



Plan General Estructural de Alicante

Documento Inicial Estratégico
Julio 2026



Créditos

Documento Inicial Estratégico (DIE) del Plan General Estructural

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

1. Introducción y antecedentes 4

1.1. Objeto, finalidad, alcance y ámbito territorial 4

1.2. Carácter complementario y relación con el Borrador del PGE..... 5

1.3. Alicante4D como antecedente estratégico y punto de partida del proceso..... 6

1.4. Consulta pública previa y proceso de participación anterior al Borrador 7

1.5. Continuidad de la participación, la consulta y la escucha activa 8

1.6. Metodología de elaboración y fuentes de información 8

2. Alcance y contenido de las alternativas consideradas 10

2.1. Criterios para la formulación y evaluación de alternativas 10

2.2. Antecedentes: dos intentos previos de revisión del PGMO de 1987 11

2.5. Análisis de alternativas y justificación de la solución adoptada 22

3. Desarrollo previsible del Plan 25

3.1. Descripción sintética del modelo seleccionado..... 25

3.2. Principales actuaciones y magnitudes iniciales 28

3.3. Secuencia previsible e instrumentos de desarrollo..... 32

3.4. Fases de elaboración, tramitación y participación 35

4. Diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio antes de la aplicación del Plan 38

4.1. Ámbito territorial, usos del suelo y planeamiento vigente 38

4.2. Contexto climático, riesgos naturales y territoriales 39

4.3. Elementos ambientales..... 45

4.4. Unidades ambientales..... 50

4.5. Patrimonio cultural y paisaje 53

4.6. Afecciones de infraestructuras y servidumbres sectoriales 54

4.7. Medio urbano y socioeconómico 56

4.8. Síntesis de valores, problemas, riesgos y condicionantes 57

5. Efectos previsibles sobre el medio ambiente y los elementos estratégicos del territorio 59

5.1. Metodología de evaluación 59

5.2. Superposición del modelo con riesgos y unidades ambientales 61

5.3. Efectos sobre el suelo, la biodiversidad y la infraestructura verde 63

5.4. Efectos sobre los recursos hídricos, los riesgos, el paisaje y el patrimonio 68

5.5. Efectos sobre la movilidad, la energía, las emisiones, el ruido y los residuos 74

5.6. Efectos sobre la población, la salud y la cohesión territorial..... 82

5.7. Efectos relacionados con el cambio climático..... 86

5.8. Efectos acumulativos y sinérgicos..... 87

5.9. Condicionantes, incompatibilidades y medidas ambientales iniciales 89

6. Incardinación en la Estrategia Territorial e incidencia en otros planes 92

6.1. Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y área funcional Alicante-Elche 92

6.2. Planes de acción territorial 100

6.3. Planificación hidrológica, de inundabilidad y litoral..... 102

6.4. Transportes e infraestructuras 106

6.5. Planificación ambiental, forestal, energética y de residuos 109

6.6. Patrimonio cultural y planeamiento de municipios colindantes..... 111

6.7. Compatibilidades, conflictos y necesidades de coordinación 113

7. Síntesis y siguientes fases 114

7.1. Conclusiones sobre alternativas y efectos previsibles..... 114

7.2. Incertidumbres y estudios pendientes 115

7.3. Contenido del futuro Estudio Ambiental y Territorial Estratégico 116

7.4. Administraciones afectadas y público interesado..... 117

7.5. Programa de participación y escucha activa 118

7.6. Solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica 120

1. Introducción y antecedentes

El presente Documento Inicial Estratégico, en adelante DIE, forma parte de la documentación que acompaña al Borrador del Plan General Estructural de Alicante para solicitar el inicio del procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica.

El Borrador del PGE y el DIE son documentos diferenciados, pero estrechamente relacionados y complementarios. El primero formula, con carácter preliminar, el modelo territorial y urbano propuesto para el municipio; el segundo analiza dicho modelo desde la perspectiva ambiental y territorial, expone y compara las alternativas consideradas, caracteriza la situación de partida, identifica sus efectos previsibles y estudia su relación con la planificación territorial y sectorial concurrente.

Ambos documentos se elaboran de manera coordinada y constituyen conjuntamente la base inicial del procedimiento. La evaluación ambiental y territorial no se concibe como una comprobación posterior de una ordenación ya cerrada, sino como un proceso integrado en la elaboración del PGE, cuyos resultados podrán completar, condicionar o modificar las propuestas iniciales del Borrador.

En consecuencia, el DIE no reproduce de manera exhaustiva la información urbanística, el diagnóstico territorial ni la descripción completa del modelo contenidos en el Borrador. Incorpora únicamente los antecedentes y datos necesarios para comprender el alcance del Plan, justificar las alternativas evaluadas y anticipar sus posibles efectos sobre el medio ambiente y los elementos estratégicos del territorio.

El carácter preliminar de ambos documentos implica que sus propuestas, delimitaciones y magnitudes permanecen abiertas al contraste técnico, ambiental y sectorial. Durante las siguientes fases podrán ser completadas o ajustadas a partir del documento de alcance, de las consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, de la participación pública y de los estudios que deban desarrollarse.

1.1. Objeto, finalidad, alcance y ámbito territorial

El objeto del presente Documento Inicial Estratégico es proporcionar la información necesaria para iniciar el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan General Estructural de Alicante.

Su finalidad es permitir que el órgano ambiental conozca los objetivos, el alcance y el contenido inicial del Plan, las alternativas razonables consideradas y sus posibles efectos sobre el medio ambiente y el territorio, y que pueda determinar el alcance, el nivel de detalle y el grado de especificación que deberá tener el futuro Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.

A estos efectos, el DIE:

- expone los objetivos generales y ambientales de la planificación;
- identifica y compara las alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, incluida la alternativa cero;
- describe el desarrollo previsible del Plan;
- caracteriza la situación ambiental y territorial existente antes de su aplicación;
- identifica los posibles efectos sobre el medio ambiente y los elementos estratégicos del territorio;
- incorpora la consideración del cambio climático, tanto desde la perspectiva de la mitigación como de la adaptación;
- analiza la incidencia del PGE sobre la planificación territorial y sectorial concurrente;
- e identifica las incertidumbres, condicionantes y estudios que deberán abordarse en las siguientes fases.

El alcance del documento se corresponde con la fase inicial del procedimiento. No constituye todavía una evaluación ambiental definitiva ni sustituye al futuro Estudio Ambiental y Territorial Estratégico. Las valoraciones que contiene se realizan con el nivel de definición propio del Borrador y se completarán a medida que se concreten las determinaciones estructurales, las delimitaciones, las infraestructuras, las condiciones de desarrollo y la programación del Plan.

El ámbito territorial del PGE comprende la totalidad del término municipal de Alicante, cuya superficie cartográfica de referencia es de aproximadamente **20.265 hectáreas**. Esta superficie, obtenida mediante medición cartográfica, se adopta como base común para el Borrador y el presente DIE.

El ámbito incluye:

- el núcleo urbano principal;
- los barrios y áreas periféricas;
- las zonas litorales;
- el territorio rural;
- los núcleos y asentamientos del diseminado;
- los enclaves territoriales municipales;
- y la isla de Nueva Tabarca.

Aunque las determinaciones del PGE se circunscriben jurídicamente al término municipal, el Plan se formula desde una perspectiva territorial y metropolitana. Alicante se integra en el área funcional Alicante-Elche y mantiene relaciones estructurales con los municipios colindantes y con sistemas supramunicipales de movilidad, infraestructuras, recursos hídricos, actividad económica, espacios naturales y paisaje.

Esta dimensión metropolitana se incorpora al diagnóstico, a la formulación de alternativas y a la identificación de efectos, sin atribuir al PGE competencias fuera del ámbito municipal.

El Borrador adopta inicialmente el año **2050 como horizonte de referencia**. Este horizonte permite dimensionar las necesidades previsibles de población, vivienda, suelo productivo, dotaciones, infraestructuras y recursos, sin perjuicio de que pueda ajustarse en las siguientes fases atendiendo a la fecha efectiva de aprobación del Plan y a la información demográfica, económica y ambiental disponible.

1.2. Carácter complementario y relación con el Borrador del PGE

El presente Documento Inicial Estratégico se formula como documento complementario del Borrador del Plan General Estructural.

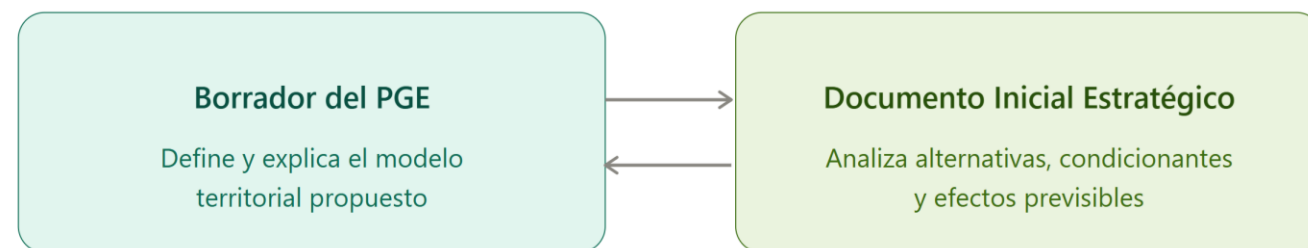
El Borrador contiene fundamentalmente:

- los antecedentes de la planificación urbanística municipal;
- las razones que justifican la revisión del PGMO de 1987;
- el análisis de las condiciones de partida;
- el diagnóstico urbanístico y territorial;
- los objetivos del nuevo planeamiento;
- y la propuesta inicial del modelo territorial y urbano.

El DIE analiza ese contenido desde la perspectiva ambiental y territorial. En particular:

- expone y compara las alternativas consideradas;
- justifica la selección del modelo propuesto;
- caracteriza los valores, riesgos, vulnerabilidades y condicionantes ambientales;
- identifica los posibles efectos del modelo;
- analiza su incidencia sobre el cambio climático;
- estudia su compatibilidad con la planificación territorial y sectorial;
- e identifica las condiciones ambientales que deberán integrarse en las siguientes fases.

La relación entre ambos documentos puede sintetizarse del siguiente modo:



Documentos complementarios de la fase inicial

Esta distribución de contenidos evita duplicidades innecesarias. Cuando un aspecto urbanístico o territorial ya ha sido suficientemente desarrollado en el Borrador, el DIE lo sintetiza o remite a aquel documento y centra el análisis en su relevancia ambiental.

La evaluación ambiental y territorial forma parte del proceso de elaboración del PGE desde el inicio. No se limita a comprobar posteriormente la compatibilidad de una propuesta predeterminada, sino que permite contrastar el modelo con:

- la capacidad de acogida del territorio;
- los riesgos naturales y territoriales;
- la disponibilidad de recursos;
- las afecciones sectoriales;
- los valores ambientales y paisajísticos;
- los efectos sobre la población y la salud;
- y las necesidades de adaptación al cambio climático.

El análisis ambiental se realiza sobre las determinaciones y magnitudes contenidas en el Borrador, con el grado de definición propio de esta fase, sin que ello impida su posterior ajuste como resultado del procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica.



T.M. de Alicante (incl. Tabarca y exclaves)
 Municipios colindantes
 Otros municipios del área funcional
 Puerto de Alicante Aeropuerto ALC-Elche
 Límites municipales: IGN (simplificados). Tabarca: trazado esquemático orientativo. Ortofoto: © Institut Cartogràfic Valencià, GVA (CC BY 4.0).

Contexto territorial de Alicante

Fuente: Borrador del PGE. Elaboración propia

1.3. Alicante4D como antecedente estratégico y punto de partida del proceso

El documento “**Alicante4D. Un Modelo de Ciudad Mediterránea**” constituye el antecedente estratégico del proceso de revisión del planeamiento urbanístico municipal.

Fue promovido por el Ayuntamiento de Alicante y redactado en mayo de 2024 como una propuesta inicial de reflexión sobre el futuro territorial y urbano del municipio. Su finalidad fue formular una visión de ciudad capaz de relacionar territorio, paisaje, movilidad, vivienda, actividad económica, innovación, cultura y calidad urbana.

Alicante4D no es un instrumento de planeamiento y no contiene determinaciones urbanísticas vinculantes. Tampoco constituye una alternativa formal dentro del procedimiento de evaluación ambiental. Se trata de una visión estratégica inicial que permitió abrir el debate sobre la ciudad deseada y establecer un primer marco para la consulta pública previa y los trabajos posteriores de elaboración del PGE.

Su planteamiento parte de:

- la identidad mediterránea de Alicante;
- su posición en el sistema urbano Alicante-Elche;
- la relación entre la ciudad, el litoral, el puerto y el territorio rural;
- la necesidad de reforzar la cohesión entre barrios;
- la adaptación a los retos ambientales y climáticos;
- y la mejora de la capacidad de innovación y de la calidad de vida.

Entre sus principios se encuentran:

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

Alicante4D sirvió como documento de referencia para iniciar la consulta pública previa. No se presentó como una propuesta cerrada, sino como un punto de partida abierto al contraste de la ciudadanía, las administraciones, las entidades profesionales y los agentes sociales y económicos.

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

Sus planteamientos se han contrastado mediante:

- el análisis del planeamiento vigente;
- los estudios territoriales, ambientales y sectoriales;
- el proceso participativo «Alicante, un plan contigo», que comprende la consulta pública previa, las mesas y los dossiers temáticos;
- la evaluación de riesgos, recursos e infraestructuras;
- y la coordinación con las administraciones y organismos afectados.

Como resultado de este proceso, determinadas ideas se incorporan al Borrador, otras se concretan o reformulan y algunas quedan pendientes de estudios y decisiones posteriores.

Alicante4D constituye, por tanto, un antecedente estratégico y participativo, pero no predetermina las determinaciones del nuevo planeamiento. El Borrador representa la primera formulación urbanística del modelo, todavía abierta a evaluación, consulta, participación y ajuste.

Alicante 4D Un Modelo de Ciudad Mediterránea



Alicante4D como antecedente estratégico y punto de partida del proceso de revisión del planeamiento.
Fuente: «Alicante4D. Un Modelo de Ciudad Mediterránea», reproducido en el Borrador del PGE.

1.4. Consulta pública previa y proceso de participación anterior al Borrador

La participación anterior a la formulación del Borrador se ha desarrollado en el marco de “Alicante, un plan contigo”, concebido como un proceso de información, consulta, debate y escucha activa sobre el futuro Plan General Estructural.

El proceso tomó como punto de partida el documento Alicante4D, utilizado para abrir una primera reflexión pública sobre los principales problemas del municipio, la necesidad y oportunidad de revisar el planeamiento vigente, los objetivos generales del nuevo Plan y las posibles líneas de transformación territorial y urbana.

La primera fase correspondió a la **consulta pública previa**, desarrollada durante los meses de abril y mayo de 2025. Su finalidad fue recabar la opinión de la ciudadanía, las administraciones, las entidades profesionales y los agentes sociales y económicos antes de la elaboración del Borrador.

Las aportaciones recibidas se refirieron, entre otras cuestiones, a:

- la regeneración y el equilibrio entre barrios;
- la movilidad y el transporte público;
- el acceso a la vivienda;
- la infraestructura verde y la protección del territorio;
- las dotaciones y los servicios;
- el territorio rural y el diseminado;
- y los espacios productivos, tecnológicos y de innovación.

El proceso continuó mediante una fase de exposición, debate y contraste articulada en torno a seis mesas temáticas:

1. infraestructura verde y suelo no urbanizable;
2. movilidad;
3. dotaciones y servicios;
4. regeneración urbana;
5. vivienda;
6. desarrollo económico.

En estas mesas participaron representantes y personal técnico de las administraciones públicas, la universidad, los colegios profesionales, el sector empresarial, las entidades sociales y el tejido vecinal.

Para el desarrollo de las mesas se elaboraron seis dossieres temáticos, concebidos como documentos de información, diagnóstico y apoyo al debate. Su finalidad fue presentar de forma ordenada los antecedentes, problemas, datos y cuestiones principales de cada materia, con el objeto de facilitar su análisis y contraste por las personas participantes.

A partir de estos documentos, las mesas permitieron:

- contrastar el diagnóstico inicial;
- completar o matizar la información disponible;
- identificar problemas y necesidades;
- reconocer consensos y posiciones divergentes;
- y formular observaciones y propuestas sobre los principales sistemas estructurales del municipio.

Los resultados del proceso participativo fueron posteriormente recogidos y sistematizados en el Documento Técnico de Síntesis y Conclusiones, elaborado por el Colegio Territorial de Arquitectos de

Alicante. Este documento constituye una referencia para la elaboración del Borrador y del presente Documento Inicial Estratégico, sin atribuirle determinaciones o propuestas más concretas de las que efectivamente contiene.

Las aportaciones y conclusiones obtenidas no se incorporan de forma automática al Plan. Su consideración se realiza atendiendo a:

- su viabilidad técnica y jurídica;
- su relevancia ambiental y territorial;
- su relación con las competencias propias del PGE;
- su coherencia con el modelo territorial y urbano;
- y el nivel de definición correspondiente a esta fase.

Este análisis permite diferenciar entre:

- aportaciones que se incorporan al Borrador;
- cuestiones que requieren un mayor desarrollo técnico, ambiental o sectorial;
- propuestas que deberán concretarse mediante la ordenación pormenorizada;
- y materias que corresponden a políticas, programas, proyectos o instrumentos de gestión complementarios.

Entre los temas que han recibido una atención especial se encuentran la adaptación al cambio climático, la gestión del agua, la protección del territorio agrario, la regeneración de barrios, la vivienda, los equipamientos vinculados al envejecimiento de la población, la realidad del diseminado, la movilidad y la coordinación metropolitana.

La participación desarrollada antes de la formulación del Borrador no sustituye a los trámites formales de consulta e información pública previstos en la legislación urbanística y ambiental. No obstante, ha permitido que la propuesta inicial del PGE no parta exclusivamente del análisis técnico, sino también de la experiencia, las necesidades y las aportaciones expresadas por los distintos agentes del territorio.



Proceso «Alicante, un plan contigo» y mesas temáticas desarrolladas durante la elaboración del Borrador.
Fuente: documentación del proceso participativo «Alicante, un plan contigo».

1.5. Continuidad de la participación, la consulta y la escucha activa

La participación no concluye con la consulta pública previa, las mesas temáticas ni la elaboración del Borrador y del presente DIE.

El proceso se concibe como una secuencia continua que acompaña la elaboración, la evaluación ambiental y territorial, la tramitación, la aprobación y el posterior seguimiento del PGE.

Durante las siguientes fases se desarrollarán:

- las consultas promovidas por el órgano ambiental;
- la intervención de las administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas;
- la coordinación con los órganos sectoriales;
- la participación vinculada al documento de alcance;
- la elaboración participada del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico;
- la información pública de la versión inicial del Plan;
- la solicitud de informes sectoriales;
- el análisis de alegaciones y observaciones;
- y, cuando proceda, la exposición de las modificaciones sustanciales introducidas.

Más allá de los trámites legalmente exigibles, el Ayuntamiento mantiene la voluntad de dar continuidad al proceso “Alicante, un plan contigo”, adaptando los mecanismos de participación al grado de definición alcanzado en cada fase. El Borrador prevé el mantenimiento de la plataforma web como espacio estable de información, documentación y comunicación, así como la celebración de nuevos encuentros y espacios de contraste.

La participación posterior deberá permitir:

- presentar la evolución del modelo;
- explicar las decisiones adoptadas;
- contrastar las condiciones ambientales y sectoriales;
- detectar información no incorporada;
- identificar conflictos;
- y valorar la distribución territorial y social de los efectos del Plan.

La perspectiva de género, la accesibilidad universal, la infancia, las personas mayores, la vulnerabilidad social y las diferentes realidades de los barrios, el litoral, las partidas rurales y el diseminado se integrarán transversalmente en el proceso.

La participación tendrá también una dimensión interadministrativa. Determinadas decisiones del modelo dependen de actuaciones, informes o competencias de otras administraciones, especialmente en materia de:

- carreteras;
- ferrocarriles y transporte público;
- litoral y costas;
- dominio público hidráulico;
- recursos hídricos;
- espacios naturales;
- patrimonio cultural;
- energía;
- residuos;
- y equipamientos de alcance supramunicipal.

La coordinación con estas administraciones será necesaria para comprobar la viabilidad del modelo y para establecer las condiciones de las siguientes fases.

1.6. Metodología de elaboración y fuentes de información

El DIE se ha elaborado mediante una metodología integrada, orientada a relacionar las decisiones urbanísticas contenidas en el Borrador con las condiciones ambientales y territoriales del municipio.

La metodología parte de la complementariedad documental ya señalada. El diagnóstico urbanístico general y la descripción completa del modelo se desarrollan en el Borrador, mientras que el DIE selecciona, organiza y completa la información necesaria para:

- formular alternativas;
- caracterizar la situación ambiental inicial;
- analizar riesgos y condicionantes;
- identificar efectos previsibles;
- valorar la compatibilidad con la planificación concurrente;
- y determinar las cuestiones que deberán estudiarse con mayor detalle.

A. Análisis del planeamiento y de la evolución territorial

Se ha analizado:

- el PGMO de 1987;
- su grado de desarrollo;
- sus modificaciones;
- el planeamiento derivado;
- los ámbitos pendientes;
- las actuaciones promovidas por otras administraciones;
- y las transformaciones territoriales producidas durante su vigencia.

También se han considerado los intentos anteriores de revisión del planeamiento general formulados en 2004 y 2010. Su análisis permite identificar modelos previamente ensayados, reconocer los elementos que mantienen vigencia y construir alternativas reales y contrastadas.

B. Análisis territorial y ambiental

Se han identificado los principales:

- valores ambientales;
- riesgos naturales y territoriales;
- afecciones sectoriales;
- vulnerabilidades;
- conflictos;
- oportunidades;
- y limitaciones de capacidad de acogida.

El análisis comprende el medio físico, el medio biótico, el paisaje, el patrimonio, el medio urbano y socioeconómico y las interacciones entre estos factores.

C. Análisis cartográfico integrado

El trabajo se apoya en sistemas de información geográfica para relacionar las propuestas del modelo con:

- la clasificación y zonificación del suelo;
- los usos y coberturas existentes;
- la infraestructura verde;

- las unidades ambientales;
- los riesgos naturales;
- las afecciones sectoriales;
- las infraestructuras;
- los elementos patrimoniales;
- y el planeamiento vigente y en tramitación.

La superficie cartográfica de referencia del término municipal se fija en aproximadamente 20.265 hectáreas.

Las diferencias que puedan aparecer respecto de fuentes temáticas externas se deben a la utilización de escalas, fechas, resoluciones o metodologías cartográficas diferentes. En estos casos, las cifras se interpretan conforme a su fuente de origen y no se modifican artificialmente para hacerlas coincidir con la medición municipal.

D. Formulación y comparación de alternativas

Las alternativas se han construido mediante un proceso progresivo de depuración, combinación y contraste de opciones.

Cada alternativa representa un modelo territorial coherente y suficientemente diferenciado, y no una simple variante de detalle. Su formulación considera conjuntamente:

- la protección del territorio;
- la clasificación del suelo;
- la regeneración urbana;
- la vivienda;
- la actividad económica;
- la movilidad;
- las dotaciones;
- las infraestructuras;
- y la disponibilidad de recursos.

La evaluación se realiza desde dos perspectivas complementarias:

una valoración técnica, referida a la capacidad de cada alternativa para cumplir los objetivos del Plan;

y una valoración ambiental y territorial, referida a sus efectos previsibles sobre los factores ambientales y los elementos estratégicos del territorio.

E. Participación y contraste multidisciplinar

La metodología incorpora los resultados de:

- la consulta pública previa;
- el proceso "Alicante, un plan contigo";
- las seis mesas temáticas;
- los dosieres elaborados;
- y el Documento Técnico de Síntesis y Conclusiones del CTAA.

El trabajo integra conocimientos de urbanismo, arquitectura, ingeniería, movilidad, ciencias ambientales, paisaje, derecho, economía urbana, geografía, sociología y tecnologías de información territorial.

F. Carácter progresivo de la evaluación

La evaluación se realiza con la información disponible y con el nivel de definición propio del Borrador.

El DIE identifica:

- las incertidumbres existentes;
- las comprobaciones pendientes;
- los estudios complementarios necesarios;
- y las cuestiones que deberán desarrollarse tras la emisión del documento de alcance.

El futuro Estudio Ambiental y Territorial Estratégico ampliará el diagnóstico, evaluará con mayor precisión los efectos del modelo, analizará las medidas preventivas, correctoras y compensatorias y establecerá el programa de vigilancia y seguimiento.

Fuentes principales de información

La elaboración del DIE se apoya principalmente en:

- el Borrador del Plan General Estructural de Alicante;
- el PGMO de 1987, sus modificaciones y el planeamiento de desarrollo;
- los documentos correspondientes a los intentos de revisión de 2004 y 2010;
- Alicante4D;
- la consulta pública previa;
- la documentación del proceso "Alicante, un plan contigo";
- los seis dosieres temáticos;
- el Documento Técnico de Síntesis y Conclusiones del CTAA;
- los estudios previos territoriales, ambientales, urbanísticos y sectoriales elaborados para el PGE;
- la información municipal sobre población, vivienda, movilidad, dotaciones, infraestructuras, actividad económica y territorio rural;
- la cartografía municipal;
- y las bases cartográficas y temáticas oficiales de las administraciones estatal y autonómica.

