégica capaz de estructurar un corredor económico de escala supramunicipal entre Alicante y Elche. Su función no se limita a la movilidad: organiza relaciones entre áreas productivas, infraestructuras logísticas y ámbitos de actividad estratégica, generando sinergias y economías de escala en el conjunto metropolitano.

El corredor se asocia parcialmente a suelos que mantienen su clasificación como no urbanizables, pero que presentan una elevada aptitud territorial y una posición estratégica. El PGE no plantea una urbanización continua de sus márgenes, sino la posibilidad de localizar de forma selectiva actividades económicas singulares que, por sus dimensiones, requerimientos funcionales o necesidades de accesibilidad, no encuentran una ubicación adecuada en los suelos urbanos o urbanizables convencionales.

Estas implantaciones podrán vincularse a la innovación, la economía verde, las tecnologías avanzadas y a usos productivos, logísticos o terciarios de carácter estratégico y alcance supramunicipal. Su autorización y desarrollo deberán someterse a condiciones que eviten procesos de dispersión y aseguren la adecuación al medio rural, la integración paisajística y la minimización de impactos.

El corredor conecta los espacios económicos de Alicante y Elche, favoreciendo la complementariedad entre actividades, el intercambio de flujos, la cooperación empresarial y la creación de redes productivas metropolitanas. También se articula con el arco productivo Alicante Oeste, el aeropuerto y el corredor de innovación aeropuerto-puerto.

La estrategia de movilidad propone reforzar este eje mediante un sistema de transporte público de alta capacidad, capaz de conectar los principales ámbitos productivos, logísticos y estratégicos del corredor con Alicante, Elche, el aeropuerto y los restantes nodos metropolitanos. Esta actuación permitirá reducir la dependencia del vehículo privado y mejorar la accesibilidad laboral y funcional del conjunto.

La propuesta de una nueva estación de Cercanías complementa esta estructura, mejorando la conexión de los espacios productivos con Alicante-Terminal, el aeropuerto y los principales centros metropolitanos. La implantación de nuevas actividades deberá coordinarse con el transporte público de alta capacidad, la red ferroviaria y la movilidad activa desde las primeras fases de desarrollo.



Esquema corredor A-79

Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

7.4. Nodo de conocimiento y formación de Rabasa

Rabasa se configura como un nodo metropolitano de conocimiento, formación, investigación e innovación, articulado en torno a la Universidad de Alicante, su área de ampliación y el Parque Científico-Tecnológico. La propuesta extiende este sistema al otro lado de la A-70, creando un ámbito continuo capaz de reforzar la posición de la Universidad y del Parque Científico como piezas estructurantes del ecosistema económico metropolitano.

El nodo relaciona formación superior, investigación aplicada, emprendimiento y actividad empresarial. Su finalidad es generar sinergias estables entre la Universidad, los centros formativos, las empresas y los espacios de trabajo, facilitando que el conocimiento producido se transfiera al tejido económico y que las necesidades de las empresas puedan orientar programas formativos, investigación y procesos de innovación.

Esta proximidad entre formación, conocimiento y empleo constituye una condición territorial para atraer y retener talento. La disponibilidad de oportunidades profesionales, espacios empresariales innovadores, servicios, vivienda y transporte público permite que estudiantes, personal investigador y profesionales cualificados encuentren en Alicante un entorno adecuado para desarrollar su actividad y permanecer en el ámbito metropolitano.

La propuesta incorpora un polo de formación profesional en el entorno del Panteón de los Guijarro, orientado a la capacitación en sectores estratégicos y conectado directamente con el tejido productivo. Este centro completa la estructura de Rabasa como ecosistema de formación, conocimiento y empleo.

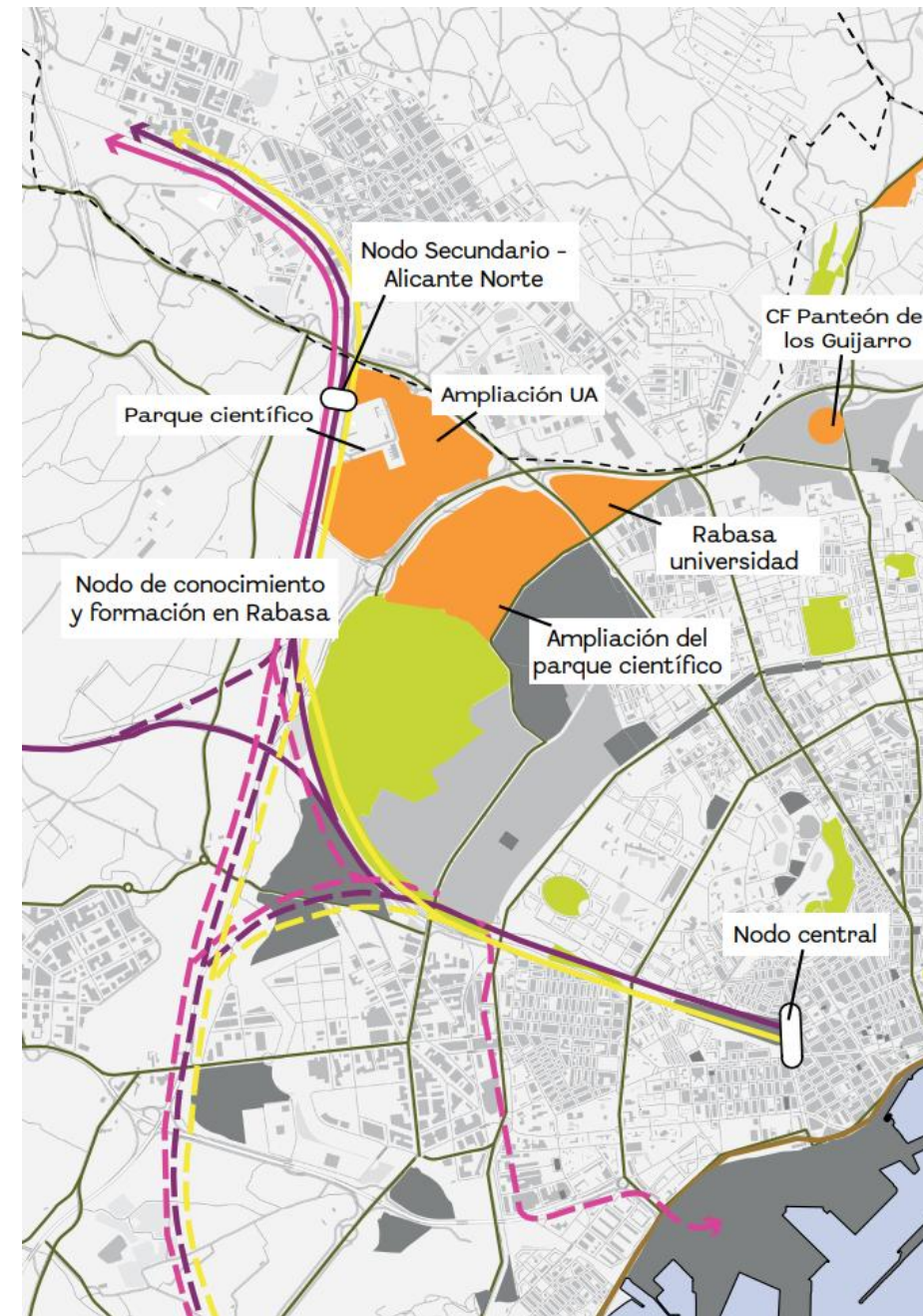
Los ámbitos podrán combinar actividades docentes, investigadoras, empresariales y terciarias con dotaciones deportivas, de ocio y servicios. La normativa del PGE permitirá asimismo la implantación de usos alojativos funcionalmente vinculados a la formación, la investigación y la actividad laboral, evitando que estos se conviertan en desarrollos residenciales o turísticos autónomos.

La continuidad urbana del nodo requiere superar el efecto barrera de la A-70. Su transformación progresiva en un bulvar verde de carácter metropolitano y la reconfiguración del ramal de la A-77a deberán mejorar la permeabilidad entre la Universidad, Rabasa, Villafranqueza y los tejidos del norte, incorporando transporte público y movilidad activa.

El PGE delimita tres ámbitos principales:

- **ZND-TER-4**, con una superficie aproximada de **75 hectáreas**, que incluye la reserva de suelo prevista para la ampliación de la Universidad de Alicante.
- **ZND-TER-5**, con una superficie aproximada de **77 hectáreas**, destinado a la creación y ampliación del Parque Científico-Tecnológico.
- **ZND-TER-1 “Rabasa-Universidad”**, de aproximadamente **19 hectáreas**, con carácter terciario y predominio alojativo, concebido como apoyo a las actividades de formación, investigación y desarrollo económico del entorno.

La ordenación de estos ámbitos deberá abordarse de forma coordinada, asegurando la continuidad de las redes, los espacios libres, el transporte público y las relaciones funcionales entre la Universidad, el Parque Científico, los alojamientos y los centros formativos.



Esquema Nodo conocimiento Rabasa
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

7.5. Clúster de salud, bienestar y vida activa

El ámbito territorial comprendido entre la Condomina y Sangueta, articulado por el eje de la avenida de Dénia, se configura como un espacio emergente especializado en la salud, el bienestar y la vida activa, estrechamente relacionado con la Universidad Miguel Hernández como referente formativo en ciencias de la salud.

Este entorno integra actividad asistencial, formación especializada, investigación biomédica y servicios vinculados al turismo de salud. Incluye equipamientos sanitarios, centros de bienestar, instalaciones deportivas, alojamientos especializados y actividades complementarias capaces de conformar un ecosistema económico y funcional de alto valor añadido.

El clúster incorpora también la economía de los cuidados, favoreciendo la implantación de servicios sociosanitarios, equipamientos asistenciales de larga duración, residencias y centros de atención a la dependencia. Esta línea refuerza su dimensión social y responde a las nuevas necesidades relacionadas con el envejecimiento activo, la autonomía personal y la atención integral a la salud.

Los nuevos sectores de Vistahermosa-Juncaret, Vista Alegre, Alameda y Pino y Ruaya contribuirán a consolidar este sistema mediante la incorporación de usos terciarios vinculados a la salud, el bienestar y los cuidados. Asimismo, se prevén reservas dotacionales educativas que permitan ampliar la presencia de la Universidad Miguel Hernández e integrar la formación sanitaria en la estructura urbana.

Sangueta constituye la pieza de apoyo situada en el extremo litoral del clúster, en conexión con la avenida de Dénia y con los procesos de regeneración de este ámbito. A esta estructura se incorpora un nuevo sector terciario en Pino y Ruaya (**ZND-TER-3**), de aproximadamente 9 hectáreas, destinado preferentemente a actividades relacionadas con la salud, el bienestar, los cuidados y los servicios especializados.

La normativa del PGE favorecerá la implantación de estos usos mediante condiciones de flexibilidad y podrá reconocer una mayor capacidad de aprovechamiento en aquellas parcelas que destinen su edificabilidad a actividades vinculadas a la salud, el bienestar y la economía de los cuidados. Esta regulación permitirá impulsar también su incorporación en el tejido urbano consolidado.

El objetivo es avanzar hacia piezas urbanas polifuncionales en las que la residencia, los equipamientos y la actividad económica se integren de manera equilibrada. La proximidad entre formación, investigación, asistencia y empresas favorecerá la transferencia de conocimiento, la creación de empleo cualificado y la atracción y retención de talento especializado en el ámbito metropolitano.



Esquema Cluster de salud, bienestar y vida activa
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

7.6. Corredor de innovación aeropuerto-puerto

El eje comprendido entre el aeropuerto y el Puerto de Alicante se configura como un corredor estratégico para la implantación de actividades vinculadas a la innovación, la economía creativa, las industrias audiovisuales y las tecnologías avanzadas. Su elevada conectividad territorial y su posición junto al frente litoral le otorgan un carácter singular dentro del sistema económico municipal y metropolitano.

En este sistema se integran el ámbito de Aguamarga, la EUIPO y el complejo de Ciudad de la Luz, que se consolida como pieza tractora del corredor y como nodo de referencia para las actividades creativas, audiovisuales y tecnológicas. Su relación con el aeropuerto, el puerto y los espacios terciarios y empresariales próximos permite configurar una red de innovación con proyección internacional y capacidad para atraer nuevas empresas, profesionales y proyectos de alto valor añadido.

El corredor mantiene una estrecha relación con el eje litoral y con espacios naturales y paisajísticos de especial relevancia, entre ellos el BIC del Porquet y el parque del Palmeral. Esta circunstancia exige una ordenación orientada a mejorar la conectividad ecológica y paisajística, integrar adecuadamente las actividades económicas y reforzar la continuidad de la infraestructura verde.

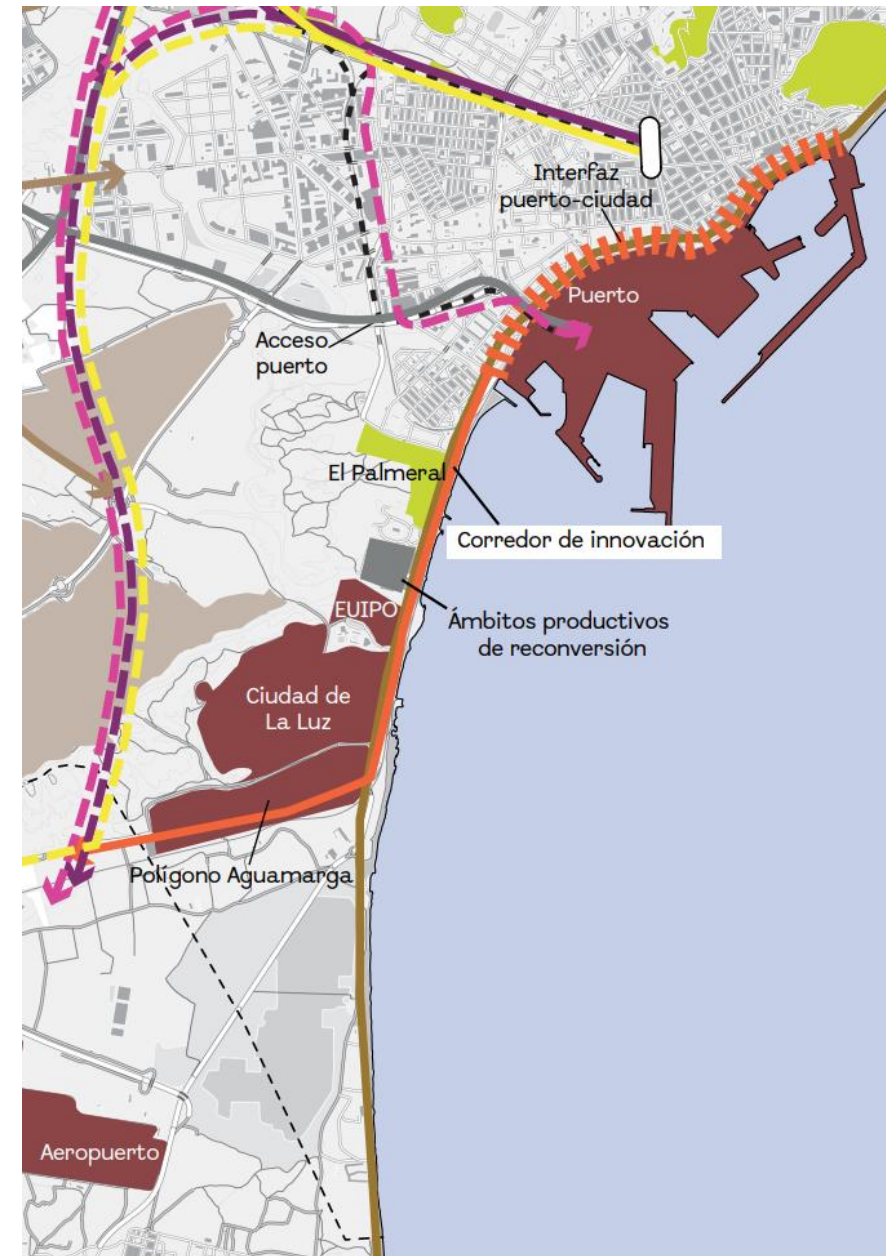
La estrategia plantea asimismo una reducción progresiva de la presión viaria y la transformación del actual trazado ferroviario en un sistema de movilidad sostenible y corredor verde. Esta actuación permitirá mejorar la conexión entre las distintas piezas del eje, favorecer los desplazamientos peatonales, ciclistas y mediante transporte público y recuperar la relación entre la ciudad, los espacios económicos y el litoral.

En determinadas posiciones sensibles de este frente se localizan actividades industriales y productivas cuya compatibilidad con el nuevo modelo resulta limitada. Para estos ámbitos, el PGE plantea procesos de reconversión gradual y acordada hacia usos más compatibles con su posición urbana y paisajística, que podrán orientarse hacia actividades terciarias, alojativas, creativas, tecnológicas o vinculadas a la economía del conocimiento. Esta transformación deberá evitar procesos bruscos y atender a la viabilidad de las actividades implantadas, la recuperación ambiental y la reestructuración funcional del corredor.

El eje alcanza el Puerto de Alicante, cuya interfaz con la ciudad deberá ser objeto de recualificación e integración urbana. Este espacio debe reforzar su papel como lugar de relación entre actividad económica, ciudad y litoral, pudiendo incorporar usos vinculados a la innovación tecnológica, equipamientos estratégicos, actividades formativas y dotaciones urbanas avanzadas, todo ello en coordinación con la planificación y las competencias portuarias.

La mejora del acceso al puerto y de sus conexiones con el aeropuerto, Aguamarga y Ciudad de la Luz contribuirá a reforzar la articulación logística y funcional del conjunto. Esta estrategia se acompaña de la propuesta de soterramiento del ramal ferroviario de acceso al puerto, destinada a eliminar su efecto barrera y favorecer la continuidad urbana, paisajística y ambiental del corredor litoral. La superficie liberada permitirá incorporar sistemas de movilidad sostenible, espacios públicos e infraestructura verde.

En conjunto, el corredor aeropuerto-puerto se configura como un eje de actividad económica de excelencia, capaz de articular logística, innovación, industrias creativas, tecnologías avanzadas y frente litoral. Ciudad de la Luz, la transformación de Aguamarga y la regeneración de la interfaz puerto-ciudad desempeñan un papel estructurante en este proceso.



Esquema corredor innovación aeropuerto-puerto
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

7.7. Turismo de calidad compatible con la ciudad

El turismo constituye uno de los principales motores económicos de Alicante, apoyado en el litoral, las playas, el patrimonio, la cultura, la gastronomía, los eventos, el puerto y la conectividad aeroportuaria. Su relevancia económica no evita que la concentración de la actividad en determinados ámbitos genere tensiones sobre la vivienda habitual, la convivencia, el espacio público y la capacidad de los servicios.

El modelo propuesto se orienta hacia un turismo de mayor calidad, diversificado, desestacionalizado y mejor distribuido territorialmente. El objetivo no es incrementar de manera indiscriminada la capacidad turística, sino elevar su valor añadido, ampliar las motivaciones de visita y reducir la concentración espacial y temporal de sus impactos.

Se favorecerán modalidades vinculadas a la cultura, el patrimonio, la salud, el bienestar, el deporte, los congresos, los eventos y las actividades universitarias y profesionales. También se pondrán en valor el entorno rural, los núcleos tradicionales y los elementos territoriales singulares como recursos complementarios, siempre desde su capacidad real de acogida y sin alterar su carácter.

El PGE podrá reservar localizaciones estratégicas para establecimientos hoteleros de categoría superior y alojamientos singulares adecuadamente integrados. Esta posibilidad deberá orientarse a cualificar la oferta y no a sustituir la vivienda habitual ni a extender de forma generalizada el uso turístico sobre los tejidos residenciales.

La normativa urbanística deberá diferenciar los establecimientos hoteleros, las viviendas de uso turístico y los alojamientos temporales vinculados a actividades universitarias, sanitarias, empresariales o investigadoras. Cada modalidad deberá responder a un régimen de uso y gestión específico, evitando la transformación encubierta de viviendas o centros de actividad económica.

La regeneración de los ámbitos con mayor presión turística constituye una parte esencial de la estrategia. En estos entornos, la regulación deberá tender a preservar la residencia permanente, el comercio de proximidad y la vida cotidiana, evitando concentraciones que alteren el equilibrio funcional de los barrios. Esta orientación afecta especialmente al centro histórico, los barrios tradicionales, el frente litoral y otros ámbitos en los que coincidan valores patrimoniales, fragilidad residencial y elevada intensidad turística.

El turismo deberá contribuir a la conservación y mejora de la ciudad. La recuperación del patrimonio, la regeneración del espacio público, la mejora de la accesibilidad, la protección del paisaje y la recualificación del litoral deben formar parte de su aportación al modelo urbano.

7.8. Comercio de proximidad y actividad económica de barrio

El comercio de proximidad y los servicios cotidianos son componentes esenciales de la estructura económica y de la calidad urbana. Además de generar empleo, reducen desplazamientos, favorecen la autonomía de la población y mantienen la actividad y la seguridad del espacio público.

El PGE integra esta estrategia en el modelo policéntrico de ciudad, basado en barrios capaces de combinar residencia, servicios, comercio, ocio, dotaciones y empleo. Los ejes urbanos y las centralidades de barrio se consolidan como soportes preferentes para la implantación de actividades comerciales y de servicios en planta baja.

La ordenación deberá favorecer la continuidad de estos ejes y evitar la desaparición indiscriminada de locales, especialmente en barrios con déficit de servicios o procesos de pérdida de actividad. La regulación podrá facilitar formatos flexibles, actividades profesionales, talleres compatibles, economía social y nuevos servicios vinculados a los cuidados y al trabajo de proximidad.

Frente a la concentración exclusiva del comercio en grandes superficies aisladas, el Plan prioriza una red distribuida de actividad económica integrada en los tejidos urbanos. El PGE no propone nuevos grandes establecimientos comerciales periféricos. En los ya existentes, cualquier actuación de ampliación, reforma o transformación deberá valorar sus efectos sobre la movilidad, el transporte público, la integración urbana y el equilibrio del comercio de proximidad.

La infraestructura verde y la mejora del espacio público deberán reforzar los ejes comerciales, incorporando arbolado, sombra, accesibilidad, itinerarios seguros y espacios de estancia. La calidad urbana se entiende así como un elemento de apoyo a la actividad económica y a la vitalidad de los barrios.

7.9. Criterios transversales de ordenación y gestión

La sostenibilidad y la innovación se incorporan como criterios transversales del sistema económico. Tanto los nuevos sectores como las áreas existentes deberán avanzar hacia modelos basados en la eficiencia energética, la generación renovable, la economía circular, la digitalización, la gestión eficiente del agua y los residuos y la adaptación frente al cambio climático.

La ordenación deberá facilitar comunidades energéticas, producción fotovoltaica en cubiertas, reutilización de agua, drenaje sostenible, reducción de superficies impermeables, arbolado y conexiones con la infraestructura verde. Estas medidas se plantean como factores de competitividad, eficiencia y resiliencia del sistema productivo.

La programación de los nuevos ámbitos será gradual y atenderá a la demanda acreditada, la disponibilidad de infraestructuras, la capacidad de gestión y la evolución de las áreas empresariales existentes. La clasificación y zonificación habilitan su desarrollo, pero no implican su ejecución simultánea.

Cuando la viabilidad económica y el marco legal lo permitan, se estudiarán mecanismos para que los nuevos sectores contribuyan a la ejecución de conexiones estructurales, transporte público, infraestructuras y servicios comunes que beneficien también a las áreas productivas existentes.

El seguimiento del PGE deberá evaluar la disponibilidad y ocupación real del suelo productivo, la implantación de actividades, el empleo generado, la evolución de los espacios vacantes, la movilidad y el grado de modernización de las áreas empresariales. Esta evaluación permitirá adaptar la programación y evitar tanto la escasez de suelo como la urbanización anticipada de ámbitos sin demanda suficiente.

En conjunto, la propuesta configura un sistema económico basado en la complementariedad entre áreas industriales y logísticas, nodos de conocimiento, corredores de actividad estratégica, clústeres especializados y barrios de usos mixtos. La integración entre formación, investigación, transferencia de conocimiento y centros de trabajo refuerza la competitividad del territorio y contribuye a consolidar Alicante como nodo económico, innovador y de servicios avanzados dentro del ámbito metropolitano Alicante-Elche.

La siguiente tabla recoge, con el alcance preliminar propio de esta fase de Borrador del PGE, los ámbitos previstos para la creación y ampliación de nuevos entornos económicos, tanto industriales como terciarios y terciarios avanzados. Muchos de estos ámbitos presentan un carácter estratégico por su capacidad para reforzar y diversificar la base económica municipal, favorecer la implantación de actividades innovadoras y de mayor valor añadido, mejorar la oferta de suelo productivo y consolidar la posición de Alicante en el sistema metropolitano Alicante-Elche.

Las delimitaciones, superficies, usos y demás magnitudes incluidas tienen carácter inicial y orientativo y podrán ajustarse en las siguientes fases de elaboración y tramitación del Plan. Los ámbitos se plantean atendiendo a su viabilidad territorial y ambiental, a las necesidades de suelo para actividades económicas, a la disponibilidad de recursos e infraestructuras y a su adecuada integración con la movilidad, la infraestructura verde, el paisaje y los tejidos urbanos y productivos existentes.

Nuevos Entornos de ACTIVIDAD ECONÓMICA (INDUSTRIAL)					
SECTOR		Sup. (m2s)	Sup. (Ha.)	IEB (m2t/m2s)	Edificab. MAX (m2t)
ZND-IN- 1	Bacarot	915.909	91,59	0,70	641.136
ZND-IN- 2	Ampliación Atalayas	589.718	58,97	0,70	412.803
ZND-IN- 3	Vallonga-Foncalet	1.042.947	104,29	0,70	730.063
ZND-IN- 4	Campaneta	876.718	87,67	0,70	613.703
ZND-IN- 5	Serreta	924.474	92,45	0,70	647.132
TOTAL			434,98		

Nuevos Entornos de ACTIVIDAD ECONÓMICA (TERCIARIO)					
SECTOR		Sup. (m2s)	Sup. (Ha.)	IEB (m2t/m2s)	Edificab. MAX (m2t)
ZND-TER- 1	Rabasa-Universidad	187.762	18,78	0,70	131.433
ZND-TER- 2	Ronda Villafranqueza	154.937	15,49	0,70	108.456
ZND-TER- 3	Pino	91.127	9,11	0,45	41.007
ZND-TER- 4	Parque Científico-Tec.	755.698	75,57	0,50	377.849
ZND-TER- 5	Parque Científico-Tec. (Ampliación)	772.263	77,23	0,50	386.132
TOTAL			196,18		

8. Entornos del diseminado y núcleos existentes

Los entornos del diseminado y los núcleos existentes constituyen una realidad territorial sustancialmente distinta de la ciudad consolidada. Aunque forman parte del mismo municipio, responden a procesos de formación, estructuras parcelarias, intensidades de ocupación, pautas de movilidad y necesidades de servicios diferentes. Mientras la ciudad compacta se organiza mediante tejidos continuos, redes urbanas y dotaciones de proximidad, el diseminado se articula sobre caminos rurales, pequeños núcleos y asentamientos dispersos, con una relación directa con el paisaje y una mayor distancia respecto de los principales servicios urbanos.

Se trata, en buena medida, de dos realidades territoriales que han evolucionado de forma separada y atienden a dinámicas diferentes. El objetivo del PGE no es reproducir en estos ámbitos los patrones de urbanización de la ciudad consolidada ni favorecer la extensión de la edificación dispersa, sino reconocer la realidad existente y dotarla de estrategias específicas que mejoren su funcionamiento y su integración en el conjunto municipal.

Aunque el diseminado no responde al modelo de ciudad compacta que orienta los nuevos crecimientos, constituye una parte consolidada del territorio alicantino y alberga población, patrimonio, actividades y formas de vida que deben incorporarse al proyecto de ciudad. El PGE adopta por ello una visión positiva y propositiva: contiene su expansión, pero actúa sobre los tejidos existentes para estabilizarlos, conectarlos, mejorar sus servicios y reducir sus impactos ambientales y paisajísticos.

La propuesta sustituye así una consideración residual del diseminado por una política activa de integración territorial. Se trata de avanzar desde un conjunto fragmentado de asentamientos hacia una red de núcleos y entornos mejor articulados entre sí, conectados con la ciudad y relacionados con los sistemas de movilidad, actividad, servicios e infraestructura verde del municipio.

8.1. Una estrategia diferenciada para un territorio diverso

El diseminado alicantino no constituye una realidad homogénea. En él conviven núcleos rurales tradicionales de elevado valor histórico y paisajístico, suelos urbanos procedentes del PGMO de 1987 y asentamientos residenciales consolidados en suelo no urbanizable. Cada uno de estos ámbitos presenta situaciones jurídicas, morfológicas y funcionales distintas, por lo que requiere instrumentos y criterios específicos.