Entre las fuentes territoriales y ambientales se consideran, según la materia:

- la Infraestructura Valenciana de Datos Espaciales;
- el Sistema de Información de Ocupación del Suelo de España;
- el Mapa Forestal de España;
- PATRICOVA;
- PATIVEL;
- PATFOR;
- la cartografía de espacios naturales protegidos y Red Natura 2000;
- la planificación hidrológica;
- la cartografía de dominio público hidráulico y marítimo-terrestre;
- los inventarios de patrimonio cultural;
- y la planificación territorial y sectorial vigente.

Las fuentes se seleccionan atendiendo a su carácter oficial, fecha, escala, resolución y adecuación al objeto del análisis. Cuando existen diferencias entre ellas, se identifica su origen y se evita atribuir a los datos una precisión superior a la que permite su metodología.

2. Alcance y contenido de las alternativas consideradas

2.1. Criterios para la formulación y evaluación de alternativas

El artículo 52 del TRLOTUP exige que el Documento Inicial Estratégico exponga las alternativas de ordenación contempladas, incluida la alternativa cero, y sus previsibles efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio. En el mismo sentido, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, determina que todo plan sometido a Evaluación Ambiental Estratégica debe analizar alternativas que sean razonables, y técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación del plan, con el fin de prevenir o corregir los efectos adversos sobre el medio ambiente derivados de su aplicación.

En términos técnicos, una alternativa no es una variante de detalle ni una opción de diseño: es un conjunto estructurado de decisiones sobre clasificación del suelo, estructura territorial, movilidad, infraestructura verde y actividad económica que, tratado como un bloque coherente, permite comparar futuros posibles del municipio. Cada alternativa representa, por tanto, un modelo de ciudad distinto y una manera diferente de intervenir sobre el territorio.

El proceso de definición de alternativas se ha desarrollado mediante sucesivas aproximaciones. A partir de un repertorio amplio de medidas potenciales se han depurado, re combinado y compatibilizado opciones hasta obtener un número limitado de modelos suficientemente contrastados entre sí. Se trata, en consecuencia, de alternativas reales y verdaderamente diferenciadas, y no de un ejercicio justificativo de una solución predeterminada.

La formulación de alternativas para el Plan General Estructural de Alicante presenta, además, una circunstancia singular que conviene explicitar: el municipio no parte de una página en blanco. Desde la aprobación del Plan General Municipal de Ordenación de 1987 se han formulado dos intentos previos de revisión del planeamiento general -el documento redactado por Lluís Cantallops i Valeri (2004) y el redactado por Jesús Quesada Polo (2010)- que no llegaron a culminar su tramitación. Ambos constituyen modelos de ciudad efectivamente ensayados, con determinaciones cuantificadas y contrastables, y su análisis constituye el punto de partida obligado del presente capítulo: permite identificar qué opciones ya han sido exploradas, por qué razón no prosperaron y qué elementos de aquellos modelos siguen siendo válidos.

La definición de las alternativas se ha apoyado en un proceso combinado de escucha activa y análisis técnico multidisciplinar:

Proceso de escucha activa: desarrollado en el marco del programa "Alicante, un plan contigo", que ha comprendido una primera fase de consulta pública previa (abril y mayo de 2025) y un segundo proceso de exposición y debate articulado en seis mesas temáticas -infraestructura verde y suelo no urbanizable, movilidad, dotaciones y servicios, regeneración urbana, vivienda y desarrollo económico- con participación de personal técnico de las administraciones, universidad, colegios profesionales, sector empresarial y tejido vecinal.

Análisis técnico por equipo multidisciplinar: integrando urbanismo, ingeniería de caminos y transportes, ciencias ambientales, derecho administrativo, economía urbana, geografía, sociología y tecnologías de la información territorial.

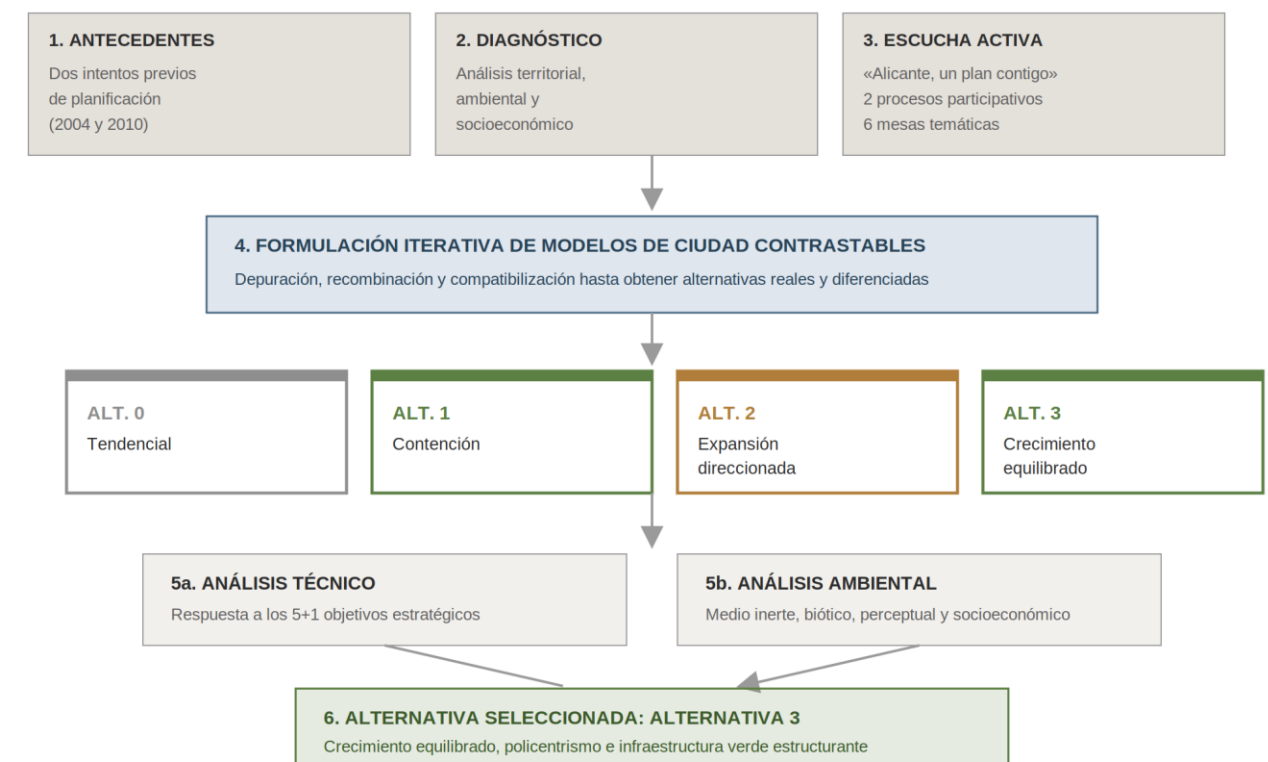
El presente capítulo se estructura del modo siguiente: análisis de los antecedentes de planificación y justificación de su descarte; objetivos estratégicos de referencia; exposición de las cuatro alternativas consideradas; y análisis técnico y ambiental de las mismas con justificación de la solución adoptada.

La formulación y evaluación de las alternativas incorpora de manera transversal la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero, la adaptación a los efectos previsibles del cambio climático

y la resiliencia territorial y urbana. A estos efectos se consideran, entre otros aspectos, el consumo y sellado del suelo, la movilidad inducida, la demanda de agua y energía, la conservación de sumideros de carbono, la exposición a inundaciones, temperaturas extremas, sequía, incendios forestales y riesgos litorales, así como la capacidad del modelo para evitar nuevas situaciones de vulnerabilidad y facilitar su adaptación progresiva.

PROCESO DE GENERACIÓN Y EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS

Artículo 51 TRLOTUP y artículo 18 de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental



Fuente: Elaboración propia

2.2. Antecedentes: dos intentos previos de revisión del PGM de 1987

El planeamiento general vigente en Alicante continúa siendo el Plan General Municipal de Ordenación de 1987, concebido en un contexto de crecimiento expansivo, escasa presión metropolitana, movilidad basada casi en exclusiva en el vehículo privado y una sensibilidad ambiental muy inferior a la actual. Hasta la fecha ha habido dos intentos de revisión de dicho plan, ninguno de los cuales llegó a culminar su tramitación:

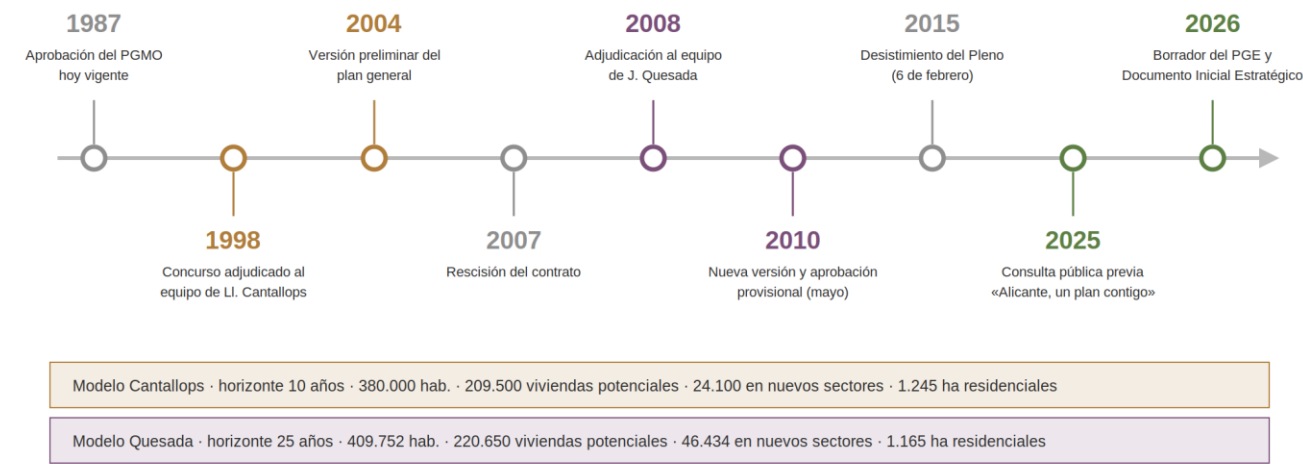
En 1998, el Ayuntamiento convocó un concurso que fue adjudicado al equipo dirigido por el arquitecto Lluís Cantallops i Valeri, quien en 2004 presentó una versión preliminar del plan general. Su contrato fue rescindido en 2007.

En 2008, el Ayuntamiento adjudicó la finalización de los trabajos al equipo dirigido por el arquitecto Jesús Quesada Polo, que presentó una nueva versión en 2010, aprobada provisionalmente en mayo de ese mismo año. De su tramitación desistió el Pleno municipal mediante acuerdo de 6 de febrero de 2015.

En la documentación del proceso participativo previo dichos modelos fueron denominados “Alternativa 1” y “Alternativa 2” respectivamente. En este documento se identifican por el equipo redactor y el año de formulación, a fin de evitar confusión con la numeración de las alternativas sometidas a evaluación ambiental estratégica que se exponen en el apartado correspondiente.

CRONOLOGÍA DE LA REVISIÓN DEL PLANEAMIENTO GENERAL DE ALICANTE

Del PGM de 1987 al Plan General Estructural: dos intentos previos no culminados



Fuente: Elaboración propia

El modelo Cantallops (2004)

El Modelo Territorial-Urbano presentado en 2004 fijó un horizonte de diez años, con una población máxima estimada de 380.000 habitantes y un total de 209.500 viviendas potenciales para 2014, de las que 24.100 se generarían en nuevos sectores de desarrollo.

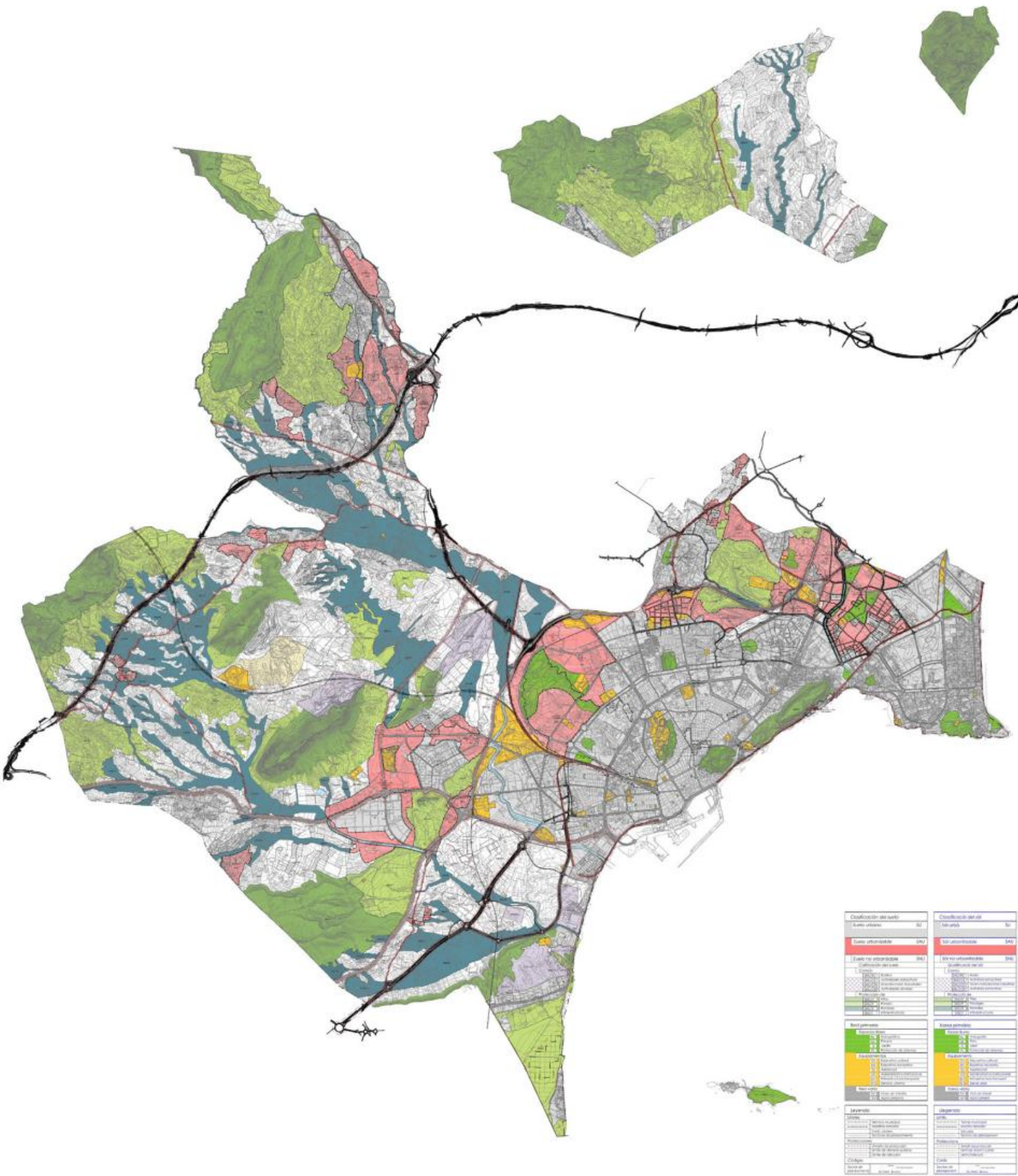
El modelo se basaba en la ejecución casi completa de la red viaria del PGMO de 1987 y en la aprobación de la mayoría del planeamiento derivado, formando una estructura concéntrica de dos coronas urbanas alrededor de la Gran Vía y la Vía Parque, lo que configuraba un semicírculo compacto que integraba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

Sus líneas estratégicas eran las siguientes:

- **Consolidación de Alicante como Centro Direccional Metropolitano**, integrado con Elx, El Altet, Sant Joan, Mutxamel y Benidorm, con reserva de suelo para un futuro ferrocarril de cercanías que complementara el transporte público y redujera la dependencia de la autovía.
- **Consolidación del núcleo urbano**, rellenando los espacios vacíos del centro y la primera periferia para crear unidades urbanas compactas, completar las infraestructuras y garantizar una masa crítica suficiente para mejorar el transporte público y los servicios.
- **Compactación y conexión de los polígonos industriales inconexos**, para minimizar los costes de urbanización, mejorar su acceso al transporte público y generar una mejor relación entre las zonas industriales y residenciales.
- **Delimitación de la expansión de la segunda residencia**, delimitando los perímetros suburbanos y rellenando los huecos urbanos para asegurar la viabilidad económica de los servicios y equipamientos y generar comunidades cohesionadas en torno a minicentros secundarios.
- **Preservación del patrimonio histórico y cultural**, protegiendo elementos clave como las huertas y torres de la Condomina, los poblados rurales y las fincas históricas de la Alcoraia, y exigiendo que cualquier desarrollo residencial en estas áreas respetara su identidad cultural, paisajística y arquitectónica.
- **Dotación de equipamientos y servicios** adecuados a la nueva dimensión poblacional: infraestructuras deportivas, culturales, sanitarias, de seguridad y de gestión de residuos, incluyendo ecoparques y plantas de reciclaje.
- **Protección del patrimonio natural**, mediante la preservación de suelos de interés geográfico, geológico, paisajístico o agrícola.

Sus magnitudes eran las siguientes:

MODELO URBANO-TERRITORIAL CANTALLOPS (2004)	Superficie (ha)	% del término
Suelo urbano	4.534	22,4%
Suelo urbanizable	1.712	8,4%
· Residencial	1.245	6,1%
· Actividades productivas	467	2,3%
Suelo no urbanizable	14.029	69,2%
TOTAL (SEGÚN FUENTES TEMÁTICAS)	20.275	100%



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

Aunque buena parte de estos planteamientos resultan coherentes con el modelo urbano que hoy se pretende para Alicante, la propuesta presentaba las siguientes debilidades, carencias o contradicciones:

- 1. Movilidad insuficientemente abordada.** Se centraba en mejorar el transporte público y en la acción de otras administraciones, sin replantear la estructura viaria radial-concéntrica existente. No proponía una red mallada y transversal que redistribuyera el tráfico hacia ejes periféricos, ni fomentaba modos de movilidad más sostenibles en el centro y el litoral, donde deberían priorizarse los desplazamientos peatonales.
- 2. Densidad urbana contradictoria.** Aunque planteaba una ciudad compacta, la mayoría de los sectores de crecimiento propuestos eran de baja densidad (menos de 35 viviendas por hectárea), salvo dos excepciones de densidad media. Además, ampliaba asentamientos dispersos con once nuevos sectores de apenas 3 a 4 viviendas por hectárea, lo que contradice el objetivo de consolidar un desarrollo denso y compacto. En total proponía veinticuatro sectores nuevos, con una ocupación residencial de 1.245 ha, muy superior a las 382 ha recomendadas por la ETCV y contraria a las directrices urbanísticas actuales.
- 3. Falta de regeneración urbana.** No abordaba la reutilización y el reciclaje de espacios ya urbanizados ni la revitalización de la ciudad existente, considerando únicamente las operaciones integradas pendientes de desarrollar del PGMO vigente.
- 4. Deficiencia en la planificación de zonas verdes.** La propuesta de parques de red primaria era escasa y dispersa, destacando el entorno de las Torres de la Huerta, donde no se consideraban los elementos patrimoniales históricos existentes como vertebradores de la ordenación urbana.
- 5. Modelo económico limitado.** Planteaba ampliar y conectar los polígonos industriales al oeste del municipio, mejorando su acceso mediante transporte público. Sin embargo, no definía un modelo de actividad productiva diversificado, omitiendo sectores emergentes como tecnología, innovación, digitalización, salud o deporte. Tampoco fomentaba espacios urbanos mixtos que combinaran trabajo, comercio, ocio y residencia para reducir la dependencia del vehículo privado. Además, mantenía grandes instalaciones industriales en el litoral, un área frágil y prioritaria para otros usos.
- 6. Ausencia de visión metropolitana e infraestructura verde.** El modelo carecía de un enfoque territorial amplio e integrador y no incorporaba un sistema de infraestructura verde que estructurase y cohesionase el desarrollo urbano de forma sostenible.

El modelo Quesada (2010)

Tomando como base el análisis territorial realizado por el equipo anterior, el modelo presentado en 2010 planteaba un enfoque orientado al desarrollo urbano a largo plazo, con una visión a veinticinco años, basada en una población máxima estimada de 409.752 habitantes y un total de 220.650 viviendas potenciales para 2035, incluyendo 46.434 viviendas en nuevos sectores de crecimiento.

En ausencia de un planeamiento territorial superior, el modelo se centraba en la ordenación del territorio estrictamente definido por la división administrativa del término municipal, y ponía en valor los límites físicos y los elementos a proteger como referencias fundamentales de la planificación. Recibían atención especial las áreas consolidadas situadas en los límites con El Campello, Sant Joan y Sant Vicent del Raspeig, que presentaban dificultades de articulación territorial y urbana. En materia de infraestructuras de comunicación se señalaba la configuración en “V” como espacio de crecimiento entre las carreteras de Madrid y los núcleos urbanos de Sant Vicent del Raspeig y Villafranqueza, junto con las autovías y los trazados ferroviarios existentes, y se destacaba el papel del Puerto como infraestructura clave en relación directa con la ciudad.

A partir de estos elementos, la propuesta definía dos vectores de crecimiento futuro -uno al noreste y otro al suroeste del núcleo urbano- que debían integrarse en un desarrollo compatible y sostenible abarcando los ámbitos dotacional, industrial y residencial. El desarrollo de Rabassa se contemplaba como elemento preexistente dentro del planeamiento.

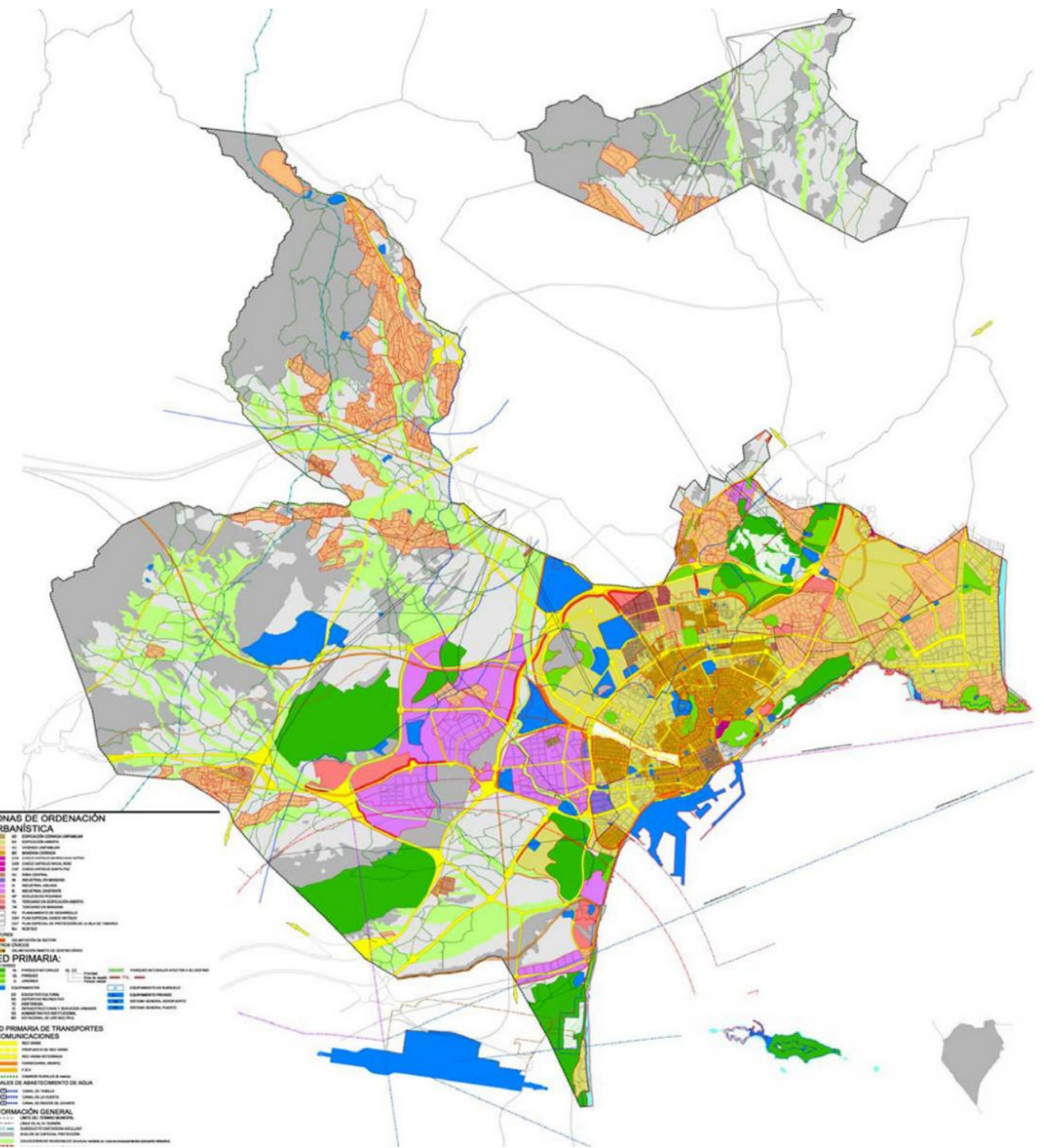
Sus magnitudes eran las siguientes:

MODELO URBANO-TERRITORIAL QUESADA (2010)	Superficie (ha)	% del término
Suelo urbano	5.047	24,9%
Suelo urbanizable	1.929	9,5%
· Residencial	1.165	5,7%
· Actividades productivas	764	3,8%
Suelo no urbanizable	13.299	65,6%
TOTAL (SEGÚN FUENTES TEMÁTICAS)	20.275	100%