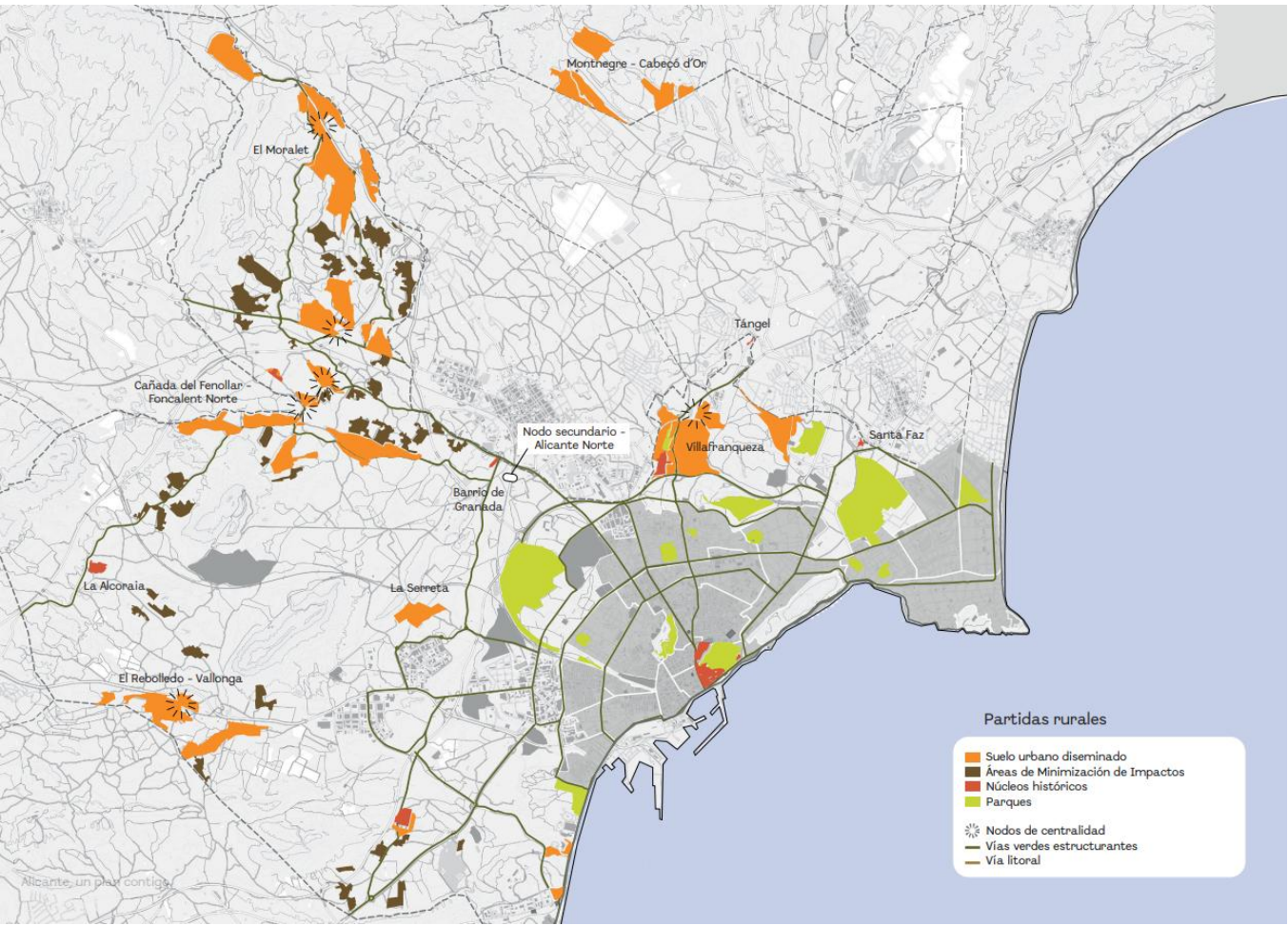
El PGE diferencia tres grandes tipologías:

- **Núcleos del Diseminado en suelo urbano**, procedentes en gran medida del planeamiento de 1987, que mantienen derechos urbanísticos y ordenación pormenorizada directa.
- **Ámbitos consolidados en suelo no urbanizable**, constituidos por grandes agrupaciones de viviendas, en su mayoría surgidas al margen de la legalidad urbanística. Algunos se corresponden con las Áreas de Planeamiento Diferido delimitadas por el planeamiento vigente, mientras que otros han surgido de forma espontánea o mediante parcelaciones no amparadas por el planeamiento en suelo no urbanizable. Para estos ámbitos, el PGE plantea la posibilidad de regularizar su situación urbanística mediante Planes Especiales de Minimización de Impactos Territoriales, proponiendo la iniciativa municipal para las antiguas Áreas de Planeamiento Diferido y la iniciativa particular para las restantes agrupaciones.
- **Núcleos Históricos Tradicionales**, de pequeña dimensión y con valores patrimoniales, culturales y paisajísticos que requieren protección, rehabilitación y una ordenación específica.

Esta diferenciación evita soluciones uniformes y permite adaptar las determinaciones del Plan a la situación real de cada tejido. La integración no consiste en convertir todo el diseminado en ciudad

urbana convencional, sino en mejorar sus condiciones desde parámetros compatibles con su localización, su estructura territorial y su relación con el medio rural.

El tratamiento de estos ámbitos compatibiliza cuatro objetivos: contener la nueva dispersión, mejorar la calidad de vida de la población existente, reducir los impactos sobre el territorio y reforzar la relación del diseminado con la estructura municipal y metropolitana.



Esquema Diseminado
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

8.2. Contención de la dispersión y estabilización de los tejidos existentes

El modelo territorial evita la ampliación de los asentamientos dispersos y la generación de nuevos procesos de ocupación residencial del suelo rural. La vivienda aislada extensiva presenta elevados costes ambientales, energéticos y económicos y dificulta la prestación eficiente de servicios, el transporte público y la atención de emergencias.

Esta orientación no supone ignorar ni desatender los tejidos existentes. Por el contrario, el PGE los reconoce como una realidad que debe ser ordenada, estabilizada y mejorada. La estrategia diferencia claramente entre impedir que continúe la expansión dispersa y actuar de forma positiva sobre los asentamientos consolidados para integrarlos territorialmente.

La ordenación prioriza la utilización y mejora de los suelos ya ocupados, evitando extensiones innecesarias sobre el medio rural. Las actuaciones se dirigen a completar, reordenar o regularizar los tejidos existentes, mejorar sus accesos y servicios y resolver sus bordes, sin reproducir nuevas formas de crecimiento fragmentado.

En este marco, los antiguos sectores APD-16, APD-17, APD-18 y APD-19, previstos por el PGM de 1987 para la expansión de determinados entornos del diseminado, se desclasifican y pasan, con carácter general, a suelo no urbanizable común. Tras décadas sin programación ni urbanización y con ocupaciones parciales producidas al margen de la estructura prevista, su mantenimiento como suelos de desarrollo prolongaría unas expectativas de expansión que no resultan compatibles con el nuevo modelo territorial.

Las edificaciones y agrupaciones residenciales consolidadas existentes en estos ámbitos se abordarán preferentemente mediante Ámbitos de Minimización del Impacto Territorial -AMI- y Planes Especiales de Minimización del Impacto Territorial -PEMIT-. Estos instrumentos permitirán corregir afecciones, mejorar la seguridad, la salubridad, los servicios y la integración paisajística, sin generar nuevos procesos de crecimiento disperso.

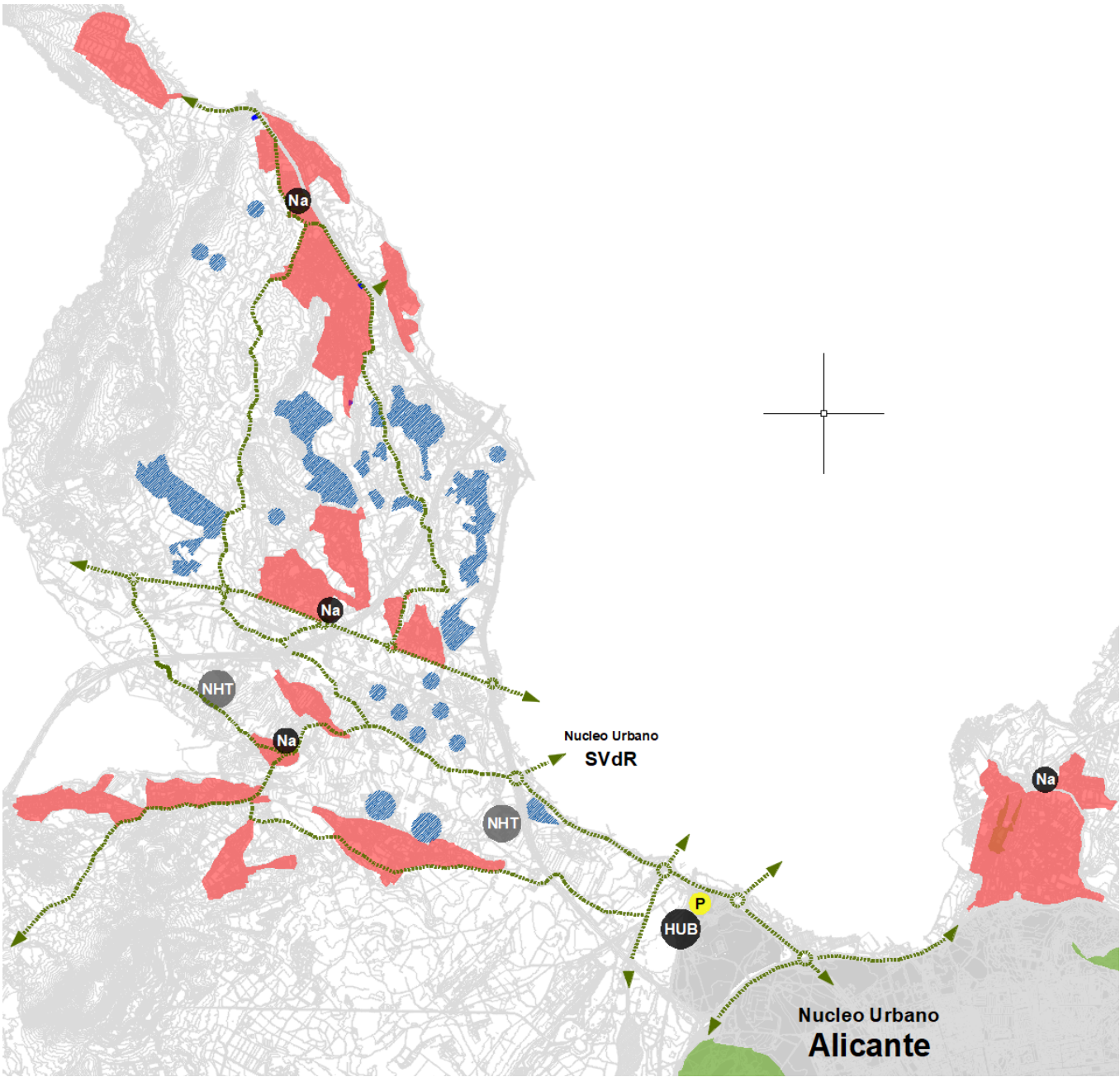
En las siguientes fases se analizará si existen enclaves concretos que presenten una morfología urbana reconocible, un grado de consolidación suficiente y servicios urbanísticos adecuados, o susceptibles de implantarse de forma viable. Cuando se acredite el cumplimiento de los criterios establecidos por el TRLOTUP, el PGE podrá reconocer puntualmente su condición de suelo urbano. Este análisis no se extenderá de forma automática al conjunto del antiguo APD, sino únicamente a las piezas que reúnan efectivamente las condiciones legales, materiales y funcionales exigibles.

De este modo, la respuesta del Plan se adapta a la realidad de cada enclave: desclasificación general del suelo no desarrollado, minimización del impacto como solución ordinaria para las agrupaciones consolidadas y reconocimiento puntual como suelo urbano cuando sus características lo justifiquen.

8.3. Articulación territorial, movilidad y conectividad

La mejora de la conectividad constituye una de las principales condiciones para integrar los entornos del diseminado en el conjunto municipal. Actualmente, muchos de estos núcleos mantienen relaciones débiles entre sí y una elevada dependencia del vehículo privado para acceder a servicios, empleo, educación o atención sanitaria.

El PGE plantea una red de ejes estructurantes territoriales que conecta los principales núcleos dispersos con la ciudad, los ámbitos de actividad y los nodos de transporte. Estos ejes no se conciben únicamente como vías para el tráfico rodado, sino como corredores multimodales capaces de incorporar transporte colectivo, itinerarios ciclistas, recorridos peatonales seguros e infraestructura verde.



- LEYENDA:**
- Ejes articuladores estructurales
 - Na Nodos de Centralidad
 - Suelos Urbanos
 - Entornos orientativos AMI
 - NHT Núcleos Históricos Tradicionales del entorno rural
 - HUB NODO SECUNDARIO de movilidad
 - P Bolsa de aparcamiento PARK&RIDE

Esquema funcionamiento
Fuente: Elaboración propia sobre cartografía municipal

El nodo secundario de movilidad Alicante Norte, vinculado a la parada ferroviaria del entorno del Parque Científico, desempeña un papel relevante en esta estrategia. Su configuración como intercambiador, apoyado por un aparcamiento disuasorio de escala metropolitana, permitirá relacionar los desplazamientos procedentes del diseminado con el ferrocarril, el transporte colectivo y las principales redes urbanas.

La conectividad debe atender también a las relaciones entre los propios núcleos, evitando que todos los desplazamientos dependan de la ciudad central. La mejora de caminos y ejes transversales, junto con la implantación de nodos de actividad, permite configurar una estructura territorial más policéntrica y reducir recorridos innecesarios.

La ordenación de estos ejes deberá adaptarse a las condiciones del territorio. No se plantea reproducir secciones viarias urbanas convencionales, sino garantizar seguridad, accesibilidad y funcionalidad mediante soluciones proporcionadas y compatibles con el paisaje y con la estructura parcelaria existente.

8.4. Nodos de actividad y servicios de proximidad

La baja densidad y la dispersión dificultan que cada núcleo pueda disponer de todos los servicios necesarios. Frente a la reproducción de pequeñas dotaciones aisladas y poco sostenibles, el PGE propone concentrar equipamientos, actividad económica y servicios básicos en nodos de actividad, vinculados a los principales ejes estructurantes y accesibles desde varios asentamientos.

Estos nodos podrán incorporar, de manera proporcionada a su posición y ámbito de servicio, atención sanitaria y social, educación y formación, comercio y abastecimiento cotidiano, espacios culturales y comunitarios, servicios administrativos, actividad económica, instalaciones deportivas, conexiones con el transporte público y puntos centralizados de recogida selectiva de residuos, adaptados a las características del diseminado y orientados a mejorar la eficiencia del servicio y evitar la proliferación de contenedores dispersos.

Su función es acercar servicios a la población, reducir desplazamientos y generar puntos de encuentro e identidad territorial. No se conciben como nuevas centralidades comerciales periféricas ni como focos de expansión residencial, sino como piezas de apoyo al funcionamiento cotidiano de los núcleos existentes.

La localización y dimensión de cada nodo debe responder a su accesibilidad, población servida, relación con los núcleos próximos y capacidad para aprovechar instalaciones ya existentes. Su desarrollo podrá abordarse de forma gradual, coordinando la inversión pública con iniciativas privadas y comunitarias.

8.5. Ajustes puntuales y pequeñas ampliaciones de suelo urbano

El PGE habilita, de forma justificada y proporcionada, pequeños ajustes o ampliaciones de suelo urbano en los núcleos existentes del diseminado cuando resulten necesarios para mejorar su funcionamiento, completar su estructura o facilitar su integración territorial.

Estas actuaciones se planean para:

- completar o regularizar la trama existente;
- resolver bordes y discontinuidades;
- mejorar accesos y conexiones;
- obtener espacios públicos, dotaciones o servicios;
- implantar nodos de actividad;
- facilitar la regeneración y dinamización de los Núcleos Históricos Tradicionales.

Estas pequeñas ampliaciones responden a los criterios del artículo 25.2.b del TRLOTUP, que incluye entre las zonas urbanizadas los terrenos contiguos a los ya urbanizados que permitan culminar las tramas existentes mediante pequeñas actuaciones urbanísticas que no comporten más de una línea de manzanas edificables. El artículo 28.3 vincula, además, la clasificación como suelo urbano con la zonificación como zona urbanizada conforme a ese precepto.

En consecuencia, las ampliaciones mantienen la continuidad física y funcional con el núcleo existente, presentan una dimensión reducida y responden a una finalidad concreta de mejora. En ningún caso se configuran como sectores autónomos ni como nuevas áreas de expansión residencial desligadas de la trama consolidada.

La ordenación pormenorizada concretará su ordenación, los usos, la edificabilidad, las dotaciones y las condiciones de integración de cada actuación dentro de los criterios establecidos por la ordenación estructural del PGE.

En los Núcleos Históricos Tradicionales, estos ajustes atienden además a su consideración como zonas diferenciadas y a la preservación de su trama, tipología y silueta característica. Se propone que contribuyan a revitalizar el núcleo, obtener dotaciones, implantar servicios o mejorar sus bordes sin alterar los valores patrimoniales y paisajísticos que justifican su protección.

8.6. Integración paisajística e infraestructura verde

Los entornos del diseminado se relacionan directamente con espacios agrícolas, cauces, sierras, caminos históricos y áreas de valor ambiental. Sin embargo, muchos asentamientos presentan bordes poco definidos, vallados, tendidos, edificaciones y espacios intersticiales que deterioran la percepción del paisaje.

El PGE plantea mejorar esta relación mediante una estrategia de integración paisajística que actúe tanto en el interior de los núcleos como en su contacto con el territorio abierto. El objetivo no es ocultar los asentamientos, sino construir una transición más ordenada y reconocible entre los tejidos residenciales y el medio rural.

Las actuaciones se implementarán de manera específica en el estudio de paisaje y podrán incorporar:

- definición de bordes mediante vegetación autóctona y tratamientos permeables;
- renaturalización de caminos, espacios intersticiales y áreas degradadas;
- plantación de arbolado adaptado al clima;
- limitación de alturas y mejora de las condiciones compositivas de la edificación;
- regulación de vallados, cartelería y tendidos;
- recuperación de acequias, alquerías, muros de piedra seca, caminos y otros elementos del patrimonio rural;
- y conexión con los corredores ecológicos y paisajísticos.

La infraestructura verde se utiliza así como elemento de integración y articulación territorial. Los caminos, barrancos, ramblas y espacios agrícolas pueden funcionar simultáneamente como corredores ambientales, elementos de drenaje, itinerarios de movilidad activa y soportes para la recuperación del paisaje.

8.7. Núcleos del Diseminado en suelo urbano

Los núcleos urbanos del diseminado procedentes del PGM de 1987 presentan, con carácter general, una baja intensidad de ocupación y una estructura parcelaria extensiva. Esta situación dificulta la implantación y el mantenimiento de servicios, equipamientos y transporte colectivo.

El PGE propone su progresiva orientación hacia ámbitos de primera residencia, mejor conectados y con una intensidad suficiente para sostener los servicios básicos. No se pretende reproducir una densificación urbana convencional, sino generar una masa crítica proporcionada y compatible con el paisaje y con la estructura de cada núcleo.

La normativa estructural del PGE podrá habilitar, entre otras medidas:

- la reducción de la parcela mínima hasta aproximadamente 800 m²;
- un incremento moderado de la edificabilidad;
- la agrupación de viviendas y formación de conjuntos mancomunados;
- y, junto a determinados nodos de actividad, vivienda colectiva de baja altura, con un máximo orientativo de tres plantas.

Estas posibilidades deberán concretarse atendiendo a la capacidad real de cada ámbito, a los riesgos naturales, a la disponibilidad de servicios y a la integración paisajística. La redensificación no se plantea de manera uniforme y no resultará aplicable en los entornos de Montnegre, donde deben prevalecer sus condiciones territoriales y paisajísticas específicas.

La mejora de la capacidad residencial podrá vincularse a obligaciones de urbanización, integración ambiental y contribución a las infraestructuras comunes. De este modo, la intensificación no se concibe únicamente como un aumento del aprovechamiento privado, sino como un instrumento para mejorar el funcionamiento conjunto del núcleo.

Reordenación de la red viaria

La estructura viaria prevista por el planeamiento vigente resulta en algunos ámbitos excesiva, poco adaptada a la propiedad y costosa de ejecutar y mantener. El PGE plantea su revisión, reduciendo aquellos viarios secundarios innecesarios y concentrando las actuaciones en una red básica funcional.

Esta reordenación deberá garantizar el acceso a todas las parcelas, el paso de vehículos de emergencia y servicios, la seguridad peatonal, la conexión con los ejes estructurantes y la compatibilidad con la topografía y el paisaje.

La reducción de viarios no debe implicar pérdida de accesibilidad, sino una estructura más sencilla, eficiente y viable.

8.8. Tratamiento singular de Villafranqueza

Villafranqueza requiere un tratamiento diferenciado respecto del resto de los núcleos del diseminado. Aunque mantiene una identidad propia, una estructura histórica reconocible y una relación estrecha con el territorio rural, su posición junto a los tejidos del norte y a los nuevos desarrollos previstos permite que evolucione hacia una mayor continuidad funcional y urbana con la ciudad compacta.

La A-70 actúa actualmente como una barrera entre Villafranqueza, la Universidad, Rabasa y los barrios próximos. La estrategia de transformación de esta infraestructura permitirá mejorar sustancialmente la permeabilidad transversal y reforzar las conexiones peatonales, ciclistas, viarias y de transporte público. Esta actuación, junto con el desarrollo del sector Gujarr-Villafranqueza y la consolidación del nodo de conocimiento y formación de Rabasa, puede modificar progresivamente la posición territorial del núcleo.

Villafranqueza podrá responder, por tanto, a procesos de transformación diferentes a los del resto del diseminado. Su ordenación deberá contemplar simultáneamente:

- la preservación y puesta en valor de su identidad histórica;
- la mejora de sus espacios públicos, servicios y dotaciones;
- la integración con los nuevos tejidos residenciales y de actividad;
- la continuidad de la infraestructura verde y de los caminos tradicionales;
- y la superación progresiva del efecto barrera de la A-70.

Esta evolución no implica la absorción indiferenciada del núcleo por la ciudad ni la pérdida de su carácter propio. El objetivo es favorecer una integración gradual, capaz de compatibilizar la conservación de su estructura e identidad con una relación más intensa con los barrios del norte, las centralidades, el transporte público y los equipamientos metropolitanos.

Su posición como enclave de transición entre la ciudad compacta y el territorio rural podrá requerir instrumentos de ordenación y gestión específicos, coordinados con la transformación de la A-70, el sector Gujarr-Villafranqueza y las actuaciones previstas en el entorno de Rabasa, la Universidad y el Parque Científico.

8.9. Servicios básicos adaptados a la realidad del diseminado

Los suelos urbanos del diseminado deben disponer de los servicios necesarios para alcanzar la condición de solar, pero su definición no puede reproducir automáticamente las soluciones empleadas en la ciudad compacta. Las grandes distancias, la baja densidad y las condiciones ambientales exigen alternativas técnicas proporcionadas y sostenibles.

El PGE establecerá el marco normativo y las condiciones mínimas, cuya concreción deberá desarrollarse en las fases posteriores de ordenación y tramitación.

Accesos y urbanización

El acceso rodado deberá disponer de anchura y pavimentación suficientes para los vehículos de emergencia y los servicios esenciales. Podrán emplearse pavimentos permeables y soluciones de menor impacto, como adoquines filtrantes, losas drenantes o zahorras estabilizadas.

En los caminos de menor sección podrá prescindirse de aceras urbanas convencionales cuando se incorporen arcenes o franjas de seguridad que permitan un recorrido peatonal accesible y seguro.

Abastecimiento de agua

Las viviendas deberán disponer de abastecimiento de agua potable con calidad, caudal y continuidad suficientes. El agua de riego no podrá considerarse, en ningún caso, como suministro apto para el consumo urbano.

El PGE prevé la extensión progresiva de la red de abastecimiento de agua potable para garantizar que el conjunto de los núcleos y tejidos del diseminado disponga de este servicio esencial. Estas ampliaciones deberán programarse y ejecutarse de forma coordinada con la capacidad de las infraestructuras generales, la viabilidad técnica de las actuaciones y las prioridades establecidas para la mejora de cada ámbito.

Saneamiento y depuración

La conexión a la red municipal de alcantarillado puede resultar inviable en determinados ámbitos por su distancia, coste o incidencia territorial. En estos casos deberán implantarse sistemas de depuración individual o colectiva que garanticen el tratamiento adecuado de las aguas residuales y eviten afecciones al suelo, las aguas subterráneas, los cauces y el dominio público hidráulico.

Las soluciones concretas se determinarán atendiendo a las características de cada núcleo, el número de viviendas, el caudal generado, las condiciones del terreno y la proximidad de las redes existentes. En todo caso, deberán ajustarse a las condiciones técnicas y ambientales establecidas por la normativa aplicable y contar con las autorizaciones o informes que correspondan de la Confederación Hidrográfica del Júcar, cuando puedan producir vertidos directos o indirectos al dominio público hidráulico.

Cuando resulte técnica y económicamente viable, se priorizará la conexión a instalaciones colectivas de saneamiento y depuración. Las soluciones individuales tendrán carácter excepcional y deberán quedar justificadas y autorizadas conforme al régimen aplicable.

Energía y alumbrado

El suministro energético podrá apoyarse en sistemas de autoconsumo fotovoltaico con almacenamiento, siempre que se acredite su suficiencia y continuidad. También se favorecerá la creación de comunidades energéticas rurales capaces de compartir generación y reducir costes.

El alumbrado deberá limitarse a los puntos necesarios para garantizar seguridad y orientación, evitando la iluminación indiscriminada y la contaminación lumínica. Se priorizarán sistemas eficientes, telegestionados y adaptados a la condición rural de los núcleos.

8.10. Ámbitos de minimización del impacto territorial

Los asentamientos residenciales consolidados en suelo no urbanizable requieren una respuesta distinta de la prevista para los núcleos urbanos. Su tratamiento se realizará mediante Ámbitos de Minimización del Impacto Territorial -AMI- y Planes Especiales de Minimización del Impacto Territorial —PEMIT—, de acuerdo con la legislación urbanística.

Estos instrumentos no tienen por objeto generar nuevos desarrollos ni ampliar los asentamientos, sino corregir los efectos derivados de la ocupación existente. Sus actuaciones deberán orientarse a:

- mejorar la seguridad y la salubridad;
- evitar vertidos y afecciones sobre el suelo y el agua;
- ordenar accesos y servicios;
- reducir los riesgos de incendio e inundación;
- mejorar la integración paisajística;
- y establecer límites claros que impidan nuevas extensiones.

La delimitación de los ámbitos deberá apoyarse en un análisis detallado de la consolidación, la estructura parcelaria, los riesgos, los valores ambientales y la viabilidad de las soluciones. En las zonas afectadas por riesgo de inundación, las determinaciones deberán ajustarse al PATRICOVA y a la normativa sectorial aplicable.

La minimización no equivale a convertir estos tejidos en suelo urbano convencional. Supone reconocer una situación consolidada para reducir sus impactos, mejorar las condiciones básicas de la población y evitar que el problema continúe extendiéndose.

En los antiguos ámbitos APD, la minimización constituirá la solución preferente para las agrupaciones consolidadas que no reúnan las condiciones necesarias para su reconocimiento como suelo urbano. La delimitación deberá excluir los suelos no ocupados y evitar que la regularización de las edificaciones existentes genere nuevas expectativas de crecimiento.

8.11. Núcleos Históricos Tradicionales

Santa Faz, Tángel, El Bacarot, La Alcoraya, Verdegas y Barrio de Granada conservan valores arquitectónicos, históricos y paisajísticos relevantes para la identidad rural de Alicante. Su interés no reside únicamente en edificios aislados, sino en la relación entre las construcciones, los caminos, los espacios públicos, la estructura agrícola y el paisaje.

El PGE remite su ordenación pormenorizada a Planes Especiales específicos, que deberán abordar de forma integrada:

- la rehabilitación del patrimonio edificado;
- la mejora del espacio público;
- la accesibilidad y los servicios;
- la recuperación de elementos tradicionales;
- la regulación de las nuevas edificaciones;
- y la relación con el paisaje agrícola y la infraestructura verde.

En estos núcleos, las pequeñas ampliaciones o ajustes habilitados por la normativa del PGE podrán destinarse a completar la trama, resolver bordes, obtener dotaciones, implantar nodos de actividad o facilitar actuaciones de rehabilitación y revitalización. Estas intervenciones deben preservar las características morfológicas, tipológicas y paisajísticas de cada núcleo.

En Santa Faz y Tángel se reforzará especialmente la conservación de su carácter histórico y de sus elementos patrimoniales. En El Bacarot, La Alcoraya, Verdegas y Barrio de Granada se pondrá en valor la relación con la arquitectura rural y el paisaje agrícola.

La revitalización podrá incorporar actividades culturales, artesanales, agrícolas y un turismo rural y patrimonial de pequeña escala, siempre compatible con la vida cotidiana y con la capacidad de acogida de los núcleos. El objetivo es mantenerlos vivos y habitados, evitando tanto su abandono como su transformación en enclaves turísticos homogéneos.

8.12. Actividad económica y papel activo del territorio rural

La integración de los núcleos existentes no se limita a mejorar sus condiciones residenciales. El territorio rural puede desempeñar un papel activo en el modelo municipal mediante actividades compatibles con sus recursos, valores y capacidad de acogida.

El PGE favorecerá:

- la agricultura ecológica y la producción local;
- la recuperación de suelos agrícolas;
- los huertos periurbanos;
- los canales cortos de comercialización;
- las actividades artesanales;
- la conservación y gestión del paisaje;
- el turismo rural y cultural de proximidad;
- y las comunidades energéticas vinculadas a los propios núcleos.

Estas actividades pueden generar empleo, mantener el territorio y reforzar la identidad del diseminado. Su implantación deberá evitar procesos de urbanización encubierta y conservar la función ambiental, agrícola y paisajística del suelo rural.

La red de caminos tradicionales, elementos hidráulicos, arquitectura rural y espacios naturales constituye un recurso territorial que puede relacionarse con itinerarios recreativos, educación ambiental y turismo responsable.

8.13. Gestión, programación y seguimiento

La mejora del diseminado requiere una estrategia continuada, no una única operación urbanística. El PGE establece las directrices estructurales y normativas, pero su aplicación deberá desarrollarse mediante Planes Especiales, PEMIT, actuaciones de urbanización y programas sectoriales de movilidad, servicios e infraestructura verde.

La programación deberá priorizar:

- los ámbitos con mayores déficits de seguridad o salubridad;
- los núcleos con capacidad para centralizar servicios;
- las actuaciones que mejoren la conectividad de varios asentamientos;
- la corrección de riesgos naturales;
- la protección y dinamización de los núcleos históricos;
- y los proyectos con capacidad para generar efectos territoriales amplios.

La cooperación entre administraciones y la participación de propietarios y residentes serán esenciales. Las actuaciones deberán distribuir de forma proporcionada los costes y beneficios, evitando soluciones inviables que impidan la mejora efectiva de los núcleos.

El seguimiento incorporará indicadores específicos sobre regularización, acceso a servicios, movilidad, conectividad, calidad paisajística, riesgos, actividad económica local y funcionamiento de los nodos de actividad. Esto permitirá adaptar progresivamente las actuaciones a las condiciones reales de cada entorno.

Síntesis del modelo

El diseminado no se plantea como una extensión de la ciudad compacta ni como un espacio ajeno al proyecto municipal. Constituye una realidad territorial específica que requiere sus propias herramientas, escalas y formas de intervención.

El PGE limita su expansión, pero reconoce la permanencia y el valor de los tejidos existentes. Su estrategia consiste en **ordenar, estabilizar, conectar y revitalizar estos** ámbitos: mejorar sus servicios, reducir sus impactos, reforzar los núcleos con capacidad de centralidad, proteger el patrimonio rural y relacionar el conjunto con la infraestructura verde y la movilidad metropolitana.

Dentro de esta estrategia general, Villafranqueza adquiere una posición singular por su progresiva continuidad con la ciudad compacta y por las oportunidades de integración derivadas de la transformación de la A-70 y de los nuevos desarrollos del norte.

La desclasificación de los antiguos APD permite abandonar unas expectativas de expansión que no responden al nuevo modelo. Sobre esta base, el Plan diferencia entre los asentamientos que deben abordarse mediante minimización del impacto y aquellos enclaves concretos que, por su morfología, consolidación y servicios, puedan ser reconocidos como suelo urbano.

Asimismo, la habilitación de ajustes puntuales y pequeñas ampliaciones, conforme al artículo 25 del TRLOTUP, aporta la flexibilidad necesaria para culminar tramas, obtener dotaciones, generar nodos de actividad y dinamizar los núcleos existentes, sin abrir nuevas dinámicas de dispersión.

De este modo, los entornos del diseminado y los núcleos existentes se incorporan al modelo territorial desde sus propias características, sin perder su identidad ni reproducir automáticamente los patrones de la ciudad consolidada. El resultado perseguido es un territorio habitado, mejor conectado, ambientalmente integrado y capaz de participar activamente en el funcionamiento del municipio.

9. Zonificación y clasificación preliminar

La zonificación y la clasificación preliminar del suelo trasladan al territorio el modelo definido por el PGE. No constituyen una simple reproducción de la situación existente, sino que expresan la función asignada a cada parte del municipio: proteger los recursos y valores del medio rural, mantener o transformar los tejidos urbanizados y localizar selectivamente los nuevos desarrollos necesarios para completar la ciudad y reforzar su base económica.

La **zonificación estructural** caracteriza el territorio según su situación, valores, uso dominante y función dentro del modelo. La **clasificación del suelo** traduce esa zonificación a las clases legales de suelo urbano, urbanizable y no urbanizable. El TRLOTUP establece, con carácter general, la correspondencia entre zonas rurales y suelo no urbanizable, zonas urbanizadas y suelo urbano, y zonas de nuevo desarrollo y suelo urbanizable.

La propuesta se representa en el **Plano de Ordenación Estructural OE.04. Zonificación**, que diferencia las zonas rurales, urbanizadas y de nuevo desarrollo, así como determinados ámbitos urbanizados sujetos a transformación; y en el **Plano OE.02. Clasificación del suelo y ámbitos de planeamiento urbanístico diferido**, que distingue el suelo urbano, urbanizable, no urbanizable común y no urbanizable protegido, e identifica los ámbitos sujetos a planes parciales, planes especiales, planes de reforma interior o minimización del impacto territorial.

9.1. Criterios generales de zonificación estructural

El PGE delimita las zonas de ordenación estructural atendiendo a las características físicas y funcionales del territorio, sus valores ambientales, agrarios, paisajísticos y culturales, la realidad de los tejidos existentes y las funciones que cada ámbito desempeña dentro del modelo municipal y metropolitano.

La zonificación se apoya en los siguientes criterios:

1. Correspondencia con el modelo territorial

Cada zona responde a una función concreta dentro de la propuesta: protección de la infraestructura verde, mantenimiento de la actividad rural, conservación y regeneración de la ciudad existente, transformación de ámbitos obsoletos o incorporación selectiva de nuevos desarrollos residenciales, industriales y terciarios.

2. Reconocimiento de la realidad territorial y urbana

La propuesta parte del estado efectivo del territorio. Reconoce como zonas urbanizadas los tejidos consolidados y aquellos ámbitos que forman parte de una trama urbana identificable, aunque presenten déficits que deban corregirse. Del mismo modo, mantiene como zonas rurales los terrenos que conservan esa condición, incluso cuando contienen edificaciones o agrupaciones que no reúnen los requisitos necesarios para su consideración urbana.

3. Protección de los valores y recursos

Los terrenos con valores naturales, agrarios, paisajísticos, culturales o hidráulicos se incorporan a las zonas rurales protegidas. Esta zonificación se coordina con la infraestructura verde y con los regímenes derivados de la legislación ambiental, hidráulica, forestal, litoral y patrimonial.

4. Contención de la dispersión

Las zonas de nuevo desarrollo se limitan a ámbitos capaces de completar la estructura urbana o productiva, resolver bordes y discontinuidades y contribuir a la ejecución de dotaciones, infraestructuras y elementos de la infraestructura verde. No se plantea una expansión generalizada de la urbanización.

5. Diferenciación entre conservación y transformación

El hecho de que un ámbito sea urbano no implica que deba mantenerse su ordenación actual. El PGE diferencia determinadas zonas urbanizadas de transformación, en las que se propone una evolución sustancial de los usos, la estructura urbana o el funcionamiento del ámbito.

6. Coordinación entre zonificación y clasificación

Conforme al artículo 28 del TRLOTUP:

- las zonas rurales se clasifican como suelo no urbanizable;
- las zonas urbanizadas se clasifican como suelo urbano;
- y las zonas de nuevo desarrollo se clasifican como suelo urbanizable.

Esta correspondencia no impide que dentro de cada clase existan distintos regímenes, grados de protección e instrumentos de desarrollo.

7. Distinción entre zonas y afecciones

Las afecciones de carreteras, ferrocarriles, costas y otras infraestructuras se representan como determinaciones superpuestas a la zonificación. No constituyen necesariamente categorías autónomas de zona, ya que su delimitación y régimen proceden de la legislación sectorial y de los deslindes oficiales.

El plano de zonificación señala expresamente que las afecciones y servidumbres grafiadas tienen carácter orientativo y que prevalecen las delimitaciones y condiciones establecidas por los organismos competentes.

8. Carácter preliminar

La zonificación se ajustará durante la tramitación mediante la evaluación ambiental y territorial estratégica, los estudios de paisaje e inundabilidad, los informes sectoriales y la comprobación detallada de los servicios, la consolidación y la situación física y jurídica de cada ámbito.

9.2. Zonas rurales

Las zonas rurales comprenden los terrenos que mantienen funciones ambientales, agrarias, forestales, extractivas, energéticas, paisajísticas o territoriales y que no se destinan a los procesos ordinarios de urbanización.

El PGE diferencia entre:

- **zonas rurales comunes**, en las que se mantienen los usos propios del medio rural y pueden autorizarse determinados aprovechamientos excepcionales;
- **zonas rurales protegidas**, cuya preservación resulta esencial por sus valores, riesgos o afecciones.

La regulación de cada zona establecerá los usos dominantes, compatibles y excepcionales, las condiciones de integración paisajística y las medidas destinadas a evitar la parcelación urbanística, la formación de nuevos asentamientos y la transformación desordenada del territorio.

Suelo rural común

El suelo rural común constituye el soporte territorial de las actividades agrarias, ganaderas, forestales, extractivas, energéticas y de aprovechamiento sostenible de los recursos. Actúa como espacio de transición entre los tejidos urbanizados, las áreas productivas y las zonas protegidas, compatibilizando la actividad económica con la conservación del medio rural.

Los usos excepcionales solo podrán implantarse cuando se encuentren expresamente previstos en la normativa del PGE para la zona correspondiente y cumplan el procedimiento y las condiciones establecidos por la legislación urbanística y sectorial. La inclusión de un uso en la normativa no supone su autorización directa.

No podrán implantarse simultáneamente dos usos excepcionales independientes en una misma parcela, salvo en los supuestos expresamente admitidos por la legislación, como la concurrencia entre la vivienda vinculada a una explotación y las construcciones necesarias para su funcionamiento.

Parcela mínima para usos excepcionales

El nuevo PGE mantiene la parcela mínima de 20.000 m² establecida por el PGM de 1987 para la implantación de usos de carácter excepcional en suelo no urbanizable.

Esta determinación da continuidad a un criterio consolidado del planeamiento municipal y pretende:

- evitar la fragmentación del suelo rural;
- impedir una concentración excesiva de actividades;
- asegurar una superficie suficiente para la integración paisajística;
- mantener distancias adecuadas respecto de otros usos;
- y reducir el riesgo de formación de núcleos o procesos de urbanización encubierta.

La parcela mínima de 20.000 m² no implica que todo uso excepcional resulte admisible sobre parcelas de esa dimensión. La actuación deberá encontrarse expresamente permitida en la zona, cumplir las restantes condiciones del PGE y obtener las autorizaciones e informes exigibles.

Quedan exceptuadas de este parámetro general las edificaciones e instalaciones necesarias para la actividad agropecuaria o forestal y las viviendas directamente vinculadas a dichas actividades cuando exista informe favorable del órgano competente en agricultura, basado en las necesidades reales de la explotación.

Los **equipamientos públicos** que deban localizarse en suelo no urbanizable se registrarán por sus condiciones específicas, atendiendo a su función pública, necesidad de implantación y compatibilidad territorial.



Esquema Suelo rural comun
Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

Zona Rural Común Agropecuaria —ZRC-AG—

Comprende los ámbitos cuya vocación principal es la actividad agraria y ganadera, junto con los restantes usos rurales tradicionales. Su regulación protege la capacidad productiva del suelo y la estructura formada por cultivos, caminos, elementos hidráulicos y construcciones vinculadas al medio rural.

Con carácter excepcional, la normativa podrá admitir:

1. Edificaciones, construcciones e instalaciones necesarias para la actividad agropecuaria o forestal y sus actividades complementarias.
2. Vivienda aislada unifamiliar y vivienda vinculada directamente a la actividad agropecuaria.
3. Actividades terciarias o de servicios admitidas por la legislación urbanística y expresamente recogidas en el PGE, con exclusión de las plantas de tratamiento, valorización, depósito o eliminación de residuos.
4. Instalaciones de generación de energía renovable, exclusivamente dentro de los ámbitos identificados por el PGE como aptos para este uso.

La implantación de estos usos deberá garantizar la suficiencia de los accesos y servicios, la integración paisajística y la ausencia de efectos inductores de urbanización.

Zona Rural Común de Explotación de Recursos Naturales —ZRC-EX—

Comprende los ámbitos destinados a ordenar actividades vinculadas con la extracción, el aprovechamiento, el tratamiento o la gestión de recursos naturales y otros usos con mayor incidencia territorial.

Con carácter excepcional podrán admitirse:

1. Edificaciones e instalaciones necesarias para las actividades agropecuarias o forestales.
2. Explotaciones de canteras y extracción de áridos, tierras y recursos geológicos, mineros o hidrológicos.
3. Plantas de tratamiento, valorización, depósito o eliminación de residuos.
4. Instalaciones de generación de energía renovable dentro de los ámbitos expresamente identificados.
5. Actividades industriales admitidas por la legislación urbanística y compatibles con las condiciones ambientales y territoriales de la zona.

La zonificación no autoriza directamente ninguna explotación o instalación. Cada actuación deberá someterse al procedimiento ambiental, territorial, minero, energético o de residuos que corresponda.

Ámbitos aptos para instalaciones de energía renovable

El PGE delimita ámbitos concretos con aptitud territorial para la implantación de instalaciones de generación de energía renovable. La identificación limita estas implantaciones a los espacios seleccionados y evita su distribución indiscriminada por el término municipal.

La aptitud territorial no equivale a autorización. Los proyectos deberán superar la evaluación correspondiente y acreditar su compatibilidad con la infraestructura verde, el paisaje, el patrimonio, los riesgos y las restantes afecciones sectoriales.

Tratamiento de los suelos forestales

El PGE no establece una zona rural común forestal autónoma, al no identificarse un ámbito de entidad, extensión y continuidad suficiente que justifique su consideración como zona estructural diferenciada.

Los terrenos forestales estratégicos se incorporan a las zonas rurales protegidas y a la infraestructura verde estructural, de acuerdo con su función ambiental, territorial y de conectividad.

Los terrenos forestales ordinarios reciben un tratamiento diferenciado en función de sus valores, características y contexto territorial. Se integran en las zonas ZRC-AG o ZRC-EX cuando sus condiciones resultan compatibles con ellas, o se incorporan a las zonas rurales protegidas cuando sus valores ambientales, ecológicos, paisajísticos, hidráulicos o de conectividad justifican una protección específica.

Suelo rural protegido

El suelo rural protegido comprende los terrenos cuya conservación resulta necesaria para preservar los valores naturales, agrícolas, paisajísticos, culturales e hidráulicos que forman parte de la infraestructura verde y sostienen el equilibrio territorial del municipio.

En estas zonas no se admiten procesos urbanizadores ni transformaciones que alteren los valores que justifican su protección. Únicamente podrán implantarse las actuaciones expresamente compatibles con su régimen y con la legislación sectorial correspondiente.

Zona Rural Protegida Agrícola —ZRP-AG—

Comprende terrenos con valores agrarios significativos que configuran paisajes productivos de importancia económica, paisajística, cultural o social.

La regulación prioriza la actividad agraria y la preservación del paisaje rural. Con carácter excepcional podrán admitirse:

1. Edificaciones e instalaciones estrictamente necesarias para las actividades agropecuarias o forestales y sus actividades complementarias.
2. Viviendas aisladas vinculadas directamente a una explotación cuando resulten necesarias para su adecuada gestión.

Estas actuaciones deberán minimizar su incidencia, integrarse en el entorno y mantener la continuidad y funcionalidad de la estructura agraria. También les resultarán aplicables, cuando proceda, las condiciones generales establecidas para los usos excepcionales.

Zona Rural Protegida Natural —ZRP-NA—

Comprende los ámbitos con mayor valor natural, ambiental, ecológico, paisajístico o cultural. Incluye los espacios integrados en figuras de protección o instrumentos de rango superior, como LIC, ZEPA, microrreservas, zonas húmedas, montes de utilidad pública y ámbitos incluidos en el PATIVEL o el PATFOR.

El plano utiliza la denominación **ZRP-NA-MU** para identificar la protección natural de carácter municipal que complementa los regímenes sectoriales y permite articular de forma coherente los espacios esenciales de la infraestructura verde de Alicante.

En estas zonas se prioriza la conservación, restauración y mejora de los ecosistemas. Con carácter general no se permiten nuevas edificaciones o instalaciones, salvo obras públicas de interés general cuya implantación resulte imprescindible y compatible con los valores protegidos.

Zona Rural Protegida por Cauces —ZRP-CA—

Comprende los cauces, barrancos, ramblas, riberas y espacios asociados a su funcionalidad hidráulica y ecológica, así como las zonas afectadas por riesgo de inundación que determine el estudio específico.

Su finalidad es:

- conservar la capacidad hidráulica;
- proteger a las personas y bienes;
- mantener los ecosistemas ribereños;
- garantizar la conectividad ecológica;
- e integrar los cauces en la infraestructura verde.

No se admitirán usos o construcciones que alteren el funcionamiento natural de los cauces o incrementen el riesgo, salvo las obras de defensa, restauración o infraestructura hidráulica autorizadas por la legislación aplicable.

La delimitación definitiva deberá coordinarse con la Confederación Hidrográfica del Júcar, el PATRICOVA y la cartografía oficial de inundabilidad.

Costas y dominio público marítimo-terrestre

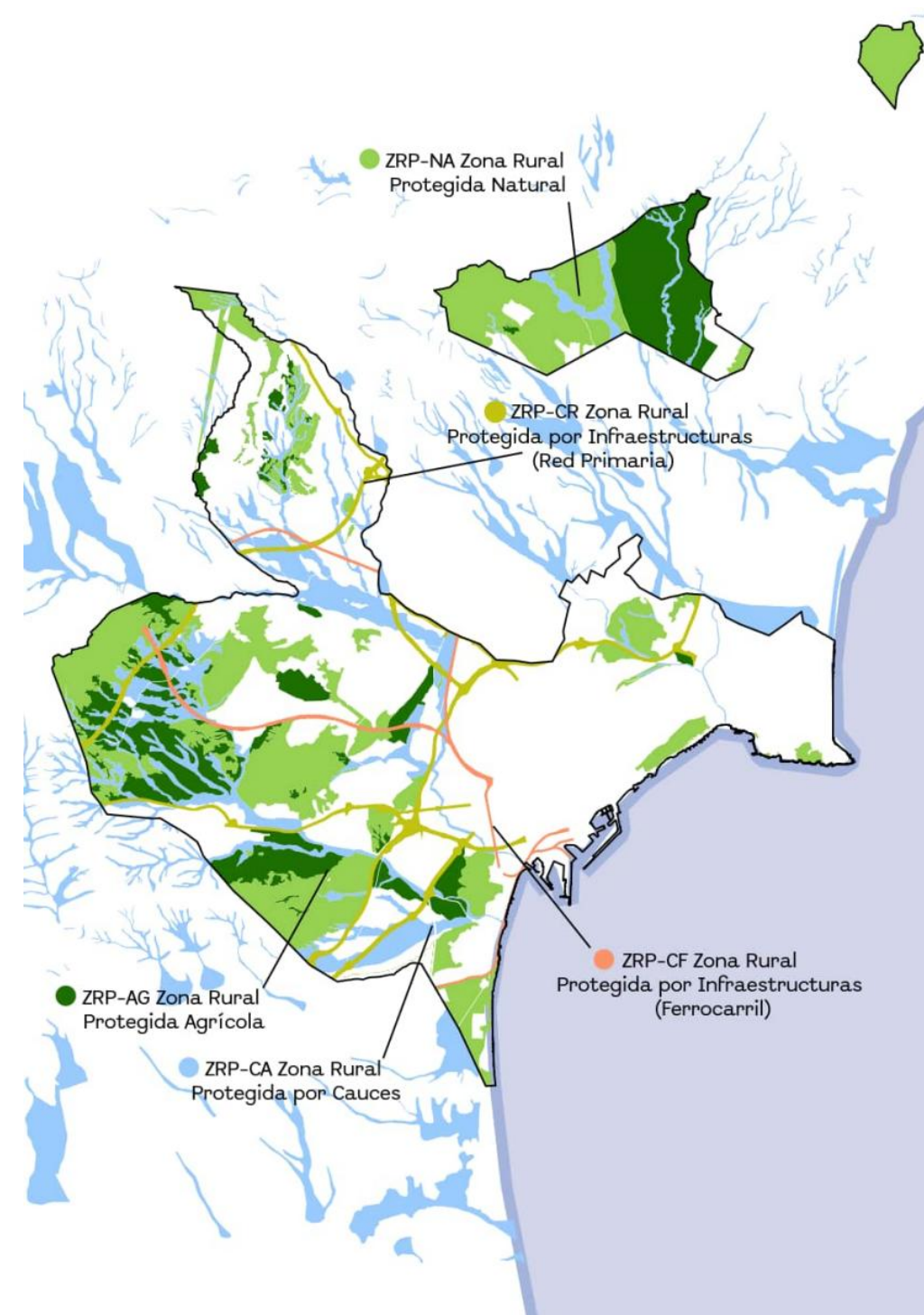
El dominio público marítimo-terrestre y las servidumbres de tránsito y protección se representan en los planos como determinaciones sectoriales. Su delimitación definitiva y su régimen jurídico serán los establecidos por la legislación de costas y por los deslindes oficiales.

La representación del PGE tiene carácter informativo y no sustituye las competencias ni las determinaciones de la Administración del Estado.

Afecciones de carreteras y ferrocarriles

Los terrenos afectados por carreteras y ferrocarriles se someten a las zonas de dominio público, servidumbre, afección y limitación establecidas por su legislación sectorial. Incluyen también las reservas necesarias para nuevas trazas o ampliaciones, como la variante ferroviaria de Torrellano.

En el plano de zonificación se representan como **afecciones superpuestas**, no como zonas sustitutivas de la zonificación rural de base. Los usos y actuaciones deberán respetar las condiciones de seguridad, funcionamiento, conservación y ampliación establecidas por la Administración titular.



Esquema Suelo rural protegido

Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

9.3. Zonas urbanizadas

Las zonas urbanizadas comprenden los terrenos que disponen de servicios urbanísticos suficientes o forman parte de una trama urbana existente. Incluyen también los terrenos contiguos que permiten culminar esa trama mediante pequeñas actuaciones y aquellos ámbitos que presentan déficits de urbanización o dotaciones, pero mantienen una estructura urbana reconocible.

El artículo 25 del TRLOTUP permite incluir como zonas urbanizadas los terrenos contiguos a los ya urbanizados que posibilitan culminar la trama mediante pequeñas actuaciones que no comporten más de una línea de manzanas edificables.

El PGE incorpora asimismo determinados ámbitos que se encuentran en fase avanzada de programación o desarrollo, cuentan con planeamiento aprobado y presentan una previsión razonable de que sus obras de urbanización se ejecuten antes de la aprobación definitiva del Plan.

La condición de zona urbanizada no implica que todos los ámbitos se encuentren plenamente dotados ni que mantengan necesariamente su ordenación actual. Algunos requieren completar servicios, mejorar dotaciones, regenerarse o transformar sus usos y estructura.

Zona Urbanizada Residencial —ZUR-RE—

Comprende los ámbitos destinados predominantemente a vivienda, junto con sus dotaciones, servicios, espacios libres y actividades compatibles.

Incluye:

- la mayor parte de la ciudad compacta;
- los tejidos residenciales litorales;
- los núcleos del diseminado clasificados como urbanos;
- y los pequeños ajustes que permiten culminar las tramas existentes conforme al artículo 25 del TRLOTUP.

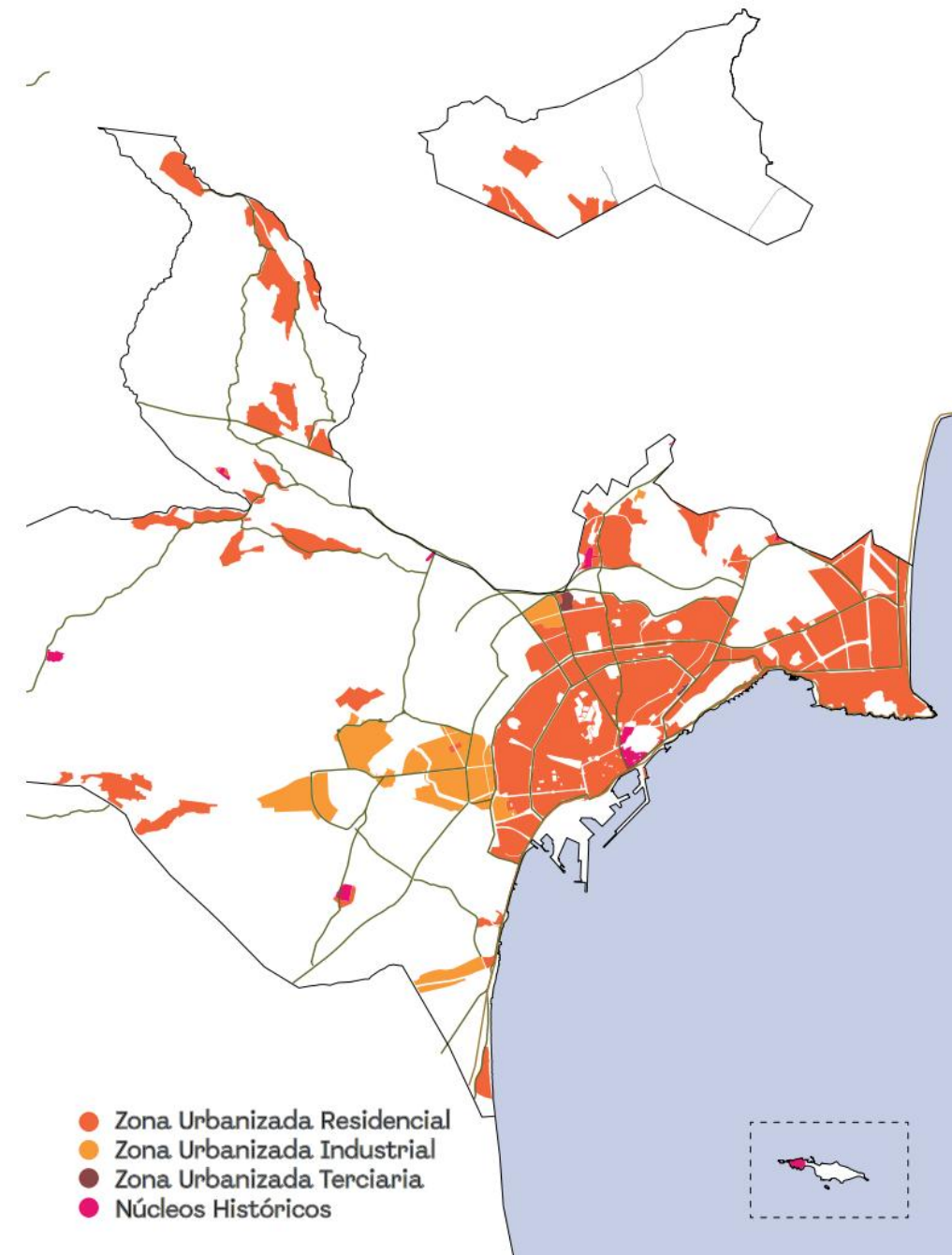
La zonificación estructural reconoce el uso residencial dominante, mientras que la ordenación pormenorizada diferenciará las tipologías, densidades, ordenanzas y condiciones concretas de cada tejido.

Zona Urbanizada Residencial de Transformación —ZUR-RE-TRA—

Comprende los suelos urbanos ocupados cuya estructura, uso o funcionamiento debe modificarse mediante operaciones de regeneración o transformación urbana.

Su identificación permite reconocer su pertenencia a la ciudad existente y, al mismo tiempo, remitir su transformación a planes de reforma interior, planes especiales u otros instrumentos específicos.

Estos ámbitos corresponden a tejidos residenciales que han quedado insertos en entornos de carácter industrial, generándose situaciones de incompatibilidad funcional y ambiental que dificultan su evolución ordinaria. Su transformación se orienta hacia usos terciarios e industriales compatibles con la zona en la que se integran, mediante procesos graduales que atiendan a las preexistencias, a la complejidad de cada ámbito y a la adecuada transición entre los usos actuales y el modelo propuesto.



Esquema Suelo Urbanizado

Fuente: Elaboración propia. Dossier nuevo PGE

Zona Urbanizada Industrial —ZUR-IN—

Comprende las áreas consolidadas de actividad industrial, productiva y logística, incluidos los principales polígonos y sectores empresariales existentes.

La normativa deberá preservar el suelo industrial estratégico y evitar que la generalización de usos terciarios desplace la actividad productiva, sin impedir la implantación de actividades complementarias, formación, innovación y servicios empresariales.