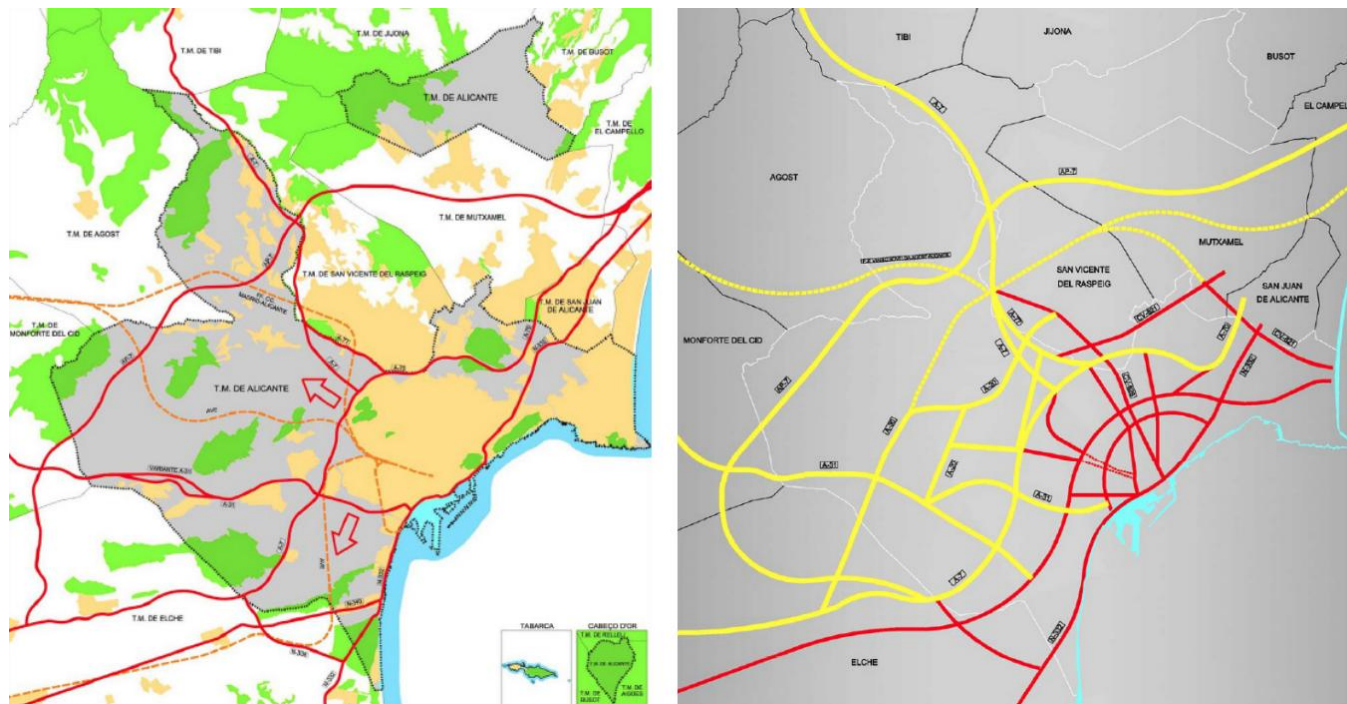
El modelo fue objeto de cuestionamientos debido a que no abordaba con suficiente profundidad algunas de las principales problemáticas urbanas, tales como los aspectos ambientales, culturales y paisajísticos, así como cuestiones relacionadas con la movilidad, la articulación territorial, la regeneración urbana y la diversificación económica. Además, se señaló que carecía de una perspectiva metropolitana y territorial más amplia, ya que se centraba principalmente en los límites del término municipal, sin considerar de manera integral el papel de Alicante como capital de provincia dentro de un área metropolitana más amplia. Como resultado, se identificaron las siguientes debilidades:

- 1. Red viaria desvinculada de la orografía y esquema radial persistente.** La propuesta de red viaria no incorporaba en detalle la orografía del territorio, lo que podría dificultar la viabilidad material de algunos de los ejes diseñados, especialmente los destinados a la conexión y vertebración de los polígonos industriales. Asimismo, mantenía un esquema de tráfico de carácter radial que canalizaba una parte significativa del tráfico rodado hacia el eje litoral, consolidando este frente como infraestructura viaria.

2. **Crecimiento residencial muy superior al recomendado.** El desarrollo de suelo urbanizable residencial previsto abarcaba 1.165 ha, cifra superior a las 382 ha recomendadas como crecimiento máximo por la ETCV, sin incluir las áreas de diseminado clasificadas como suelo urbano sujeto a actuaciones integradas. En particular, el sector UZA-8 "Rabassa" ocupaba 374 ha. Además, se fomentaba la expansión de asentamientos de baja densidad fuera del núcleo urbano, alcanzando un total de 566 ha distribuidas en diversas unidades de ejecución.
3. **Ausencia de estrategia de regeneración de la ciudad consolidada.** No se detallaban medidas específicas para la regeneración de la ciudad existente, dado que el enfoque principal se centraba en los nuevos desarrollos urbanos.
4. **Infravaloración del patrimonio en el entorno de Las Torres de la Huerta.** Se delimitaba un nuevo sector de usos mixtos en el área norte del crecimiento, pero no se mencionaba específicamente la puesta en valor de los Bienes de Interés Cultural presentes en la zona, ni se planteaba la inclusión de zonas verdes de red primaria en el ámbito, pese al potencial del área para albergar estos espacios.
5. **Suelo productivo sobredimensionado y en localizaciones sensibles.** Se destinaban 764 ha a suelos para actividades económicas, cifra significativamente superior a la propuesta por la ETCV. Además, se mantenían usos industriales en sectores ambientalmente sensibles, como el eje litoral, y se planteaban ampliaciones de polígonos industriales en áreas protegidas por su valor paisajístico y natural.
6. **Desaprovechamiento del entorno de Ciudad de la Luz.** El entorno de "Ciudad de la Luz" se clasificaba como suelo no urbanizable sin establecer articulación con el polígono industrial colindante de "Aguamarga", lo que limitaba la oportunidad de generar un entorno productivo diversificado con conexión estratégica al aeropuerto y a las principales infraestructuras de transporte.



Zonas de ordenación y red primaria



Vectores de crecimiento y esquema viario

Fuente: Propuesta de Plan General de Ordenación (PGO) formulado por Jesús Quesada Polo. Año 2010

Conclusión sobre los antecedentes y traslación al análisis de alternativas

La comparación de los parámetros básicos de ambos modelos con los del presente Plan permite situar el cambio de enfoque que se propone:

PARÁMETRO	CANTALLOPS (2004)	QUESADA (2010)	PGE (2026)
Horizonte temporal	10 años (2014)	25 años (2035)	2045–2050
Población máxima estimada	380.000 hab.	409.752 hab.	440.426 hab. (2045) 466.340 hab. (2050)
Viviendas potenciales totales	209.500	220.650	—
Viviendas en nuevos sectores	24.100	46.434	23.155
Viviendas en la ciudad existente	—	—	≈ 14.700 (ORE y OTE)
Suelo urbanizable residencial	1.245 ha	1.165 ha	443 ha de sectores 819 ha globales con sistemas generales
Suelo urbanizable productivo	467 ha	764 ha	631,16 ha de nuevos ámbitos económicos
Suelo no urbanizable	14.029 ha (69,2%)	13.299 ha (65,6%)	14.126 ha (69,71 %) 9.912 ha protegidas (48,91 %)
Infraestructura verde estructurante	No	No	Sí, previa a la ordenación
Estrategia de regeneración urbana	No	No	Sí (ORE y OTE) ciudad policéntrica
Escala metropolitana	Enunciada, no desarrollada	No	Sí

Ambos documentos comparten una misma matriz conceptual, pese a sus diferencias de detalle: resuelven el futuro de Alicante mediante la clasificación de grandes bolsas de suelo urbanizable, sitúan el suelo no urbanizable en posición residual sin configurarlo como sistema estructurante, mantienen un esquema viario radial que descarga sobre el frente litoral, no abordan la regeneración de la ciudad consolidada y agotan su mirada en el límite administrativo del término municipal. Cada uno de ellos triplica por sí solo el crecimiento residencial orientativo derivado de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, sobre expectativas demográficas que la evolución real del municipio no ha confirmado: el horizonte de 380.000 habitantes fijado para 2014 no se ha alcanzado ni siquiera hoy en población empadronada.

Por esta razón, ninguno de los dos modelos se incorpora al presente Documento Inicial Estratégico como alternativa autónoma: hacerlo supondría someter a evaluación dos variantes de una misma lógica ya superada. En su lugar, y a fin de garantizar que dicha lógica queda efectivamente evaluada y no meramente descartada por decisión previa, sus determinaciones características se han sintetizado y actualizado en la Alternativa 2 -crecimiento expansivo direccionado-, que actúa como heredera y representante técnica de los modelos de 2004 y 2010 dentro del análisis comparado.

No obstante, deben reconocerse aportaciones de ambos documentos que el PGE recoge y reelabora.

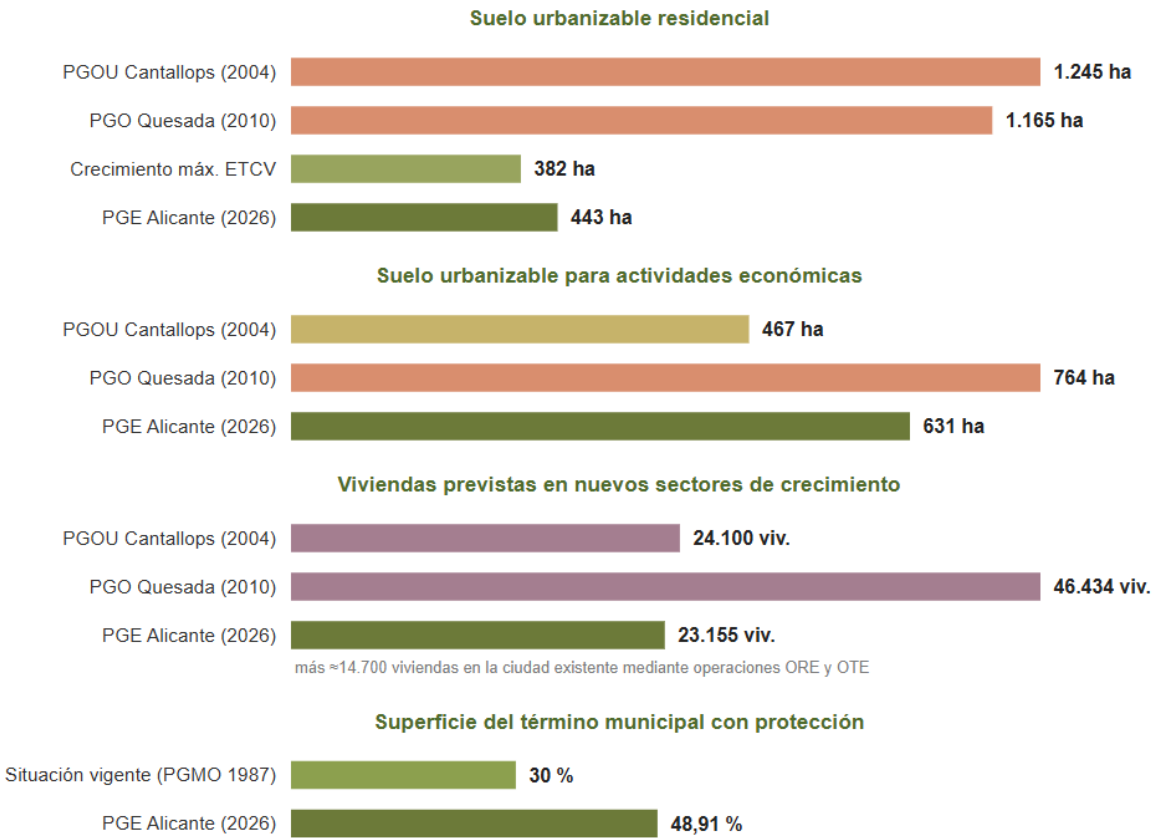
- Del modelo de 2004: la aspiración a constituir un centro direccional metropolitano articulado con los municipios del entorno; la reserva de suelo para el ferrocarril de cercanías; la compactación y conexión de los polígonos industriales del oeste; la contención de la segunda residencia; y la protección de las huertas y torres de la Condomina, los poblados rurales y las fincas históricas de la Alcoraia.
- Del modelo de 2010: la identificación de los bordes conflictivos con El Campello, Sant Joan y Sant Vicent del Raspeig; el reconocimiento del Puerto como pieza estructurante; y la detección del entorno de Ciudad de la Luz–Aguamarga como ámbito estratégico que debe articularse y no simplemente congelarse.

Las dos revisiones previas no fracasaron por errores de dibujo, sino por partir de una pregunta equivocada: cuánto suelo clasificar. El PGE invierte la pregunta -qué territorio debe preservarse y qué ciudad debe repararse- y sólo después dimensiona el crecimiento.

LOS DOS INTENTOS PREVIOS DE PLANIFICACIÓN FRENTE AL MODELO DEL PGE

Parámetros de crecimiento propuestos por cada documento. Término municipal de Alicante: 20.275 ha

Fuente: PGOU formulado por Ll. Cantallops i Valeri (2004), PGO formulado por J. Quesada Polo (2010) y borrador del PGE (2026). Elaboración propia.



El PGE reduce en torno a un 65 % el suelo residencial de expansión respecto a los dos documentos previos y sitúa la vivienda en nuevos sectores por debajo de ambos, compensando la diferencia dentro de la ciudad existente y elevando del 30 % al 48,91 % la superficie municipal protegida.

2.3. Objetivos estratégicos de referencia (5+1)

Las alternativas se han diseñado para dar respuesta a los objetivos estratégicos del Plan, que actúan asimismo como criterios de evaluación en el análisis técnico posterior. Se han formulado cinco objetivos sustantivos y un sexto de carácter transversal e instrumental:

OBJETIVO ESTRATÉGICO	CONTENIDO
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	Infraestructura verde como sistema estructurante previo a cualquier decisión urbanística; protección del suelo rural y agrario; recuperación de los corredores fluviales; adaptación al cambio climático y reducción del riesgo de inundación.
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	Reorientación del parque residencial hacia la vivienda habitual y permanente; generación de un nuevo parque estructurante; vivienda protegida y asequible; diversificación tipológica.
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	Regeneración de la ciudad consolidada; corrección de los desequilibrios históricos entre barrios; creación de nuevas centralidades; ordenación de las partidas rurales.
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	Reducción de la dependencia del vehículo privado; liberación del frente litoral; red jerarquizada y distribuida; nodos intermodales; coordinación con el área funcional Alicante-Elx.
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	Superación del agotamiento del suelo productivo; arco productivo oeste; corredores de innovación; nodo de conocimiento de Rabasa; economía azul y portuaria.
OE6. Dotaciones, servicios y planificación basada en datos (transversal)	Suficiencia de agua, energía y residuos; red primaria dotacional dimensionada al crecimiento; simplificación normativa; sistema de indicadores urbanos sobre plataforma digital.

2.4. Alternativas

El Plan General Estructural de Alicante ha considerado cuatro alternativas. Se presentan en primer lugar sus premisas de partida, claramente diferenciadas, sobre las que se construyen los distintos modelos:

ALTERNATIVA 0 Tendencial	ALTERNATIVA 1 Contención	ALTERNATIVA 2 Crecimiento expansivo direccionado	ALTERNATIVA 3 Crecimiento equilibrado
Opción de referencia que, conforme a la Ley 21/2013, equivale a no redactar el PGE: se mantiene el modelo urbano del PGMO de 1987 y se ejecutan exclusivamente sus determinaciones pendientes y las de sus modificaciones e instrumentos vigentes.	Considera que el término municipal no debe consumir más suelo. Limita la capacidad de acogida de nueva población dentro del municipio y fundamenta la generación de vivienda exclusivamente en actuaciones sobre la ciudad existente, priorizando la renaturalización y lo local.	Recoge y actualiza la lógica de los documentos de 2004 y 2010. Propone una oferta amplia de suelo residencial y productivo más allá de la A-70, acompañada de una red viaria de gran capacidad, para maximizar y agilizar la producción de suelo.	Plantea un modelo en el que la infraestructura verde ordena previamente el territorio y el crecimiento se concentra en un arco compacto adosado a la ciudad, combinado con la transformación de la ciudad existente y una estructura policéntrica adaptable en el tiempo.

A continuación, se desarrollan en detalle, siguiendo el orden de contenidos propio de la ordenación estructural conforme al TRLOTUP: clasificación del suelo e infraestructura verde, estrategia de vivienda, elementos estructurantes y desarrollo urbano, movilidad, dotaciones e infraestructuras de servicio, actividad económica y patrimonio.

Alternativa 0: tendencial

La Alternativa 0 constituye la opción de referencia y equivale a no elaborar el Plan General Estructural. Se basa en mantener el modelo urbano del PGM de 1987 y ejecutar exclusivamente las determinaciones ya previstas en él, en sus modificaciones puntuales y en los instrumentos sectoriales en vigor. No introduce cambios estructurales y prolonga las dinámicas actuales.

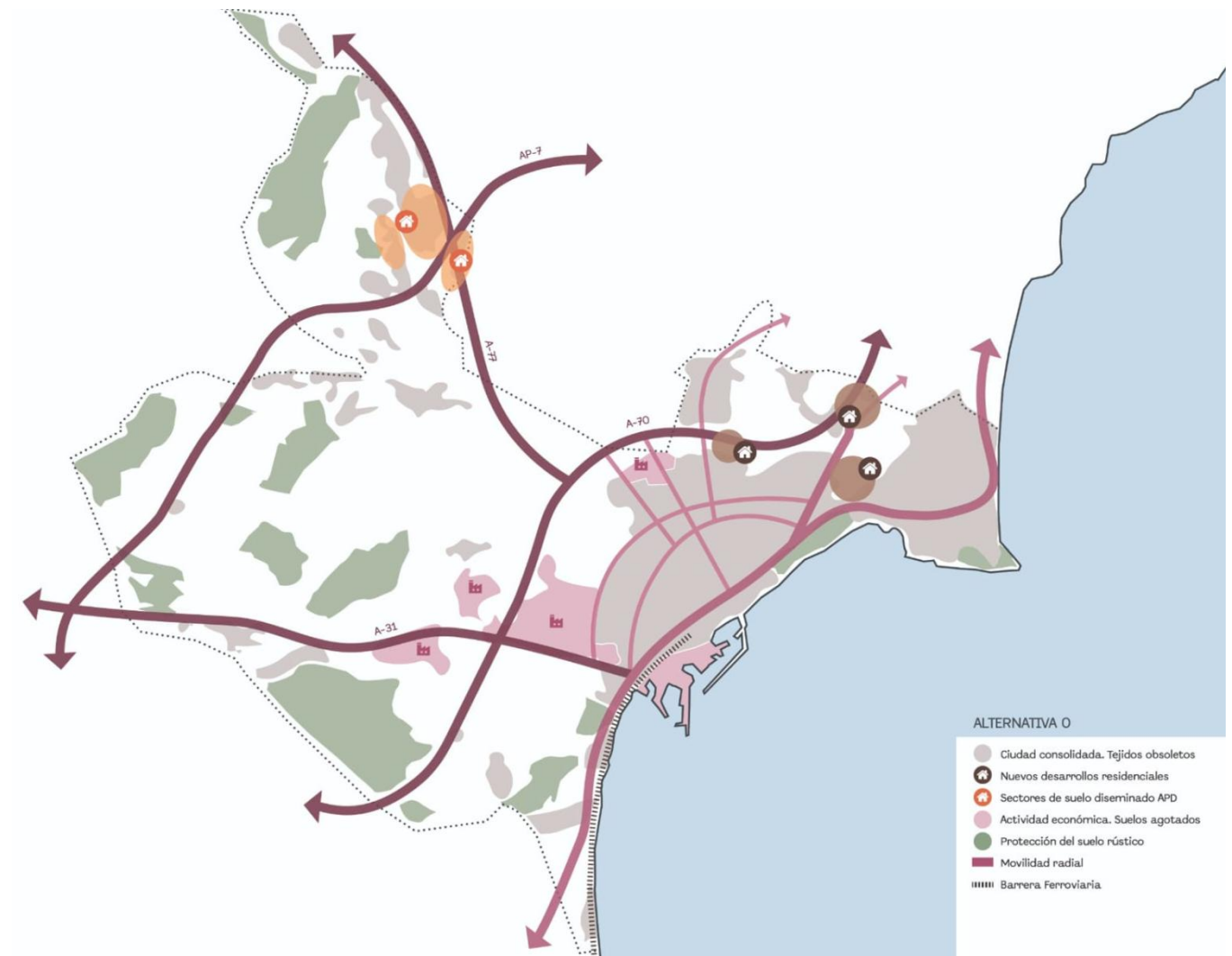
Sus principales líneas son:

- **Clasificación del suelo:** se completan los suelos urbanos y urbanizables pendientes conforme a la ordenación de 1987. Se mantiene la clasificación de los sectores APD-16 a APD-19 como ámbitos de expansión del diseminado, hoy ocupados de forma irregular y sin estructura urbana ni dotaciones.
- **Infraestructura verde:** no existe como sistema. La protección del suelo rural permanece en torno al 30% del término, sin corredores fluviales integrados, sin parque agrario y sin continuidad ecológica entre los espacios naturales.
- **Vivienda:** la oferta depende de la capacidad residual del planeamiento vigente, sin mecanismos adicionales para acelerar la producción ni instrumentos específicos de vivienda protegida, en un contexto en el que la calificación de la vivienda protegida promovida en décadas anteriores ha caducado y retornado al mercado libre.
- **Movilidad:** se mantiene el esquema radial y litoralizado, la barrera ferroviaria del frente marítimo y la A-70 como límite duro del crecimiento urbano. Las actuaciones sectoriales de transporte público y movilidad activa avanzan sin soporte en la ordenación estructural.
- **Ciudad consolidada:** no se dispone de instrumentos de regeneración estructural. Los barrios vulnerables y los tejidos productivos obsoletos quedan al margen de una estrategia global.
- **Actividad económica:** se mantiene la clasificación productiva de 1987, ya agotada en la práctica, incluyendo usos industriales en el eje litoral, y no se articula el entorno de Ciudad de la Luz-Aguamarga.
- **Dotaciones e infraestructuras:** la red primaria no se redimensiona para el crecimiento previsto. La saturación advertida en la red de distribución eléctrica y el déficit hídrico estructural quedan sin reserva de suelo asociada.
- **Respuesta climática y resiliencia:** el planeamiento vigente no incorpora una estrategia integrada de mitigación y adaptación. Mantiene ámbitos expuestos a riesgos conocidos, no dispone de una red territorial de refugios, corredores verdes y drenaje sostenible y carece de mecanismos estructurales para responder al incremento de las temperaturas, la sequía, la inundación pluvial, los incendios forestales y los riesgos costeros.