Zona Urbanizada Industrial de Transformación —ZUR-IN-TRA—

Comprende tejidos industriales existentes cuya posición, obsolescencia o relación con los ámbitos próximos aconseja una transformación hacia usos residenciales o tejidos mixtos.

La categoría permite establecer un régimen transitorio y una evolución gradual, atendiendo a las actividades, edificaciones y estructuras parcelarias existentes y evitando procesos bruscos de sustitución o abandono.

Zona Urbanizada Terciaria —ZUR-TR—

Comprende ámbitos destinados predominantemente a actividades comerciales, oficinas, servicios, equipamientos privados y otras funciones económicas cualificadas.

El PGE no contempla la implantación de nuevos grandes establecimientos comerciales en localizaciones periféricas. Esta zona comprende, fundamentalmente, el ámbito del sector Trento, para el que se encuentra en tramitación una modificación de planeamiento dirigida a cambiar su uso global de industrial a terciario.

Zona Urbanizada de Núcleo Histórico Tradicional —ZUR-NHT—

El plano de zonificación utiliza el código **ZUR-NHT** para los núcleos que conservan valores históricos, culturales, arquitectónicos, morfológicos o paisajísticos que justifican una regulación diferenciada.

Incluye los núcleos históricos de la ciudad y los Núcleos Históricos Tradicionales del diseminado reconocidos como suelo urbano.

Su ordenación deberá priorizar:

- la conservación de la trama y las tipologías;
- la rehabilitación del patrimonio;
- la mejora del espacio público y los servicios;
- la revitalización residencial y económica;
- y la integración de las nuevas actuaciones sin pérdida de identidad.

Atendiendo a sus especiales características y a la necesidad de abordar su ordenación de manera integral, el PGE remite la ordenación pormenorizada de estos ámbitos a la formulación de Planes Especiales.

Dotaciones y red primaria

Las grandes dotaciones, parques, zonas verdes, comunicaciones e infraestructuras se integran o superponen a las zonas estructurales mediante las determinaciones de red primaria.

El plano diferencia:

- **PQ**, para las dotaciones de la red primaria;
- **PV**, para las zonas verdes de la red primaria.

Estas determinaciones no constituyen una clase de suelo independiente. Su clasificación depende de la zona en la que se integran, mientras que su destino dotacional queda garantizado por la ordenación estructural.

9.4. Zonas de nuevo desarrollo

Las zonas de nuevo desarrollo comprenden los ámbitos seleccionados para incorporar las actuaciones de expansión urbana necesarias para materializar el modelo territorial.

Su delimitación no responde a una reserva general de suelo urbanizable, sino a funciones concretas:

- completar la estructura urbana;
- resolver bordes y discontinuidades;
- ampliar áreas productivas existentes;
- desarrollar nodos de conocimiento y actividad;
- ejecutar infraestructuras y dotaciones;
- y reforzar la infraestructura verde.

La clasificación y zonificación de estos ámbitos define su encaje en el modelo territorial, pero no determina por sí sola su desarrollo, que queda sujeto a la aprobación de la ordenación pormenorizada, a la programación de las actuaciones y, cuando proceda, a la secuencia establecida.

Zona de Nuevo Desarrollo Residencial —ZND-RE—

Comprende los sectores residenciales definidos por el PGE:

- Fondo Piqueres;
- Guijarro-Villafranqueza;
- Lomas de Garbinet;
- Vistahermosa-Juncaret;
- Vista Alegre;
- Alameda;
- Ciprés;
- y Pino y Ruaya.

En conjunto configuran un arco de crecimiento en los bordes oeste, norte y noreste de la ciudad. Se localizan de forma selectiva en ámbitos capaces de completar la estructura urbana, resolver discontinuidades, obtener parques y dotaciones e incorporar vivienda protegida.

La zonificación expresa el predominio residencial, pero admite la mezcla con usos terciarios, comerciales, dotacionales y actividades económicas compatibles necesarias para configurar barrios completos.

Zona de Nuevo Desarrollo Industrial —ZND-IN—

Comprende los sectores industriales que completan el arco productivo de Alicante Oeste:

- Bacarot;
- Ampliación Atalayas;
- Vallonga-Foncalent;
- Campaneta;
- y La Serreta.

Estos ámbitos amplían áreas empresariales consolidadas, mejoran la articulación entre los espacios productivos de Alicante y San Vicente del Raspeig y refuerzan la conexión con los principales corredores metropolitanos.

La ordenación deberá diferenciar las actividades según su impacto y relación con el entorno. En ámbitos próximos al diseminado, como Campaneta, se establecerán franjas verdes de amortiguación y se priorizarán actividades industriales, logísticas, de almacenaje y otras modalidades de bajo impacto.

Zona de Nuevo Desarrollo Terciario —ZND-TR—

Comprende los ámbitos destinados predominantemente a actividades terciarias, docentes, universitarias, investigadoras, tecnológicas, sanitarias o alojativas vinculadas a centros de actividad y conocimiento.

Incluye, entre otras piezas, los ámbitos relacionados con la ampliación universitaria, el Parque Científico-Tecnológico, Rabasa-Universidad y los sectores terciarios estratégicos identificados en el plano de clasificación.

Su ordenación deberá generar sinergias entre formación, investigación, transferencia de conocimiento, centros de trabajo y alojamiento vinculado, evitando que estos ámbitos evolucionen hacia enclaves comerciales o residenciales autónomos.

Condiciones comunes

Las zonas de nuevo desarrollo deberán:

- integrarse en la infraestructura verde;
- disponer de conexión adecuada con la red primaria;
- coordinarse con el transporte público;
- garantizar la suficiencia de abastecimiento, saneamiento, energía y restantes servicios;
- incorporar las dotaciones necesarias;
- respetar los riesgos y afecciones sectoriales;
- y justificar la viabilidad económica y de gestión.

El PGE podrá establecer, cuando resulte necesario, una secuencia de desarrollo acorde con las necesidades reales del municipio y con la capacidad de las infraestructuras.

9.5. Clasificación preliminar del suelo

La clasificación preliminar traduce la zonificación estructural a las tres clases de suelo previstas por el TRLOTUP:

- **suelo urbano —SU—;**
- **suelo urbanizable —SUZ—;**
- **suelo no urbanizable**, diferenciado en común —SNU-C— y protegido —SNU-P—.

La correspondencia general es la siguiente:

Zonificación estructural	Clasificación preliminar
Zonas rurales comunes	Suelo no urbanizable común
Zonas rurales protegidas	Suelo no urbanizable protegido
Zonas urbanizadas	Suelo urbano
Zonas de nuevo desarrollo	Suelo urbanizable

Suelo urbano —SU—

Se clasifican como suelo urbano las zonas urbanizadas de uso residencial, industrial, terciario y de núcleo histórico tradicional, incluidas aquellas sujetas a procesos de regeneración o transformación urbana.

Esta clasificación comprende:

- los solares y tejidos plenamente urbanizados;
- los ámbitos integrados en la trama urbana que presentan déficits de urbanización o dotacionales que deben corregirse;
- los terrenos contiguos incorporados mediante ajustes de borde destinados a completar y regularizar la trama urbana;
- y determinados ámbitos con planeamiento aprobado y un grado de urbanización suficientemente avanzado.

En los antiguos APD desclasificados, el análisis pormenorizado identifica enclaves concretos que presentan una morfología urbana reconocible, un grado suficiente de consolidación y servicios urbanísticos existentes o susceptibles de completarse. El PGE reconoce puntualmente estas piezas como suelo urbano, sin extender esta condición al conjunto de los antiguos ámbitos.

Asimismo, el PGE podrá delimitar en suelo urbano las **unidades de ejecución** que resulten necesarias para completar la urbanización, corregir déficits, obtener dotaciones o garantizar el adecuado desarrollo de determinados ámbitos. En fases posteriores de su tramitación se incorporará, para su aprobación conjunta con el PGE, un anexo específico que contendrá las fichas de las unidades de ejecución y, cuando proceda, la ordenación pormenorizada precisa, con sus condiciones de desarrollo y parámetros urbanísticos básicos.

Suelo urbanizable —SUZ—

Se clasifican como suelo urbanizable las zonas de nuevo desarrollo residencial, industrial y terciario seleccionadas por el PGE.

La clasificación como urbanizable expresa la aptitud del terreno para su futura transformación, pero no genera por sí sola un derecho inmediato a urbanizar. Su desarrollo queda condicionado a la aprobación del planeamiento pormenorizado, la programación y el cumplimiento de las condiciones estructurales.

Suelo no urbanizable común —SNU-C—

Se clasifican como suelo no urbanizable común las zonas rurales comunes agropecuarias y de explotación de recursos naturales. También se incorporan a esta clase, con carácter general, los antiguos APD-16, APD-17, APD-18 y APD-19 que no se integran en enclaves urbanos concretos.

Su desclasificación elimina expectativas de urbanización no materializadas durante décadas y permite abordar las agrupaciones residenciales consolidadas mediante instrumentos de minimización del impacto territorial.

Suelo no urbanizable protegido —SNU-P—

Se clasifican como suelo no urbanizable protegido las zonas rurales protegidas por sus valores naturales, agrarios, paisajísticos o hidráulicos.

Las afecciones de costas, carreteras y ferrocarriles se superponen a la clasificación y complementan su régimen, de acuerdo con la legislación sectorial.

La normativa del PGE establecerá para cada zona los usos compatibles con la conservación, recuperación y puesta en valor de los recursos protegidos.

Ámbitos de Minimización del Impacto Territorial

Los asentamientos consolidados en suelo no urbanizable que no reúnen las condiciones para ser reconocidos como suelo urbano se delimitan o identifican como Ámbitos de Minimización del Impacto Territorial.

Su inclusión no altera la clasificación rural del suelo. Los correspondientes planes especiales deberán corregir los impactos ambientales y territoriales, mejorar la seguridad y salubridad y evitar nuevas extensiones.

El plano de clasificación identifica estos ámbitos mediante la categoría AMI, con carácter orientativo.

Ámbitos de planeamiento diferido

El plano identifica, junto con la clasificación, los ámbitos que requieren un instrumento específico:

- planes parciales en suelo urbanizable;
- planes de reforma interior en ámbitos urbanos de transformación;
- planes especiales para núcleos históricos, parques, infraestructuras y piezas singulares;
- y planes especiales de minimización del impacto territorial.

La sujeción a uno de estos instrumentos no constituye una clase adicional de suelo, sino que señala la forma en que deberá completarse o desarrollarse su ordenación.

Carácter preliminar de la clasificación

La clasificación recogida en el Borrador tiene carácter preliminar y se concretará durante la tramitación a partir de la evaluación ambiental y territorial, los informes sectoriales, los estudios específicos y la comprobación efectiva del grado de urbanización, los servicios y las afecciones existentes.

En conjunto, la propuesta protege la mayor parte del territorio rural, ordena la ciudad existente y concentra los nuevos desarrollos en ámbitos seleccionados, sustituyendo las expectativas expansivas no ejecutadas del PGMO de 1987 por un modelo basado en la protección territorial, la regeneración urbana y el crecimiento selectivo.

10. Dimensiones y condiciones generales del modelo

El modelo territorial propuesto se valora atendiendo a su capacidad para responder, de forma equilibrada y sostenible, a las necesidades previsibles de población, vivienda, actividad económica, dotaciones, zonas verdes, infraestructuras y recursos durante el horizonte temporal del Plan.

El dimensionamiento no constituye una previsión cerrada ni supone la ejecución automática o simultánea de todos los ámbitos identificados. Expresa la capacidad potencial del modelo y permite comprobar su coherencia general, su suficiencia y su adecuación a los objetivos de sostenibilidad territorial. Las magnitudes incluidas tienen carácter preliminar y podrán ajustarse durante la tramitación a partir de la actualización de los datos demográficos y económicos, la evaluación ambiental y territorial estratégica, los estudios sectoriales, los informes de las administraciones afectadas y la comprobación de la disponibilidad efectiva de recursos e infraestructuras.

La propuesta combina la compleción, regeneración y transformación de la ciudad existente con nuevos desarrollos residenciales y productivos territorialmente seleccionados. Frente a un modelo sustentado únicamente en la expansión, el PGE distribuye la capacidad de transformación entre los suelos ya urbanizados, los ámbitos pendientes de ordenación o ejecución y aquellos nuevos sectores necesarios para atender las necesidades de vivienda, corregir la escasez estructural de suelo productivo, completar la estructura urbana y obtener dotaciones, zonas verdes e infraestructuras.

La valoración incorpora las tres dimensiones de la sostenibilidad. Desde el punto de vista ambiental, prioriza el uso eficiente del suelo, la infraestructura verde, la adaptación climática y la prevención de riesgos. Desde la perspectiva social, procura mejorar el acceso a la vivienda, la proximidad a los servicios, la diversidad urbana y el equilibrio entre barrios. Desde la dimensión económica, busca garantizar la viabilidad de las actuaciones, aprovechar las infraestructuras existentes, reducir los costes de extensión y mantenimiento de las redes y disponer de suelo suficiente y diversificado para la actividad productiva.

10.1. Población, vivienda y suelo productivo

Población de referencia y necesidades residenciales

Según las cifras oficiales de población municipal del INE referidas a 1 de enero de 2025, Alicante cuenta con **366.221 habitantes**. Esta población constituye la referencia inicial para el dimensionamiento del Borrador, sin perjuicio de su actualización durante las siguientes fases de elaboración del Plan.

Como escenario demográfico de referencia, el Borrador adopta inicialmente una población próxima a **466.340 habitantes en 2050**. El incremento respecto de la situación actual se sitúa, por tanto, en torno a 100.000 habitantes. Este escenario permite valorar la capacidad general del modelo, pero no constituye una predicción cerrada, ya que la evolución real dependerá de los movimientos migratorios, la formación de hogares, la actividad económica, el mercado residencial y las dinámicas metropolitanas.

Las necesidades de vivienda no derivan únicamente del crecimiento de la población empadronada. La reducción progresiva del tamaño medio de los hogares, el envejecimiento, el aumento de los hogares unipersonales, la emancipación juvenil y la diversificación de las formas de convivencia pueden incrementar la demanda residencial incluso cuando el crecimiento demográfico sea moderado.

También deben considerarse:

- las necesidades de vivienda protegida y asequible;
- la reposición y renovación de una parte del parque residencial;
- la rehabilitación de edificios y tejidos envejecidos;
- la movilidad residencial propia de una ciudad de esta dimensión;
- la conveniencia de disponer de una oferta suficientemente diversa para evitar tensiones excesivas sobre los precios;
- y la necesidad de atender hogares con diferentes niveles de renta, tamaños, edades y condiciones de autonomía.

A ello se añade la condición de Alicante como capital provincial y nodo metropolitano, universitario, sanitario, administrativo, turístico y económico. La población vinculada utiliza diariamente la movilidad, los equipamientos, los espacios públicos y los servicios urbanos. Aunque no toda ella necesita una vivienda en el municipio, una parte genera demandas residenciales o de alojamiento temporal y de media duración asociadas al estudio, el empleo, la investigación, la atención sanitaria, la actividad profesional o la prestación de servicios especializados.

La población vinculada no puede traducirse mecánicamente en una demanda equivalente de viviendas permanentes. Incluye desplazamientos cotidianos de personas que residen en otros municipios y utilizan Alicante por motivos laborales, educativos, sanitarios, administrativos o comerciales. Sin embargo, una parte sí requiere alojamiento durante periodos variables y ejerce presión sobre el parque residencial ordinario cuando no existe una oferta específica suficiente.

El dimensionamiento debe responder, por tanto, a un conjunto de factores:

- el crecimiento de la población residente;
- la formación de nuevos hogares y la reducción de su tamaño medio;
- las necesidades de vivienda protegida y asequible;
- la renovación y movilidad del parque residencial;
- la diversidad de hogares y formas de convivencia;
- y las necesidades alojativas vinculadas a las funciones urbanas y metropolitanas de Alicante.

El modelo no se orienta a fomentar un nuevo crecimiento basado en la segunda residencia. Su objetivo es reforzar la vivienda habitual, protegida y asequible, diversificar las tipologías residenciales y facilitar modalidades de alojamiento relacionadas con las necesidades efectivas de la población y de la actividad económica.

Capacidad residencial del modelo

La capacidad residencial potencial se distribuye entre:

- la edificación de solares y parcelas vacantes en zonas urbanizadas;
- la culminación de actuaciones actualmente en ejecución;
- las Operaciones de Regeneración Estructural -ORE-;
- las Operaciones de Transformación Estructural -OTE-;
- los nuevos sectores residenciales;
- las unidades de ejecución que delimite o redefina el PGE;
- la regeneración e intensificación selectiva de determinados tejidos;
- la rehabilitación y movilización del parque existente;
- y los alojamientos que puedan implantarse en ámbitos productivos, tecnológicos, universitarios, sanitarios o empresariales.

Capacidad de compleción de las zonas urbanizadas

El Estudio de dotaciones y tejidos residenciales estima una capacidad máxima teórica aproximada de 10.010 viviendas en las zonas residenciales urbanizadas. Atendiendo a las dificultades de materialización propias de los tejidos consolidados -fragmentación de la propiedad, permanencia de edificaciones y actividades, condiciones parcelarias, protección patrimonial o ausencia de iniciativa edificatoria-, el Borrador adopta una hipótesis prudente de materialización del 50 %, equivalente a unas **5.005 viviendas adicionales**.

Esta capacidad representa un potencial de compleción progresiva de la ciudad existente y no una oferta inmediatamente disponible. Su materialización dependerá de las condiciones concretas de las parcelas, de la iniciativa de sus propietarios, de la ordenación pormenorizada y de la evolución del mercado residencial.

Actuaciones en ejecución o de próxima incorporación

A la capacidad anterior se añaden aproximadamente **2.025 viviendas** correspondientes a actuaciones actualmente en programación, gestión o urbanización y cuya incorporación efectiva a la ciudad se prevé durante la tramitación del PGE.

Estas actuaciones forman parte de la capacidad heredada en proceso de materialización y deben diferenciarse de los nuevos ámbitos propuestos para evitar dobles cálculos.

Operaciones de Regeneración Estructural (ORE)

Las tablas de las Operaciones de Regeneración Estructural establecen una capacidad conjunta aproximada de **1.919 viviendas**:

Operación	Superficie	Edificabilidad residencial	Viviendas
ORE-1. Parque Central	36,83 ha	171.955 m²t	1.433
ORE-2. Sangueta	11,87 ha	23.739 m²t	216
ORE-3. Parque del Mar	11,38 ha	29.750 m²t	270
Total ORE	60,08 ha	225.444 m²t	1.919

Estas operaciones no se conciben como desarrollos residenciales convencionales. Su finalidad principal es resolver barreras, recuperar espacios estratégicos, crear parques y dotaciones, mejorar la movilidad y regenerar los tejidos urbanos próximos.

La capacidad residencial contribuye a la viabilidad de las actuaciones y a la creación de nuevos entornos urbanos mixtos, pero permanece subordinada a sus objetivos de regeneración, integración urbana, infraestructura verde y mejora del espacio público.

Operaciones de Transformación Estructural

Las Operaciones de Transformación Estructural incorporan una capacidad conjunta aproximada de **12.782 viviendas**:

Operación	Superficie	Edificabilidad residencial	Viviendas
OTE-1. Florida-Babel	98,51 ha	1.041.501 m²t	9.468
OTE-2. Polígono Rabasa	41,09 ha	364.474 m²t	3.313
OTE-3. Cementerio	3,99 ha	0 m²t	0
Total OTE	143,59 ha	1.405.975 m²t	12.782

Las OTE actúan sobre tejidos ya ocupados, principalmente áreas industriales, infrautilizadas o con una posición urbana que permite su transformación progresiva hacia barrios mixtos. Su ejecución será necesariamente gradual y deberá compatibilizarse con la permanencia de las actividades existentes mientras continúen siendo adecuadas.

La capacidad residencial expresada representa, por tanto, el resultado potencial de operaciones complejas de largo plazo y no una oferta inmediata. Su materialización dependerá de la ordenación pormenorizada, la gestión del suelo, las preexistencias, el traslado o permanencia de las actividades, la ejecución de infraestructuras y la viabilidad económica de cada actuación.

Nuevos sectores residenciales

Los ocho nuevos sectores de uso predominantemente residencial presentan una capacidad inicial conjunta de **23.155 viviendas**:

Nuevo sector residencial	Superficie	Viviendas
Fondo Piqueres	147,56 ha	8.250
Guijarro-Villafranqueza	54,60 ha	3.052
Lomas de Garbinet	22,99 ha	930
Vistahermosa-Juncaret	63,67 ha	3.560
Vista Alegre	35,89 ha	1.958
Alameda	29,99 ha	1.309
Ciprés	40,65 ha	1.552
Pino y Ruaya	45,51 ha	2.544
Total	440,86 ha	23.155

Las magnitudes responden a las tablas preliminares del Borrador y podrán ajustarse durante la evaluación ambiental y territorial, el análisis paisajístico, la delimitación definitiva de los sectores y la formulación de sus determinaciones estructurales.

Estos sectores no configuran una bolsa indiferenciada de expansión. Cada uno desempeña una función concreta dentro del modelo, relacionada con la compleción de bordes urbanos, la articulación entre barrios, la obtención de zonas verdes y dotaciones, la creación de nuevas centralidades, la incorporación de vivienda protegida o la mejora de las conexiones urbanas.

Balance preliminar de capacidad residencial

Componente del modelo residencial	Capacidad estimada
Compleción de zonas residenciales urbanizadas	5.005 viviendas
Actuaciones en ejecución o de próxima incorporación	2.025 viviendas
Operaciones de Regeneración Estructural —ORE—	1.919 viviendas
Operaciones de Transformación Estructural —OTE—	12.782 viviendas
Nuevos sectores residenciales	23.155 viviendas
Capacidad residencial inicialmente cuantificada	44.886 viviendas
Unidades de ejecución y otros ámbitos pendientes	Pendiente de cuantificación
Intensificación selectiva de tejidos	Pendiente de definición
Rehabilitación y movilización del parque existente	No computada como nueva capacidad
Alojamientos vinculados a ámbitos de actividad	Pendiente de definición

La capacidad actualmente cuantificada asciende a unas **44.886 viviendas adicionales**. Frente al incremento demográfico de referencia, estimado en 100.119 habitantes, esta capacidad equivale a una ocupación media implícita aproximada de 2,23 habitantes por nueva vivienda.

Balance demográfico y residencial	Magnitud
Población oficial a 1 de enero de 2025	366.221 habitantes
Población horizonte 2050	466.340 habitantes
Incremento demográfico de referencia	100.119 habitantes
Capacidad residencial inicialmente cuantificada	44.886 viviendas
Ocupación media implícita	2,23 habitantes/vivienda

Esta relación constituye únicamente una comprobación de coherencia general. No significa que las nuevas viviendas se destinen exclusivamente a alojar a los habitantes adicionales ni que exista una equivalencia directa entre población y capacidad residencial.

La capacidad debe atender simultáneamente:

- al incremento de población residente;
- a la reducción del tamaño medio de los hogares;
- a la formación de nuevos hogares;
- al envejecimiento y al aumento de los hogares unipersonales;
- a las necesidades de emancipación;
- a la vivienda protegida, asequible y en alquiler estable;
- a la movilidad y reposición residencial;
- a la rehabilitación y transformación del parque existente;
- y a una parte de las demandas alojativas derivadas de las funciones metropolitanas, universitarias, sanitarias, administrativas y económicas de Alicante.

El resultado muestra una correspondencia razonable entre la capacidad cuantificada y el escenario demográfico, pero no configura un excedente desproporcionado. La ratio de 2,23 habitantes por vivienda es compatible con la tendencia a la reducción del tamaño de los hogares y con la necesidad de que el mercado disponga de un margen suficiente para atender distintas demandas y evitar situaciones de escasez.

La capacidad tampoco se concentra exclusivamente en nuevos sectores. Aproximadamente la mitad procede de la compleción de zonas urbanizadas, actuaciones ya iniciadas y operaciones de regeneración o transformación de la ciudad existente. De este modo, la producción residencial se vincula también a:

- la mejora de tejidos existentes;
- la eliminación de barreras;
- la transformación de suelos infrutilizados;
- la obtención de parques y dotaciones;
- la creación de espacio público;
- y el aprovechamiento de infraestructuras ya implantadas.

Las 44.886 viviendas constituyen una capacidad urbanística potencial, no una previsión de ejecución íntegra o inmediata. Una parte relevante se integra en actuaciones complejas cuya materialización será gradual. Además, la experiencia demuestra que no toda la capacidad atribuida por el planeamiento llega a edificarse dentro de su horizonte temporal.

La capacidad definitiva se completa con componentes todavía no cuantificados, como las unidades de ejecución que delimite o redefina el PGE, la intensificación selectiva de determinados tejidos y los alojamientos vinculados a ámbitos de actividad. La rehabilitación y la movilización de viviendas desocupadas no incrementan necesariamente la capacidad urbanística, pero sí contribuyen a ampliar la oferta efectiva y a aprovechar mejor el parque existente.

En consecuencia, el modelo residencial se considera razonable, equilibrado, diversificado y flexible. Permite atender el horizonte demográfico, la evolución de los hogares, las necesidades de vivienda asequible y las funciones metropolitanas de Alicante, sin orientar el crecimiento hacia la segunda residencia ni presuponer la ejecución total de las actuaciones.

Alojamientos vinculados a ámbitos de actividad

Determinados ámbitos productivos, tecnológicos, universitarios, sanitarios, empresariales o de innovación podrán incorporar alojamientos funcionalmente vinculados a las actividades implantadas.

Estas modalidades permitirán atender necesidades temporales o de media duración de estudiantes, investigadores, personal sanitario, trabajadores temporales, profesionales desplazados, emprendedores y otras personas relacionadas con actividades empresariales, formativas, tecnológicas o de innovación.

Estos alojamientos no se encuentran incluidos en la capacidad cuantificada de 44.886 viviendas, dado que todavía no se han definido sus modalidades, localización y parámetros. Su incorporación permitirá responder de forma diferenciada a una parte de las necesidades derivadas de la población vinculada y reducir la presión que estas demandas pueden ejercer sobre el mercado residencial ordinario.

Su implantación deberá cumplir las siguientes condiciones:

- tendrá carácter complementario respecto del uso dominante del ámbito;
- responderá a necesidades funcionales justificadas;
- se desarrollará en régimen de alquiler, cesión de uso u otras fórmulas de ocupación temporal que excluyan la propiedad individualizada;
- los alojamientos funcionarán como conjuntos unitarios sometidos a una gestión común;
- no podrán dividirse horizontalmente, segregarse registralmente ni enajenarse sus unidades de forma independiente;
- deberán garantizar una adecuada calidad alojativa y disponer de los servicios, dotaciones y condiciones de accesibilidad necesarias;
- cumplirán las exigencias ambientales, acústicas, sanitarias y de seguridad aplicables;
- deberán ser compatibles con las actividades productivas existentes;
- y no podrán provocar la transformación indirecta o generalizada del suelo productivo en un tejido residencial convencional.

La ordenación pormenorizada determinará las modalidades admitidas, su proporción máxima, las condiciones de vinculación funcional, los mecanismos de gestión y las garantías necesarias para mantener su carácter unitario y evitar su conversión en vivienda ordinaria o de segunda residencia.

Intensificación selectiva y uso eficiente del suelo

El modelo plantea utilizar de forma más eficiente determinados tejidos urbanos, evitando que la respuesta a las necesidades residenciales dependa exclusivamente de la ocupación de nuevos suelos y favoreciendo formas de crecimiento más compactas, cualificadas y mejor integradas en la estructura urbana.

En este marco, el PGE reconsidera el límite general de diez plantas establecido por el planeamiento vigente, que puede resultar insuficiente para dar respuesta a determinadas posiciones urbanas y objetivos de ordenación. En ámbitos estratégicos podrá admitirse una mayor altura cuando esta solución permita concentrar la edificabilidad, reducir la ocupación en planta y evitar configuraciones extensas o continuas que generen efectos de apantallamiento.

Se prioriza, por tanto, una ordenación basada en edificios más esbeltos y mejor separados frente a soluciones edificatorias masivas, siempre que ello contribuya a mejorar la permeabilidad visual y urbana, liberar suelo y cualificar el espacio libre.

La mayor altura podrá resultar adecuada en centralidades, nodos de transporte, frentes urbanos, ámbitos de transformación y otras localizaciones en las que contribuya a:

- liberar suelo para zonas verdes, dotaciones y espacio público;

- mejorar la permeabilidad física y visual entre las distintas piezas urbanas;
- evitar frentes edificados continuos y efectos de apantallamiento;
- reforzar la viabilidad y utilización del transporte público;
- favorecer la mezcla de usos;
- configurar nuevas centralidades;
- mejorar la eficiencia de las infraestructuras;
- y cualificar determinados perfiles, accesos y paisajes urbanos.

La altura no se fija con carácter uniforme ni constituye un derecho generalizable. Se determina en función de la posición y características de cada ámbito, de los objetivos de la ordenación y de la relación entre la edificabilidad, la ocupación, la separación entre edificios y la superficie de espacio libre resultante.