ALTERNATIVA 0 · Tendencial

Ejecución del PGM de 1987 y sus modificaciones. No redacción del Plan General Estructural

- Sin infraestructura verde estructurante
- Barrera ferroviaria y viaria en el litoral
- Diseminado en expansión
- 30% del término protegido



Esquema del modelo territorial de la Alternativa 0
Fuente: Elaboración propia

Alternativa 1: contención

La Alternativa 1 parte de la premisa de que el término municipal de Alicante no puede ni debe consumir más suelo. Orienta el modelo hacia la limitación de la capacidad de acogida de nueva población dentro del municipio y fundamenta íntegramente la generación de vivienda en actuaciones sobre la ciudad existente, apostando por la reintroducción del medio natural y priorizando lo local sobre lo metropolitano. Sus principales líneas son:

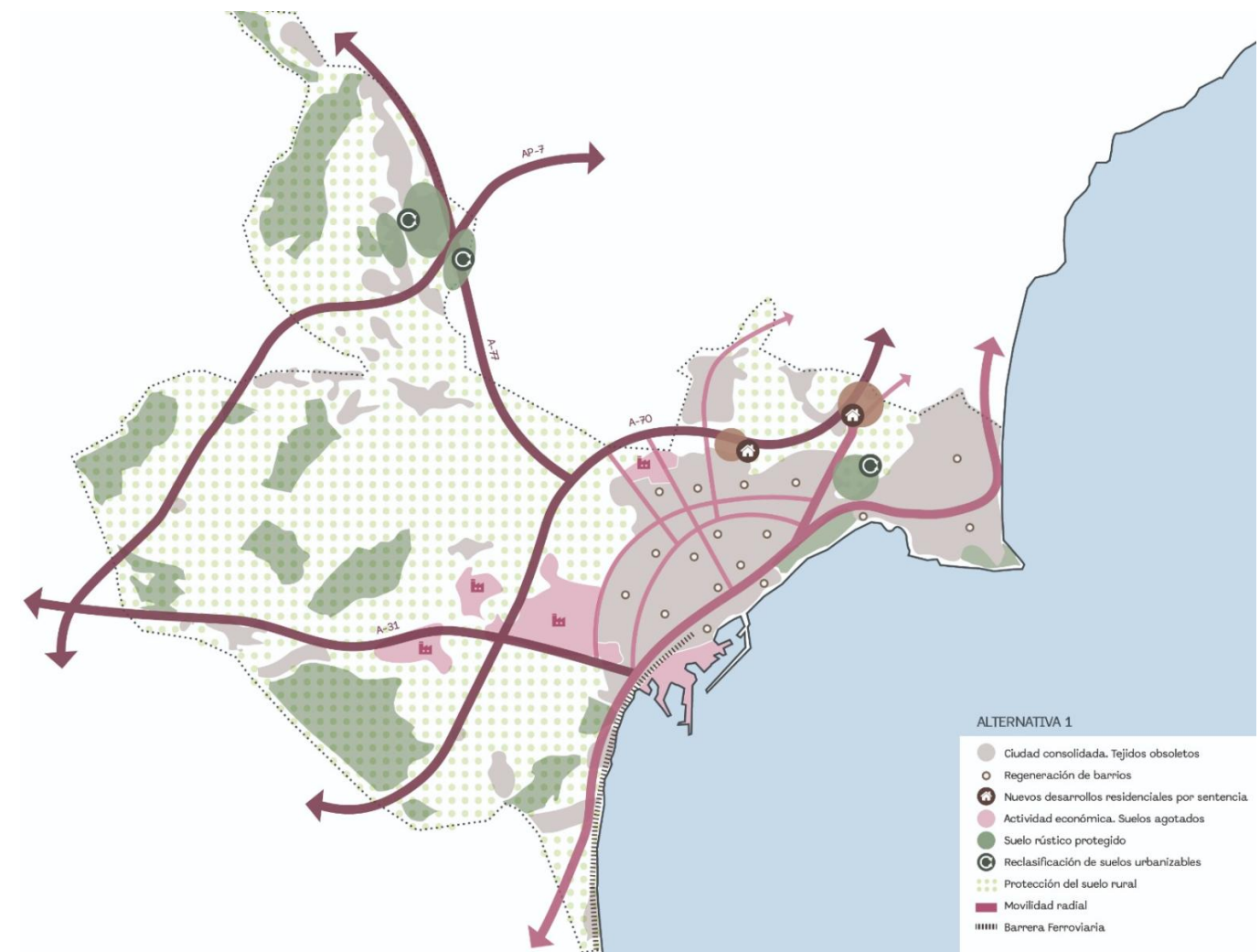
- **Clasificación del suelo e infraestructura verde:** no se clasifica nuevo suelo urbanizable. Los sectores pendientes de desarrollo del planeamiento vigente se reclasifican como suelo no urbanizable, salvo aquellos sobre los que recae sentencia firme. La protección del suelo rural alcanza su máximo alcance posible y los sectores APD-16 a APD-19 revierten a suelo no urbanizable común.
- **Vivienda:** toda la producción residencial se concentra en operaciones sobre grandes vacíos urbanos e infraestructuras en desuso y en la reconversión de suelos industriales obsoletos, junto con la movilización del parque vacío y la reorientación de la segunda residencia hacia residencia habitual. La capacidad resultante es sustancialmente inferior a la demanda proyectada.
- **Elementos estructurantes:** se mantiene la estructura urbana actual con un modelo poco intervencionista, centrado en la renaturalización, la mejora del espacio público y la conectividad peatonal, sin nuevos ejes estructurantes de escala territorial.
- **Movilidad:** actuación intensa en la ciudad existente -ejes de barrio, itinerarios peatonales y ciclistas, refuerzo del transporte público urbano- pero sin capacidad de reordenar los flujos metropolitanos, que se incrementan al desplazarse la residencia a los municipios del entorno.
- **Actividad económica:** se preserva el suelo productivo existente sin ampliaciones. Ante el agotamiento constatado del suelo industrial disponible, la demanda de actividad se deriva al resto del área funcional.
- **Dotaciones e infraestructuras:** la contención del crecimiento reduce la presión sobre las redes de agua y energía, permitiendo concentrar la inversión en la mejora de la ciudad consolidada.
- **Respuesta climática y resiliencia:** la máxima preservación del suelo rural, la renaturalización y la reducción del crecimiento disminuyen la impermeabilización y conservan sumideros de carbono. No obstante, la ausencia de una estrategia metropolitana y de nuevas estructuras territoriales limita su capacidad para abordar la movilidad inducida, los riesgos supramunicipales y la adaptación de las infraestructuras urbanas y territoriales.

El principal efecto no deseado de esta alternativa es la exportación del problema: la demanda residencial no atendida se traslada a los municipios del área metropolitana, incrementando la movilidad obligada en vehículo privado hacia Alicante, y la restricción de oferta sobre un mercado ya tensionado agrava las dificultades de acceso a la vivienda y los procesos de expulsión de las rentas más bajas.

ALTERNATIVA 1 · Contención

Crecimiento cero en suelo nuevo. Toda la respuesta residencial se resuelve en la ciudad existente

- Óptima en preservación del territorio, pero:
- Traslada el crecimiento y la movilidad al área metropolitana
- Tensiona el precio de la vivienda



Esquema del modelo territorial de la Alternativa 1

Fuente: Elaboración propia

Alternativa 2: crecimiento expansivo direccionado

La Alternativa 2 recoge, actualiza y somete a evaluación la lógica que sustentaba los documentos de 2004 y 2010. Propone un modelo de máxima expansión dirigido a la generación rápida de suelo, articulado con una planificación de infraestructuras viarias de gran capacidad para atender las nuevas demandas. Sus principales líneas son:

- **Clasificación del suelo:** clasificación de grandes bolsas de suelo urbanizable residencial más allá de la A-70, en el arco norte y noroeste, con órdenes de magnitud próximos a los de los documentos previos (entre 1.100 y 1.250 ha) y densidades medias-bajas. Se mantiene la clasificación de los ámbitos de expansión del diseminado.
- **Infraestructura verde:** se conserva como categoría residual, ajustada a los espacios que no resultan aptos para la urbanización. Las zonas verdes se resuelven en el interior de cada sector, sin continuidad ni función estructurante a escala territorial.
- **Vivienda:** maximiza y agiliza la producción como eje central del modelo, mediante la activación rápida de suelos clasificados y la clasificación de nuevos sectores. Es la alternativa con mayor capacidad de respuesta a corto plazo en términos estrictamente cuantitativos.
- **Elementos estructurantes y movilidad:** crecimiento en mancha sobre el arco norte y oeste, con nuevos ejes viarios de gran capacidad que multiplican la accesibilidad rodada. Se mantiene el esquema radial y la descarga sobre el frente litoral, y no se resuelve la barrera ferroviaria.
- **Actividad económica:** clasificación de suelo productivo por encima de las 700 ha, incluyendo ampliaciones sobre ámbitos de valor paisajístico y el mantenimiento de usos industriales en el eje litoral.
- **Ciudad consolidada:** la ciudad existente queda al margen del modelo; el esfuerzo inversor se concentra en la urbanización de los nuevos sectores.
- **Dotaciones e infraestructuras:** el crecimiento disperso multiplica la longitud de las redes de agua, saneamiento y energía y eleva de forma muy significativa el coste de urbanización, mantenimiento y prestación de servicios por habitante.
- **Respuesta climática y resiliencia:** el aumento del consumo de suelo, la urbanización más allá de la A-70, las densidades medias-bajas y la dependencia de nuevas infraestructuras viarias incrementan las emisiones inducidas, la impermeabilización, la demanda hídrica y energética y la exposición a episodios extremos. La infraestructura verde carece de continuidad y no actúa como sistema de adaptación.

ALTERNATIVA 2 · Crecimiento expansivo direccionado

Reedición de la lógica de los planes de 2004 y 2010: gran oferta de suelo más allá de la A-70

- Resuelve rápidamente la reserva de suelo, pero:
- Consume territorio muy por encima de la ETCV
- Dispersa la ciudad y encarece la urbanización y los servicios



Esquema del modelo territorial de la Alternativa 2

Fuente: Elaboración propia

Alternativa 3: crecimiento equilibrado y policentrismo

La Alternativa 3 propone una transformación urbana basada en el equilibrio, en la que la infraestructura verde constituye el marco ordenador previo a cualquier otra decisión del plan y el crecimiento se concentra en un arco compacto adosado al núcleo consolidado, combinado con la transformación intensiva de la ciudad existente. No predefine un escenario fijo de crecimiento, sino que incorpora el factor tiempo en sus determinaciones para adaptarse a la evolución real de las necesidades. Sus principales líneas son:

- **Clasificación del suelo e infraestructura verde:** se eleva la superficie de suelo no urbanizable protegido del 30,24 % al 48,91 % del término municipal, incorporando el patrimonio natural catalogado y nuevas áreas de protección agrícola. La infraestructura verde se estructura en tres categorías -espacios naturales, culturales y paisajísticos- y dos niveles de conectividad -corredores verdes integrados y ejes verdes transversales-, e integra la vía litoral (eje continuo de casi 21 km con área de influencia mínima de 500 m), la recuperación de los tres corredores fluviales principales (Ovejas, Agua Amarga y Orgegia-Juncaret) mediante soluciones basadas en la naturaleza, y el Parque Agrario de la Huerta (más de 120 ha en L'Horta d'Alacant, con once torres BIC). Los sectores APD-16 a APD-19 revierten a suelo no urbanizable común.
- **Vivienda:** reorientación del modelo residencial hacia la vivienda habitual y permanente y generación de un nuevo parque estructurante mediante ocho sectores residenciales (aproximadamente 443 ha y 23.155 viviendas) configurados como arco de crecimiento en torno al núcleo consolidado, con densidades medias y medias-altas y mezcla equilibrada de usos, y mediante la regeneración y transformación de la ciudad existente a través de las ORE y OTE (aproximadamente 14.700 viviendas potenciales), con presencia significativa de vivienda protegida y asequible. El suelo urbanizable residencial alcanza globalmente unas 819 ha al incluir los sistemas generales vinculados, principalmente grandes parques, zonas verdes y otros elementos estructurales.
- **Regeneración y transformación de la ciudad existente:** dos instrumentos diferenciados. Las Operaciones de Regeneración Estructural (ORE) actúan sobre grandes vacíos urbanos e infraestructuras obsoletas -ORE-1 "Parque Central" (37 ha, aproximadamente 1.400 viviendas, con presencia significativa de vivienda protegida, y un parque de al menos 150.000 m²), ORE-2 "Sangueta" y ORE-3 "Parque del Mar"- y se desarrollan mediante Planes Especiales. Las Operaciones de Transformación Estructural (OTE) reconvierten suelos industriales obsoletos en barrios mixtos -OTE-1 «Florida-Babel» (98 ha y unas 8.600 viviendas) y OTE-2 «Polígono Rabasa» (41 ha y unas 3.000 viviendas)- mediante instrumentos de ordenación pormenorizada que permitan una transformación gradual y compatible con las actividades existentes. Se completa con la ordenación diferenciada de las partidas rurales según tipología de asentamiento.
- **Movilidad y elementos estructurantes:** superación del esquema congestionado y litoralizado actual mediante una red jerarquizada y distribuida apoyada en rondas metropolitanas: transformación del tramo urbano de la A-70 en bulvar verde, finalización de la Vía Parque y enlace con la A-79 para cerrar el segundo anillo, y nuevo eje entre la avenida de Dénia y la A-79. En el ámbito ferroviario, la variante de Torrellano unifica cercanías, larga distancia y mercancías y elimina la barrera del litoral, liberando suelo para el corredor verde litoral; se articulan dos nodos intermodales -el nodo central y el nodo secundario Alicante Norte junto a la Universidad- y se programa la ampliación del TRAM por fases con plataformas reservadas. La movilidad activa se concibe como sistema estructural bajo el concepto de ciudad de proximidad.

ALTERNATIVA 3 · Crecimiento equilibrado y policentrismo

La infraestructura verde ordena previamente el territorio; el crecimiento se concentra en un arco entorno al núcleo

- *Compatibiliza crecimiento y protección:*
- *La infraestructura verde ordena*
- *El crecimiento cose la ciudad existente*
- *El modelo evoluciona por fases según indicadores*



Esquema del modelo territorial de la Alternativa 3

Fuente: Elaboración propia

- **Actividad económica:** incorporación de aproximadamente 631,16 ha de nuevos ámbitos industriales, terciarios, científicos y tecnológicos, configurados como una reserva territorial potencial de largo plazo y articulados principalmente en el arco productivo Alicante Oeste, en continuidad funcional con Sant Vicent del Raspeig y con Elx a lo largo del eje de la A-79; configuración de dicho eje como corredor económico estratégico de escala metropolitana; consolidación del nodo de conocimiento y formación de Rabasa en torno a la Universidad y el Parque Científico-Tecnológico; corredor de innovación aeropuerto-puerto; y regeneración y modernización de las áreas productivas existentes.

- **Dotaciones e infraestructuras:** red primaria coordinada con la infraestructura verde y la movilidad estructurante, con reserva de suelo para el tercer hospital de la ciudad, nuevas subestaciones eléctricas, un centro de ciclos formativos de ámbito provincial y equipamientos deportivos de escala metropolitana. La sostenibilidad del sistema se vincula a la reutilización integral del agua regenerada y a los proyectos de vertido cero.
- **Patrimonio, paisaje e identidad:** integración activa de las torres de la huerta, los núcleos históricos tradicionales, los lugares de interés geológico y los corredores patrimoniales (Vía Augusta, Vía Dianium) como elementos estructurantes del modelo, y no como piezas pasivas objeto de mera protección.
- **Planificación dinámica:** el plan se concibe como marco evolutivo, apoyado en un sistema de indicadores urbanos sobre plataforma digital que permite evaluar de forma continua cada ámbito de la ciudad, priorizar inversiones y acompasar la programación de los desarrollos a la evolución real de las necesidades.
- **Respuesta climática y resiliencia:** integra la mitigación y la adaptación en la estructura territorial mediante compacidad, regeneración urbana, proximidad, movilidad sostenible, protección de sumideros, corredores verdes y fluviales, reducción de la impermeabilización, reutilización de recursos hídricos y planificación adaptable. El modelo reduce la generación de nuevas exposiciones y mejora la capacidad de respuesta frente a inundaciones, calor, sequía, incendios y riesgos litorales.

Por ser la **alternativa seleccionada**, su desarrollo pormenorizado se contiene en el documento de Borrador del Plan que acompaña al presente Documento Inicial Estratégico.

2.5. Análisis de alternativas y justificación de la solución adoptada

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 21/2013, las alternativas consideradas deben ser coherentes con los objetivos del Plan y garantizar su viabilidad técnica y ambiental. Se presenta a continuación una valoración específica que aborda el análisis técnico -en qué medida cada opción contribuye al cumplimiento de los objetivos estratégicos- y el análisis ambiental -comportamiento respecto de los factores ambientales definidos en la citada Ley-.

Análisis técnico de alternativas

Se ha elaborado una tabla comparada basada en una escala de tres niveles que permite sintetizar de forma comprensible y comparable el grado en que cada alternativa da respuesta a los objetivos del Plan:

- **Nivel básico (1):** la alternativa proporciona una respuesta limitada, suficiente para cumplir con lo esencial, pero sin capacidad para modificar tendencias o resolver de fondo el reto.
- **Nivel medio (2):** la alternativa contribuye de forma relevante, aunque sin desplegar el máximo potencial del reto.
- **Nivel alto (3):** la alternativa ofrece una respuesta ambiciosa, con capacidad de modificar el modelo urbano y avanzar de forma clara en el reto.

Aun habiendo sido diseñadas las cuatro alternativas para dar respuesta a los objetivos estratégicos, el análisis comparado arroja diferencias claras en su capacidad de respuesta. Las Alternativas 0 y 2 obtienen los resultados más bajos: la primera por su carácter continuista y su incapacidad para abordar ninguno de los retos identificados; la segunda porque, pese a resolver con eficacia la oferta de suelo, lo hace a costa del territorio, de la ciudad existente y del sistema de movilidad. La Alternativa 1 obtiene un comportamiento intermedio, con un desempeño excelente en materia territorial y ambiental pero claramente insuficiente en vivienda y actividad económica. La Alternativa 3 presenta el mejor comportamiento global, con nivel alto en cinco de los seis objetivos y una respuesta media -deliberadamente moderada y acompasada- en materia de vivienda.

OBJETIVO	ALT. 0	ALT. 1	ALT. 2	ALT. 3
OE1. Territorio, paisaje y clima	Básico (1) Protección residual del 30%; sin sistema verde estructurante	Alto (3) Máxima preservación del suelo y renaturalización	Básico (1) Consumo intenso de suelo y fragmentación territorial	Alto (3) Infraestructura verde previa, 48,91 % protegido y corredores fluviales
OE2. Vivienda	Básico (1) Sólo capacidad residual del 87, sin instrumentos de VPP	Básico (1) Insuficiente ante la demanda; tensiona el mercado	Alto (3) Máxima oferta de suelo a corto plazo	Medio (2) Oferta ajustada y acompasada, con fuerte peso de vivienda protegida
OE3. Regeneración urbana y cohesión	Básico (1) Sin instrumentos; persisten los desequilibrios	Medio (2) Actuación intensa pero de alcance limitado	Básico (1) La ciudad existente queda al margen	Alto (3) ORE y OTE, policentrismo y reequilibrio entre barrios
OE4. Movilidad y art. metropolitana	Básico (1) Esquema radial y barrera ferroviaria litoral	Medio (2) Mejora interna, pero aumenta la movilidad obligada externa	Básico (1) Refuerza la dependencia del vehículo privado	Alto (3) Red jerarquizada, variante de Torrellano y nodos intermodales
OE5. Desarrollo económico	Medio (2) Mantiene el suelo del 87, ya agotado	Básico (1) Deriva la demanda de actividad al área funcional	Medio (2) Amplia oferta, pero mal localizada y sobredimensionada	Alto (3) Arco productivo oeste, corredor A-79 y nodo de Rabasa
OE6. Dotaciones, servicios y datos	Básico (1) Red primaria no redimensionada	Medio (2) Menor presión sobre las redes de servicio	Medio (2) Redes sobredimensionadas y costosas de mantener	Alto (3) Red primaria coordinada e indicadores sobre plataforma digital
PUNTUACIÓN TOTAL (1 peor – 3 mejor)	1,17	1,83	1,67	2,83

Análisis y justificación de la viabilidad ambiental de alternativas

El análisis ambiental se ha realizado considerando cuatro ámbitos -medio físico inerte, medio biótico, medio perceptual y medio socioeconómico- desagregados en factores alineados con lo establecido en el artículo 6 y el Anexo IV de la Ley 21/2013. La metodología aplicada comprende la evaluación técnica de cada alternativa sobre cada factor, la asignación de valores cuantitativos bajo criterio experto con justificación sintética, la validación por el equipo multidisciplinar y el cálculo de una media aritmética sin ponderación diferenciada entre factores. La viabilidad ambiental se justifica con la obtención de un impacto global positivo.

Escala de valoración: +3 impacto muy positivo · +2 medianamente positivo · +1 ligeramente positivo · 0 neutro · -1 ligeramente negativo · -2 medianamente negativo · -3 muy negativo.

La valoración climática debe leerse atendiendo conjuntamente a la mitigación y a la adaptación. En materia de mitigación se consideran la compacidad del modelo, la regeneración frente a la nueva urbanización, la movilidad inducida, la demanda energética, el mantenimiento de suelos con función de sumidero y las emisiones asociadas a la urbanización y la edificación. En materia de adaptación se valoran la reducción de la exposición y la vulnerabilidad frente a inundaciones fluviales, pluviales y costeras, olas de calor e isla térmica, sequía y disponibilidad de recursos hídricos, incendios forestales e interfaz urbano-forestal, erosión y desertificación, temporales y dinámica litoral, así como la protección de infraestructuras y servicios esenciales.

La puntuación relativa del factor "Clima y cambio climático" no excluye el análisis específico de riesgos climáticos que se desarrolla en los capítulos de diagnóstico y efectos previsibles. En particular, deberán comprobarse de forma diferenciada el ascenso del nivel del mar y la erosión costera, el confort térmico y la vulnerabilidad social frente al calor, la suficiencia hídrica en escenarios de sequía prolongada y el riesgo de incendio en la interfaz urbano-forestal.

FACTOR AMBIENTAL	ALT. 0	ALT. 1	ALT. 2	ALT. 3	JUSTIFICACIÓN SINTÉTICA
MEDIO FÍSICO INERTE					
Clima y cambio climático	+1	+2	-1	+3	Alt. 3 integra mitigación y adaptación de forma estructural (bulevar verde, corredores, sombreado, compacidad); Alt. 2 aumenta emisiones por dispersión y movilidad inducida.
Calidad del aire	0	+1	-1	+2	La compacidad y el policentrismo de la Alt. 3 reducen desplazamientos motorizados; la Alt. 1 desplaza el tráfico a los corredores de acceso.
Geología, geomorfología y suelos	-1	+3	-3	+1	Alt. 2 consume más de 1.900 ha de suelo; Alt. 3 limita el consumo a un arco compacto y prioriza la transformación interior (39% de la vivienda).
Hidrología superficial y riesgo de inundación	-1	+2	-2	+3	Alt. 3 recupera los barrancos de Ovejas, Agua Amarga y Orgegia-Juncaret con soluciones basadas en la naturaleza; Alt. 0 y 2 mantienen o agravan la impermeabilización.
Recursos hídricos y ciclo del agua	-1	+1	-2	+2	El déficit hídrico estructural exige vincular el crecimiento al agua regenerada y desalada; sólo la Alt. 3 dimensiona el sistema y reserva suelo para ello.

FACTOR AMBIENTAL	ALT. 0	ALT. 1	ALT. 2	ALT. 3	JUSTIFICACIÓN SINTÉTICA
MEDIO BIÓTICO					
Vegetación e infraestructura verde	0	+3	-2	+3	La Alt. 1 maximiza la preservación del suelo; la Alt. 3 eleva el suelo no urbanizable protegido al 48,91 % y añade continuidad funcional mediante corredores y ejes verdes transversales.
Fauna y conectividad ecológica	0	+3	-2	+2	Alt. 2 fragmenta el territorio con nuevos ejes viarios; Alt. 3 mantiene la permeabilidad mediante conectores sobre la A-70 y los cauces.
Hábitats litorales y espacios protegidos	-1	+2	-2	+2	La vía litoral y la liberación del frente marítimo protegen los hábitats halófilos; Alt. 0 y 2 mantienen usos industriales y ferroviarios en el litoral.
MEDIO PERCEPTUAL					
Paisaje	-1	+2	-3	+2	Alt. 2 genera crecimiento en mancha con bordes indefinidos; Alt. 3 trata los bordes urbano-rurales y programa el paisaje litoral con doble perspectiva.
Patrimonio cultural y huerta histórica	-1	+2	-2	+3	Alt. 3 pone en valor las once torres BIC mediante el Parque Agrario; los modelos expansivos ocupan la huerta sin reconocer su valor.
Ruido	-1	0	-1	+2	La eliminación de la barrera ferroviaria litoral y la conversión de la A-70 en bulevar reducen la exposición en la Alt. 3.
MEDIO SOCIOECONÓMICO					
Población, vivienda y salud humana	-1	-2	+2	+3	Alt. 1 agrava el acceso a la vivienda y la expulsión de rentas bajas; Alt. 3 combina oferta suficiente, vivienda protegida y proximidad a servicios.
Movilidad y accesibilidad	-1	0	-1	+3	Sólo la Alt. 3 reorganiza la red, cierra el segundo anillo, resuelve la variante de Torrellano y articula dos nodos intermodales.
Actividad económica y empleo	0	-1	+2	+3	Alt. 3 supera el agotamiento del suelo productivo con localizaciones adecuadas y añade economía del conocimiento; Alt. 1 deriva la actividad fuera del municipio.
Bienes materiales, infraestructuras y servicios	-1	+1	-2	+2	El coste de urbanización, mantenimiento y prestación de servicios por habitante se dispara en el modelo disperso de la Alt. 2.
VALOR MEDIO GLOBAL	-0,60	+1,27	-1,33	+2,40	
VIABILIDAD AMBIENTAL	Desfav.	Viable	Desfav.	Viable	

Los resultados obtenidos permiten concluir lo siguiente:

- Alternativa 0 — modelo tendencial. Ambientalmente desfavorable:** presenta un balance ambiental ligeramente negativo. Mantiene el modelo de emisiones y la impermeabilización, conserva la barrera ferroviaria y los usos industriales del litoral, no dispone de infraestructura verde estructurante y consolida la expansión irregular del diseminado. Las mejoras derivadas de los planes sectoriales en vigor resultan insuficientes para compensar estos efectos, dado que carecen de soporte en la ordenación estructural.

- **Alternativa 1 — modelo de contención. Ambientalmente viable, impacto positivo medio:** es la segunda mejor opción desde el punto de vista estrictamente ambiental y la mejor en preservación del suelo y renaturalización. No obstante, genera externalidades negativas relevantes en el ámbito metropolitano —desplazamiento del crecimiento, mayor tráfico de acceso, emisiones y ruido en los corredores de entrada— y efectos sociales adversos dentro del propio municipio, al agravar el déficit de vivienda asequible sobre un mercado ya tensionado.
- **Alternativa 2 — modelo expansivo direccionado. Ambientalmente desfavorable:** arroja el peor comportamiento ambiental del conjunto. El consumo de suelo, la fragmentación del territorio, la afección paisajística y patrimonial y el incremento de la movilidad motorizada no se ven compensados por sus ventajas en producción de vivienda y suelo productivo. Al reproducir la lógica de los documentos de 2004 y 2010, este resultado confirma técnicamente el descarte de aquellos modelos.
- **Alternativa 3 — modelo de crecimiento equilibrado. Ambientalmente viable, impacto positivo alto:** presenta el mejor comportamiento ambiental. Integra mitigación y adaptación climática de forma estructural, configura la infraestructura verde y azul como sistema previo, reduce la movilidad obligada mediante policentrismo e hibridación de usos, mejora de forma clara aire, ruido, salud y biodiversidad, y protege el suelo productivo estratégico y la huerta histórica. Aunque implica mayor complejidad de gestión, su carácter adaptativo permite acompasar las actuaciones a las necesidades reales de cada momento, evitando desarrollos sobredimensionados.