La ordenación deberá garantizar que la concentración de la edificabilidad en altura produzca una mejora urbana efectiva. Para ello, atenderá al Estudio de Paisaje, al análisis de las visuales y cuencas paisajísticas, a la protección de los hitos y perfiles urbanos, a la integración con los tejidos próximos, al soleamiento, la ventilación y el confort climático, a la capacidad de las infraestructuras y a la calidad arquitectónica y ambiental de cada actuación.

La sostenibilidad de la edificación en altura no deriva únicamente del incremento de la intensidad. Su implantación deberá traducirse en una menor ocupación del suelo y en una mejora verificable del espacio público, de las zonas verdes, de las dotaciones, de la movilidad, de la infraestructura verde o de la calidad general del entorno urbano.

Asimismo, el PGE podrá revisar las parcelas mínimas actualmente establecidas en determinados tejidos de vivienda unifamiliar, incluidas las referencias de 1.200 o 2.000 m², cuando resulte posible una intensificación compatible con las características de cada entorno.

Esta medida pretende:

- aprovechar mejor el suelo ya ocupado;
- facilitar una mayor diversidad residencial;
- reducir el consumo de suelo por vivienda;
- mejorar la viabilidad de la urbanización y de los servicios;
- favorecer la mejora y regularización de determinados núcleos;
- y contener nuevas extensiones dispersas.

La intensificación no se aplica de forma indiscriminada. Deberá justificarse atendiendo al saneamiento, el abastecimiento, la accesibilidad, la movilidad, los riesgos, la topografía, el paisaje, la estructura parcelaria y la capacidad de las redes. En los ámbitos rurales de mayor fragilidad ambiental o paisajística prevalecen la protección territorial, la conservación de sus valores y la contención de nuevas ocupaciones.

Suelo productivo y actividad económica

La situación de partida del suelo productivo es sustancialmente distinta de la residencial. El suelo industrial previsto por el PGM de 1987 se encuentra prácticamente desarrollado y su capacidad remanente efectiva es muy reducida. El Plan de 1987 incorporó aproximadamente 121,43 hectáreas de suelo industrial y productivo, una reserva comparativamente limitada frente a su amplia capacidad residencial, que ha sido desarrollada prácticamente en su totalidad.

Las áreas existentes presentan un elevado grado de ocupación y una oferta limitada de parcelas urbanizadas, disponibles y adecuadas para las necesidades actuales de las empresas. La existencia de suelos aparentemente vacantes no equivale necesariamente a una oferta productiva efectiva.

Deben considerarse:

- su disponibilidad real en el mercado;
 - la fragmentación de la propiedad;
 - el grado de urbanización;
 - el tamaño y la configuración de las parcelas;
 - la capacidad energética, hidráulica y de saneamiento;
 - la accesibilidad viaria, ferroviaria y mediante transporte público;
 - la conectividad digital;
 - y la compatibilidad con los usos próximos.
- El cálculo ordinario derivado de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana ofrece una referencia aproximada de 131 hectáreas para el crecimiento de las actividades económicas. Esta magnitud constituye una referencia inicial, pero no refleja suficientemente:
- el agotamiento de la oferta heredada;
 - la condición de Alicante como capital provincial;
 - su posición dentro del sistema metropolitano Alicante-Elche;
 - la presencia del puerto, el aeropuerto y la Universidad;
 - la relación con los principales corredores viarios y ferroviarios;
 - la necesidad de diversificar la economía;
 - ni la conveniencia de disponer de suelo capaz de acoger proyectos industriales, logísticos, tecnológicos y empresariales de mayor escala.

Nuevos ámbitos industriales

El Borrador propone cinco nuevos ámbitos industriales, con una superficie conjunta aproximada de **434,98 hectáreas**:

Nuevo ámbito industrial	Superficie	Edificabilidad máxima
Bacarot	91,59 ha	641.136 m²t
Ampliación de Las Atalayas	58,97 ha	412.803 m²t
Vallonga-Foncalent	104,29 ha	730.063 m²t
Campaneta	87,67 ha	613.703 m²t
La Serreta	92,45 ha	647.132 m²t
Total	434,98 ha	3.044.837 m²t

Estos ámbitos configuran y completan el arco productivo occidental y ofrecen distintas posibilidades de localización, dimensión y especialización.

Su función comprende:

- la ampliación de áreas empresariales consolidadas;
- la disponibilidad de parcelas de distintos tamaños;
- la implantación de actividades industriales y logísticas;
- la relocalización o ampliación de empresas existentes;
- la creación de espacios adaptados a nuevas exigencias energéticas y ambientales;
- y la reserva de capacidad para proyectos de alcance municipal, metropolitano o regional.

Nuevos ámbitos terciarios, científicos y tecnológicos

A los sectores industriales se añaden los nuevos entornos terciarios, universitarios, científicos y tecnológicos, con una superficie conjunta aproximada de **196,18 hectáreas**:

Nuevo ámbito terciario o tecnológico	Superficie	Edificabilidad máxima
Rabasa-Universidad	18,78 ha	131.433 m²t
Ronda Villafranqueza	15,49 ha	108.456 m²t
Pino	9,11 ha	41.007 m²t
Parque Científico-Tecnológico	75,57 ha	377.849 m²t
Ampliación del Parque Científico-Tecnológico	77,23 ha	386.132 m²t
Total	196,18 ha	1.044.877 m²t

Estos ámbitos permiten reforzar la economía del conocimiento, la investigación, la innovación, los servicios avanzados, la actividad universitaria y las relaciones entre empresas, centros tecnológicos e instituciones académicas.

Balance preliminar de los nuevos entornos de actividad

Tipo de ámbito	Superficie	Edificabilidad máxima
Nuevos ámbitos industriales	434,98 ha	3.044.837 m²t
Ámbitos terciarios, científicos y tecnológicos	196,18 ha	1.044.877 m²t
Total de nuevos entornos económicos	631,16 ha	4.089.714 m²t

La dimensión de la reserva productiva es superior a la referencia ordinaria de crecimiento, pero responde a una situación de partida y a unas funciones territoriales específicas:

1. Una carencia estructural del planeamiento vigente

El PGM de 1987 incorporó una capacidad residencial muy amplia -aproximadamente 61.700 nuevas viviendas-, mientras que la reserva industrial y productiva inicial alcanzó únicamente unas 121,43 hectáreas. Esta asimetría ha permitido absorber durante décadas el crecimiento residencial, pero ha dejado al municipio con una capacidad productiva remanente muy limitada.

El nuevo PGE debe corregir este desequilibrio. La ausencia de una oferta suficiente y diversa de suelo productivo limita la capacidad de Alicante para:

- retener empresas;
- facilitar ampliaciones;
- atraer inversiones;
- responder a proyectos estratégicos;
- generar empleo de calidad;
- y diversificar su estructura económica.

2. Función de capitalidad y escala metropolitana

El suelo para actividades económicas no puede dimensionarse únicamente a partir de la población residente en el término municipal.

Alicante ejerce funciones de capital provincial y forma parte de un sistema urbano y económico de escala metropolitana, estrechamente relacionado con Elche, San Vicente del Raspeig, Sant Joan d'Alacant, Mutxamel, el puerto, el aeropuerto, la Universidad y los principales corredores de transporte.

Su posición territorial le permite desempeñar funciones:

- portuarias y logísticas;
- administrativas y de servicios avanzados;
- universitarias y científicas;
- sanitarias;
- tecnológicas y digitales;
- turísticas y culturales;
- y empresariales de alcance supramunicipal.

La dimensión de la reserva responde, por tanto, a una demanda territorial superior a la estrictamente municipal y a la necesidad de que Alicante participe de forma más equilibrada en el sistema productivo Alicante-Elche.

3. Diversificación económica

El modelo pretende reducir la dependencia relativa de las actividades residenciales, turísticas y terciarias convencionales y reforzar:

- la industria;
- la logística;
- la tecnología;
- la economía digital;
- la salud y el bienestar;
- la investigación;
- la economía circular;
- los servicios empresariales avanzados;

- y las actividades vinculadas al conocimiento.

La disponibilidad de suelo suficiente y de calidad constituye una condición para crear empleo, atraer inversión y talento y mejorar la resiliencia económica del municipio.

4. Diversidad de parcelas y condiciones

La suficiencia productiva no puede evaluarse únicamente mediante una superficie agregada. Las empresas requieren:

- parcelas de diferentes tamaños;
- superficies continuas para determinadas implantaciones;
- accesos adecuados para trabajadores y mercancías;
- potencia energética;
- abastecimiento y saneamiento;
- conectividad digital;
- transporte público;
- servicios comunes;
- y condiciones ambientales y paisajísticas de calidad.

Una oferta formada exclusivamente por pequeñas parcelas vacantes o por suelos fragmentados no permite atender la diversidad de la demanda empresarial.

5. Reserva territorial y desarrollo gradual

Las 631,16 hectáreas representan una reserva territorial potencial de largo plazo y no una previsión de urbanización íntegra e inmediata.

Los ámbitos presentan diferentes funciones, especializaciones, grados de madurez y condiciones de desarrollo. Su transformación efectiva se acompañará a:

- la demanda acreditada;
- la ocupación y disponibilidad real de las áreas existentes;
- la necesidad de parcelas de distintos tamaños;
- la ejecución de infraestructuras comunes;
- la capacidad energética, hidráulica y de movilidad;
- la viabilidad económica;

El PGE podrá establecer condiciones, fases o prioridades cuando resulte necesario para evitar la urbanización simultánea e indiscriminada de los sectores. El seguimiento permitirá comprobar la absorción del suelo, la disponibilidad efectiva de parcelas, la evolución del empleo y la actividad empresarial y la necesidad de activar nuevos ámbitos.

En consecuencia, la reserva de suelo productivo no se considera desproporcionada, sino necesaria y estratégica para corregir la carencia heredada, atender la función de capitalidad de Alicante y reforzar su papel dentro del sistema territorial y metropolitano.

La estructura económica propuesta se completa con el reconocimiento del entorno de la A-79 como corredor estratégico de actividad de escala metropolitana. Este espacio no se incorpora al balance anterior, puesto que el Borrador no delimita una reserva urbanizable continua, sino que identifica una posición territorial apta para acoger selectivamente actividades singulares que requieran especiales condiciones de accesibilidad, dimensión, conexión con infraestructuras o alcance supramunicipal.

Entorno estratégico de la A-79

El modelo reconoce el entorno de la A-79 como un espacio estratégico para la implantación selectiva de actividades económicas de alcance supramunicipal, vinculado a la posición de Alicante dentro del sistema metropolitano Alicante-Elche y a su relación con el aeropuerto, el puerto, las grandes áreas empresariales, los espacios de innovación y los principales corredores de transporte.

Este entorno no se configura como un nuevo sector continuo ni se incorpora, en esta fase, al balance de superficies y edificabilidades de los ámbitos productivos delimitados. Su identificación expresa una aptitud territorial y una oportunidad estratégica para acoger actuaciones que, por su escala, singularidad, requerimientos funcionales o relación con infraestructuras de rango superior, no encuentren una localización adecuada en los suelos productivos ordinarios.

Podrán considerarse, entre otras, actividades industriales, logísticas, tecnológicas, científicas o empresariales de especial relevancia; proyectos vinculados a la innovación, la economía digital, la transición energética o la economía circular; centros de investigación, formación y transferencia de conocimiento; instalaciones funcionalmente relacionadas con el aeropuerto, el puerto o los grandes corredores de transporte; equipamientos y servicios de alcance supramunicipal; y otras actuaciones singulares que requieran grandes superficies, condiciones específicas de accesibilidad o una posición estratégica dentro del área metropolitana.

El reconocimiento de este entorno no presupone la urbanización continua de los márgenes de la A-79 ni genera por sí mismo derechos de transformación. La implantación de cualquier actuación quedará sujeta al régimen específico que establezca la normativa del PGE y a la acreditación de su interés para Alicante y para el conjunto del entorno metropolitano.

La normativa del PGE determinará los usos admisibles, las condiciones territoriales y funcionales, los requisitos de implantación, los procedimientos de evaluación y las garantías necesarias para evitar procesos de ocupación dispersa o de transformación indiscriminada del suelo rural. Asimismo, podrá establecer condiciones relativas a la dimensión mínima o máxima de las actuaciones, su vinculación a infraestructuras estratégicas, la intensidad de uso, la compatibilidad con los valores ambientales y paisajísticos y la ejecución de las conexiones y servicios necesarios.

Cada propuesta deberá someterse a un análisis exhaustivo de interés territorial, urbano, económico y metropolitano, que valore, al menos:

- su contribución a la diversificación económica y a la creación de empleo estable y cualificado;
- su carácter estratégico o singular y la imposibilidad o inadecuación de localizarla en otros suelos productivos disponibles;
- su relación funcional con el aeropuerto, el puerto, las universidades, los centros de innovación y los corredores de transporte;
- su aportación al sistema económico Alicante-Elche y a la cooperación entre municipios;
- la generación de actividad de alto valor añadido, conocimiento, innovación o servicios avanzados;
- la dimensión y características de la superficie requerida;
- la disponibilidad y capacidad de las infraestructuras de movilidad, energía, agua, saneamiento y telecomunicaciones;
- su accesibilidad mediante transporte público y movilidad colectiva;
- sus efectos sobre la infraestructura verde, el paisaje, los riesgos naturales, los suelos agrícolas y la continuidad territorial;
- su viabilidad económica, ambiental y funcional;
- y las compensaciones, mejoras territoriales o infraestructuras que deban acompañar a la actuación.

El análisis deberá justificar que la actuación aporta un beneficio relevante para la ciudad y para su entorno metropolitano, superior a los costes territoriales, ambientales y de infraestructura que pueda generar. La mera demanda de suelo, la proximidad a un enlace viario o el interés particular de una iniciativa no serán suficientes para fundamentar su implantación.

La ordenación deberá priorizar localizaciones vinculadas a nodos y conexiones existentes, evitando la formación de corredores urbanizados continuos, la fragmentación del territorio y la aparición de enclaves aislados dependientes exclusivamente del vehículo privado. Las actuaciones deberán integrarse en la estructura territorial, mantener la continuidad de la infraestructura verde y garantizar una solución completa de accesos, servicios, transporte colectivo y gestión ambiental.

El entorno estratégico de la A-79 complementa los sectores industriales, terciarios, científicos y tecnológicos expresamente delimitados y cuantificados por el Borrador, pero no forma parte de las 631,16 hectáreas incluidas en dicho balance. Su función es dotar al modelo de la flexibilidad necesaria para responder, durante la vigencia del Plan, a proyectos estratégicos de interés acreditado, sin delimitar anticipadamente una gran superficie continua destinada genéricamente a actividades económicas ni promover la transformación generalizada del corredor.

Valoración conjunta de la capacidad residencial y productiva

El dimensionamiento residencial y productivo responde a situaciones de partida diferentes.

La capacidad residencial, inicialmente cuantificada en 44.886 viviendas, presenta una relación razonable con el horizonte demográfico de 2050. Su justificación no se limita al incremento potencial de habitantes, sino que atiende también a la evolución y reducción del tamaño de los hogares, la formación de nuevos hogares, la vivienda protegida y asequible, la renovación y movilidad del parque residencial y las necesidades alojativas derivadas de las funciones metropolitanas, universitarias, sanitarias, administrativas y económicas de Alicante.

Esta capacidad se distribuye entre la compleción de la ciudad existente, las actuaciones en ejecución, las operaciones de regeneración y transformación y los nuevos sectores. A ello se añaden otras posibilidades todavía no cuantificadas, como las unidades de ejecución, la intensificación selectiva de determinados tejidos, la movilización y rehabilitación del parque existente y los alojamientos vinculados a ámbitos de actividad.

La reserva destinada a actividades económicas responde a una situación de escasez estructural. Los ámbitos industriales, terciarios, científicos y tecnológicos expresamente delimitados alcanzan aproximadamente 631,16 hectáreas, pero esta superficie no agota la dimensión económica del modelo. Se completa con la modernización de los tejidos productivos existentes, los polos universitarios, tecnológicos, sanitarios y empresariales ya implantados y el reconocimiento del entorno estratégico de la A-79.

Este entorno no constituye una reserva urbanizable continua ni forma parte del balance superficial anterior. Aporta al modelo la flexibilidad necesaria para atender, durante la vigencia del Plan, actuaciones singulares de interés acreditado para Alicante y para el sistema metropolitano, cuya implantación quedará sometida al régimen específico establecido por la normativa del PGE y a un análisis exhaustivo de su interés urbano, territorial, económico y metropolitano.

La dimensión productiva se justifica por el agotamiento de la oferta heredada, la necesidad de disponer de parcelas y localizaciones adecuadas para actividades diversas, la condición de Alicante como capital provincial y su posición dentro del sistema metropolitano Alicante-Elche. No representa una previsión de ocupación íntegra e inmediata, sino una estructura territorial de largo plazo destinada a

evitar que la falta de suelo y de emplazamientos estratégicos limite nuevamente la diversificación económica, la atracción de inversión, la innovación y la creación de empleo.

Ambos componentes se relacionan mediante la proximidad entre vivienda y empleo, el transporte público, la creación de centralidades mixtas, la reducción de desplazamientos obligados y la posibilidad de incorporar alojamientos específicos en determinados entornos de actividad. En conjunto, el modelo residencial se considera razonable, diversificado y flexible, mientras que el sistema de espacios económicos se configura como una respuesta necesaria y estratégica a las funciones de capitalidad y alcance metropolitano de Alicante.

10.2. Dotaciones, zonas verdes, infraestructuras y recursos

Criterios generales de suficiencia

La suficiencia del modelo no depende únicamente de su capacidad residencial y productiva. El crecimiento y la transformación urbana deben acompañarse de una red proporcionada de dotaciones, zonas verdes, infraestructuras y servicios, capaz de atender tanto a la población residente como a la vinculada y a las funciones de capitalidad de Alicante.

La valoración tiene carácter preliminar. En esta fase se comprueba la coherencia territorial de la red primaria, la distribución general de las reservas y la relación entre los desarrollos y las infraestructuras estructurantes. La cuantificación detallada se completará durante la elaboración de la versión inicial del PGE y posteriormente con la ordenación pormenorizada.

La suficiencia debe evaluarse a distintas escalas:

- escala de proximidad, vinculada a los servicios cotidianos y a los barrios;
- escala municipal, asociada a los grandes equipamientos y parques;
- y escala metropolitana y provincial, correspondiente a las funciones de capitalidad, los hospitales, las universidades, el puerto, las infraestructuras de transporte y otros servicios supramunicipales.

La población vinculada debe considerarse especialmente en el dimensionamiento de los transportes, los equipamientos de rango superior, los espacios públicos centrales y determinados servicios urbanos. No obstante, la distribución territorial de las dotaciones debe garantizar también la proximidad y el equilibrio entre barrios.

La valoración deberá considerar asimismo las demandas generadas por los ámbitos productivos y estratégicos, cuya incidencia sobre la movilidad, la energía, el abastecimiento, el saneamiento, las telecomunicaciones y los servicios supramunicipales puede superar la derivada exclusivamente de la población residente. Las actuaciones que, en su caso, se implanten en el entorno estratégico de la A-79 deberán acreditar de forma específica la suficiencia de estas infraestructuras y su adecuada integración en las redes metropolitanas.

Dotaciones y equilibrio territorial

El modelo propone una red dotacional orientada a corregir desequilibrios y mejorar la proximidad de los servicios. Las reservas no se distribuyen únicamente en función de estándares cuantitativos, sino atendiendo a:

- las necesidades existentes;
- la accesibilidad;
- la vulnerabilidad urbana;
- la estructura de los barrios;
- la evolución demográfica;
- y la capacidad de los equipamientos para reforzar una estructura policéntrica.

Los nuevos desarrollos deberán resolver sus necesidades dotacionales propias y contribuir, cuando corresponda, a la obtención o ejecución de elementos de red primaria. Su ordenación evitará la creación de enclaves monofuncionales y garantizará una adecuada relación entre vivienda, empleo, espacio público, comercio y equipamientos.

La planificación dotacional atenderá especialmente a:

- las necesidades educativas, sanitarias, culturales, deportivas y asistenciales;
- el envejecimiento y la evolución de los hogares;
- la accesibilidad universal;
- los equipamientos vinculados a los cuidados;

- la perspectiva de género;
- la seguridad y autonomía de los desplazamientos cotidianos;
- y la distribución territorial de las situaciones de vulnerabilidad.

Los equipamientos se conciben también como elementos de centralidad y cohesión. Su localización puede activar ejes de barrio, regenerar tejidos, mejorar la relación entre áreas residenciales y productivas y generar espacios públicos de referencia.

La ordenación pormenorizada precisará las superficies, usos y condiciones de cada reserva. El seguimiento del PGE permitirá adaptar su destino a la evolución de las necesidades sociales, evitando reservas rígidas o desconectadas de la demanda efectiva.

Sistema de zonas verdes y espacios libres

La propuesta inicial incorpora aproximadamente 481,55 hectáreas de parques y zonas verdes de red primaria. Para una población horizonte de 466.340 habitantes, esta superficie equivale a una dotación aproximada de 10,33 m² por habitante, superior al estándar mínimo exigible.

El incremento cuantitativo respecto del sistema previsto por el PGM de 1987 se acompaña de un cambio cualitativo. Los parques y espacios libres dejan de concebirse como piezas aisladas y se integran en una infraestructura verde continua que relaciona los espacios naturales, rurales y urbanos.

La red cumple simultáneamente funciones:

- ambientales y ecológicas, favoreciendo la biodiversidad y la conectividad;
- climáticas, generando sombra y reduciendo la isla de calor;
- hidráulicas, reteniendo, infiltrando y laminando escorrentías;
- paisajísticas, protegiendo los elementos identitarios del territorio;
- sociales, proporcionando espacios de encuentro, deporte, descanso y ocio;
- y de movilidad, incorporando recorridos peatonales y ciclistas.

La suficiencia de las zonas verdes no se valorará únicamente mediante su superficie global. El seguimiento atenderá también a:

- su distribución entre barrios;
- la accesibilidad peatonal y ciclista;
- la continuidad de los corredores;
- la cobertura vegetal y la sombra;
- la permeabilidad;
- la calidad ambiental;
- la capacidad de gestión de escorrentías;
- y el grado efectivo de ejecución.

Los grandes parques incorporan criterios de adaptación climática y paisaje mediterráneo, como vegetación de bajo consumo hídrico, arbolado suficiente, utilización de agua regenerada, suelos permeables, sistemas urbanos de drenaje sostenible y recorridos accesibles y seguros.

Infraestructuras de movilidad

La propuesta se apoya en la transformación del sistema de movilidad hacia una estructura multimodal, integrada y metropolitana. La red viaria mantiene su función territorial, pero se coordina con el ferrocarril, la red TRAM o sistemas equivalentes de alta capacidad, los autobuses urbanos y metropolitanos, la movilidad ciclista y los recorridos peatonales.

Las principales actuaciones estructurales dependen en buena medida de otras administraciones. El PGE preserva los corredores y las condiciones territoriales necesarias, evita que los nuevos desarrollos impidan su ejecución y coordina sus efectos con la estructura urbana, los espacios de actividad económica y la infraestructura verde.

La ordenación atiende especialmente a la articulación metropolitana del corredor Alicante-Elche y a la accesibilidad de los principales ámbitos residenciales, productivos, empresariales y de innovación. En este marco, el modelo contempla la ampliación de la red TRAM o la implantación de un sistema de transporte público de alta capacidad equivalente, apoyado en el corredor de la A-79 y conectado directamente con los centros urbanos de Alicante y Elche.

Este eje permite estructurar algunos de los principales nodos de actividad económica y de alto valor añadido del área funcional, entre ellos el aeropuerto, la Institución Ferial Alicantina, Torrellano, Elche Parque Empresarial, las áreas productivas y logísticas del oeste de Alicante, Ciudad de la Luz y el polo empresarial e innovador de Alicante Sur. Su configuración refuerza la relación funcional entre ambas ciudades y ofrece una alternativa competitiva al vehículo privado para los desplazamientos metropolitanos vinculados al empleo, los servicios y las actividades económicas.

Las actuaciones que se implanten en el entorno estratégico de la A-79 deberán coordinarse con este futuro eje de transporte público, preservar las reservas y corredores necesarios para su desarrollo y justificar su accesibilidad mediante transporte colectivo. La ordenación evitará que nuevas implantaciones dificulten su ejecución, generen enclaves exclusivamente dependientes del automóvil o comprometan la funcionalidad de las infraestructuras existentes.

La definición concreta del trazado, las características del sistema, las estaciones, los intercambiadores y sus fases de ejecución corresponde a los estudios de movilidad y viabilidad y a las administraciones titulares de las infraestructuras. El PGE incorpora esta conexión como referencia estructural y garantiza su compatibilidad con la ordenación territorial y urbanística propuesta.

Los restantes ámbitos residenciales y productivos deberán justificar igualmente su accesibilidad y su contribución a las redes generales. La proximidad a estaciones, paradas y corredores de transporte público constituye un criterio relevante para determinar sus intensidades, usos y condiciones de desarrollo.

La suficiencia del sistema de movilidad no se mide exclusivamente por la capacidad viaria. Se valoran también el reparto modal, la accesibilidad a los servicios y centros de empleo, los tiempos de desplazamiento, la intermodalidad, la continuidad de los itinerarios peatonales y ciclistas, la seguridad vial y la reducción de emisiones.

Ciclo integral del agua

La disponibilidad y la gestión sostenible de los recursos hídricos constituyen una condición básica del modelo territorial. Durante la tramitación del PGE se desarrollarán los estudios específicos de demanda y capacidad necesarios para valorar las necesidades derivadas de la población, la vivienda, las actividades económicas, las dotaciones y los restantes usos previstos.

Estos estudios analizarán de forma conjunta:

- la demanda actual y futura de abastecimiento;
- la disponibilidad y garantía de los recursos;
- la capacidad de las redes generales;
- las necesidades de ampliación o mejora;
- la capacidad de saneamiento y depuración;
- las posibilidades de reutilización de agua regenerada;
- la gestión de las aguas pluviales;
- y la viabilidad técnica y económica de las infraestructuras necesarias.

La evaluación diferenciará las demandas asociadas a la población residente, la población vinculada, los nuevos desarrollos residenciales, las operaciones de regeneración y transformación y los ámbitos industriales, terciarios, tecnológicos y estratégicos. En estos últimos deberán considerarse especialmente las características y consumos propios de las actividades que puedan implantarse, evitando aplicar estimaciones genéricas que no respondan a su naturaleza real.

Los resultados permitirán comprobar la suficiencia general del modelo, identificar las actuaciones necesarias sobre las redes y establecer, cuando proceda, condiciones para el desarrollo de determinados ámbitos. Cuando una actuación dependa de nuevas infraestructuras hidráulicas o de la ampliación de las existentes, su ejecución quedará condicionada a la previa garantía del servicio y a la ejecución o financiación de las obras necesarias.

El PGE promueve, además:

- la reducción del consumo y la eficiencia hídrica;
- la reutilización de agua regenerada;
- la adecuación de la calidad del agua a los diferentes usos;
- la mejora de las redes de abastecimiento y saneamiento;
- la gestión separada de las aguas pluviales;
- los sistemas urbanos de drenaje sostenible;
- el incremento de la permeabilidad del suelo;
- y la utilización de parques, corredores verdes y espacios libres para retener, infiltrar y laminar las escorrentías.

Los estudios y los informes de los organismos competentes, de las entidades suministradoras y de los gestores de las infraestructuras determinarán la disponibilidad efectiva de recursos, la capacidad de las redes y las actuaciones necesarias para garantizar la viabilidad del modelo.

Energía, residuos y servicios urbanos

El modelo debe avanzar hacia una reducción de la demanda energética y una mayor producción de energía renovable. Los nuevos desarrollos y las actuaciones de regeneración favorecerán:

- edificios eficientes;
- autoconsumo;
- comunidades energéticas;
- redes de bajas emisiones;
- y el aprovechamiento de cubiertas y espacios ya urbanizados.

La ordenación de las áreas productivas deberá prever las necesidades de potencia y conexión eléctrica, así como facilitar la generación renovable y el aprovechamiento compartido de recursos entre actividades.

En materia de residuos, el PGE apoyará:

- la prevención;
- la recogida separada;
- la reutilización de materiales;
- la economía circular;
- la gestión de residuos de construcción y demolición;
- y la recuperación de suelos degradados.

También deberá garantizarse la capacidad de las telecomunicaciones, los servicios de emergencia y mantenimiento y los restantes sistemas urbanos esenciales.

Viabilidad, financiación y mantenimiento

La suficiencia de las infraestructuras no se limita a su posibilidad técnica de ejecución. Deben valorarse también:

- su coste;
- la financiación;
- el mantenimiento;
- la capacidad municipal de gestión;
- y la eficiencia de la prestación del servicio a largo plazo.

Los nuevos desarrollos contribuirán proporcionalmente a las infraestructuras que requieran y asumirán las cargas correspondientes conforme a la legislación urbanística.

Se evitará la creación de redes aisladas, sobredimensionadas o con elevados costes de conservación. La prioridad otorgada a la ciudad existente y a los ámbitos próximos a redes ya implantadas permite aprovechar mejor la inversión pública, reducir los costes de extensión de los servicios y mejorar la sostenibilidad económica del modelo.