La valoración favorable de la Alternativa 3 no supone la ausencia de efectos climáticos adversos. La clasificación de nuevos suelos residenciales y productivos comporta consumo de suelo, incremento de la demanda hídrica y energética y necesidad de nuevas infraestructuras. Su desarrollo deberá condicionarse a la disponibilidad efectiva de recursos, a la máxima reutilización técnicamente viable del agua regenerada, a la reducción de la impermeabilización, a la incorporación de drenaje sostenible, sombra y arbolado, y a la comprobación de que no se generan nuevas exposiciones frente a inundación, incendios, calor extremo o riesgos litorales.

Conclusión: alternativa seleccionada

El cruce de ambos análisis ofrece un resultado inequívoco.

Las Alternativas 0 y 2 quedan descartadas por obtener simultáneamente las puntuaciones técnicas más bajas y un balance ambiental negativo; la Alternativa 2, además, incorpora en su formulación la lógica de los dos documentos de revisión previos, cuyo descarte queda así técnica y ambientalmente motivado y no meramente presupuesto.

La Alternativa 1, ambientalmente viable y muy positiva en el plano territorial, resulta insuficiente en los objetivos de vivienda y desarrollo económico y traslada al área metropolitana los efectos que evita en el municipio, lo que resulta incompatible con la responsabilidad de Alicante como capital de su área funcional.

En consecuencia, se selecciona la **Alternativa 3 -crecimiento equilibrado y policentrismo-**, que obtiene la mejor puntuación técnica (2,83 sobre 3) y el mejor comportamiento ambiental (+2,40 sobre +3) del conjunto, y que constituye el único modelo capaz de compatibilizar la protección efectiva del territorio con una respuesta suficiente a las necesidades de vivienda, actividad económica y cohesión social del municipio.

La Alternativa 3 es también la única que responde a la lección principal que se extrae de los dos intentos previos de planificación: un plan general no se sostiene sobre la cantidad de suelo que clasifica, sino sobre la coherencia entre el territorio que protege, la ciudad que repara y el crecimiento que programa.

3. Desarrollo previsible del Plan

El modelo seleccionado se corresponde con la **Alternativa 3: crecimiento equilibrado y policentrismo**, cuya justificación técnica, ambiental y territorial se desarrolla en el capítulo anterior.

El Borrador define un modelo territorial que combina la protección del suelo rural, la regeneración y transformación de la ciudad existente y la incorporación de nuevos ámbitos residenciales y productivos. La infraestructura verde y azul constituye la estructura previa de la ordenación y condiciona la clasificación del suelo, la localización de los crecimientos, la red primaria, la movilidad y la relación entre la ciudad, el litoral y el territorio rural.

El Plan no configura una expansión urbana continua ni un escenario que deba ejecutarse íntegramente. Establece una estructura territorial de largo plazo y distribuye su capacidad entre la compleción de la ciudad urbanizada, las actuaciones ya iniciadas, las operaciones de regeneración y transformación estructural y los nuevos desarrollos.

La materialización del modelo se producirá de manera progresiva. Algunas determinaciones se incorporarán directamente a la ordenación estructural del PGE, mientras que otras requerirán planeamiento de desarrollo, programación, gestión urbanística, proyectos de urbanización, proyectos sectoriales, actuaciones de restauración ambiental o acuerdos con otras administraciones.

3.1. Descripción sintética del modelo seleccionado

El modelo seleccionado estructura el territorio municipal mediante la relación equilibrada entre:

- la infraestructura verde y azul;
- la ciudad urbanizada;
- los ámbitos de regeneración y transformación;
- los nuevos desarrollos residenciales;
- las áreas de actividad económica;
- la red primaria de comunicaciones, dotaciones y espacios libres;
- y el territorio rural y el diseminado.

A. Infraestructura verde y azul como estructura territorial

La infraestructura verde y azul constituye el marco ordenador previo del Plan.

Integra los espacios naturales, forestales, agrícolas, fluviales, litorales, paisajísticos y culturales y los relaciona mediante corredores verdes integrados y ejes verdes transversales. No se limita a reunir elementos protegidos, sino que configura una red continua con funciones ecológicas, hidráulicas, climáticas, paisajísticas, culturales y de uso público.

Forman parte de esta estructura:

- los espacios naturales protegidos y los terrenos forestales;
- las sierras y relieves interiores;
- los barrancos de las Ovejas y Agua Amarga y el sistema Orgegia-Juncaret;
- el litoral y la Vía Litoral;
- el Parque Agrario de la Huerta;
- el parque periurbano de las Lagunas de Rabasa;
- las vías pecuarias y los caminos históricos;
- los conectores ambientales y patrimoniales;
- y los parques y ejes verdes de la ciudad urbanizada.

La infraestructura verde relaciona el territorio rural con los barrios y centralidades urbanas, preserva la conectividad ecológica, mejora el drenaje, protege los suelos permeables y contribuye a la adaptación frente a la inundación, el calor, la sequía, los incendios y los riesgos litorales.

B. Protección y ordenación del suelo rural

El modelo protege aproximadamente el **48,91 % del término municipal** como suelo no urbanizable protegido.

La zonificación rural diferencia los suelos de valor natural, agrícola, forestal, hidráulico, paisajístico, cultural o afectados por infraestructuras y establece para cada uno un régimen ajustado a sus características y capacidad de acogida.

La protección del suelo rural no responde únicamente a la exclusión de la urbanización. El Plan reconoce su función productiva, ecológica, climática, paisajística y territorial y lo incorpora activamente a la estructura municipal.

Los sectores APD-16 a APD-19 dejan de constituir ámbitos de expansión del diseminado y se integran en el suelo no urbanizable común. Esta decisión contiene la extensión de la ocupación dispersa y evita la consolidación de nuevos crecimientos residenciales desligados de la ciudad.

C. Regeneración de la ciudad existente

La regeneración de la ciudad urbanizada constituye uno de los componentes principales del modelo.

El Plan interviene sobre la ciudad existente mediante:

- la compleción de solares y parcelas vacantes;
- la culminación de actuaciones en ejecución;
- la rehabilitación del parque edificado;
- la regeneración de barrios y entornos vulnerables;
- la mejora de los espacios públicos;
- la incorporación de arbolado, sombra y superficies permeables;
- la corrección de déficits dotacionales;
- y la transformación de grandes vacíos e infraestructuras o tejidos obsoletos.

La regeneración se relaciona con una estructura urbana policéntrica formada por centralidades existentes y nuevas centralidades de barrio. Estas concentran vivienda, comercio, empleo, equipamientos, servicios, espacios libres y transporte público y reducen la dependencia de la ciudad central para los desplazamientos cotidianos.

D. Operaciones de Regeneración y Transformación Estructural

El modelo delimita dos tipos de operaciones sobre la ciudad existente:

- **Operaciones de Regeneración Estructural —ORE—**, vinculadas a grandes vacíos urbanos, infraestructuras y espacios estratégicos;
- **Operaciones de Transformación Estructural —OTE—**, destinadas a la transformación gradual de tejidos productivos o infrautilizados en barrios mixtos.

Las ORE comprenden:

- ORE-1 Parque Central;
- ORE-2 Sangueta;
- ORE-3 Parque del Mar.

Las OTE comprenden:

- OTE-1 Florida-Babel;
- OTE-2 Polígono Rabasa.

Estas operaciones incorporan vivienda, espacios libres, dotaciones, nuevas conexiones y usos compatibles, pero su finalidad principal no es exclusivamente residencial. Actúan sobre barreras urbanas, tejidos obsoletos y ámbitos estratégicos y refuerzan la integración territorial, la movilidad, la infraestructura verde y la cohesión entre barrios.

E. Crecimiento residencial compacto

El modelo delimita **ocho sectores de nuevo desarrollo residencial** que forman un arco próximo a la ciudad consolidada.

Los sectores se integran en la estructura existente, evitan la urbanización dispersa y reúnen condiciones de:

- continuidad urbana;
- densidad suficiente;
- mezcla de usos;
- presencia de vivienda protegida y dotacional;
- proximidad a equipamientos y servicios;
- conexión con el transporte público;
- y vinculación con la infraestructura verde y los sistemas generales.

El crecimiento residencial no constituye una pieza autónoma del modelo. Se combina con la capacidad de compleción de la ciudad urbanizada, las actuaciones actualmente en ejecución y las ORE y OTE.

F. Actividad económica y suelo productivo

El Plan amplía y diversifica el suelo destinado a actividades económicas.

Los nuevos ámbitos industriales, logísticos, terciarios, científicos y tecnológicos se concentran principalmente en el arco occidental del municipio y se relacionan con:

- las áreas productivas existentes;
- la A-31, la A-70 y la A-79;
- la Universidad de Alicante;
- el Parque Científico-Tecnológico;
- el aeropuerto;
- el puerto;
- Ciudad de la Luz;
- y el sistema metropolitano Alicante-Elche.

La propuesta incorpora cinco nuevos ámbitos industriales y cinco ámbitos terciarios, científicos o tecnológicos. Esta estructura se completa con la regeneración y modernización de las áreas productivas existentes y con el reconocimiento del entorno estratégico de la A-79.

El entorno estratégico de la A-79 no constituye una reserva urbanizable continua ni forma parte de la superficie cuantificada de nuevos desarrollos económicos. Su función es permitir la valoración selectiva de actuaciones de interés estratégico acreditado durante la vigencia del Plan, conforme a las condiciones que establezca su normativa.

G. Movilidad y articulación metropolitana

El modelo sustituye la lógica radial y litoralizada del planeamiento vigente por una red más distribuida, jerarquizada y vinculada a la escala metropolitana.

La estructura incorpora:

- la compleción de los itinerarios viarios transversales;
- la relación entre la Vía Parque y la A-79;
- la transformación urbana y ambiental de la A-70;
- la integración de las infraestructuras ferroviarias;
- la variante de Torrellano;
- la eliminación de la barrera ferroviaria del litoral;
- la configuración de nodos intermodales;
- la ampliación de la red TRAM;
- la reserva de plataformas para transporte público;
- y la integración de la movilidad peatonal y ciclista en la infraestructura verde.

El PGE incorpora estas actuaciones a su modelo y preserva los corredores y espacios necesarios. Su definición técnica, aprobación, programación y ejecución corresponderán en cada caso a las administraciones y organismos competentes.

H. Red primaria, dotaciones y espacios libres

La red primaria se coordina con la infraestructura verde, la movilidad, la distribución de la población y los ámbitos de crecimiento y transformación.

Integra:

- las comunicaciones interurbanas y el viario estructurante;
- el transporte público;
- el sistema general portuario;
- los equipamientos administrativos, deportivos, educativos, culturales, sanitarios, asistenciales y de servicios urbanos;
- las dotaciones residenciales;
- y los parques y zonas verdes de red primaria.

Los grandes parques, los corredores fluviales, la Vía Litoral y los ejes verdes no funcionan como piezas aisladas, sino como una red continua vinculada a los barrios, equipamientos y centralidades.

I. Suelo rural, núcleos y diseminado

El Plan establece una estrategia diferenciada para los núcleos históricos, los núcleos urbanos del diseminado, los asentamientos existentes y las agrupaciones de viviendas en suelo rural.

El modelo:

- contiene la dispersión;
- estabiliza los tejidos existentes;
- diferencia las situaciones territoriales;
- mejora su articulación con la red viaria y los servicios;
- incorpora criterios de integración paisajística;
- e identifica los ámbitos que requieren procedimientos de minimización del impacto territorial.

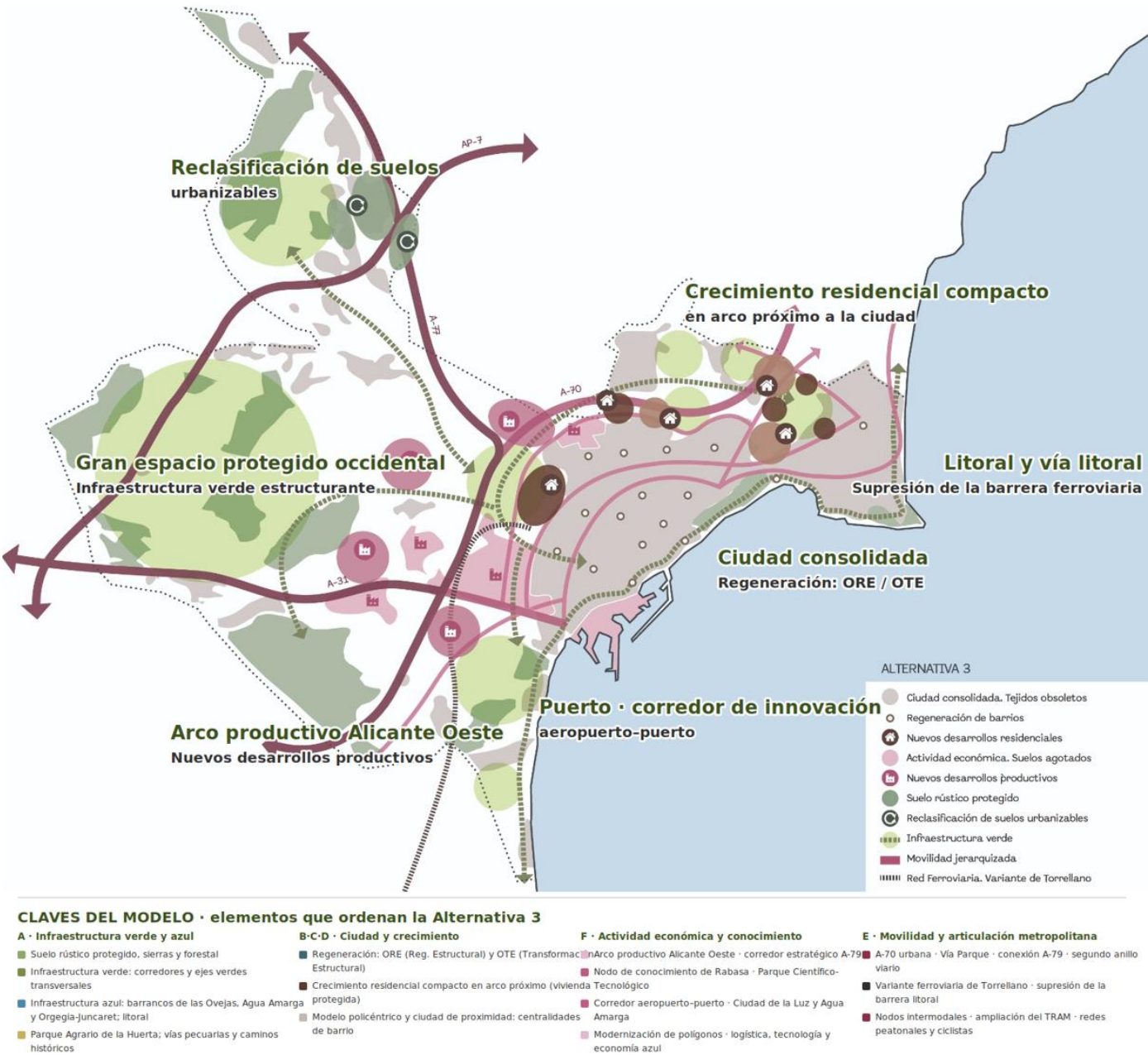
La ordenación no extiende de manera generalizada los perímetros residenciales. Los ajustes o pequeñas ampliaciones se vinculan a la mejora de la estructura existente, la resolución de bordes y la viabilidad de los servicios.

J. Modelo adaptativo

El PGE configura un modelo de largo plazo cuya ejecución se acompasa a la evolución real del municipio.

La clasificación y delimitación de los ámbitos no implican su desarrollo simultáneo. La programación se relacionará con:

- la evolución demográfica;
- las necesidades de vivienda;
- la producción de vivienda protegida;
- la disponibilidad de suelo urbanizado;
- la demanda de suelo productivo;
- la capacidad de las redes;
- la disponibilidad de agua y energía;
- la ejecución de infraestructuras y transporte público;
- y los indicadores ambientales, territoriales y sociales.



Modelo territorial seleccionado: infraestructura verde, ciudad existente y ámbitos de nuevo desarrollo
Fuente: Elaboración propia.

3.2. Principales actuaciones y magnitudes iniciales

Las magnitudes de este apartado describen el modelo contenido en el Borrador. Expresan superficies, capacidades y órdenes de dimensión iniciales y permiten valorar su alcance territorial y ambiental.

Su inclusión en el Borrador no implica la ejecución inmediata de los ámbitos. La materialización de estas capacidades dependerá de los instrumentos de desarrollo, la programación, la gestión, las condiciones ambientales y sectoriales y la disponibilidad de recursos e infraestructuras.

A. Clasificación preliminar del suelo

La superficie cartográfica de referencia del término municipal asciende a aproximadamente **20.265 ha**.

La clasificación preliminar se distribuye del siguiente modo:

Clasificación	Superficie aproximada	Porcentaje
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 %

El suelo urbano comprende:

- **4.689 ha de suelo urbano desarrollado;**
- **204 ha de suelo urbano sujeto a planeamiento de desarrollo,** incluidas las ORE y OTE residenciales y una OTE productiva.

El suelo urbanizable comprende:

- **819 ha de suelo urbanizable residencial,** incluidos los sistemas generales vinculados;
- **631 ha de suelo urbanizable para actividades productivas.**

El suelo no urbanizable se distribuye en:

- **4.214 ha de suelo no urbanizable común;**
- **9.912 ha de suelo no urbanizable protegido.**

El suelo no urbanizable protegido representa el **48,91 % del término municipal**.

B. Capacidad residencial del modelo

La capacidad residencial inicialmente cuantificada asciende aproximadamente a **44.886 viviendas**.

Esta capacidad se distribuye entre:

Componente residencial	Capacidad aproximada
Compleción prudente de zonas 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
Ocho nuevos sectores residenciales	23.155 viviendas
Total inicialmente cuantificado	44.886 viviendas

La capacidad cuantificada no incluye otras posibilidades que se concretarán posteriormente pero que suponen un incremento no significativo cuantitativamente, como:

- las unidades de ejecución que delimite o redefina el PGE;
- la regeneración e intensificación selectiva de determinados tejidos;
- y los alojamientos vinculados a ámbitos productivos, universitarios, científicos, sanitarios o empresariales.

C. Compleción de las zonas urbanizadas

El Estudio de dotaciones y tejidos residenciales identifica una capacidad máxima teórica aproximada de 10.010 viviendas en las zonas residenciales urbanizadas.

El Borrador adopta una hipótesis prudente de materialización del **50 %**, equivalente a aproximadamente **5.005 viviendas**.

La reducción respecto de la capacidad máxima atiende a las condiciones reales de la ciudad consolidada:

- fragmentación de la propiedad;
- permanencia de edificaciones o actividades;
- condiciones parcelarias;
- protección patrimonial;
- y ausencia de iniciativa edificatoria.

Esta capacidad corresponde a un proceso de compleción progresiva y no a una oferta inmediatamente disponible.

D. Actuaciones en ejecución o de próxima incorporación

El modelo incorpora aproximadamente **2.025 viviendas** correspondientes a actuaciones actualmente en programación, gestión o urbanización.

Estas actuaciones forman parte de la capacidad heredada en proceso de materialización y se computan separadamente para evitar su inclusión duplicada en los nuevos ámbitos.

E. Operaciones de Regeneración Estructural

Las ORE reúnen una capacidad conjunta aproximada de **1.919 viviendas**.

Su función principal es resolver barreras urbanas, integrar infraestructuras, recuperar espacios estratégicos, crear parques y dotaciones y regenerar los tejidos próximos. La capacidad residencial contribuye a la viabilidad de estas actuaciones, pero permanece subordinada a sus objetivos estructurales.

• ORE-1. Parque Central

Parque Central integra la operación ferroviaria y urbana vinculada a los terrenos de la estación y su entorno.

El ámbito comprende aproximadamente:

- 37 ha;
- 1.400 viviendas;
- y un parque urbano de al menos 150.000 m².

La operación mantiene los parámetros estructurales del Plan Especial aprobado y articula la integración ferroviaria, la nueva estación, la continuidad urbana y la obtención de espacios libres.

• ORE-2. Sangueta

Sangueta transforma un espacio estratégico situado entre el litoral, la Serra Grossa y los barrios del noreste.

La operación integra las infraestructuras ferroviarias y tranviarias, mejora la conexión entre la ciudad y el litoral y genera nuevos espacios libres, dotaciones y usos urbanos.

• ORE-3. Parque del Mar

Parque del Mar actúa sobre el frente ferroviario y urbano del sur de la ciudad.

La operación elimina barreras, conecta los barrios próximos con el litoral y articula un nuevo parque y una red de espacios públicos vinculados al corredor verde litoral.

F. Operaciones de Transformación Estructural

Las OTE incorporan una capacidad conjunta aproximada de **12.782 viviendas**.

Actúan sobre tejidos ya ocupados y permiten una transformación gradual hacia barrios mixtos. La ordenación compatibiliza la incorporación de vivienda, dotaciones y espacios libres con la permanencia temporal de las actividades existentes que continúan siendo adecuadas.

Las operaciones son:

- OTE-1 Florida-Babel, con aproximadamente **98 ha**;
- OTE-2 Polígono Rabasa, con aproximadamente **41 ha**.

La capacidad conjunta de las OTE es la magnitud de referencia del Borrador. Su distribución definitiva y sus parámetros pormenorizados se concretarán mediante los estudios posteriores correspondientes.

G. Nuevos sectores residenciales

El modelo delimita ocho sectores de nuevo desarrollo residencial:

Código	Denominación	Superficie aproximada
ZND-RE-1	Fondo Piqueres	148 ha
ZND-RE-2	Guijarro-Villafranqueza	55 ha
ZND-RE-3	Lomas de Garbinet	23 ha
ZND-RE-4	Vistahermosa-Juncaret	64 ha
ZND-RE-5	Vista Alegre	36 ha
ZND-RE-6	Alameda	30 ha
ZND-RE-7	Ciprés	41 ha
ZND-RE-8	Pino y Ruaya	46 ha
Total		443 ha

Los ocho sectores presentan una capacidad inicial conjunta de aproximadamente **23.155 viviendas**.

La superficie de los sectores equivale al **2,19 % del término municipal**. La localización de los ámbitos forma un arco próximo a la ciudad consolidada y cose los bordes y vacíos de la estructura existente.

H. Sistemas generales vinculados al crecimiento residencial

El suelo urbanizable residencial asciende globalmente a **819 ha**, equivalentes al **4,04 % del término municipal**.

De esta superficie:

- aproximadamente **443 ha** corresponden a los sectores residenciales;
- aproximadamente **376 ha** corresponden a sistemas generales vinculados.

Los sistemas generales representan alrededor del **46 % del suelo urbanizable residencial**. Comprenden principalmente grandes parques, zonas verdes y otros elementos estructurales.

Estas superficies no incrementan directamente la capacidad edificatoria. Su función es garantizar que el desarrollo residencial contribuya a la obtención y ejecución de la infraestructura verde, los parques, las dotaciones y las conexiones que completan la estructura urbana.

I. Nuevos ámbitos de actividad económica

El modelo incorpora aproximadamente **631 ha** de nuevos ámbitos de actividad económica, equivalentes al **3,11 % del término municipal**.

Se distribuyen en:

- aproximadamente **435 ha de nuevos ámbitos industriales**;
- aproximadamente **196 ha de ámbitos terciarios, científicos y tecnológicos**.
-

Ámbitos industriales		
Código	Denominación	Superficie aproximada
ZND-IN-1	Bacarot	92 ha
ZND-IN-2	Ampliación Atalayas	59 ha
ZND-IN-3	Vallonga-Fontcalent	104 ha
ZND-IN-4	Campaneta	88 ha
ZND-IN-5	Serreta	92 ha
Total		435 ha

Ámbitos terciarios, científicos y tecnológicos		
Código	Denominación	Superficie aproximada
ZND-TER-1	Rabasa-Universidad	19 ha
ZND-TER-2	Ronda Villafranqueza	15 ha
ZND-TER-3	Pino	9 ha
ZND-TER-4	Parque Científico-Tecnológico	76 ha
ZND-TER-5	Ampliación del Parque Científico-Tecnológico	77 ha
Total		196 ha

Estos ámbitos responden al agotamiento del suelo productivo disponible y a la necesidad de diversificar la economía municipal mediante industria, logística, servicios avanzados, tecnología, investigación y actividades vinculadas al conocimiento.

Su delimitación constituye una estructura territorial de largo plazo. Su desarrollo se producirá de forma gradual y se vinculará a la demanda efectiva, la disponibilidad de recursos e infraestructuras y la viabilidad de cada actuación.

El entorno estratégico de la A-79 complementa esta estructura, pero no forma parte de las 631 ha cuantificadas.

J. Principales actuaciones de infraestructura verde

La infraestructura verde incorpora, entre otras, las siguientes actuaciones estructurales:

- la Vía Litoral, como eje ambiental, paisajístico y de movilidad activa;
- la recuperación ambiental y paisajística de los barrancos;
- el Parque Agrario de la Huerta;
- el parque periurbano de las Lagunas de Rabasa;
- el cinturón verde;
- la recuperación de los conectores de la Vereda del Desierto y Barranco del Infierno, la Vía Dianium y la Vía Augusta;
- y la transformación del trazado ferroviario litoral en corredor verde.

Estas actuaciones se completan con los espacios naturales, zonas rurales protegidas, vías pecuarias, parques urbanos y ejes verdes transversales.

K. Principales actuaciones de movilidad

La estructura de movilidad incorpora:

- una red viaria metropolitana distribuida, policéntrica y jerarquizada;
- la compleción de la Vía Parque y su conexión con la A-79;
- la transformación del tramo urbano de la A-70;
- la variante ferroviaria de Torrellano;
- la reorganización de la red de cercanías;
- la eliminación de la barrera ferroviaria del litoral;
- los nodos de intercambio modal;
- la ampliación de la red TRAM;
- la red ciclista estructural;
- y los itinerarios peatonales vinculados a la infraestructura verde.

Las actuaciones de competencia estatal o autonómica forman parte del modelo territorial, aunque su aprobación y ejecución dependerán de los organismos titulares.

L. Dotaciones, infraestructuras y recursos

El modelo dimensiona la red primaria de dotaciones y espacios libres en relación con:

- la población residente;
- la población vinculada;
- la capacidad residencial;
- los nuevos ámbitos económicos;
- y la función metropolitana de Alicante.

La propuesta integra reservas sanitarias, educativas, deportivas, asistenciales, administrativas, residenciales y de servicios urbanos, así como parques y zonas verdes de escala municipal y supramunicipal.

El desarrollo de los ámbitos se vinculará a:

- la disponibilidad efectiva de recursos hídricos;
- la capacidad de abastecimiento, saneamiento y depuración;
- la reutilización de aguas regeneradas;
- la suficiencia de la red eléctrica;
- la ejecución del transporte público;
- y la capacidad de las restantes infraestructuras y servicios.

Magnitudes iniciales del Borrador (órdenes de dimensión, no de ejecución inmediata). Su materialización depende de los instrumentos de desarrollo, la programación, las condiciones ambientales y sectoriales y la disponibilidad efectiva de recursos e infraestructuras.

Clasificación preliminar del suelo Término ≈ 20.265 ha



Capacidad residencial del modelo ≈ 44.886 viviendas

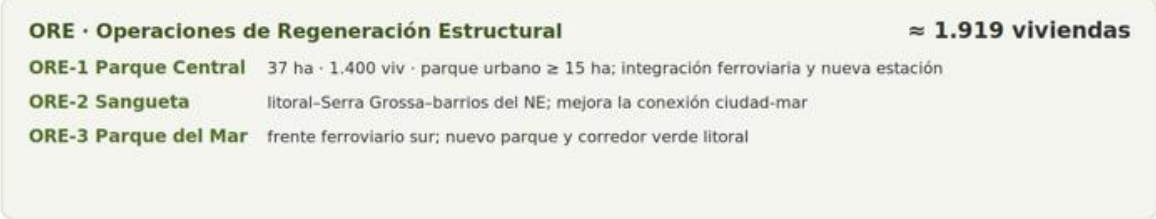


Table with 2 columns: Infraestructura verde and Movilidad. It lists various infrastructure and mobility projects such as Vía Litoral, Red viaria metropolitana, and Variante ferroviaria de Torrellano.

Table with 2 columns: Dotaciones, infraestructuras y recursos. It lists various resources and infrastructure elements such as Reservas de red primaria, Recursos hídricos, and Ejecución del transporte público.

3.3. Secuencia previsible e instrumentos de desarrollo

El desarrollo del modelo se producirá mediante una secuencia de instrumentos urbanísticos, ambientales, sectoriales y de gestión.

La aprobación del PGE establecerá la ordenación estructural, pero no implicará la ejecución inmediata de todos sus ámbitos. Cada actuación avanzará conforme a su grado de definición, sus condiciones particulares, la disponibilidad de recursos y las competencias administrativas concurrentes.

A. Ordenación estructural del PGE

El PGE establecerá:

- la clasificación del suelo;
- la zonificación estructural;
- la infraestructura verde;
- la red primaria;
- los ámbitos de planeamiento urbanístico diferenciado;
- las reservas de suelo;
- las condiciones generales de desarrollo;
- los criterios de sostenibilidad;
- y el sistema de programación y seguimiento.

Estas determinaciones constituirán el marco de referencia para la ordenación pormenorizada, la gestión, los proyectos y las actuaciones sectoriales.

B. Ordenación pormenorizada

La aprobación del PGE no sustituirá automáticamente toda la ordenación pormenorizada vigente.

La documentación del Plan identificará:

- las ordenaciones que se mantienen;
- los instrumentos que conservan su eficacia;
- las determinaciones que deben adaptarse;
- y los ámbitos que requieren nueva ordenación pormenorizada.

El Ayuntamiento plantea la elaboración de forma coordinada del Plan de Ordenación Pormenorizada. Ambos instrumentos podrán compartir estudios, información, consultas e informes, aunque la aprobación del PGE precederá a la de la ordenación pormenorizada.

C. Planeamiento de desarrollo

Los ámbitos que no dispongan de ordenación suficiente se desarrollarán mediante los instrumentos previstos por la legislación urbanística, en función de su clasificación y características.

Entre ellos se encuentran:

- planes parciales;
- planes especiales;
- planes de reforma interior;
- y otros instrumentos de ordenación pormenorizada.

Estos instrumentos concretarán los usos, edificabilidades, dotaciones, espacios libres, conexiones, condiciones ambientales, fases y sistemas de gestión.

D. Desarrollo de las ORE

Las Operaciones de Regeneración Estructural se desarrollarán mediante **Planes Especiales**.

Estos planes concretarán:

1. la delimitación definitiva;
2. la relación con las infraestructuras;
3. la red de espacios libres;
4. las dotaciones;
5. la capacidad residencial;
6. la vivienda protegida;
7. las conexiones urbanas y de transporte;
8. la gestión;
9. la financiación;
10. y las fases de ejecución.

Parque Central mantendrá su coordinación con el Plan Especial aprobado y con las actuaciones de integración ferroviaria.

Sangueta y Parque del Mar requerirán la coordinación con las administraciones ferroviarias, tranviarias, portuarias, viarias y ambientales afectadas.

E. Desarrollo de las OTE

Las Operaciones de Transformación Estructural se desarrollarán mediante instrumentos de ordenación pormenorizada (**Planes de Reforma Interior**, preferentemente) adaptados a procesos de transformación gradual.

Estos instrumentos:

- reconocerán las edificaciones y actividades existentes;
- establecerán las condiciones de permanencia temporal de los usos compatibles;
- ordenarán la sustitución progresiva de los usos;
- delimitarán unidades y fases autónomas;
- distribuirán cargas y beneficios;
- incorporarán vivienda protegida, dotaciones y espacios libres;
- y determinarán las condiciones ambientales y de recuperación de los suelos.

La transformación no se producirá como una sustitución simultánea de todo el tejido, sino mediante fases compatibles con la realidad existente.

F. Desarrollo de los sectores residenciales y productivos

Los nuevos sectores se desarrollarán fundamentalmente a través de **Planes Parciales** y requerirán sucesivamente:

- ordenación pormenorizada;
- programación;
- gestión y reparcelación;
- proyectos de urbanización;
- ejecución de infraestructuras y dotaciones;
- y edificación.

Su programación acreditará:

- la necesidad de la actuación;
- la conexión con la ciudad existente;
- la suficiencia de los accesos;
- la disponibilidad de transporte público;
- la capacidad de las redes de agua, saneamiento y energía;
- la compatibilidad con los riesgos;
- la integración en la infraestructura verde;
- la obtención de los sistemas generales vinculados;
- y la viabilidad económica.

G. Programación y gestión urbanística

La ejecución se articulará mediante los instrumentos de programación y gestión previstos en el TRLOTUP.

La programación determinará:

- las fases;
- los plazos;
- las cargas de urbanización;
- la obtención de suelos dotacionales;
- la ejecución de los sistemas generales;
- la distribución de beneficios y cargas;
- la financiación;
- y las condiciones previas al desarrollo.

La iniciativa será pública, privada o mixta según la naturaleza y características de la actuación.

H. Proyectos de ejecución

Una vez aprobados los instrumentos de ordenación que resulten necesarios y, cuando proceda, completada la programación y la gestión urbanística, se redactarán los correspondientes proyectos de ejecución.

No todas las actuaciones del Plan requieren programación previa. En numerosos casos, los proyectos podrán redactarse y ejecutarse directamente sobre ámbitos que ya disponen de ordenación suficiente, sobre suelos dotacionales obtenidos, sobre bienes de titularidad pública o sobre edificios y espacios existentes que no precisan una actuación integrada.

Entre estos supuestos se encuentran, entre otros:

- las actuaciones de regeneración y mejora del espacio público;
- la rehabilitación del parque residencial;
- las intervenciones sobre equipamientos existentes;
- la mejora de la accesibilidad;
- la renaturalización y adaptación climática de calles, plazas y parques;
- la restauración ambiental y paisajística;
- la recuperación de cauces, corredores verdes y espacios litorales;
- la implantación o mejora de infraestructuras y servicios;
- y las actuaciones aisladas de urbanización, reurbanización o edificación.

En función de la naturaleza y alcance de cada actuación, se redactarán:

- proyectos de reparcelación, cuando resulte necesaria la reorganización de la propiedad y la distribución de beneficios y cargas;
- proyectos de urbanización o reurbanización;
- proyectos de edificación, rehabilitación o reforma;
- proyectos de parques, zonas verdes y espacios libres;
- proyectos de restauración ambiental y paisajística;
- proyectos hidráulicos y de drenaje;
- proyectos de movilidad y transporte;
- proyectos de accesibilidad y mejora del espacio público;
- y proyectos de infraestructuras, dotaciones y servicios.

Las condiciones ambientales se integrarán desde la fase de proyecto, especialmente en relación con el drenaje, la permeabilidad, el arbolado y la sombra, el confort térmico, la biodiversidad, el paisaje, la eficiencia energética, el consumo de recursos y la prevención de riesgos.

I. Actuaciones de otras administraciones

Parte del modelo depende de actuaciones promovidas por otras administraciones y organismos.

Entre ellas se encuentran:

- las infraestructuras ferroviarias;
- la variante de Torrellano;
- la red de cercanías;
- la red TRAM;
- las carreteras estatales y autonómicas;
- las actuaciones portuarias;
- las infraestructuras hidráulicas;
- las infraestructuras energéticas;
- el aeropuerto;
- y determinados equipamientos supramunicipales.

El PGE reservará los terrenos necesarios cuando exista definición suficiente, evitará incompatibilidades y establecerá criterios de integración. Los trazados definitivos, los proyectos, la financiación y los plazos se concretarán mediante los correspondientes procedimientos sectoriales.

J. Condiciones previas al desarrollo

La programación de los ámbitos se vinculará a la comprobación de:

- la disponibilidad de recursos hídricos;
- la capacidad de abastecimiento, saneamiento y depuración;
- la reutilización de agua regenerada;
- la capacidad de suministro eléctrico;
- la accesibilidad y el transporte público;
- la suficiencia de las dotaciones;
- la compatibilidad con la inundabilidad, los incendios y los restantes riesgos;
- la protección de hábitats, paisaje y patrimonio;
- y el cumplimiento de los informes sectoriales.

Cuando alguna de estas condiciones no esté garantizada, la actuación se pospondrá, se desarrollará por fases o ajustará sus parámetros.

K. Programación y seguimiento mediante indicadores

El modelo incorpora un sistema de seguimiento apoyado en indicadores urbanísticos, territoriales, ambientales, sociales y económicos.

El sistema definitivo se concentrará preferentemente en un conjunto reducido de indicadores estructurales, integrado en la plataforma cartográfica del PGE.

Los indicadores analizarán, entre otras materias:

- población y hogares;
- producción de vivienda;
- vivienda protegida;
- suelo productivo;
- regeneración urbana;
- movilidad;
- dotaciones;
- agua y energía;
- infraestructura verde;
- riesgos;
- cambio climático;
- cohesión social;
- y perspectiva de género.

Los resultados permitirán modificar prioridades, ajustar ritmos de programación y establecer medidas correctoras sin alterar los principios estructurales del modelo.

3.4. Fases de elaboración, tramitación y participación

La elaboración del Plan General Estructural se integra en el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica ordinaria.

La tramitación urbanística y ambiental avanza de forma coordinada y mantiene la participación pública y la consulta interadministrativa durante sus distintas fases.

A. Borrador del PGE y Documento Inicial Estratégico

La fase actual comprende:

- el Borrador del Plan General Estructural;
- y el presente Documento Inicial Estratégico.

El Borrador contiene el modelo territorial inicialmente formulado. El DIE analiza las alternativas, describe el desarrollo previsible, caracteriza la situación ambiental y territorial, identifica los posibles efectos y analiza la relación con la planificación concurrente.

Ambos documentos acompañan la solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica.

B. Inicio del procedimiento

El Ayuntamiento presentará la solicitud de inicio ante el órgano sustantivo, acompañada del Borrador y del DIE.

El expediente se remitirá al órgano ambiental autonómico, que iniciará la tramitación ambiental del Plan.

C. Consultas iniciales

El órgano ambiental someterá el Borrador y el DIE a consulta de las administraciones públicas afectadas y del público interesado durante treinta días hábiles.

Las consultas permitirán identificar:

- afecciones territoriales y sectoriales;
- estudios necesarios;
- riesgos y efectos significativos;
- criterios ambientales;
- condiciones de la ordenación;
- y cuestiones que requieren coordinación interadministrativa.

D. Documento de Alcance

A partir del Borrador, el DIE y las respuestas recibidas, el órgano ambiental emitirá el Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.

El Documento de Alcance determinará:

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

E. Versión inicial del PGE

Una vez emitido el Documento de Alcance, el Ayuntamiento elaborará la versión inicial completa del PGE.

La versión inicial incorporará:

- la memoria informativa y justificativa;
- la ordenación estructural;
- la normativa;
- los planos;
- la infraestructura verde;
- la red primaria;
- la clasificación y zonificación;
- las condiciones de desarrollo;
- la programación;
- y la documentación económica y sectorial exigible.

Las delimitaciones y parámetros del Borrador se revisarán a partir del Documento de Alcance, los estudios y las consultas realizadas.

F. Estudio Ambiental y Territorial Estratégico

Simultáneamente se redactará el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.

Este documento desarrollará:

- el análisis de alternativas;
- el diagnóstico ambiental;
- la capacidad de acogida;
- los efectos previsibles;
- los efectos acumulativos y sinérgicos;
- el análisis del cambio climático;
- las medidas preventivas, correctoras y compensatorias;
- y el programa de vigilancia ambiental.

También incorporará los estudios requeridos por el Documento de Alcance.

G. Estudios sectoriales

Durante esta fase se completarán los estudios sectoriales relativos, entre otras materias, a:

- inundabilidad;
- recursos hídricos;
- movilidad;
- paisaje;
- patrimonio;
- vivienda;
- vías pecuarias;
- ruido;
- energía;
- residuos;
- cambio climático;
- dotaciones;
- infraestructuras;
- y sostenibilidad y viabilidad económica.

El Catálogo de Protecciones Estructural mantendrá su procedimiento propio, sin perjuicio de la coordinación de sus determinaciones con el PGE.

H. Ordenación pormenorizada

Se propone que el Ayuntamiento elabore paralelamente la ordenación pormenorizada.

El PGE y el Plan de Ordenación Pormenorizada compartirán, cuando resulte procedente, información, estudios, consultas e informes. El PGE se aprobará con carácter previo, aunque ambos instrumentos podrán tramitarse de forma coordinada.

I. Aprobación inicial

La versión inicial del PGE se someterá a aprobación inicial por el Pleno del Ayuntamiento.

La aprobación inicial permitirá abrir la fase formal de información pública, consultas e informes, pero no modificará por sí misma el planeamiento vigente.

J. Información pública e informes sectoriales

La versión inicial del PGE y el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico se someterán a información pública durante **cuarenta y cinco días hábiles**.

Simultáneamente se solicitarán los informes de:

- las administraciones públicas afectadas;
- los órganos sectoriales;
- los organismos titulares de infraestructuras;
- las entidades suministradoras;
- los municipios colindantes;
- y las restantes entidades competentes.

Cuando las modificaciones derivadas de esta fase tengan carácter sustancial, la documentación modificada se someterá a una nueva información pública en los términos legalmente establecidos.

K. Continuidad de la participación

La participación formal se complementará con la continuidad del proceso **«Alicante, un plan contigo»**.

Durante esta fase se desarrollarán mecanismos adecuados al grado de definición del Plan, entre ellos:

- sesiones informativas;
- presentaciones temáticas y territoriales;
- encuentros con barrios, partidas y núcleos rurales;
- mesas con agentes profesionales, sociales y económicos;
- publicación de materiales explicativos;
- consulta digital de la documentación;
- y devolución de los resultados.

La participación permitirá explicar la evolución del modelo, las modificaciones introducidas, las condiciones ambientales y sectoriales y las razones de las decisiones adoptadas.

La perspectiva de género, la accesibilidad universal, la infancia, las personas mayores, las tareas de cuidado, la diversidad funcional y la vulnerabilidad social se integrarán transversalmente en este proceso.

L. Análisis de alegaciones, observaciones e informes

Finalizada la información pública, el Ayuntamiento analizará:

- las alegaciones;
- las observaciones;
- los informes sectoriales;
- las consultas ambientales;
- y las aportaciones de la participación.

El análisis justificará:

- las aportaciones incorporadas;
- las incorporadas parcialmente;
- las no incorporadas;
- y las modificaciones introducidas en el Plan.

M. Propuesta del PGE

A partir de este análisis se redactará la propuesta del PGE.

La documentación integrará:

- las modificaciones derivadas de la información pública;
- las condiciones de los informes sectoriales;
- las determinaciones del Documento de Alcance;
- las medidas ambientales;
- los resultados de la participación;
- y el sistema de seguimiento.

N. Declaración Ambiental y Territorial Estratégica

La propuesta y el expediente ambiental se remitirán al órgano ambiental autonómico.

El órgano ambiental formulará la Declaración Ambiental y Territorial Estratégica —DATE—.

La DATE evaluará la integración de los aspectos ambientales y territoriales y establecerá las condiciones que deben incorporarse al Plan antes de su aprobación definitiva.

O. Finalización de la tramitación municipal

El Ayuntamiento incorporará las determinaciones de la DATE y redactará la versión final del PGE.

El Pleno municipal adoptará el acuerdo que ponga fin a la tramitación municipal y remitirá el expediente a la administración autonómica.

P. Aprobación definitiva y publicación

El órgano autonómico competente examinará el expediente y resolverá sobre su aprobación definitiva.

El Plan entrará en vigor tras su aprobación y publicación conforme a la legislación aplicable.

Hasta ese momento, el PGMO de 1987 y sus instrumentos de desarrollo mantendrán su vigencia, sin perjuicio de las medidas cautelares o suspensiones que procedan legalmente.

Q. Ejecución y seguimiento

Tras la entrada en vigor comenzará el desarrollo de los ámbitos mediante:

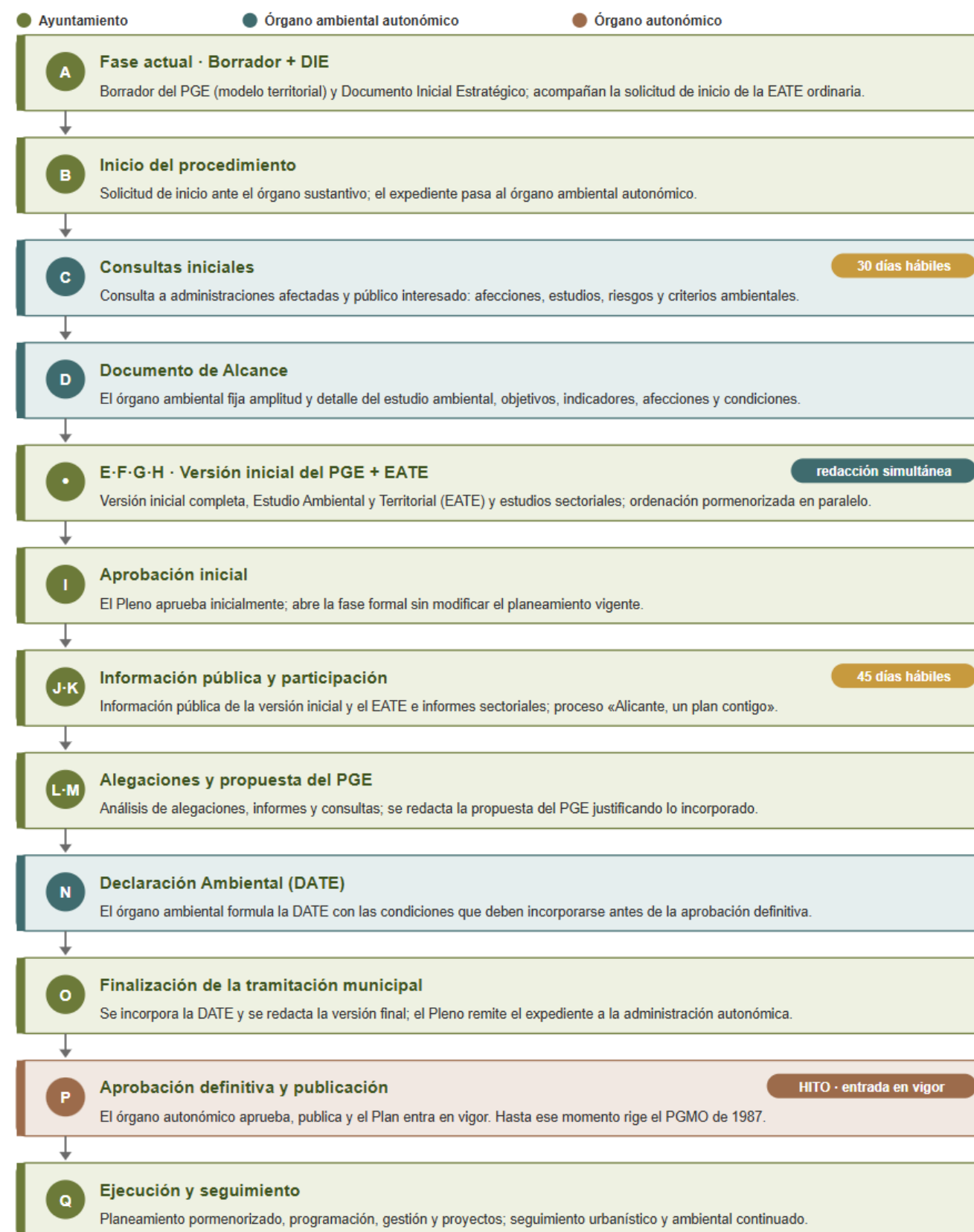
- planeamiento pormenorizado;
- programación;
- gestión;
- proyectos;
- ejecución de infraestructuras;
- y actuaciones públicas y privadas.

El seguimiento urbanístico y ambiental comprobará:

- el cumplimiento de los objetivos;
- el ritmo de desarrollo;
- la producción de vivienda;
- la evolución del suelo productivo;
- la suficiencia de las infraestructuras;
- el funcionamiento de la infraestructura verde;
- la evolución de los recursos;
- y los efectos ambientales, climáticos y sociales.

El PGE se aprueba con carácter previo a la ordenación pormenorizada, con la que puede tramitarse de forma coordinada. La participación integra transversalmente perspectiva de género, accesibilidad, infancia, mayores, cuidados y vulnerabilidad social.

Evaluación ambiental y territorial estratégica (EATE) ordinaria — tramitación urbanística y ambiental coordinada.



4. Diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio antes de la aplicación del Plan

El presente capítulo caracteriza el estado del medio ambiente y del territorio del término municipal de Alicante con anterioridad a la aplicación del Plan, conforme al artículo 52 del TRLOTUP y a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Constituye la línea de base sobre la que se evaluarán los efectos previsibles del modelo (capítulo 5) y sobre la que se justificará la selección de la alternativa adoptada. Se apoya en los estudios ambientales y territoriales elaborados específicamente para el PGE —en particular el Estudio específico para la concreción de los riesgos naturales en el término municipal de Alacant y delimitación de unidades ambientales (2023), el Estudio de Paisaje e Infraestructura Verde y la propuesta de zonificación del suelo rural— y en las fuentes cartográficas oficiales (SIOSE, Mapa Forestal de España, PATRICOVA, PATFOR, PATIVEL e Infraestructura Valenciana de Datos Espaciales).

Su contenido es complementario del análisis desarrollado en el Borrador del Plan. Los aspectos ya diagnosticados en aquel documento se sintetizan aquí desde la perspectiva ambiental y territorial propia de la evaluación estratégica, evitando duplicidades y ordenando la información en torno a los factores ambientales que exige la legislación: usos del suelo, riesgos, elementos ambientales, unidades ambientales, patrimonio y paisaje, afecciones y medio urbano y socioeconómico, para concluir con una síntesis de valores, problemas, riesgos y condicionantes

4.1. Ámbito territorial, usos del suelo y planeamiento vigente

A. Encuadre territorial

El término municipal de Alicante ocupa una superficie aproximada de 20.265 hectáreas, obtenida mediante medición cartográfica y adoptada como referencia común por el Borrador del Plan General Estructural y el presente Documento Inicial Estratégico. 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 la Península. La presencia del puerto, el aeropuerto de Alicante-Elche, la línea de alta velocidad, la red de cercanías y los principales corredores viarios (A-70, A-77, A-31, A-79) configura Alicante como nodo urbano y de comunicaciones de alcance regional, nacional e internacional, y como capital del área funcional Alicante-Elche.