10.3. Ámbitos y condiciones generales de desarrollo

Los ámbitos incorporados al modelo presentan funciones, grados de consolidación y condiciones territoriales diferentes. Su clasificación y zonificación definen su encaje en la estructura propuesta, pero no presuponen su desarrollo inmediato ni uniforme.

El PGE distingue entre actuaciones de compleción, regeneración y transformación de la ciudad existente; unidades de ejecución; nuevos sectores residenciales y productivos; ámbitos terciarios, tecnológicos y de innovación; entornos estratégicos vinculados a actuaciones singulares de alcance metropolitano; y actuaciones condicionadas por infraestructuras estructurales.

La ordenación y desarrollo de cada ámbito atenderán a su posición territorial, las preexistencias, la relación con los tejidos próximos, la infraestructura verde, el paisaje, los riesgos, la disponibilidad de recursos y servicios y la función asignada dentro del modelo.

Criterios de ordenación de los ámbitos

Los ámbitos de compleción, regeneración y transformación contribuirán prioritariamente a cerrar vacíos, corregir déficits, mejorar conexiones, eliminar barreras y obtener dotaciones, zonas verdes y espacio público. En las áreas ocupadas, la transformación podrá producirse gradualmente y compatibilizarse con la permanencia temporal de los usos existentes.

Los nuevos sectores residenciales se integrarán en la estructura urbana y evitarán la formación de enclaves aislados o monofuncionales. Su ordenación deberá relacionar vivienda, dotaciones, zonas verdes, servicios, empleo, movilidad sostenible e infraestructura verde.

Los ámbitos productivos, terciarios, tecnológicos y de innovación configurarán entornos de actividad diversificados, accesibles y conectados con las redes metropolitanas. Su ordenación atenderá a las necesidades de parcelas, energía, agua, movilidad, logística, servicios compartidos, economía circular y adaptación climática.

El entorno estratégico de la A-79 no constituye un sector continuo ni atribuye directamente edificabilidad o derechos de transformación. Las posibles actuaciones quedan sometidas al régimen que establezca la normativa del PGE y a la acreditación exhaustiva de su interés para Alicante y su entorno metropolitano, su necesidad de localización y su compatibilidad territorial, ambiental, paisajística e infraestructural.

Las actuaciones vinculadas a infraestructuras ferroviarias, tranviarias, viarias, hidráulicas o energéticas deberán preservar los corredores necesarios y coordinar su desarrollo con los proyectos y administraciones competentes

Condiciones generales de desarrollo

Sin perjuicio de las determinaciones particulares de cada ámbito, su ordenación atenderá a los siguientes criterios:

- integración en la infraestructura verde y el paisaje;
- prevención de riesgos naturales;
- continuidad con la estructura urbana y territorial;
- suficiencia de agua, saneamiento, energía, movilidad y restantes servicios;
- accesibilidad mediante transporte público y movilidad activa;
- obtención de dotaciones, zonas verdes y espacio público;
- incorporación de vivienda protegida;
- diversidad de usos y tipologías;
- eficiencia energética e hídrica y drenaje sostenible;
- calidad urbana, accesibilidad universal y confort climático;
- viabilidad ambiental, económica y de gestión;
- y distribución adecuada de cargas y beneficios.

Los alojamientos vinculados a ámbitos de actividad tendrán carácter complementario y funcionarán como conjuntos unitarios en régimen de alquiler, cesión de uso u otras fórmulas que excluyan la propiedad individualizada, la división horizontal, la segregación registral y la enajenación independiente de sus unidades.

El PGE podrá delimitar o redefinir unidades de ejecución cuando sean necesarias para completar la urbanización, obtener dotaciones, resolver conexiones o distribuir adecuadamente las cargas y beneficios. La documentación incorporará un anexo de fichas y, cuando proceda, las determinaciones de ordenación pormenorizada y los parámetros básicos necesarios para su desarrollo.

La delimitación, superficie y parámetros de los ámbitos tienen carácter preliminar y podrán ajustarse durante la tramitación en función de la evaluación ambiental y territorial, el paisaje, los riesgos, las afecciones sectoriales, las preexistencias, la capacidad de las infraestructuras y los informes de las administraciones competentes.

La clasificación y zonificación de los ámbitos define su encaje en el modelo territorial, pero no determina por sí sola su desarrollo, que queda sujeto a la aprobación de la ordenación pormenorizada, la programación de las actuaciones y las condiciones específicas establecidas por el PGE.

10.4. Programación, sostenibilidad e indicadores de seguimiento

Programación y condiciones de desarrollo

El Borrador no establece una secuencia temporal cerrada para el conjunto de los ámbitos. La diversidad de las actuaciones y la evolución incierta de la población, la actividad económica, las infraestructuras y los recursos aconsejan mantener un modelo flexible.

El desarrollo de cada ámbito atenderá a la demanda efectiva, la disponibilidad de infraestructuras y recursos, la necesidad de completar o regenerar tejidos, la capacidad de gestión y financiación, la viabilidad ambiental y económica y su contribución al funcionamiento general del modelo.

El PGE podrá establecer, cuando resulte necesario, prioridades, condiciones o secuencias de desarrollo, especialmente cuando varios ámbitos dependan de una infraestructura común, deban evitarse actuaciones aisladas o resulte preciso acompasar el crecimiento a la capacidad de las redes y servicios.

Las actuaciones singulares vinculadas al entorno estratégico de la A-79 no se integran en una programación ordinaria de sectores. Su tramitación dependerá de iniciativas concretas y de la previa acreditación de su interés para Alicante y su entorno metropolitano, de la necesidad de su localización y de su compatibilidad territorial, ambiental, paisajística e infraestructural.

Sostenibilidad ambiental

La sostenibilidad ambiental del modelo se apoya en la protección del suelo rural, la infraestructura verde, la prioridad otorgada a la ciudad existente, la regeneración urbana y la localización selectiva de los nuevos desarrollos.

La ordenación deberá reducir el consumo innecesario de suelo, mejorar la eficiencia energética e hídrica, favorecer la reutilización de recursos, prevenir los riesgos, incrementar la permeabilidad y la cobertura vegetal y reforzar la adaptación climática.

Las decisiones relativas a intensidades, alturas, ocupación y tipologías deberán justificar su contribución efectiva a la calidad urbana, el espacio público, la movilidad sostenible, la infraestructura verde y el uso eficiente del suelo.

En el entorno estratégico de la A-79 se evitarán la ocupación continua del corredor, la fragmentación territorial y la afección injustificada a los valores ambientales, agrícolas y paisajísticos.

Sostenibilidad económica

La sostenibilidad económica exige que las actuaciones sean viables y que las infraestructuras, dotaciones y servicios puedan financiarse y mantenerse a largo plazo.

Los ámbitos asumirán las cargas que les correspondan y su desarrollo atenderá a los costes de urbanización, la financiación de las infraestructuras estructurales, la capacidad de mantenimiento municipal, la demanda efectiva y la posibilidad de ejecución por fases.

El seguimiento permitirá acompasar la activación de las reservas residenciales y productivas a su grado de ocupación, a la disponibilidad real de suelo y parcelas y a la capacidad de las infraestructuras.

En las actuaciones estratégicas no cuantificadas superficialmente deberá acreditarse no solo la viabilidad privada de la iniciativa, sino también su aportación efectiva al interés general, al empleo, a la diversificación económica y al sistema metropolitano.

Sostenibilidad social

La sostenibilidad social se concreta en la capacidad del Plan para mejorar el acceso a la vivienda, los servicios, el empleo, la movilidad y el espacio público, reducir desigualdades y reforzar la cohesión entre barrios.

El modelo prioriza la vivienda protegida y asequible, la regeneración urbana, la proximidad entre residencia, empleo y servicios, la accesibilidad universal, la perspectiva de género, la atención al envejecimiento y la diversidad de hogares y tipologías residenciales.

Las actuaciones deberán evitar procesos de segregación y procurar que las nuevas inversiones beneficien también a los tejidos existentes.

Seguimiento y evaluación

El PGE se concibe como un instrumento sujeto a seguimiento continuado. La evolución de la población, los hogares, la vivienda, la actividad económica, las infraestructuras, los recursos y los riesgos puede modificar las condiciones de partida del Borrador.

El seguimiento permitirá conocer el grado de ejecución del Plan, comprobar el cumplimiento de sus objetivos, detectar desviaciones, ajustar prioridades y verificar la suficiencia de las reservas y de las infraestructuras.

Los indicadores deberán disponer de definición, unidad de medida, fuente, valor inicial, periodicidad de actualización y, cuando resulte posible, valor objetivo o umbral de referencia.

El sistema diferenciará entre un conjunto reducido de indicadores estratégicos y un catálogo ampliado de indicadores complementarios incorporado a los anexos o a las aplicaciones GIS.

Sistema de información geográfica

El seguimiento se apoyará en aplicaciones informáticas y sistemas de información geográfica vinculados al PGE, capaces de integrar información urbanística, catastral, demográfica, ambiental, económica, dotacional y de infraestructuras.

La plataforma permitirá consultar la clasificación y zonificación, conocer el grado de gestión, urbanización y edificación de los ámbitos, medir la ejecución de dotaciones e infraestructuras, analizar la capacidad residencial y productiva disponible, representar riesgos y afecciones y elaborar informes periódicos de seguimiento.

Indicadores estratégicos iniciales

El seguimiento del PGE se apoyará en un conjunto reducido de indicadores estratégicos, seleccionados por su capacidad para evaluar la evolución del modelo territorial y facilitar la adopción de decisiones. Estos indicadores se complementarán con un catálogo más amplio incorporado a los anexos técnicos y al sistema de información geográfica del Plan.

A continuación se relacionan, **con carácter orientativo**, los principales grupos de indicadores que podrán integrar el sistema de seguimiento. Su selección definitiva, definición técnica, alcance y periodicidad se concretarán durante la tramitación del PGE, atendiendo a la disponibilidad de información, a la utilidad efectiva de cada indicador y a la necesidad de mantener un sistema claro, manejable y actualizado.

Cada indicador deberá contar, al menos, con una definición precisa, unidad de medida, fuente de información, valor de referencia, periodicidad de actualización y, cuando resulte posible, objetivo o umbral de seguimiento.

La perspectiva de género se integrará transversalmente en el sistema de evaluación. Siempre que la disponibilidad y protección de los datos lo permitan, los indicadores sociales, residenciales, de movilidad, accesibilidad y uso de los servicios se desagregarán por sexo, edad, situación socioeconómica, discapacidad y ámbito territorial.

Población, hogares y vivienda

- evolución de la población residente y vinculada;
- formación y tamaño medio de los hogares;
- evolución de los hogares unipersonales y de las situaciones de dependencia;
- viviendas terminadas y capacidad residencial pendiente de materialización;
- vivienda protegida, asequible y destinada a alquiler;
- grado de ejecución de las ORE, OTE y nuevos sectores residenciales;
- viviendas y edificios rehabilitados;
- movilización de vivienda desocupada;
- alojamientos vinculados a ámbitos universitarios, sanitarios, tecnológicos o productivos;
- relación entre los precios de compra y alquiler y la renta disponible.

Estos indicadores permitirán comprobar si la capacidad residencial se adapta a la evolución real de la población y los hogares y si contribuye a mejorar el acceso efectivo a la vivienda.

Actividad económica y empleo

- superficie productiva urbanizada, ocupada y efectivamente disponible;
- disponibilidad de parcelas por tamaños y características;
- grado de ocupación y modernización de las áreas productivas existentes;
- grado de desarrollo de los nuevos ámbitos industriales, terciarios, científicos y tecnológicos;
- empleo localizado y empleo generado;
- número de empresas implantadas y evolución de la diversidad sectorial;
- inversión productiva y presencia de actividades de alto valor añadido;
- accesibilidad mediante transporte público a los principales centros de empleo;
- iniciativas estratégicas evaluadas y, en su caso, autorizadas en el entorno de la A-79;
- inversión, empleo, superficie ocupada y aportación metropolitana de dichas actuaciones.

El seguimiento diferenciará entre suelo clasificado, suelo urbanizado, parcelas realmente disponibles y superficies efectivamente ocupadas, evitando identificar automáticamente la capacidad urbanística con una oferta empresarial inmediata.

Ocupación del suelo y transformación urbana

- superficie anual de nuevo suelo urbanizado;
- porcentaje de nuevas viviendas producido en la ciudad existente;
- porcentaje de capacidad residencial materializado en nuevos sectores;
- superficie artificializada por habitante;
- vacíos urbanos y suelos infrautilizados transformados;
- grado de ejecución de las operaciones de regeneración y transformación;
- superficie rural, agrícola y ambiental conservada;
- evolución de la dispersión urbana y de la ocupación de baja densidad.

Estos indicadores permitirán valorar la prioridad efectiva otorgada a la regeneración, la compleción urbana y el uso eficiente del suelo.

Dotaciones, zonas verdes e infraestructura verde

- superficie de zonas verdes de red primaria por habitante;
- población con acceso próximo a zonas verdes y espacios libres;
- población con acceso próximo a equipamientos cotidianos;
- superficie de infraestructura verde ejecutada, restaurada o conectada;
- continuidad ecológica y funcional de los corredores verdes;
- cobertura arbórea y superficie urbana con sombra;
- grado de ejecución de las dotaciones previstas;
- equilibrio dotacional entre barrios;
- accesibilidad universal a equipamientos y espacios públicos.

La valoración no se limitará al cumplimiento de estándares globales. Atenderá también a la distribución territorial, la proximidad, la calidad, la accesibilidad y el grado efectivo de ejecución.

Movilidad y accesibilidad

- reparto modal de los desplazamientos;
- población y empleo próximos al transporte público;
- tiempos de acceso a centros de empleo, equipamientos y servicios esenciales;
- utilización del transporte público urbano y metropolitano;
- longitud y continuidad de las redes peatonales y ciclistas estructurantes;
- grado de avance del corredor de transporte público de alta capacidad entre Alicante y Elche;
- accesibilidad de los nuevos ámbitos residenciales, productivos y estratégicos;
- siniestralidad vial;
- emisiones asociadas a la movilidad.

La evaluación incorporará especialmente la movilidad cotidiana vinculada a los cuidados, la accesibilidad de las personas con menor autonomía y la seguridad real y percibida de los itinerarios, paradas, intercambiadores y espacios públicos.

Agua, energía, recursos y adaptación climática

- demanda actual y prevista de agua por tipo de uso;
- consumo de agua por habitante y por actividad;
- disponibilidad y garantía de los recursos hídricos;
- capacidad de las redes de abastecimiento, saneamiento y depuración;
- porcentaje de agua regenerada reutilizada;
- superficie permeable y capacidad de retención y laminación de escorrentías;
- consumo energético y potencia disponible;
- producción de energía renovable;
- emisiones de gases de efecto invernadero;
- población, actividades e infraestructuras expuestas a inundación, ruido y temperaturas extremas;
- cobertura vegetal, sombra y evolución de la isla de calor.

Los valores se actualizarán a partir de los estudios específicos de demanda y capacidad que se desarrollen durante la tramitación del PGE y de la información aportada por los organismos y entidades gestoras.

Regeneración, cohesión social y perspectiva de género

- población residente en áreas urbanas vulnerables;
- viviendas y edificios rehabilitados en estos ámbitos;
- distribución territorial de la inversión pública y privada;
- acceso a vivienda asequible, empleo, equipamientos y transporte público;
- proximidad a servicios sanitarios, educativos, asistenciales y vinculados a los cuidados;
- seguridad y accesibilidad de los itinerarios cotidianos;
- equilibrio territorial de los equipamientos de proximidad;
- evolución de las diferencias entre barrios;
- participación de mujeres y colectivos infrarrepresentados en los procesos de planificación y seguimiento.

La perspectiva de género se aplicará de manera transversal y no como un bloque aislado. El seguimiento deberá permitir analizar cómo la ordenación afecta a la movilidad cotidiana, la conciliación, los cuidados, la seguridad, la autonomía personal y el acceso efectivo a la vivienda, el empleo y los servicios.

Selección y actualización

El sistema definitivo deberá concentrarse en un número manejable de indicadores estructurales, preferentemente entre **15 y 25**, que permitan una lectura clara de la evolución del modelo. El catálogo ampliado podrá incorporar indicadores complementarios para análisis sectoriales, territoriales o de detalle.

Los resultados se integrarán en informes periódicos de seguimiento y en el sistema GIS del PGE. Su evaluación permitirá detectar desviaciones respecto de los objetivos, identificar déficits de vivienda, suelo productivo, dotaciones o infraestructuras y proponer, cuando proceda, ajustes en las prioridades, condiciones o ritmos de desarrollo.

11. Síntesis comparada de los escenarios de planificación

La comparación entre la situación inicial definida por el PGMO de 1987, su grado de desarrollo actual y el modelo territorial propuesto por el Borrador del PGE permite valorar la evolución de la ocupación del término municipal y el alcance real de la nueva propuesta.

Los tres escenarios se calculan sobre una superficie total del término municipal de **20.265 ha**, obtenida mediante medición cartográfica. Las cifras deben interpretarse atendiendo no solo a la clasificación formal del suelo, sino también a su grado efectivo de urbanización, a la función territorial de las distintas reservas y a los cambios producidos durante la vigencia del PGMO.

La comparación evidencia cuatro procesos principales:

- la ejecución casi completa de la capacidad residencial y productiva prevista en 1987;
- la reducción sustancial del suelo pendiente de desarrollo del PGMO;
- la incorporación por el nuevo PGE de una capacidad residencial proporcionada respecto de la prevista históricamente;
- y el refuerzo del suelo destinado a actividades económicas y del suelo rural protegido, como respuestas a dos déficits estructurales del modelo vigente.

11.1. Situación inicial del PGMO de 1987

El PGMO de 1987 partía de una estructura territorial en la que el suelo urbano ocupaba 3.916 ha, equivalentes al 19,32 % del término municipal. De esta superficie, 3.133 ha correspondían a suelo urbano desarrollado y 783 ha a ámbitos urbanos sujetos a actuaciones de planeamiento, gestión o transformación.

El suelo urbano desarrollado presentaba un claro predominio residencial:

Suelo urbano inicial	Superficie	% del término municipal
Suelo urbano desarrollado residencial	2.642 ha	13,04 %
Suelo urbano desarrollado de actividades productivas	491 ha	2,42 %
Total suelo urbano desarrollado	3.133 ha	15,46 %

A ello se añadían 783 ha de suelo urbano sujeto a planeamiento de desarrollo, de las cuales 682 ha tenían carácter residencial y solo 101 ha estaban vinculadas a actividades productivas. Esta distribución confirma que el planeamiento de 1987 otorgaba un peso significativamente mayor al crecimiento y transformación residencial que a la ampliación de la base económica y productiva.

El suelo urbanizable alcanzaba inicialmente 945 ha, el 4,66 % del término municipal. De esta superficie, 932 ha correspondían a usos residenciales y únicamente 13 ha a actividades productivas.

Componentes del suelo urbanizable residencial de 1987:

Componente	Superficie
Planes parciales del primer cuatrienio —PPI— residenciales	120 ha
Planes parciales del segundo cuatrienio —PPII—	56 ha
Programas de Actuación Urbanística —PAU—	495 ha
Sistemas generales adscritos	52 ha
Suelo urbanizable en ejecución	209 ha
Total urbanizable residencial	932 ha

Los cinco PAU representaban por sí solos 495 ha, equivalentes al 2,44 % del término municipal. Constituían la principal reserva residencial de nuevo crecimiento del PGMO y expresaban la dimensión expansiva que el Plan atribuía al desarrollo urbano futuro.

Frente a esta capacidad residencial, el suelo urbanizable destinado a actividades productivas se limitaba al PPI/3 Industrial Calle Trento, con unas 13 ha, el 0,06 % del término municipal. Aunque el suelo urbano productivo existente y los ámbitos sujetos a planeamiento aportaban una capacidad adicional, la reserva de nueva expansión económica resultaba comparativamente muy reducida.

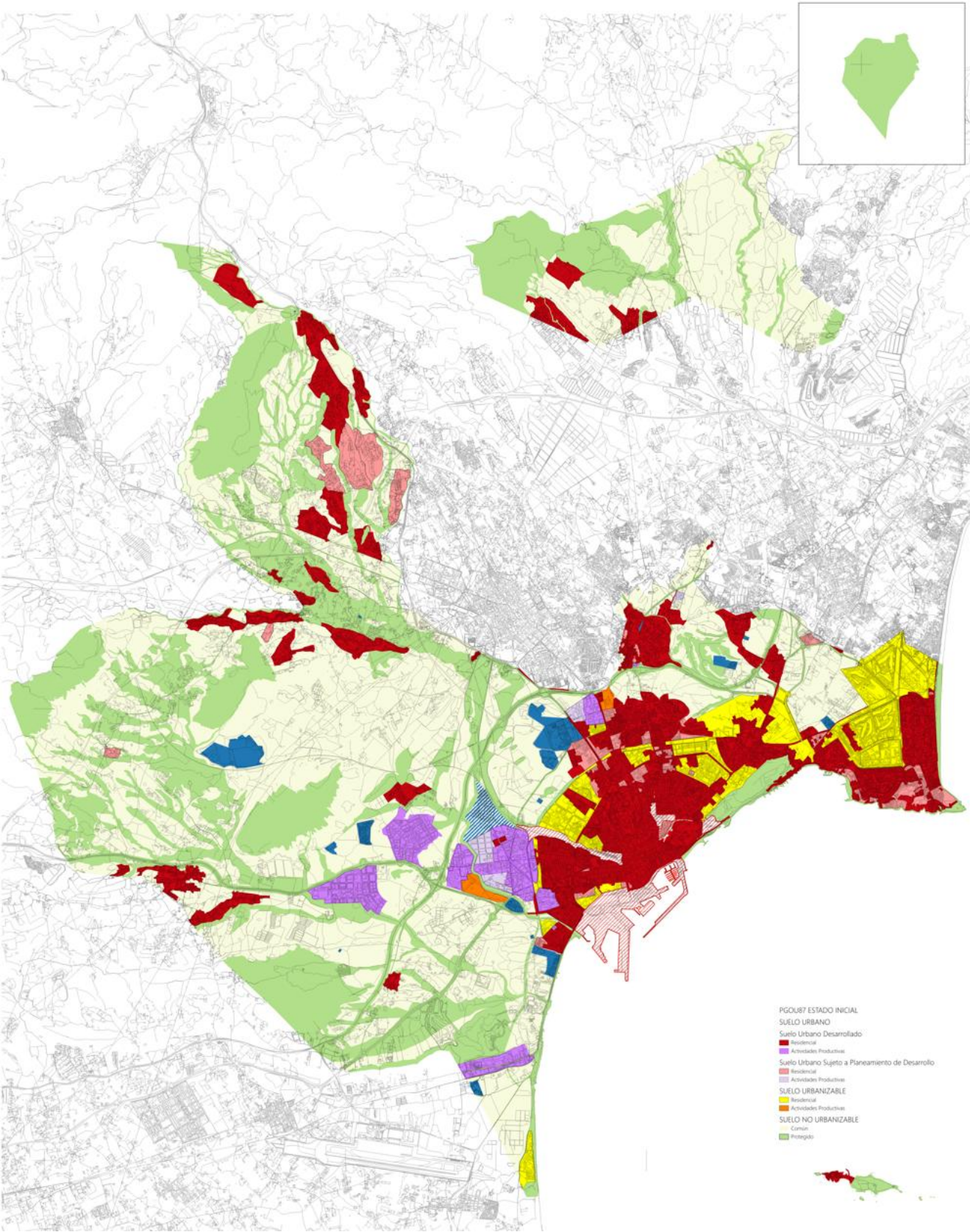
El suelo no urbanizable ocupaba 15.404 ha, el 76,01 % del término municipal, distribuidas entre:

Suelo no urbanizable inicial	Superficie	% del término municipal
Suelo no urbanizable común	9.275 ha	45,77 %
Suelo no urbanizable protegido	6.129 ha	30,24 %
Total suelo no urbanizable	15.404 ha	76,01 %

La situación inicial se caracteriza, por tanto, por una amplia reserva residencial, una capacidad muy limitada de nuevo suelo productivo y un suelo rural mayoritariamente incluido en la categoría común.

SITUACION INICIAL PGMO 1987

			Superficie Ha.	% (sobre TM)	
Suelo Urbano			3.916	19,32%	
Suelo Urbano Desarrollado			3.133	15,46%	
Suelo Urbano Desarrollado Residencial			2.642	13,04%	
Suelo Urbano Desarrollado Act. Productivas			491	2,42%	
Suelo Urbano Sujeto a Planeamiento de Desarrollo			783	3,86%	
Suelo Urbano Sujeto a Planeamiento de Desarrollo Residencial			682	3,37%	
Incluido en Unidades de Actuacion (UA)			121		
Incluido en Áreas de Planeamiento Diferido (APD)			561		
Suelo Urbano Sujeto a Planeamiento de Desarrollo Act. Produc.			101	0,50%	
Incluido en Unidades de Actuacion (UA)			71		
Incluido en Áreas de Planeamiento Diferido (APD)			30		
Suelo Urbanizable			945	4,66%	
Suelo Urbanizable Residencial			932	932	4,60%
PPI/1	Fábrica de Sacos	11	120	0,59%	
PPI/2	Benalúa Sur	8			
PPI/4	Albufereta	19			
PPI/5	Castillo de Ansaldo	29			
PPI/6	Playa de San Juan	53			
PPII/7	San Gabriel	9	56	0,28%	
PPII/8	Los Angeles	8			
PPII/9	Benisaudet	18			
PPII/10	Garbinet Norte	21			
PAU 1		72			
PAU 2		28	495	2,44%	
PAU 3		67			
PAU 4		247			
PAU 5		82			
SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS			52	0,26%	
SUELO URBANIZABLE EN EJECUCIÓN			209	1,03%	
Suelo Urbanizable Act. Productivas			13	13	0,06%
PPI/3	Industrial Calle Trento	13	13		
Suelo No Urbanizable			15.404	76,01%	
Suelo No Urbanizable Común			9.275	45,77%	
Suelo No Urbanizable Protegido			6.129	30,24%	
TOTAL T.M.			20.265	100,00%	



Esquema Situación Inicial PGMO1987
Fuente: Elaboración propia sobre cartografía municipal

11.2. Situación actual y grado de desarrollo del PGMO

La situación actual muestra el elevado grado de ejecución alcanzado por el PGMO de 1987. El suelo urbano aumenta hasta 4.805 ha, equivalentes al 23,71 % del término municipal, mientras que el suelo urbanizable pendiente se reduce a 131 ha, el 0,65 %, como consecuencia del desarrollo de la mayor parte de los ámbitos previstos por el Plan.

Por su parte, el suelo no urbanizable disminuye ligeramente, desde 15.404 ha hasta 15.329 ha. Esta variación responde fundamentalmente a modificaciones de la ordenación producidas durante la vigencia del PGMO mediante instrumentos de alcance supramunicipal, entre ellos el Plan Especial de Ciudad de la Luz, cuya implantación afectó a suelos inicialmente clasificados como no urbanizables y explica una parte significativa de esta reducción.

La superficie urbana desarrollada alcanza 4.534 ha, frente a las 3.133 ha iniciales. El incremento es de aproximadamente 1.401 ha, lo que representa un aumento de 6,91 puntos porcentuales sobre el término municipal.

Evolución del suelo urbano	PGMO 1987	Situación actual	Diferencia
Suelo urbano total	3.916 ha	4.805 ha	+889 ha
Suelo urbano desarrollado	3.133 ha	4.534 ha	+1.401 ha
Suelo urbano sujeto a planeamiento	783 ha	271 ha	-512 ha

El suelo urbano desarrollado residencial pasa de 2.642 a 3.908 ha, mientras que el suelo urbano desarrollado destinado a actividades productivas aumenta de 491 a 626 ha. La evolución confirma que buena parte de las reservas y ámbitos previstos por el PGMO se han incorporado progresivamente a la ciudad.

El suelo urbano todavía sujeto a planeamiento de desarrollo se reduce de 783 a 271 ha. La mayor parte de esta superficie pendiente -266 ha- continúa teniendo carácter residencial, mientras que solo 5 ha corresponden a ámbitos productivos.

Remanente de suelo urbanizable

La situación actual refleja el elevado grado de desarrollo alcanzado por las previsiones del PGMO de 1987. El suelo urbanizable actualmente clasificado ocupa aproximadamente 131 ha, equivalentes al 0,65 % del término municipal, frente a las 945 ha previstas inicialmente.

Esta superficie no debe interpretarse únicamente como el remanente de los ámbitos originales todavía pendientes. Responde a la evolución del planeamiento durante su vigencia y combina pequeños restos de sectores parcialmente desarrollados con ámbitos incorporados posteriormente, entre ellos el PAU 9 Lomas de Garbinet, procedente de una modificación puntual de reciente aprobación.

Suelo urbanizable actualmente clasificado	Superficie
PPI/4 Albufereta	4 ha
PAU 3	67 ha
PAU 9 Lomas de Garbinet	58 ha
Sistemas generales adscritos	2 ha
Total	131 ha

La incorporación del PAU 9 Lomas de Garbinet aporta 58 ha y permite mantener un pequeño margen adicional de suelo urbanizable residencial. Sin esta modificación, el remanente se limitaría aproximadamente a 73 ha, lo que pone de manifiesto el avanzado agotamiento de la capacidad prevista por el PGMO.