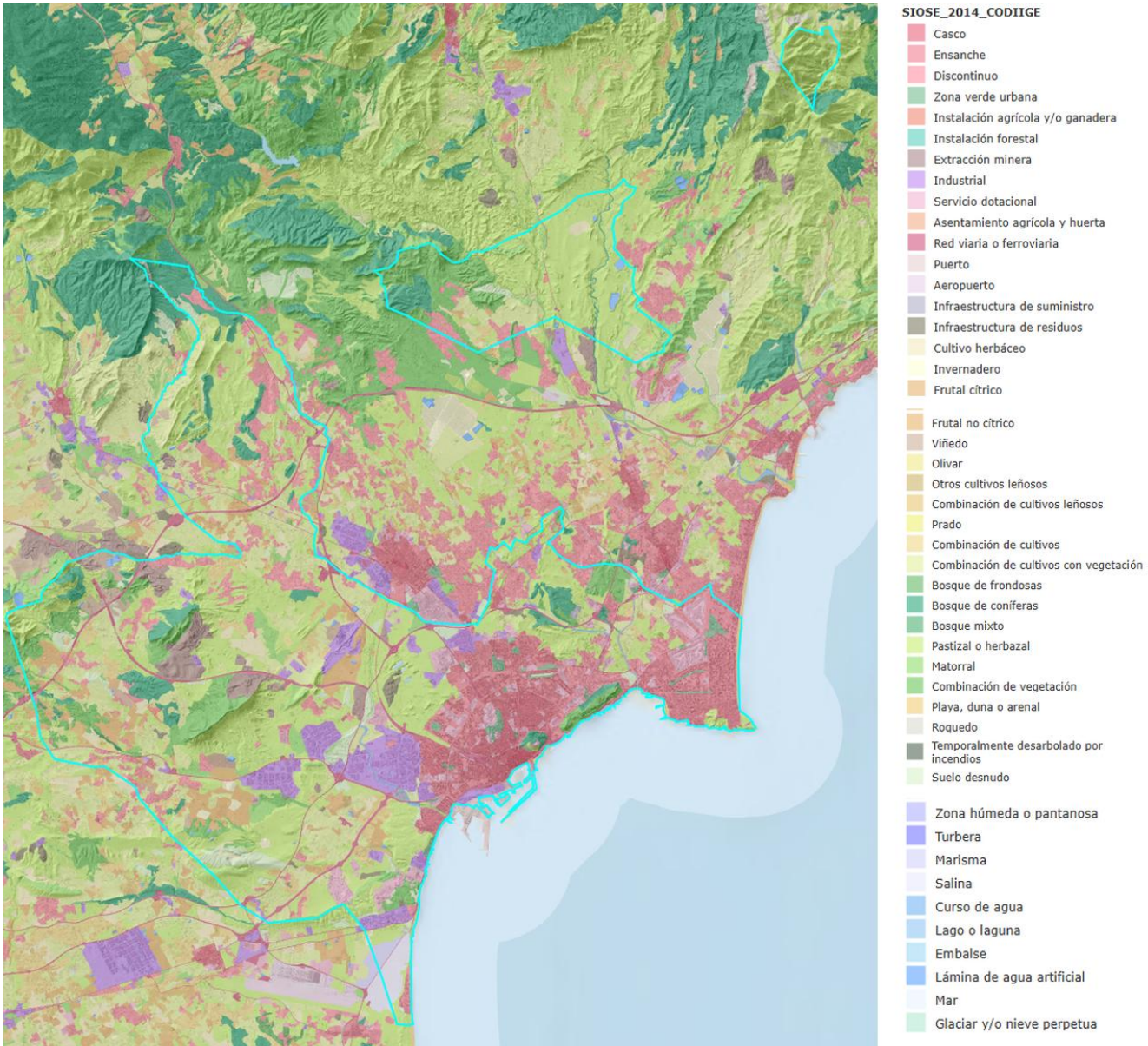
El territorio presenta una configuración singular y discontinua. Junto al ámbito principal se integran los enclaves de Montnegre, Cabeçó d'Or y la isla de Nueva Tabarca, lo que incorpora realidades urbanas, litorales, agrícolas, forestales, rurales e insulares muy diversas y exige criterios de ordenación diferenciados en función de las características, valores y necesidades de cada ámbito. Se trata, además, de un territorio árido y semiárido, con un litoral extenso y una fuerte presión urbana sobre el suelo, condiciones de partida que hacen del comportamiento climático del modelo -consumo y sellado de suelo, exposición a riesgos, demanda de agua y energía- un criterio transversal del diagnóstico y de la evaluación de alternativas.

B. Usos y ocupación del suelo (SIOSE)

La ocupación del suelo se analiza a partir del Sistema de Información de Ocupación del Suelo de España (SIOSE), integrado en el Plan Nacional de Observación del Territorio y estructurado a escala 1:25.000, complementado con la cartografía del Mapa Forestal de España (MFE50). La distribución de usos del término es la siguiente:

USO DEL SUELO (MFE50 / SIOSE)	Superficie (ha)	%
Cultivos	7.934	39,5
Monte desarbolado	5.644	28,1
Superficie artificial	4.908	24,4
Monte arbolado de plantación	436	2,2
Monte arbolado	413	2,1
Monte con arbolado ralo	317	1,6
Humedal	183	0,9
Agua	107	0,5
Otras formaciones y usos	333	1,7
TOTAL SEGÚN FUENTES TEMÁTICAS	20.275	100

Fuente: Estudio de Riesgos del PGE, a partir del Mapa Forestal de España (MFE50) y del SIOSE.



Ocupación del suelo según el SIOSE 2014 (clasificación CODIIGE)
Fuente: elaboración propia a partir del Sistema de Información de Ocupación del Suelo de España (SIOSE), Instituto Geográfico Nacional.

Los cultivos, el monte desarbolado y la superficie artificial representan en conjunto el 92% del territorio, mientras que el monte arbolado apenas suma el 6,7%. Esta distribución es característica de un medio árido y semiárido en el que la vegetación predominante es el matorral y el herbazal xero-termófilo mediterráneo. Dos datos resultan especialmente significativos para el diagnóstico: la superficie artificial, próxima a una cuarta parte del término, evidencia la magnitud del proceso de urbanización acumulado; y la extensión de los cultivos, casi un 40%, revela el peso del paisaje agrario -en buena parte la huerta histórica- como matriz territorial y como recurso a proteger.

La cartografía SIOSE 2014, con la clasificación CODIGE, permite una lectura territorial más detallada de esta ocupación. El suelo artificial se concentra en una gran mancha continua en el cuadrante sureste del término -la ciudad consolidada y su prolongación a lo largo del frente litoral, desde el puerto hasta la playa de Sant Joan-, con los tejidos de casco y ensanche en el núcleo y el residencial discontinuo extendiéndose hacia el norte y el oeste. Las áreas industriales, dotacionales y de infraestructuras forman piezas diferenciadas en el borde oeste y suroeste -los polígonos junto a los corredores viarios y el entorno del aeropuerto-, y el puerto ocupa un ámbito propio en el litoral central.

El resto del territorio dibuja un mosaico característico. La mitad meridional y las partidas rurales combinan cultivos herbáceos y leñosos -con presencia de la huerta histórica, frutales y asentamientos agrícolas dispersos- entrelazados con manchas de matorral. Los relieves del norte y del interior concentran las masas forestales de mayor entidad -bosque y matorral sobre las sierras-, que constituyen los principales reservorios de vegetación natural. Los espacios húmedos y las láminas de agua, minoritarios en superficie, aparecen de forma puntual pero ambientalmente relevante en el litoral y las zonas bajas (saladares, lagunas y salinas).

Debe advertirse que el SIOSE de referencia disponible corresponde a la actualización de 2014, por lo que algunos ámbitos -en particular los desarrollos urbanos y de actividad más recientes- pueden haber experimentado cambios posteriores. No obstante, constituye la fuente homogénea y oficial de ocupación del suelo de mayor detalle disponible, y su lectura del patrón territorial mantiene plena validez a efectos del presente diagnóstico.

C. Planeamiento vigente

El planeamiento general vigente sigue siendo el Plan General Municipal de Ordenación de 1987. Su modelo 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 (apenas 121 ha), operaciones integradas vinculadas a actuaciones estructurales y una extensa superficie de suelo no urbanizable común o protegido. Transcurridas casi cuatro décadas, la mayor parte de sus previsiones de crecimiento y compleción se han desarrollado, aunque el grado de ejecución no es homogéneo y permanecen ámbitos sin ordenar, sin programar o pendientes de gestión.

A los efectos de este diagnóstico ambiental interesa señalar que el planeamiento de 1987 no incorporó la infraestructura verde como sistema estructurante, situó el suelo no urbanizable en posición residual, mantuvo un esquema viario radial que descarga sobre el frente litoral y no integró una lectura conjunta de los riesgos y los valores ambientales. Estos déficits constituyen precisamente el objeto del presente capítulo y una de las principales justificaciones de la revisión.

Como se ha indicado, la mayor parte de las previsiones de crecimiento, transformación y compleción del PGM se han desarrollado, si bien el grado de ejecución no es homogéneo: permanecen ámbitos que no han iniciado su ordenación, otros con planeamiento aprobado, pero sin gestión completada y actuaciones cuya ejecución exige revisar determinaciones formuladas hace décadas. La capacidad remanente no se obtiene, por tanto, mediante la simple suma de las edificabilidades pendientes, sino atendiendo a la fase efectivamente alcanzada por cada actuación -ordenación pormenorizada, programación, reparcelación, urbanización y edificación- y a su viabilidad real. El Estudio de dotaciones

y tejidos residenciales estima una capacidad adicional de 5.005 viviendas en las zonas residenciales urbanizadas, sobre una hipótesis prudente de materialización del 50% de su capacidad máxima teórica.

4.2. Contexto climático, riesgos naturales y territoriales

El término municipal se encuentra afectado por la confluencia de varios riesgos naturales que condicionan la ordenación del territorio y deben incorporarse a las decisiones estructurales del Plan. El presente apartado sintetiza el diagnóstico del Estudio específico para la concreción de los riesgos naturales (2023), que concreta territorialmente, a escala municipal y sobre la cartografía del visor de la Generalitat, los riesgos ya identificados en el análisis del Borrador. Los más relevantes son la inundación y los incendios forestales, seguidos del riesgo sísmico -de baja recurrencia pero elevada gravedad potencial- y del tsunami; a ellos se añaden la erosión, los deslizamientos y desprendimientos y los riesgos derivados del cambio climático.

Alicante se inscribe en un clima mediterráneo semiárido, con precipitaciones escasas e irregulares -en torno a 300 mm anuales- concentradas en episodios de fuerte intensidad, temperaturas suaves, elevada insolación y un acusado déficit hídrico estructural. Esta caracterización de partida es la que explica la naturaleza de los principales riesgos del municipio: la torrencialidad que subyace a la inundación, la aridez que favorece la erosión y el incendio, y la escasez de agua como condicionante permanente. El cambio climático actúa sobre este contexto como factor amplificador transversal, intensificando la peligrosidad de todos ellos; su tratamiento específico se recoge en el último epígrafe de este apartado y su cuantificación por escenarios de medio y largo plazo se remite al Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, conforme al carácter de fase inicial propio del presente documento.

A. Inundación

La Comunitat Valenciana es el ámbito geográfico español con mayor riesgo de inundaciones, debido a la frecuencia de episodios de lluvias torrenciales y a la ocupación histórica de territorios vulnerables. Según el PATRICOVA, existen en la Comunitat 278 zonas de inundación que ocupan 1.256 km² -el 5,4 % del territorio- y afectan al 73 % de los municipios; el riesgo se agrupa en cinco niveles a escala 1:25.000.

En Alicante, según la cartografía del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables, la superficie afectada por inundación fluvial es de 208,8 ha para un periodo de retorno de 10 años, 332,1 ha para 100 años y 397,9 ha para 500 años. El riesgo se concentra en las ramblas de l'Alabastre y del Pepior, integradas en el sistema de la rambla de las Ovejas, y en los sistemas de Orgegia-Juncaret y Agua Amarga, con afección potencial sobre el casco urbano, el barrio de Sant Gabriel, la playa de Sant Joan, diversos núcleos y partidas y los entornos de Ciudad de la Luz y Las Atalayas.

Debe destacarse que una parte de las zonas afectadas por peligrosidad de inundación se localiza sobre tejidos urbanos ya consolidados por la edificación, especialmente en el entorno de la playa de Sant Joan y en otros ámbitos vinculados a los sistemas de Orgegia-Juncaret. En estos espacios, la condición urbana preexistente no elimina el riesgo, sino que exige considerar la exposición de la población, las edificaciones, los equipamientos, el viario y las redes de servicios, así como la posible existencia de puntos bajos, áreas de acumulación y recorridos preferentes de la escorrentía.

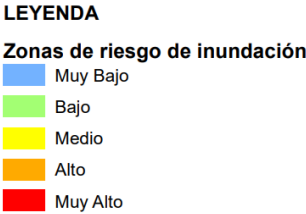
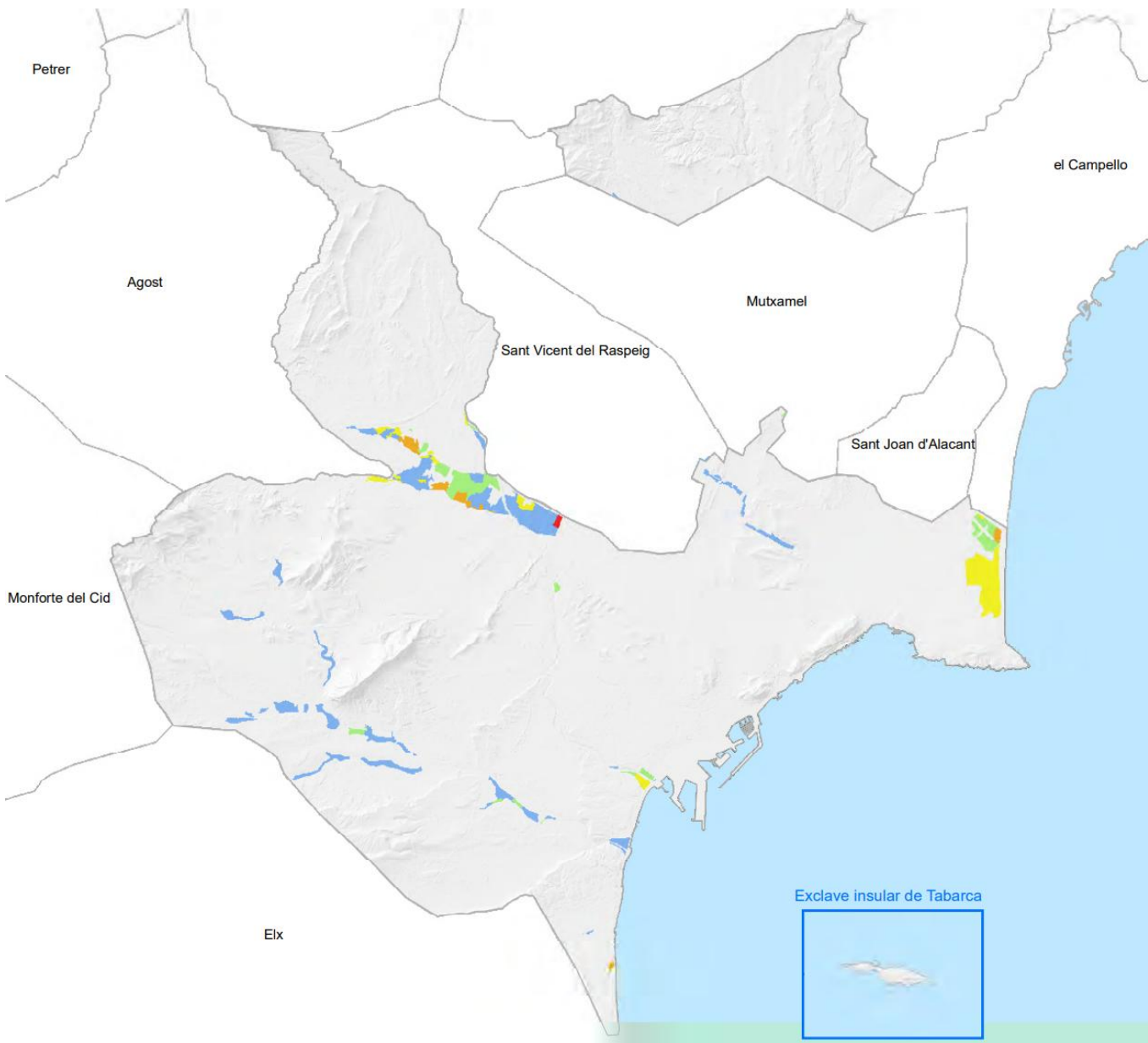
Buena parte de las cuencas situadas en el arco interior de la A-70 dispone de infraestructuras hidráulicas de defensa y laminación destinadas a reducir los efectos de las avenidas. No obstante, estas actuaciones reducen la peligrosidad, pero no permiten considerar eliminado el riesgo, especialmente ante episodios extremos o superiores a los considerados en su dimensionamiento. En consecuencia, deberá analizarse el riesgo residual, la capacidad efectiva de las obras ejecutadas y la vulnerabilidad de los ámbitos urbanizados situados aguas abajo.

El Plan General Estructural incorporará, en el marco del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, un estudio específico de inundabilidad que analice de forma integrada la peligrosidad fluvial, pluvial y, cuando proceda, costera, contrastando la cartografía del PATRICOVA y del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables con la realidad física, la urbanización existente y las determinaciones del nuevo modelo territorial.

Este estudio prestará especial atención a los tejidos urbanos consolidados afectados, particularmente en el entorno de la playa de Sant Joan y en los ámbitos vinculados a los sistemas de Orgegia-Juncaret, la rambla de las Ovejas y Agua Amarga. Deberá identificar los recorridos preferentes de la escorrentía, los puntos bajos, las áreas de acumulación, la capacidad de las redes de drenaje, las obras de defensa y laminación existentes y el riesgo residual que permanece tras su ejecución.

Asimismo, evaluará la exposición y vulnerabilidad de la población, las edificaciones, los equipamientos, el viario, las infraestructuras y los servicios esenciales, y establecerá criterios y medidas para evitar el incremento del riesgo, mejorar el drenaje, conservar o recuperar espacios de laminación, incorporar sistemas urbanos de drenaje sostenible y adaptar progresivamente los ámbitos urbanizados afectados.

En las áreas no urbanizadas, la ordenación deberá conservar la función hidráulica de los cauces, barrancos, ramblas, zonas de flujo preferente y espacios de laminación, evitando la implantación de nuevos usos vulnerables. En los suelos urbanos consolidados afectados, la respuesta deberá orientarse a reducir la vulnerabilidad mediante la adaptación de la urbanización y de la edificación, la mejora del drenaje, la preservación de los recorridos del agua, la protección de los servicios esenciales y la integración de estos espacios en la infraestructura verde y azul del Plan.



Riesgo de inundación en el término municipal.
Fuente: Estudio de Riesgos del PGE, a partir de la Infraestructura Valenciana de Datos Espaciales (ICV) y el PATRICOVA.

B. Riesgo sísmico

La peligrosidad sísmica depende de la localización geográfica, de las características de las fuentes sísmicas y de las condiciones locales del terreno, y se representa mediante mapas de aceleración sísmica, parámetro relacionado con la intensidad del movimiento y con el daño potencialmente esperable. La respuesta del terreno puede verse modificada por la naturaleza de los materiales, su espesor, la presencia de rellenos, el nivel freático y otras condiciones geotécnicas locales.

La vulnerabilidad depende principalmente de las características constructivas, la antigüedad, el estado de conservación, la altura, la regularidad estructural y el sistema resistente del parque edificado. De los 34.395 edificios del municipio, un 51 % corresponde a construcciones de fábrica tradicional y el 49 % restante a tipologías tecnológicas. Las edificaciones de mayor antigüedad, construidas con anterioridad a la generalización de la normativa sismorresistente o que presenten deficiencias de conservación, pueden mostrar una mayor vulnerabilidad.

Del cruce entre peligrosidad, vulnerabilidad y exposición resulta que la mayor parte del término municipal presenta riesgo bajo, con 16.897 ha. El riesgo medio, que afecta a 2.036 ha, se concentra principalmente en ámbitos no edificados, vacíos urbanos y suelos pendientes de desarrollo del núcleo urbano y del entorno de la playa de Sant Joan. El riesgo alto, con una superficie de 1.285 ha, se localiza principalmente en el entorno inmediato de los edificios del núcleo urbano, l'Alcoraia y l'Albufereta, mientras que el riesgo muy alto, con 67,7 ha, se concentra en los tejidos urbanos más densos y con mayor exposición de población y bienes.

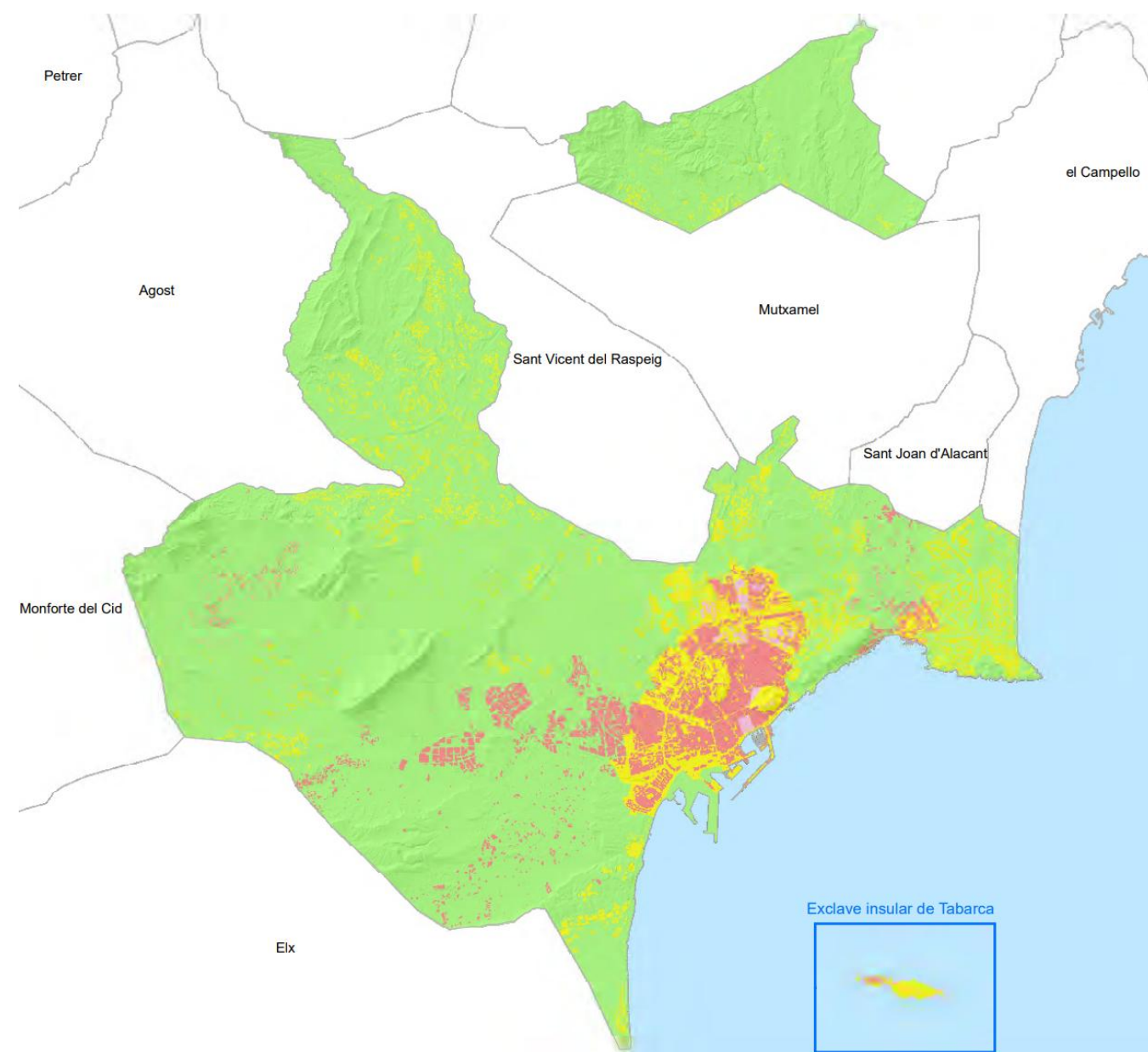
El análisis deberá prestar especial atención a las edificaciones de fábrica tradicional, los tejidos urbanos antiguos y densos, los edificios de gran altura o elevada ocupación y las construcciones que presenten irregularidades estructurales o deficiencias de conservación. Asimismo, deberá considerarse la posible existencia de efectos locales de amplificación sísmica en terrenos blandos, rellenos, zonas próximas al litoral, antiguos cauces y otras formaciones geotécnicas susceptibles de modificar la respuesta del terreno.

La evaluación del riesgo no debe limitarse al parque residencial. Deberá considerar también los centros sanitarios, educativos y asistenciales, los edificios destinados a emergencias y seguridad, los espacios de gran afluencia, las infraestructuras de transporte, las instalaciones portuarias, las redes de abastecimiento y saneamiento, las infraestructuras energéticas y de telecomunicaciones y el resto de servicios esenciales cuya afección pueda dificultar la respuesta y recuperación del municipio.