En los restantes ámbitos inicialmente clasificados como suelo urbanizable, el desarrollo se encuentra culminado o muy avanzado:

- los PPI/1 Fábrica de Sacos, PPI/2 Benalúa Sur, PPI/5 Castillo de Ansaldo y PPI/6 Playa de San Juan se encuentran desarrollados en términos generales;
- los PPII de San Gabriel, Los Ángeles, Benisaudet y Garbinet Norte han agotado prácticamente su superficie pendiente;
- los PAU 1, 2, 4 y 5 se han incorporado prácticamente en su totalidad a la ciudad;
- y el ámbito productivo de Trento ya no presenta remanente significativo dentro de la categoría de suelo urbanizable.

En algunos de estos sectores subsisten pequeños restos no desarrollados, asociados principalmente a preexistencias, parcelas aisladas o situaciones específicas de gestión. Su entidad superficial es reducida y carece de relevancia para la lectura territorial a escala municipal, sin perjuicio del tratamiento que deba establecer para ellos la ordenación.

Debe considerarse, además, que existen actuaciones en fase avanzada de programación, urbanización o ejecución cuya terminación se prevé antes de la aprobación definitiva del PGE. A efectos del modelo propuesto, estos ámbitos se consideran incorporados al suelo urbano, evitando mantener como urbanizables suelos que previsiblemente estarán ya urbanizados e integrados en la ciudad cuando el nuevo Plan entre en vigor.

Este criterio prospectivo se aplica, entre otros, a actuaciones del PAU-2, del PAU-5 y del PPI/4 Albufereta. Por ello, la comparación entre la situación actual y el modelo propuesto no reproduce mecánicamente la clasificación vigente en la fecha del Borrador, sino que incorpora la evolución razonablemente prevista durante su tramitación.

Evolución del suelo no urbanizable

La superficie de suelo no urbanizable experimenta una variación reducida entre la situación inicial y la actual: pasa de 15.404 a 15.329 ha, lo que representa una disminución de 75 ha.

Esta reducción no deriva de la ejecución ordinaria de los sectores urbanizables, ya que el desarrollo de estos transforma suelo urbanizable en suelo urbano sin alterar, por sí mismo, la superficie del suelo no urbanizable. La diferencia responde a modificaciones de clasificación producidas durante la vigencia del PGMÓ mediante instrumentos posteriores, entre ellos el planeamiento supramunicipal asociado a Ciudad de la Luz, que incorporó a la transformación urbanística suelos inicialmente clasificados como no urbanizables.

La distribución entre suelo no urbanizable común y protegido permanece, en términos globales, prácticamente estable:

Suelo no urbanizable	PGMO de 1987	Situación actual	Diferencia
Común	9.275 ha	9.246 ha	-29 ha
Protegido	6.129 ha	6.083 ha	-46 ha
Total	15.404 ha	15.329 ha	-75 ha

Valoración del grado de desarrollo

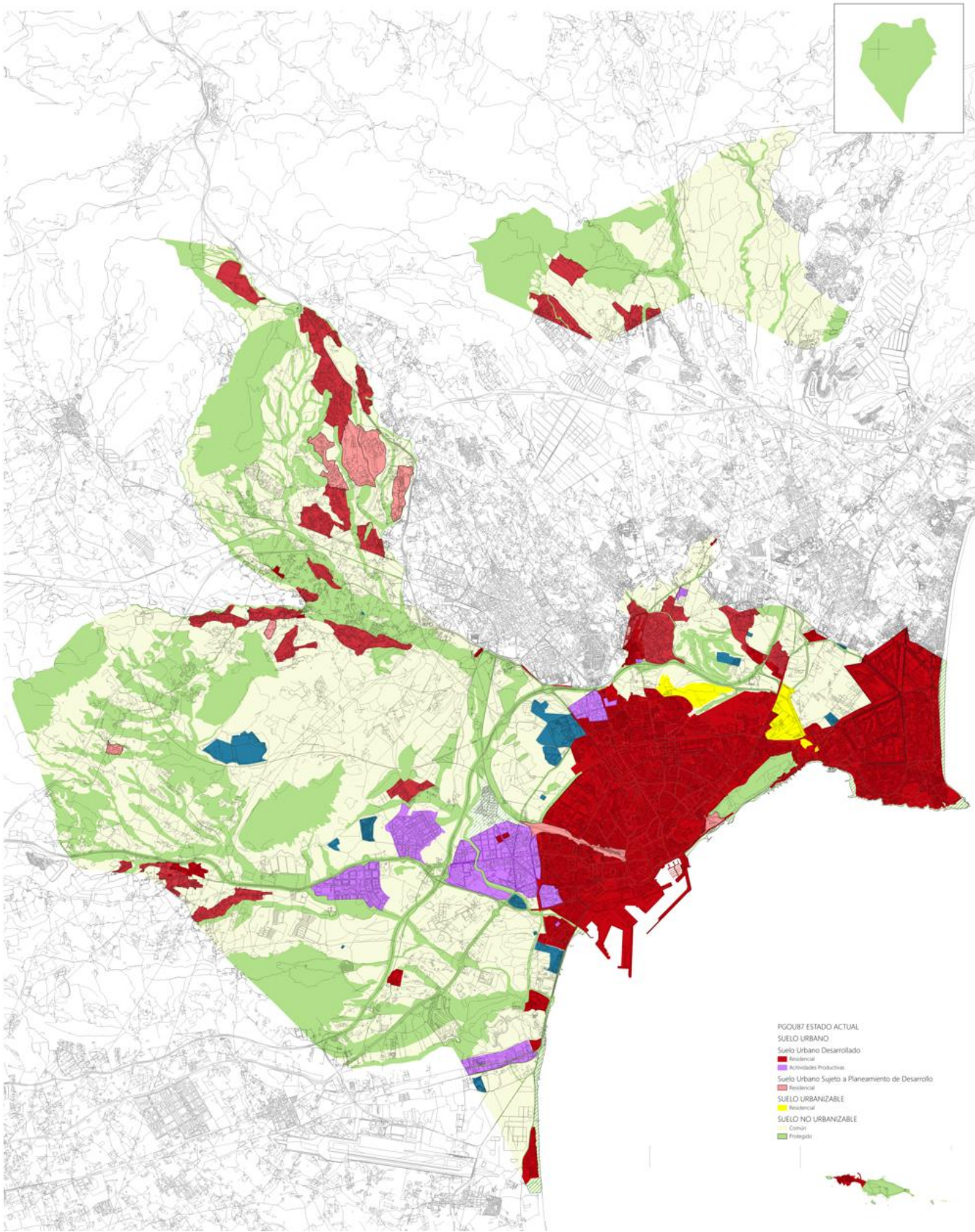
La situación actual evidencia que el PGMÓ de 1987 ha cumplido gran parte de su ciclo de desarrollo. La mayor parte de la capacidad residencial prevista se encuentra desarrollada, en ejecución avanzada o incorporada a la ciudad, mientras que la reserva de suelo productivo está prácticamente agotada.

El remanente urbanizable existente es reducido y, además, una parte significativa procede de la reciente incorporación del PAU 9 Lomas de Garbinet. En consecuencia, el planeamiento vigente ofrece un margen limitado para responder a las necesidades futuras de vivienda, actividad económica, dotaciones, infraestructura verde y grandes parques.

La comparación entre 1987 y la situación actual debe destacar especialmente:

- el aumento del suelo urbano desarrollado desde 3.133 hasta 4.534 ha;
- la reducción del suelo urbano sujeto a planeamiento desde 783 hasta 271 ha;
- la disminución del suelo urbanizable desde 945 hasta 131 ha;
- y la estabilidad general del suelo no urbanizable, salvo las modificaciones concretas de clasificación producidas durante la vigencia del PGMÓ.

SITUACION ACTUAL PGM0 1987				
		Superficie Ha.	%(sobre TM)	
Suelo Urbano		4.805	23,71%	
Suelo Urbano Desarrollado		4.534	22,37%	
Suelo Urbano Desarrollado Residencial		3.908	19,28%	
Suelo Urbano Desarrollado Act. Productivas		626	3,09%	
Suelo Urbano Sujeto a Planeamiento de Desarrollo		271	1,34%	
Suelo Urbano Sujeto a Planeamiento de Desarrollo Residencial		266	1,31%	
Incluido en Unidades de Actuación (UA)		3		
Incluido en Áreas de Planeamiento Diferido (APD)		263		
Suelo Urbano Sujeto a Planeamiento de Desarrollo Act. Produc.		5	0,02%	
Incluido en Unidades de Actuación (UA)		5		
Incluido en Áreas de Planeamiento Diferido (APD)		0		
Suelo Urbanizable		131	0,65%	
Suelo Urbanizable Residencial		131	0,65%	
PPI/1	Fábrica de Sacos	0		
PPI/2	Benalúa Sur	0		
PPI/4	Albufereta	4		
PPI/5	Castillo de Ansaldo	0		
PPI/6	Playa de San Juan	0		
		4	0,02%	
PPII/7	San Gabriel	0		
PPII/8	Los Angeles	0		
PPII/9	Benisaudet	0		
PPII/10	Garbinet Norte	0		
		0	0,00%	
PAU 1		0		
PAU 2		0		
PAU 3		67		
PAU 4		0		
PAU 5		0		
PAU 9	Lomas de Garbinet	58	0,62%	
SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS		2	0,01%	
SUELO URBANIZABLE EN EJECUCIÓN		0	0,00%	
Suelo Urbanizable Act. Productivas		0	0,00%	
PPI/3	Industrial Calle Trento	0		
		0		
Suelo No Urbanizable		15.329	75,64%	
Suelo No Urbanizable Común		9.246	45,63%	
Suelo No Urbanizable Protegido		6.083	30,02%	
TOTAL T.M.		20.265	100,00%	



Esquema Situación Actual PGM01987
Fuente: Elaboración propia sobre cartografía municipal

11.3. Modelo territorial propuesto por el Borrador del PGE

El modelo territorial propuesto parte del elevado grado de desarrollo alcanzado por el PGM de 1987 y de la necesidad de adaptar la ordenación a la situación física y urbanística actual del municipio, a las nuevas necesidades residenciales y económicas y a los objetivos de protección territorial e infraestructura verde.

Como ya se ha indicado, las superficies se calculan sobre las 20.265 ha del término municipal, obtenidas mediante medición cartográfica. Su interpretación debe atender no solo a la clasificación del suelo, sino también a la función que desempeña cada componente dentro del modelo.

La propuesta presenta, con carácter preliminar, la siguiente distribución:

Clase de suelo	Superficie	% del término municipal
Suelo urbano	4.689 ha	23,14 %
Suelo urbanizable	1.450 ha	7,16 %
Suelo no urbanizable	14.126 ha	69,71 %
Total término municipal	20.265 ha	100,00 %

Estas magnitudes no reproducen mecánicamente la clasificación vigente en el momento de redactar el Borrador. La propuesta incorpora una lectura prospectiva de los ámbitos en ejecución y, al mismo tiempo, revisa determinadas clasificaciones heredadas que no se corresponden con el grado real de urbanización de los terrenos.

Suelo urbano y revisión de la clasificación heredada

El suelo urbano propuesto alcanza aproximadamente 4.689 ha, equivalentes al 23,14 % del término municipal, frente a las 4.805 ha de la situación actual.

Esta disminución de unas 116 ha no representa una contracción física de la ciudad consolidada. Se explica principalmente por la desclasificación prácticamente completa de las Áreas de Planeamiento Diferido del entorno diseminado -APD- que, pese a haber sido incluidas por el PGM de 1987 dentro del suelo urbano sujeto a planeamiento, no han alcanzado las condiciones materiales necesarias para su integración efectiva en la ciudad.

Estos ámbitos revierten mayoritariamente a suelo no urbanizable común, de acuerdo con su situación física, la ausencia o insuficiencia de urbanización y servicios y su encaje en el nuevo modelo territorial. La propuesta depura así la clasificación heredada y evita mantener expectativas urbanísticas en terrenos que no reúnen condiciones suficientes para conservar su consideración como suelo urbano.

Al mismo tiempo, el modelo considera incorporados al suelo urbano determinados ámbitos en fase avanzada de programación, urbanización o ejecución cuya terminación se prevé antes de la aprobación del PGE. Este criterio prospectivo se aplica, entre otros, a actuaciones del PAU-2, del PAU-5 y del PPI/4 Albufereta.

La superficie resultante responde, por tanto, al efecto combinado de dos procesos:

- la incorporación de actuaciones avanzadas que previsiblemente estarán terminadas durante la tramitación;
- y la desclasificación de ámbitos urbanos heredados que no han alcanzado un grado efectivo de urbanización o integración suficiente.

La distribución funcional del suelo urbano desarrollado es la siguiente:

Suelo urbano desarrollado	Superficie	% del término municipal
Uso predominantemente residencial	4.063 ha	20,05 %
Actividades productivas	626 ha	3,09 %
Total	4.689 ha	23,14 %

Dentro de la ciudad existente, el Borrador identifica aproximadamente 204 ha sujetas a operaciones de regeneración y transformación estructural:

Operaciones estructurales	Superficie aproximada
Operaciones de Regeneración Estructural —ORE—	60 ha
Operaciones de Transformación Estructural —OTE— residenciales	140 ha
Operaciones de Transformación Estructural de actividad económica	4 ha
Total	204 ha

Estas operaciones no constituyen nuevos crecimientos exteriores. Actúan sobre tejidos existentes, áreas infrutilizadas o espacios estratégicos para mejorar conexiones, eliminar barreras, obtener parques y dotaciones y facilitar procesos graduales de regeneración y transformación urbana.

Nuevos sectores residenciales

Los ocho nuevos sectores residenciales delimitados por el Borrador ocupan aproximadamente 443 ha, equivalentes al 2,19 % del término municipal:

Nuevo sector residencial	Superficie aproximada
Fondo Piqueres	148 ha
Guijarro-Villafranqueza	55 ha
Lomas de Garbinet	23 ha
Vistahermosa-Juncaret	64 ha
Vista Alegre	36 ha
Alameda	30 ha
Ciprés	41 ha
Pino y Ruaya	46 ha
Total	443 ha

La superficie de los nuevos sectores resulta contenida en relación con la principal reserva residencial prevista por el PGMO de 1987. Los cinco PAU originales ocupaban 495 ha, equivalentes al 2,44 % del término municipal, mientras que los nuevos sectores representan 443 ha, el 2,19 %.

Reserva residencial de crecimiento	Superficie	% del término municipal	
PAU del PGMO de 1987	495 ha	2,44 %	
Nuevos sectores residenciales del Borrador	443 ha	2,19 %	
Diferencia	-52 ha	-0,25 puntos porcentuales	

El crecimiento residencial delimitado por el Borrador es, por tanto, inferior en superficie al que representaban únicamente los PAU del planeamiento de 1987.

Además, la capacidad residencial del nuevo modelo no depende exclusivamente de estos sectores. Se distribuye entre la compleción de los tejidos urbanizados, las actuaciones en ejecución, las ORE y OTE, la regeneración y transformación urbana, la intensificación selectiva y los nuevos desarrollos.

Sistemas generales vinculados

El suelo urbanizable residencial alcanza globalmente 819 ha, equivalentes al 4,04 % del término municipal, pero esta superficie no corresponde íntegramente a sectores edificables.

Componente del suelo urbanizable residencial	Superficie	% del término municipal
Nuevos sectores residenciales	443 ha	2,19 %
Sistemas generales vinculados	376 ha	1,86 %
Total	819 ha	4,04 %

Los sistemas generales vinculados representan aproximadamente el 46 % del suelo urbanizable residencial. Comprenden fundamentalmente grandes parques, zonas verdes y otros elementos estructurales cuya obtención y acondicionamiento se vincularán previsiblemente a los distintos sectores residenciales.

Estas superficies no incrementan directamente la capacidad edificatoria. Su función es garantizar que el desarrollo de los sectores contribuya a la obtención y ejecución de la infraestructura verde, los grandes parques, las dotaciones y las conexiones necesarias para completar la estructura urbana.

Nuevos ámbitos de actividad económica

La propuesta incorpora aproximadamente 631 ha de nuevos ámbitos industriales, terciarios, científicos y tecnológicos, equivalentes al 3,11 % del término municipal:

Nuevos ámbitos de actividad económica	Superficie	% del término municipal
Sectores industriales	435 ha	2,15 %
Ámbitos terciarios, científicos y tecnológicos	196 ha	0,97 %
Total	631 ha	3,11 %

Esta superficie es sustancialmente superior a las 13 ha de suelo urbanizable productivo previstas inicialmente por el PGMO de 1987. La ampliación responde a la práctica inexistencia de suelo productivo remanente, a la necesidad de corregir una carencia estructural y a la posición de Alicante como capital provincial y nodo del sistema metropolitano Alicante-Elche.

La reserva atiende a una demanda diversificada de suelo para industria, logística, actividades empresariales, tecnología, investigación, servicios avanzados y economía del conocimiento. No constituye una previsión de urbanización simultánea ni inmediata, sino una estructura territorial de largo plazo cuyo desarrollo deberá acompasarse a la demanda efectiva, la disponibilidad de infraestructuras y recursos y la viabilidad de cada actuación.

El sistema se completa con la modernización de las áreas productivas existentes y con el entorno estratégico de la A-79, no incluido en las superficies anteriores. Este corredor permitirá valorar de forma selectiva actuaciones singulares de interés acreditado para Alicante y su entorno metropolitano, conforme al régimen y a las condiciones que establezca la normativa del PGE.

Suelo no urbanizable y protección territorial

El suelo no urbanizable ocupa aproximadamente 14.126 ha, equivalentes al 69,71 % del término municipal:

Suelo no urbanizable	Superficie	% del término municipal
Suelo no urbanizable común	4.214 ha	20,79 %
Suelo no urbanizable protegido	9.912 ha	48,91 %
Total	14.126 ha	69,71 %

La superficie total de suelo no urbanizable disminuye respecto de la situación actual, pero el cambio más relevante se produce en su distribución interna y en el incremento del nivel de protección.

Suelo no urbanizable protegido	Superficie	% del término municipal
PGMO de 1987	6.129 ha	30,24 %
Situación actual	6.083 ha	30,02 %
Borrador del PGE	9.912 ha	48,91 %

Respecto de la situación inicial del PGMO, el suelo protegido aumenta en aproximadamente 3.783 ha, equivalentes a 18,67 puntos porcentuales del término municipal.

El nuevo modelo invierte la relación histórica entre suelo no urbanizable común y protegido. La mayor parte del territorio rural queda integrada en categorías de protección vinculadas a sus valores ambientales, paisajísticos, agrícolas, forestales, culturales, hidráulicos y territoriales y a su función dentro de la infraestructura verde.

El suelo no urbanizable común incorpora, entre otros terrenos, buena parte de las antiguas APD que pierden su clasificación urbana al no haberse integrado efectivamente en la ciudad. La propuesta combina así la depuración de la clasificación heredada con un incremento sustancial de la protección del territorio rural.

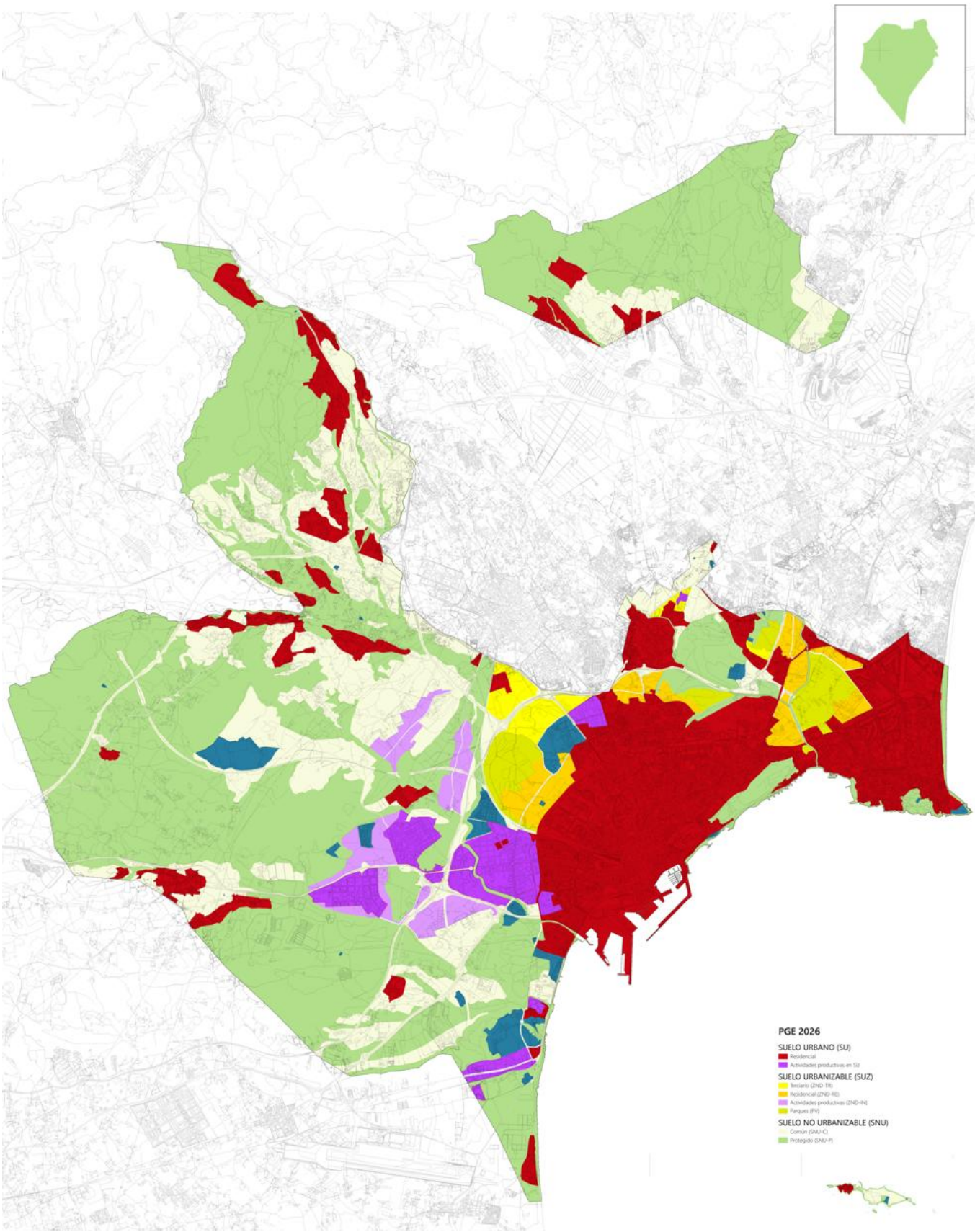
Síntesis del modelo propuesto

El Borrador configura un modelo caracterizado por:

- una superficie de nuevos sectores residenciales inferior a la de los PAU del PGMO de 1987;
- una participación relevante de los sistemas generales y grandes parques en el suelo urbanizable;
- una reserva productiva reforzada para corregir la escasez heredada;
- la incorporación de actuaciones avanzadas a la ciudad;
- la desclasificación de APD no urbanizadas;
- y un aumento sustancial del suelo no urbanizable protegido.

PROPUESTA NUEVO PGE

			Superficie Ha.	%(sobre TM)
Suelo Urbano			4.689	23,14%
Suelo Urbano Desarrollado			4.689	23,14%
Suelo Urbano Desarrollado Residencial			4.063	20,05%
Suelo Urbano Desarrollado Act. Productivas			626	3,09%
Suelo Urbano Sujeto a Planeamiento de Desarrollo			204	1,01%
Suelo Urbano Sujeto a Planeamiento de Desarrollo Residencial			200	0,99%
Operaciones de Regeneración Estructural -ORE-			60	
Operaciones de Transformación Estructural -OTE-			140	
Suelo Urbano Sujeto a Planeamiento de Desarrollo Act. Produc.			4	0,02%
Operaciones de Transformación Estructural -OTE-			4	
Suelo Urbanizable			1.450	7,16%
Suelo Urbanizable Residencial			819	4,04%
ZND-RE- 1	Fondo Piqueres		148	
ZND-RE- 2	Gujjarro-Villafranqueza		55	
ZND-RE- 3	Lomas de Garbinet		23	
ZND-RE- 4	Vistahermosa-Juncaret		64	
ZND-RE- 5	Vista Alegre		36	
ZND-RE- 6	Alameda		30	
ZND-RE- 7	Ciprés		41	
ZND-RE- 8	Pino y Ruaya		46	
			443	2,19%
SISTEMAS GENERALES VINCULADOS			376	1,86%
Suelo Urbanizable Act. Productivas			631	3,11%
ZND-IN- 1	Bacarot		92	
ZND-IN- 2	Ampliación Atalayas		59	
ZND-IN- 3	Vallonga-Foncalet		104	
ZND-IN- 4	Campaneta		88	
ZND-IN- 5	Serreta		92	
			435	2,15%
ZND-TER- 1	Rabasa-Universidad		19	
ZND-TER- 2	Ronda Villafranqueza		15	
ZND-TER- 3	Pino		9	
ZND-TER- 4	Parque Científico-Tec.		76	
ZND-TER- 5	Parque Científico-Tec. (Ampliación)		77	
			196	0,97%
Suelo No Urbanizable			14.126	69,71%
Suelo No Urbanizable Común			4.214	20,79%
Suelo No Urbanizable Protegido			9.912	48,91%
TOTAL T.M.			20.265	100,00%



Esquema Modelo Propuesto Nuevo PGE
Fuente: Elaboración propia sobre cartografía municipal

11.4. Balance comparado de los tres escenarios

La comparación entre la situación inicial del PGM de 1987, su estado actual y el modelo propuesto permite identificar la transformación experimentada durante la vigencia del planeamiento y la orientación territorial del nuevo PGE.

Los tres escenarios se refieren a una superficie municipal de 20.265 ha, obtenida mediante medición cartográfica, lo que permite efectuar una comparación homogénea.

Comparación de las grandes clases de suelo

Clase de suelo	PGMO de 1987	Situación actual	Borrador del PGE
Suelo urbano	3.916 ha · 19,32 %	4.805 ha · 23,71 %	4.689 ha · 23,14 %
Suelo urbanizable	945 ha · 4,66 %	131 ha · 0,65 %	1.450 ha · 7,16 %
Suelo no urbanizable	15.404 ha · 76,01 %	15.329 ha · 75,64 %	14.126 ha · 69,71 %
Total	20.265 ha	20.265 ha	20.265 ha

La comparación debe atender a la composición de las superficies y no únicamente a su clasificación agregada.

Las 1.450 ha de suelo urbanizable del Borrador se distribuyen de la siguiente manera:

Componente	Superficie	% del suelo urbanizable propuesto
Nuevos sectores residenciales	443 ha	30,6 %
Sistemas generales vinculados	376 ha	25,9 %
Nuevos ámbitos de actividad económica	631 ha	43,5 %
Total	1.450 ha	100,0 %

Por tanto, menos de una tercera parte del suelo urbanizable propuesto corresponde a sectores residenciales propiamente dichos. Más de una cuarta parte se destina a sistemas generales, fundamentalmente grandes parques y espacios libres, y el 43,5 % se vincula a actividades económicas.

Evolución del suelo urbano y grado de desarrollo del PGM

Entre 1987 y la situación actual, el suelo urbano aumenta desde 3.916 hasta 4.805 ha, mientras que el suelo urbanizable actualmente clasificado se reduce desde 945 hasta 131 ha.

Esta evolución refleja el elevado grado de ejecución del PGM, pero las 131 ha actuales no constituyen exclusivamente un remanente de sus previsiones originales. Incluyen también modificaciones posteriores, especialmente el PAU 9 Lomas de Garbinet, que aporta 58 ha y permite mantener un pequeño margen adicional de suelo urbanizable residencial.

La propuesta del PGE sitúa el suelo urbano en 4.689 ha, unas 116 ha menos que la situación actual. Esta diferencia no representa una disminución material de la ciudad consolidada, sino una revisión de la clasificación vigente.

Por una parte, el modelo incorpora al suelo urbano actuaciones en fase avanzada cuya terminación se prevé antes de la aprobación del PGE. Por otra, desclasifica prácticamente la totalidad de las Áreas de Planeamiento Diferido -APD- que no han alcanzado condiciones suficientes de urbanización o integración urbana.

Estas APD revierten mayoritariamente a suelo no urbanizable común. La variación final del suelo urbano responde, por tanto, al efecto combinado de:

- la incorporación de ámbitos próximos a culminar su urbanización;
- y la eliminación de clasificaciones urbanas heredadas que no se corresponden con la realidad física de los terrenos.

El Borrador no reduce la ciudad consolidada, sino que ajusta la clasificación al grado efectivo de transformación y a las funciones asignadas por el nuevo modelo.

Balance del crecimiento residencial

El PGM de 1987 contemplaba 932 ha de suelo urbanizable residencial. Dentro de esta superficie, los cinco PAU representaban 495 ha, equivalentes al 2,44 % del término municipal.

El Borrador delimita 443 ha de nuevos sectores residenciales, el 2,19 % del término municipal, una superficie inferior en 52 ha a la ocupada por los PAU del planeamiento anterior.

Comparación residencial	PGMO de 1987	Borrador del PGE
Principal reserva de sectores residenciales	495 ha de PAU	443 ha de nuevos sectores
% del término municipal	2,44 %	2,19 %
Diferencia		-52 ha

La comparación permite considerar que la superficie del nuevo crecimiento residencial resulta contenida respecto de la escala de la ciudad y del precedente del PGM.

Además, el modelo no se apoya exclusivamente en estos sectores. La capacidad residencial se distribuye entre:

- los tejidos urbanos existentes;
- las actuaciones en ejecución;
- las operaciones de regeneración y transformación;
- la rehabilitación y movilización del parque;
- la intensificación selectiva;
- y los nuevos desarrollos.

La dimensión residencial debe valorarse también en relación con la evolución de los hogares, la necesidad de vivienda protegida y asequible y las demandas alojativas asociadas a las funciones metropolitanas de Alicante.

Balance de los sistemas generales y grandes parques

El Borrador incorpora 376 ha de sistemas generales vinculados, equivalentes al 1,86 % del término municipal.

Estas superficies representan aproximadamente el 46 % del suelo urbanizable residencial, pero no se destinan a usos edificables. Comprenden principalmente grandes parques, zonas verdes y otros elementos estructurales cuya obtención y acondicionamiento se vincularán a los sectores residenciales.

El incremento del suelo urbanizable respecto de la situación actual no puede interpretarse, por tanto, como una expansión edificatoria equivalente. Una parte sustancial se destina a:

- obtener grandes parques;
- ejecutar la infraestructura verde;
- completar conexiones urbanas;
- mejorar la adaptación climática;
- y reforzar la calidad dotacional y ambiental del municipio.
-

Balance del suelo para actividades económicas

La principal diferencia respecto del PGMO de 1987 se produce en el suelo destinado a actividades económicas.

Suelo urbanizable para actividad económica	Superficie	% del término municipal
PGMO de 1987	13 ha	0,06 %
Borrador del PGE	631 ha	3,11 %
Diferencia	+618 ha	+3,05 puntos porcentuales

El planeamiento de 1987 incorporó una reserva de nuevo suelo productivo muy limitada, que se encuentra prácticamente agotada. La propuesta amplía sustancialmente esta capacidad para corregir una carencia estructural y atender las necesidades derivadas de la posición de Alicante como capital provincial y nodo del sistema metropolitano Alicante-Elche.

La reserva comprende ámbitos industriales, logísticos, terciarios, científicos y tecnológicos y permite atender demandas que no pueden resolverse mediante las escasas parcelas disponibles en las áreas existentes.

Su dimensión no implica la ejecución simultánea de todos los ámbitos. Constituye una reserva de largo plazo cuyo desarrollo se acompañará a:

- la demanda efectiva;
- la ocupación de las áreas existentes;
- la disponibilidad de infraestructuras y recursos;
- y la viabilidad ambiental, territorial y económica de cada actuación.

El sistema se completa con la modernización de los tejidos productivos existentes, los polos universitarios y tecnológicos y el entorno estratégico de la A-79, no incluido en el balance superficial anterior.

Balance del suelo no urbanizable y de la protección territorial

La superficie total de suelo no urbanizable disminuye respecto de los escenarios anteriores, pero esta reducción no equivale a una pérdida proporcional de espacios preservados. El nuevo modelo incrementa de manera muy significativa la superficie sometida a protección y, al mismo tiempo, incorpora determinados terrenos rurales a la red primaria de zonas verdes y grandes parques del municipio.

Suelo no urbanizable	PGMO de 1987	Situación actual	Borrador del PGE
Común	9.275 ha	9.246 ha	4.214 ha
Protegido	6.129 ha	6.083 ha	9.912 ha
Total	15.404 ha	15.329 ha	14.126 ha

El suelo no urbanizable protegido pasa del 30,24 % al 48,91 % del término municipal, mientras que el suelo no urbanizable común disminuye del 45,77 % al 20,79 %.

Esta evolución responde a varios procesos diferenciados:

- la incorporación a categorías de protección de una superficie mucho mayor del territorio rural;
- la reversión a suelo no urbanizable común de buena parte de las antiguas APD que no han alcanzado condiciones efectivas de urbanización;
- y la incorporación de determinados suelos, hasta ahora rurales, a la red primaria de zonas verdes y grandes parques.

Estos grandes parques dejan de computarse como suelo no urbanizable al integrarse en la estructura territorial como sistemas generales vinculados a los nuevos desarrollos. Este cambio no reduce su preservación, sino que la refuerza al garantizar su obtención pública, acondicionamiento, gestión y mantenimiento como parques, zonas verdes y espacios de la infraestructura verde.

Por ello, la disminución del suelo no urbanizable debe valorarse conjuntamente con las 376 ha de sistemas generales vinculados, destinadas principalmente a grandes parques y espacios libres. Parte de los terrenos que cambian de clasificación mantienen su función ambiental y paisajística y pasan a contar con un destino público y un régimen de protección definidos.

La propuesta reconoce así el papel activo del territorio rural y de los grandes parques en la conectividad ecológica, el paisaje, la prevención de riesgos, la regulación del ciclo del agua, la adaptación climática y la calidad ambiental de la ciudad.

El balance debe valorarse, por tanto, atendiendo conjuntamente a:

- las 9.912 ha de suelo no urbanizable protegido;
- las superficies de suelo no urbanizable común que mantienen su carácter rural;
- y los grandes parques y espacios libres estructurales que, aunque dejan de clasificarse como suelo no urbanizable, quedan sometidos a un régimen público de obtención, acondicionamiento y preservación.

El resultado es un modelo que amplía sustancialmente la protección territorial y transforma parte de los suelos rurales estratégicos en espacios públicos permanentes de la infraestructura verde municipal.

Síntesis comparada

La comparación de los tres escenarios muestra una evolución clara desde el modelo expansivo y predominantemente residencial del PGMO de 1987 hacia una propuesta más equilibrada entre ciudad existente, vivienda, actividad económica, grandes sistemas públicos y protección territorial.

Aspecto	PGMO de 1987	Situación actual	Borrador del PGE
Suelo urbano	Ciudad consolidada y amplias superficies sujetas a planeamiento, incluidas las APD	Elevado grado de desarrollo, aunque permanecen clasificadas como urbanas APD que no se han integrado efectivamente en la ciudad	Incorporación de actuaciones próximas a su terminación y desclasificación prácticamente completa de las APD no urbanizadas, que revierten mayoritariamente a suelo no urbanizable común
Crecimiento residencial	Amplia reserva de suelo urbanizable residencial, con 495 ha correspondientes a los PAU	Capacidad mayoritariamente desarrollada; remanente reducido, parcialmente reforzado por el PAU 9 Lomas de Garbinet	443 ha de nuevos sectores residenciales, superficie inferior a la de los PAU históricos, complementada por la compleción, regeneración y transformación de la ciudad existente
Sistemas generales y grandes parques	52 ha de sistemas generales adscritos	Sistemas previstos mayoritariamente obtenidos o incorporados al desarrollo urbano	376 ha de sistemas generales vinculados, destinadas principalmente a grandes parques, zonas verdes y elementos estructurales de la infraestructura verde
Actividad económica	Reserva urbanizable productiva muy reducida, limitada a 13 ha	Oferta remanente prácticamente agotada y escasa disponibilidad efectiva de parcelas	631 ha de ámbitos industriales, terciarios, científicos y tecnológicos, además del entorno estratégico no superficiado de la A-79
Suelo no urbanizable protegido	6.129 ha, equivalentes al 30,24 % del término municipal	6.083 ha, el 30,02 %	9.912 ha, el 48,91 % del término municipal
Suelo rural y espacios preservados	Predominio del suelo no urbanizable común	Estructura rural similar a la inicial, salvo modificaciones puntuales de clasificación	Aumento sustancial del suelo protegido e incorporación de determinados suelos rurales a la red pública de grandes parques, reforzando su preservación, obtención y gestión
Enfoque territorial	Modelo principalmente municipal, orientado a absorber crecimiento residencial	Agotamiento progresivo de las previsiones del PGMO	Modelo urbano, ambiental y metropolitano, basado en la regeneración, la diversificación económica, la infraestructura verde y la protección territorial

La lectura conjunta de las superficies permite precisar el alcance real del suelo urbanizable propuesto. De las 1.450 ha previstas por el Borrador:

- 443 ha, el 30,6 %, corresponden a nuevos sectores residenciales;
- 376 ha, el 25,9 %, se destinan a sistemas generales vinculados, principalmente grandes parques y espacios libres;
- y 631 ha, el 43,5 %, se reservan para actividades industriales, terciarias, científicas y tecnológicas.

Por tanto, menos de una tercera parte del suelo urbanizable propuesto corresponde a sectores residenciales propiamente dichos. Una parte muy significativa se destina a obtener espacios públicos estructurales y a corregir la escasez histórica de suelo para actividades económicas.

La reducción del suelo urbano respecto de la situación actual tampoco representa una disminución material de la ciudad consolidada. Responde al efecto combinado de dos decisiones: la incorporación como suelo urbano de actuaciones avanzadas cuya terminación se prevé durante la tramitación del PGE y la desclasificación de las APD que no han alcanzado condiciones efectivas de urbanización o integración urbana.

Del mismo modo, la disminución de la superficie total de suelo no urbanizable no puede interpretarse automáticamente como una pérdida equivalente de protección. Una parte de los terrenos que dejan de clasificarse como suelo no urbanizable se incorpora a los sistemas generales de grandes parques. Estos suelos mantienen y refuerzan su función ambiental y paisajística al quedar vinculados a su obtención pública, acondicionamiento, gestión y conservación permanente.

En conjunto, la comparación evidencia que el nuevo modelo:

- mantiene un crecimiento residencial contenido respecto del precedente de 1987;
- desplaza una parte relevante de la capacidad hacia la ciudad existente;
- refuerza sustancialmente el suelo para actividades económicas;
- incrementa la obtención de grandes parques y espacios libres;
- revisa clasificaciones urbanas que no se corresponden con la realidad material;
- y amplía de forma significativa la protección del territorio rural.

12. Valoración final del modelo

La presente valoración cierra la memoria del Borrador del Plan General Estructural y sintetiza el sentido conjunto del modelo territorial propuesto. No pretende reproducir los contenidos desarrollados en los apartados anteriores, sino exponer su coherencia general, sus principales aportaciones y las condiciones que deberán orientar su desarrollo durante la tramitación.

El Borrador formula una primera propuesta integrada para la evolución territorial y urbana de Alicante con horizonte de referencia en 2050. Su contenido tiene carácter preliminar: define una orientación suficientemente clara para iniciar la evaluación ambiental y territorial estratégica, pero mantiene abiertas las delimitaciones, parámetros y determinaciones que deben concretarse a partir del Documento de Alcance, los estudios sectoriales, los informes de las administraciones competentes y la continuidad del proceso participativo.

El modelo parte de una realidad profundamente distinta de la existente cuando se aprobó el PGM0 de 1987. Durante su prolongada vigencia, Alicante ha desarrollado la mayor parte de sus reservas residenciales, ha extendido y consolidado su estructura urbana, ha incorporado nuevas infraestructuras y polos de actividad y ha intensificado sus relaciones con Elche, San Vicente del Raspeig y los restantes municipios del entorno. Al mismo tiempo, permanecen ámbitos interiores pendientes, barreras infraestructurales, barrios necesitados de regeneración, asentamientos rurales con déficits y una disponibilidad muy limitada de suelo productivo adecuado.

La revisión reconoce el papel que el PGM0 ha desempeñado en la construcción de la ciudad contemporánea, pero supera un instrumento concebido para otro contexto demográfico, económico, social, territorial y ambiental. El nuevo modelo incorpora cuestiones hoy indisociables de la ordenación: infraestructura verde, prevención de riesgos, adaptación climática, movilidad sostenible, regeneración urbana, vivienda asequible, diversificación económica, perspectiva de género, accesibilidad universal, participación y seguimiento continuado.

Un modelo territorial integrado

La propuesta se articula mediante cuatro sistemas estrechamente relacionados:

- la infraestructura verde;
- la estructura urbana policéntrica;
- la movilidad y las conexiones territoriales;
- y la red primaria de dotaciones, infraestructuras y servicios.

La relación entre estos sistemas permite que las decisiones sobre vivienda, actividad económica, regeneración, movilidad y crecimiento no se formulen como actuaciones aisladas, sino como partes de una estructura territorial común. La infraestructura verde condiciona la localización de los usos; las centralidades aproximan servicios y oportunidades a los barrios; la movilidad conecta residencia, empleo y dotaciones; y la red primaria garantiza el funcionamiento general del municipio.

El modelo combina, además, una doble escala. Dentro del término municipal ordena la ciudad consolidada, los nuevos desarrollos, el territorio rural y las infraestructuras. Al mismo tiempo, reconoce que la movilidad, el empleo, los recursos, la actividad económica, el puerto, el aeropuerto y determinados equipamientos funcionan en un ámbito metropolitano que supera los límites administrativos.

Esta perspectiva metropolitana no se utiliza para justificar una expansión indiscriminada, sino para coordinar sistemas compartidos, mejorar la complementariedad territorial y reforzar la posición de Alicante dentro del área funcional Alicante-Elche.

Infraestructura verde y protección territorial

La infraestructura verde constituye el soporte ambiental, paisajístico y territorial del modelo. Integra los espacios naturales, agrícolas, forestales, litorales y culturales, los cauces y barrancos, los corredores ecológicos y los principales espacios verdes urbanos.

Su función no se limita a proteger ámbitos aislados. Estructura la propuesta, mantiene la conectividad entre el territorio rural y la ciudad, contribuye a la prevención de riesgos y condiciona la localización y las características de los nuevos desarrollos.

El suelo no urbanizable protegido alcanza aproximadamente 9.912 ha, equivalentes al 48,91 % del término municipal, frente al 30,24 % que representaba en la situación inicial del PGM0. La propuesta reconoce así de forma mucho más amplia los valores ambientales, agrícolas, forestales, hidráulicos, culturales, paisajísticos y territoriales del suelo rural.

La reducción cuantitativa del conjunto del suelo no urbanizable no equivale a una pérdida proporcional de espacios preservados. Parte de los terrenos que cambian de clasificación se incorporan a las 376 ha de sistemas generales vinculados, destinadas principalmente a grandes parques y espacios libres. Estos terrenos dejan de computarse como suelo no urbanizable, pero refuerzan su preservación al quedar destinados a su obtención pública, acondicionamiento, gestión y conservación como parte de la infraestructura verde municipal.

El modelo combina, por tanto, la protección del territorio rural con la incorporación efectiva de grandes parques a la estructura urbana. Esta red contribuye a la conectividad ecológica, el paisaje, la regulación de las escorrentías, la reducción de la isla de calor, la biodiversidad, el ocio cotidiano y la adaptación al cambio climático.

Prioridad de la ciudad existente

La regeneración, rehabilitación y mejora de la ciudad existente constituyen una prioridad del modelo. La propuesta busca completar vacíos, eliminar barreras, transformar espacios infrautilizados y mejorar la distribución de dotaciones, zonas verdes, transporte público, vivienda y oportunidades económicas entre los barrios.

Las Operaciones de Regeneración Estructural y las Operaciones de Transformación Estructural permiten intervenir sobre piezas estratégicas de la ciudad, vinculando la capacidad residencial o terciaria a objetivos de recomposición urbana, obtención de parques y dotaciones, mejora de la movilidad y creación de nuevas centralidades.

La propuesta revisa también las clasificaciones que no se corresponden con la realidad material de los terrenos. La desclasificación prácticamente completa de las Áreas de Planeamiento Diferido que no han alcanzado condiciones efectivas de urbanización evita mantener expectativas de transformación sobre espacios que no se han integrado en la ciudad. Estos terrenos revierten mayoritariamente a suelo no urbanizable común.

Al mismo tiempo, se consideran incorporados al suelo urbano aquellos ámbitos en fase avanzada cuya terminación se prevé antes de la aprobación del PGE. El resultado no representa una contracción de la ciudad consolidada, sino una depuración de la clasificación heredada conforme al grado real y previsible de transformación de cada ámbito.

Una capacidad residencial razonable y diversificada

El modelo residencial combina distintas fuentes de capacidad:

- los tejidos urbanos ya desarrollados;
- las actuaciones actualmente en ejecución;
- las operaciones de regeneración y transformación;
- los nuevos sectores;
- la rehabilitación y movilización del parque existente;
- y la intensificación selectiva de determinados tejidos.

Los ocho nuevos sectores residenciales ocupan aproximadamente 443 ha, el 2,19 % del término municipal. Esta superficie es inferior a las 495 ha, el 2,44 %, que representaban únicamente los PAU del PGMO de 1987. El crecimiento residencial delimitado resulta, por tanto, contenido respecto del precedente histórico y no responde a una estrategia generalizada de expansión.

Los nuevos ámbitos se plantean como piezas integradas en la estructura urbana, vinculadas a los barrios existentes, las centralidades, las dotaciones, la infraestructura verde y el transporte público. No reproducen el modelo de segunda residencia aislada y de baja densidad, sino que se orientan prioritariamente a la residencia habitual, con diversidad tipológica, mezcla de usos y una presencia significativa de vivienda protegida.

La capacidad residencial no atiende exclusivamente al incremento potencial de población. Debe responder también a:

- la formación de nuevos hogares y la reducción de su tamaño medio;
- la emancipación y el envejecimiento;
- la necesidad de vivienda protegida, asequible y en alquiler;
- la rehabilitación y renovación del parque residencial;
- la diversidad de hogares y formas de convivencia;
- y las necesidades alojativas derivadas de las funciones universitarias, sanitarias, administrativas, empresariales y metropolitanas de Alicante.

En determinados ámbitos universitarios, sanitarios, tecnológicos o productivos podrán incorporarse alojamientos funcionalmente vinculados a las actividades implantadas. Funcionarán como conjuntos unitarios en régimen de alquiler, cesión de uso u otras fórmulas que excluyan la propiedad individualizada, la división horizontal y la enajenación independiente de sus unidades. Su finalidad es atender estancias temporales o de media duración sin transformar indirectamente los espacios de actividad en tejidos residenciales convencionales.

El uso eficiente del suelo se completa mediante la intensificación selectiva de determinados tejidos. La reconsideración de las alturas y ocupaciones podrá favorecer edificios más esbeltos, una menor ocupación en planta, una mayor permeabilidad y la liberación de suelo para parques, dotaciones y espacio público. Esta posibilidad no constituye una regla uniforme y quedará condicionada por el paisaje, las visuales, el soleamiento, el confort climático, la relación con los tejidos próximos, la capacidad de las infraestructuras y la calidad arquitectónica y ambiental.

Una reserva económica necesaria

La situación de partida del suelo para actividades económicas es diferente de la residencial. Las áreas productivas previstas por el PGMO se encuentran prácticamente desarrolladas y la disponibilidad efectiva de parcelas urbanizadas, bien conectadas y adaptadas a las demandas actuales es muy reducida.

Frente a las 13 ha de nuevo suelo urbanizable productivo previstas inicialmente por el PGMO de 1987, el Borrador incorpora aproximadamente 631 ha de nuevos ámbitos industriales, terciarios, científicos y tecnológicos. Esta diferencia responde a la necesidad de corregir una carencia estructural y evitar que la falta de suelo vuelva a limitar el empleo, la inversión, la innovación y la diversificación económica.

La reserva permite atender actividades industriales y logísticas, empresas tecnológicas, centros de investigación, servicios avanzados, economía digital, transferencia de conocimiento y otras implantaciones que requieren tamaños de parcela, accesibilidad, energía, conectividad o servicios que no pueden encontrarse en las áreas existentes.

El modelo económico no se limita a los nuevos sectores. Incluye también:

- la modernización de los tejidos productivos consolidados;
- el Parque Científico-Tecnológico y su ampliación;
- Ciudad de la Luz y Alicante Sur;
- los espacios universitarios, sanitarios y de innovación;
- el corredor productivo occidental;
- y las relaciones funcionales con el puerto, el aeropuerto y el sistema Alicante-Elche.

El entorno de la A-79 se reconoce como un espacio estratégico para la posible implantación selectiva de actuaciones singulares de interés acreditado para Alicante y su entorno metropolitano. No constituye un sector continuo ni forma parte del balance superficial de los ámbitos productivos. Su eventual desarrollo quedará sometido al régimen establecido por la normativa del PGE y a un análisis exhaustivo de su interés urbano, económico, territorial y metropolitano, de la necesidad de su localización y de su compatibilidad ambiental, paisajística e infraestructural.

Las reservas económicas no representan una previsión de ejecución simultánea o inmediata. Configuran una estructura territorial de largo plazo cuyo desarrollo se acompañará a la demanda efectiva, al grado de ocupación de las áreas existentes, a la disponibilidad de recursos e infraestructuras y a la viabilidad ambiental, económica y de gestión de cada actuación.

Movilidad sostenible y articulación metropolitana

El modelo evoluciona desde una estructura apoyada principalmente en la red viaria hacia un sistema multimodal que coordina ferrocarril, Cercanías, TRAM o sistemas equivalentes de alta capacidad, autobuses, movilidad peatonal y red ciclista.

Entre las principales referencias estructurales se encuentran:

- la finalización de la Vía Parque y su conexión con las redes de gran capacidad;
- la mejora de Cercanías;
- la conexión ferroviaria directa con el aeropuerto;
- la reorganización de los corredores ferroviarios;
- la integración del puerto;
- y la creación y mejora de nodos intermodales.

En el corredor Alicante-Elche, la propuesta contempla la posible ampliación de la red TRAM o la implantación de un sistema de transporte público de alta capacidad equivalente apoyado en la A-79 y conectado directamente con los centros urbanos de Alicante y Elche. Este eje podrá articular el aeropuerto, IFA, Torrellano, Elche Parque Empresarial, las áreas productivas del oeste de Alicante, Ciudad de la Luz y Alicante Sur.

La localización e intensidad de los nuevos ámbitos residenciales y económicos deberán coordinarse con esta estructura. La accesibilidad mediante transporte colectivo, la proximidad entre vivienda, empleo y servicios y la continuidad de los itinerarios peatonales y ciclistas se consideran condiciones del modelo y no actuaciones complementarias posteriores.

La definición concreta de estas infraestructuras corresponde a los estudios de movilidad y viabilidad y a las administraciones competentes. El PGE preservará las condiciones territoriales necesarias y evitará que los nuevos desarrollos dificulten su futura ejecución.

Dotaciones, infraestructuras y recursos

La red primaria debe responder tanto a la población residente como a la población vinculada y a las funciones de capitalidad de Alicante. Las necesidades de equipamientos, zonas verdes, movilidad, abastecimiento, saneamiento, energía y restantes servicios no pueden dimensionarse exclusivamente a partir del padrón municipal.

Durante la tramitación se desarrollarán estudios específicos de demanda y capacidad para valorar:

- el abastecimiento y la garantía de los recursos hídricos;
- el saneamiento, la depuración y la reutilización;
- la gestión de las aguas pluviales;
- la capacidad energética;
- las telecomunicaciones;
- la gestión de residuos;
- la movilidad y el transporte público;
- y las necesidades de ampliación o mejora de las redes.

Estos estudios permitirán verificar la suficiencia general del modelo, identificar las infraestructuras necesarias y establecer, cuando proceda, condiciones o prioridades para el desarrollo de determinados ámbitos.

La viabilidad no se limita a la ejecución inicial de las actuaciones. Debe considerar también la financiación, conservación y mantenimiento a largo plazo de las infraestructuras, dotaciones y servicios. Los desarrollos asumirán las cargas que les correspondan y se acompañarán a la capacidad efectiva de las redes y recursos.

Cohesión social y perspectiva de género

La cohesión social se incorpora a través de la vivienda asequible, la regeneración de los barrios, el equilibrio dotacional, la proximidad entre residencia, empleo y servicios y la mejora de la accesibilidad y del espacio público.

La perspectiva de género constituye un criterio transversal del modelo territorial. Se aplica especialmente a:

- la movilidad cotidiana y vinculada a los cuidados;
- la proximidad de los servicios y equipamientos;
- la seguridad real y percibida de los recorridos;
- la accesibilidad universal;
- la iluminación y calidad del espacio público;
- la diversidad de usos y tipologías residenciales;
- y el acceso equitativo a vivienda, empleo, transporte público y zonas verdes.

Este enfoque atiende a la diversidad de edades, capacidades, hogares, horarios y formas de utilización de la ciudad. Su finalidad es mejorar la autonomía cotidiana, reducir desplazamientos innecesarios y evitar que las decisiones urbanísticas reproduzcan desigualdades territoriales o sociales.

La perspectiva de género deberá estar presente tanto en la ordenación como en el sistema de indicadores y seguimiento, siempre que la disponibilidad y protección de los datos permitan su adecuada desagregación.

Suelo rural y diseminado

El modelo reconoce la diversidad de situaciones existentes en el territorio rural. Diferencia los núcleos tradicionales, los núcleos urbanos del diseminado y los asentamientos consolidados en suelo rural, evitando aplicar soluciones uniformes a realidades físicas y jurídicas distintas.

La estrategia combina:

- la protección de los valores rurales, agrícolas y paisajísticos;
- la contención de nuevas ocupaciones dispersas;
- la mejora de las condiciones de urbanización y servicios cuando resulte viable;
- la minimización de los impactos territoriales existentes;
- y la utilización de los instrumentos previstos por la legislación para abordar los asentamientos consolidados.

La revisión de las antiguas APD no desarrolladas forma parte de esta nueva lectura. El modelo evita prolongar expectativas de crecimiento disperso, pero deberá atender a las edificaciones y situaciones existentes mediante soluciones proporcionadas a sus características, impactos y posibilidades reales de integración.

Un modelo abierto, evaluable y ejecutable

El Borrador define una orientación clara, pero no presenta como definitivas decisiones que requieren mayor desarrollo. Las delimitaciones, superficies, parámetros y condiciones se ajustarán durante la tramitación a partir de:

- la evaluación ambiental y territorial estratégica;
- el Estudio de Paisaje;
- los estudios de movilidad, vivienda, recursos e infraestructuras;
- los informes sectoriales;
- la coordinación interadministrativa;
- y la continuidad de la participación ciudadana.

El modelo no establece una programación rígida para todos los ámbitos. El PGE podrá fijar prioridades, condiciones o secuencias cuando resulten necesarias para coordinar infraestructuras compartidas, garantizar la continuidad urbana, evitar actuaciones aisladas o acompasar el desarrollo a la demanda y a la capacidad de los recursos.

El seguimiento se apoyará en un conjunto reducido de indicadores estratégicos y en un catálogo ampliado integrado en sistemas de información geográfica. Permitirá evaluar la evolución de la población y los hogares, la producción y accesibilidad de la vivienda, la disponibilidad real de suelo productivo, la ejecución de parques y dotaciones, la movilidad, el consumo de recursos, los riesgos, la regeneración urbana y la cohesión territorial.

El Plan se concibe así como un instrumento capaz de verificar sus hipótesis, detectar desviaciones y adaptar sus condiciones de desarrollo sin perder la coherencia del modelo.

Conclusión

El Borrador propone un modelo territorial razonable, equilibrado y suficientemente flexible para orientar la transformación de Alicante.

La capacidad residencial se distribuye entre la ciudad existente, la regeneración, las actuaciones en ejecución y unos nuevos sectores de superficie contenida respecto del precedente del PGM0. La reserva de actividades económicas, sustancialmente mayor que la heredada, responde a una necesidad estructural y a la función de Alicante como capital provincial y nodo metropolitano.

Los grandes parques y sistemas generales permiten convertir parte de los suelos preservados en espacios públicos efectivos, mientras el suelo no urbanizable protegido aumenta hasta abarcar casi la mitad del término municipal. La infraestructura verde deja de ser una suma de espacios aislados y pasa a constituir la base territorial y ambiental de la ordenación.

El modelo prioriza la mejora de la ciudad existente, revisa clasificaciones que no se corresponden con la realidad material, contiene la extensión dispersa, refuerza la movilidad sostenible y vincula el desarrollo a la suficiencia de las infraestructuras, los recursos y la capacidad económica para su ejecución y mantenimiento.

La visión metropolitana, la perspectiva de género, la accesibilidad universal, la adaptación climática y la participación se incorporan de forma transversal y orientan tanto las decisiones espaciales como su futura evaluación.

El Borrador no se limita, por tanto, a clasificar suelo. Ordena las relaciones entre territorio, paisaje, ciudad, vivienda, empleo, movilidad, dotaciones, recursos e infraestructura verde. Su aportación principal reside en establecer una estructura común y unas condiciones de desarrollo capaces de compatibilizar la mejora urbana, la protección territorial, la cohesión social y la diversificación económica.

La propuesta constituye una base sólida para continuar la elaboración del Plan General Estructural. Las siguientes fases deberán evaluar, precisar y ajustar sus determinaciones, manteniendo como objetivo central la construcción de una Alicante más cohesionada, accesible, verde, habitable, productiva y resiliente, capaz de ejercer sus funciones de capital y de integrarse de forma equilibrada en el sistema metropolitano Alicante-Elche.



Plan General Estructural de Alicante

Borrador del plan

Julio 2026