El riesgo sísmico deberá incorporarse a la planificación de emergencias y a la ordenación de los nuevos desarrollos. El Plan General Estructural deberá evitar, en los ámbitos de mayor riesgo, la implantación injustificada de nuevos usos especialmente vulnerables o de difícil evacuación y garantizar que los equipamientos esenciales y las infraestructuras estratégicas se localicen y diseñen con criterios de seguridad, accesibilidad, redundancia y continuidad de funcionamiento.

Los proyectos de edificación, urbanización e infraestructuras deberán cumplir la normativa sismorresistente y geotécnica vigente. Cuando las características del terreno o la relevancia de la actuación lo aconsejen, deberán realizarse estudios específicos de respuesta sísmica local y estabilidad del suelo. En los tejidos consolidados, las actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbana deberán favorecer la mejora progresiva de la seguridad estructural del parque edificado y de la resiliencia de las redes y servicios básicos.

La ordenación deberá preservar igualmente los espacios libres y viarios necesarios para la evacuación, la concentración temporal de la población y el acceso de los servicios de emergencia, evitando que las nuevas actuaciones reduzcan su funcionalidad. Se prestará especial atención a la posible concurrencia del terremoto con otros riesgos derivados, como incendios urbanos, rotura de conducciones, interrupción de suministros, desprendimientos, daños en infraestructuras portuarias o episodios de tsunami.



LEYENDA

Riesgo Sísmico Alacant

- Bajo
- Medio
- Alto
- Muy Alto

Riesgo sísmico en el término municipal.

Fuente: Estudio de Riesgos del PGE (elaboración propia sobre el Plan de Actuación Municipal frente al Riesgo Sísmico).

C. Erosión, deslizamientos y desprendimientos

La erosión constituye uno de los principales procesos de degradación del suelo y se encuentra relacionada con la pérdida o alteración de la cubierta vegetal, los incendios forestales, las roturaciones, los movimientos de tierras, la concentración de escorrentías y la ocupación de terrenos con pendientes elevadas. En la Comunitat Valenciana, el territorio incluido en niveles de erosión alta y muy alta alcanza aproximadamente el 30 %.

En Alicante, los índices de erosión actual son, con carácter general, bajos o muy bajos, favorecidos en determinados ámbitos por el crecimiento y recuperación de la cubierta de matorral y arbolado. Los valores más elevados se localizan principalmente en la sierra de l'Alcoraia, Sant Pasqual, Fontcalent, la Serra Grossa, la Serra dels Talls y las lomas del sureste.

Esta situación debe diferenciarse de la erosión potencial, que representa la pérdida de suelo que podría producirse en ausencia o tras la eliminación de la cubierta vegetal protectora. Desde esta perspectiva, más del 30 % del término municipal se sitúa en niveles altos de erosión potencial, lo que pone de manifiesto la fragilidad de determinados suelos frente a incendios, desmontes, roturaciones, abandono de actividades agrarias, apertura de caminos y nuevas transformaciones urbanísticas.

La erosión debe analizarse también en relación con los procesos de aridificación y desertificación. El incremento de las temperaturas, la mayor irregularidad de las precipitaciones, la prolongación de las sequías y la concentración de lluvias intensas pueden reducir la capacidad de recuperación de la vegetación y aumentar la pérdida de suelo, especialmente en terrenos incendiados, degradados o sometidos a movimientos de tierras. La conservación de la cubierta vegetal, de los suelos agrícolas y forestales y de los sistemas naturales de drenaje constituye, por tanto, una medida esencial de adaptación al cambio climático.

Los deslizamientos -desplazamientos de masas de terreno en ladera por efecto de la gravedad- y los desprendimientos -caídas o vuelcos de fragmentos rocosos- se concentran principalmente en los relieves occidentales y en las vertientes más escarpadas de Fontcalent, la Serra Mitjana y la Serra Llarga, así como en otros puntos asociados a escarpes, taludes y frentes rocosos. Estos procesos pueden verse favorecidos por la pendiente, la naturaleza y fracturación de los materiales, la infiltración de agua, la erosión de la base de las laderas y las alteraciones derivadas de explotaciones extractivas, desmontes o infraestructuras.

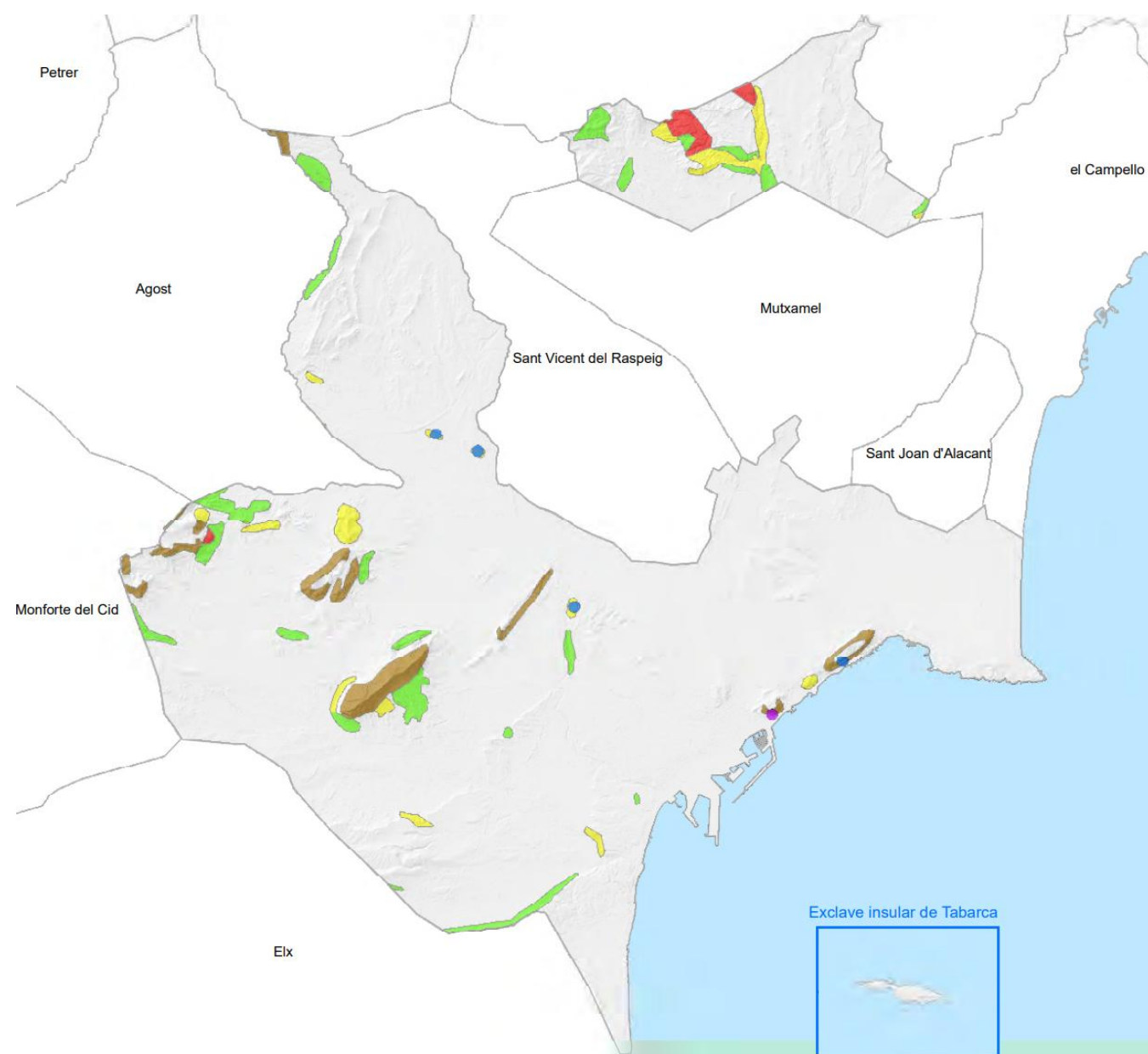
En conjunto, 536,5 ha del término municipal se encuentran afectadas por riesgo alto de deslizamiento o por riesgo puntual de desprendimiento. El diagnóstico deberá identificar no solo los suelos no urbanizados incluidos en estas zonas, sino también las edificaciones, carreteras, caminos, redes de servicios, equipamientos y espacios de uso público situados al pie o en la coronación de laderas y taludes potencialmente inestables.

Las explotaciones extractivas activas, como usos propios del suelo no urbanizable sujetos a autorización sectorial, deberán mantener adecuadas condiciones de estabilidad, drenaje y seguridad. En los ámbitos agotados, abandonados o degradados, el Plan favorecerá su restauración geomorfológica y ambiental, la recuperación de la cubierta vegetal y su integración paisajística.

En las áreas afectadas por erosión potencial elevada, deslizamientos o desprendimientos deberán evitarse las transformaciones que incrementen la inestabilidad, eliminen la vegetación protectora, concentren la escorrentía o aceleren la degradación del suelo. La implantación de nuevos usos, edificaciones o infraestructuras deberá quedar condicionada a la realización de estudios geológicos y geotécnicos adecuados a la naturaleza y escala de la actuación.

En los suelos ya urbanizados o edificados deberá analizarse el riesgo existente y la vulnerabilidad de las construcciones e infraestructuras, estableciendo, cuando resulte necesario, medidas de estabilización, drenaje, protección frente a desprendimientos, mantenimiento de taludes y control de usos en las zonas

situadas al pie o en la coronación de las laderas. La ordenación deberá preservar asimismo la función protectora de la infraestructura verde, evitando que la apertura de nuevos corredores, caminos o desarrollos genere procesos erosivos o situaciones de inestabilidad.



LEYENDA

Riesgo puntual

- Zona con peligro remoto para las personas
- Zona de daños que afectan a bienes y personas

Riesgo de deslizamiento y desprendimiento

- Riesgo de deslizamiento bajo
- Riesgo de deslizamiento medio
- Riesgo de deslizamiento alto
- Desprendimiento

Riesgo de deslizamiento y desprendimiento.

Fuente: Estudio de Riesgos del PGE, a partir de la Infraestructura Valenciana de Datos Espaciales (ICV)

D. Incendios forestales

El municipio de Alicante está catalogado como municipio afectado por riesgo de incendio forestal y figura entre los obligados a disponer de un Plan de Actuación Municipal frente a este riesgo, de conformidad con el Plan Especial frente al Riesgo de Incendios Forestales de la Comunitat Valenciana. El Ayuntamiento dispone asimismo de planificación municipal específica en materia de prevención, que deberá considerarse en la ordenación estructural del territorio.

El riesgo de incendio forestal se evalúa a partir de la peligrosidad -determinada, entre otros factores, por la longitud de llama y la velocidad de propagación, según los modelos de combustible, las condiciones climáticas y la pendiente-, la vulnerabilidad de las personas y los bienes expuestos, la recurrencia de los incendios y la presencia de ámbitos de interfaz urbano-forestal. También se considera la proximidad a carreteras y otras infraestructuras susceptibles de actuar como focos de ignición, incluyendo la correspondiente banda de afección cuando así resulte de la cartografía utilizada.

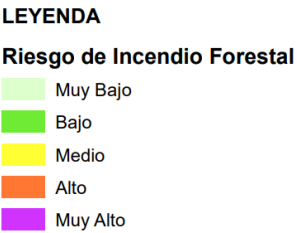
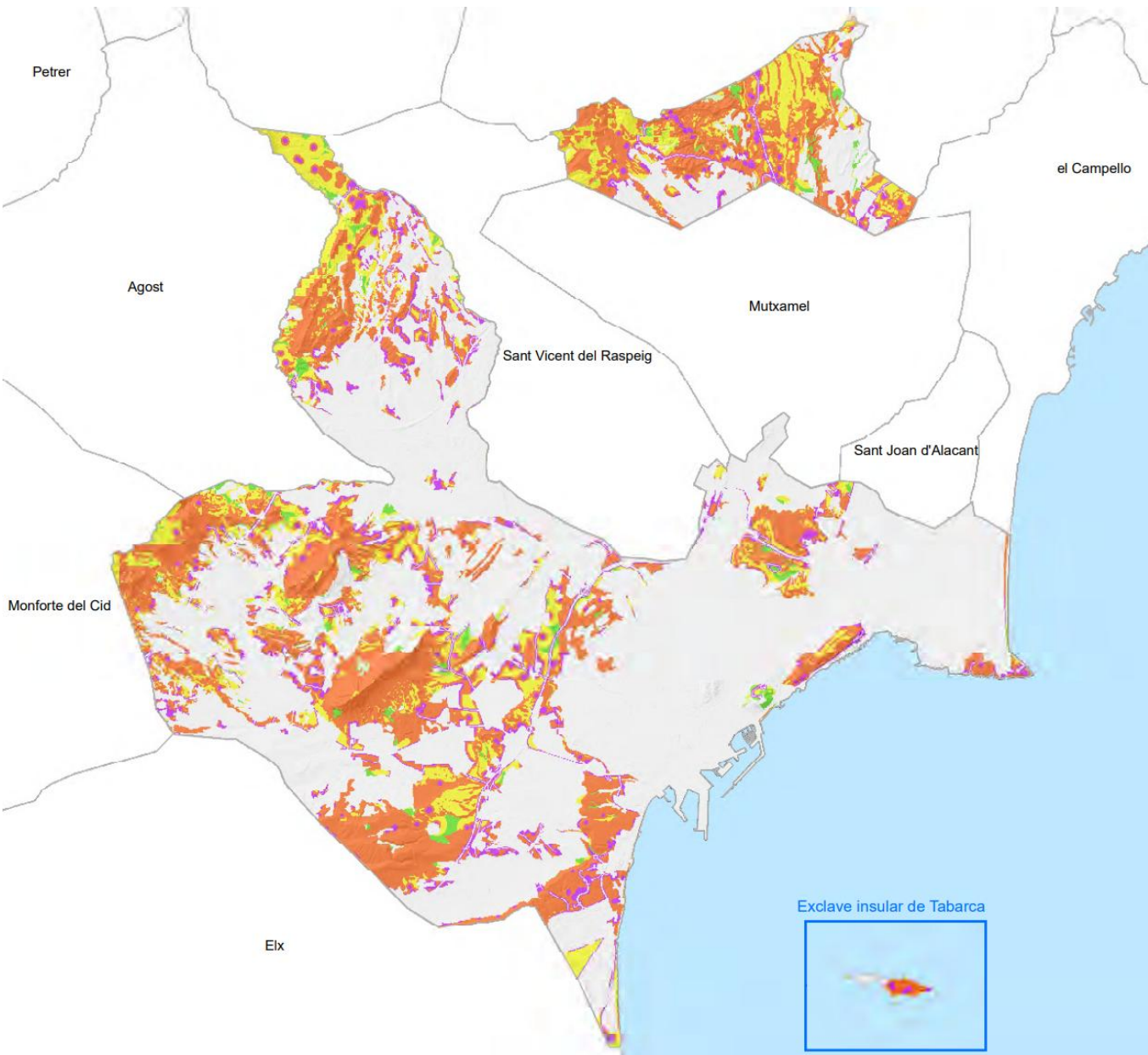
Del análisis resulta la siguiente distribución de superficie por nivel de riesgo: muy bajo, 35,5 ha; bajo, 252,7 ha; medio, 2.062,4 ha; alto, 4.761,7 ha; y muy alto, 882,3 ha. En conjunto, 5.644 ha presentan riesgo alto o muy alto, con especial incidencia en las sierras de Fontcalent, la Serra Grossa, la Serra Mitjana y la Serra dels Talls.

La presencia de viviendas, edificaciones y asentamientos dispersos en el medio rural incrementa la exposición en la interfaz urbano-forestal. Esta situación resulta especialmente relevante en ámbitos como El Moralet, El Verdegàs y la Cañada del Fenollar, donde la continuidad del combustible, la dispersión de las construcciones, la posible insuficiencia de accesos y la dificultad de evacuación pueden aumentar la vulnerabilidad de la población y complicar la actuación de los servicios de emergencia.

El Plan General Estructural deberá incorporar las determinaciones territoriales y urbanísticas derivadas de la planificación municipal de prevención y emergencia frente a incendios forestales. En particular, deberá evitar la generación de nuevas situaciones de interfaz urbano-forestal, condicionar los nuevos usos vulnerables, garantizar la adecuada accesibilidad de los medios de emergencia, preservar las vías de evacuación y prever las reservas de suelo necesarias para las infraestructuras de prevención y extinción.

En los suelos urbanos, núcleos rurales y asentamientos existentes afectados por riesgo, el Plan deberá analizar la vulnerabilidad de la edificación y de las redes de servicio y establecer criterios para su adaptación progresiva. Estos criterios podrán comprender la ordenación de franjas de protección, la discontinuidad del combustible, la gestión de la vegetación, la disponibilidad de puntos de agua, la mejora de accesos y recorridos de evacuación y la protección de equipamientos e infraestructuras esenciales.

La ordenación de la infraestructura verde deberá compatibilizar la conservación y conectividad de los espacios forestales con la prevención del riesgo, evitando que la creación de corredores vegetales genere continuidades de combustible no gestionadas junto a los tejidos urbanos. Asimismo, deberán considerarse los efectos previsibles del cambio climático, que pueden incrementar la duración de los periodos de peligro, la sequedad de la vegetación y la frecuencia e intensidad potencial de los incendios.



Riesgo de incendios forestales.
Fuente: Estudio de Riesgos del PGE (elaboración propia).

E. Tsunami y dinámica litoral

El estudio de peligrosidad de la Dirección General de Protección Civil sitúa las zonas críticas de la Comunitat Valenciana frente a la generación de tsunamis en el tramo comprendido entre Benidorm y el límite sur autonómico, en el que se incluye el litoral de Alicante. Las alturas máximas estimadas en la costa del término municipal podrían alcanzar los 4 m, si bien la extensión y gravedad de la afección dependen de la cota del terreno, la topografía, la distancia a la línea de costa, la configuración de las playas y del frente urbano y las características del escenario considerado.

Las áreas de menor cota altimétrica presentan una mayor exposición, especialmente el entorno urbano de la playa de Sant Joan, la Albufereta, las áreas portuarias, el frente litoral sur y el entorno de las salinas. También debe considerarse la situación singular de la isla de Tabarca, por su reducida altitud, su insularidad, la presencia estacional de población visitante y las limitaciones inherentes a la evacuación y a la intervención de los servicios de emergencia.

El mapa de riesgo, resultante del cruce entre peligrosidad, vulnerabilidad derivada de la cota y exposición de personas y bienes, cifra en 668 ha la superficie municipal con riesgo alto o muy alto. La afección más significativa se localiza en el entorno de la playa de Sant Joan, donde existen tejidos urbanos consolidados y áreas situadas a cotas reducidas respecto del frente costero. La presencia de edificación y urbanización consolidadas incrementa la exposición de la población, las plantas bajas y sótanos, los equipamientos, el viario, las redes de servicios y las infraestructuras situadas en el litoral.

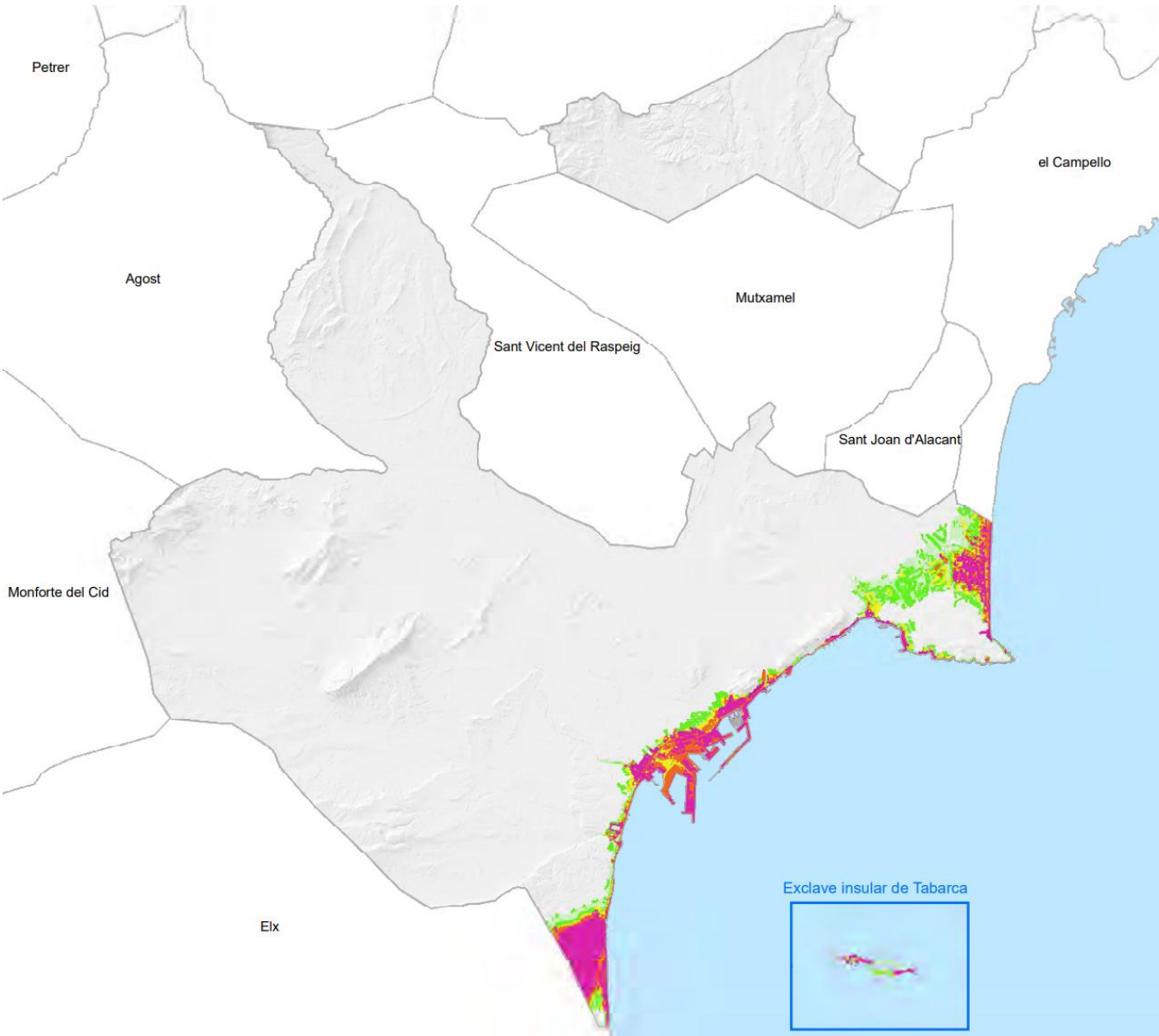
El riesgo de tsunami deberá considerarse en la planificación de emergencias, en la identificación y señalización de las zonas potencialmente afectadas, en la definición de recorridos de evacuación preferentemente peatonales hacia cotas seguras y en la localización de puntos de reunión. El Plan General Estructural deberá preservar la continuidad y funcionalidad de estos recorridos, evitar que las nuevas actuaciones dificulten la evacuación y limitar la implantación de nuevos usos especialmente vulnerables o de difícil evacuación en las áreas litorales de menor cota.

Asimismo, deberá prestarse especial atención a los equipamientos públicos, alojamientos turísticos, instalaciones portuarias, infraestructuras de transporte, redes energéticas y de saneamiento y demás servicios esenciales cuya afección pueda generar daños en cadena o dificultar la respuesta ante una emergencia. En los ámbitos urbanos consolidados, las actuaciones de regeneración o reurbanización deberán contribuir, cuando resulte posible, a mejorar la accesibilidad hacia zonas seguras, la señalización, la información a la población y la resiliencia de las redes básicas.

Junto al riesgo de tsunami, el litoral de Alicante se encuentra sometido a procesos de erosión, temporales marítimos, inundación costera y ascenso progresivo del nivel del mar. Aunque responden a fenómenos distintos, sus efectos pueden concurrir sobre los mismos espacios y elementos expuestos. El diagnóstico deberá analizar conjuntamente estas afecciones para identificar los tramos más vulnerables, preservar los sistemas naturales de protección, evitar el incremento de población y bienes expuestos y mantener opciones de adaptación futura del frente litoral.

La ordenación del litoral deberá favorecer la conservación y recuperación de playas, dunas, zonas húmedas, saladares y demás elementos de la infraestructura verde y azul que contribuyen a amortiguar la acción marina. Asimismo, deberá evitar decisiones irreversibles que impidan la adaptación progresiva de la costa o incrementen la dependencia de obras rígidas de defensa.

La vía litoral, concebida como corredor verde y espacio libre continuo, podrá reforzar esta función adaptativa mediante la preservación de espacios no edificados, la mejora de la permeabilidad y la conexión de los sistemas naturales costeros. Frente al riesgo de tsunami, deberá contribuir principalmente a mantener itinerarios transversales de evacuación hacia zonas de mayor cota, sin considerarse por sí misma una infraestructura de defensa.



LEYENDA

Riesgo por Tsunami

- Muy Bajo
- Bajo
- Medio
- Alto
- Muy Alto
- Nulo

Riesgo por tsunami

Fuente: Estudio de Riesgos del PGE (elaboración propia a partir del Modelo Digital del Terreno).

F. Cambio climático, vulnerabilidad y resiliencia territorial

El cambio climático actúa como factor amplificador de buena parte de los riesgos naturales y territoriales identificados. El aumento de las temperaturas, la mayor duración de las sequías, la irregularidad de las precipitaciones y la posible intensificación de los episodios extremos pueden incrementar la peligrosidad por inundación y escorrentía urbana, favorecer los procesos de erosión y desertificación, agravar el riesgo de incendio forestal y aumentar la presión sobre el litoral y las zonas de menor cota.

A estos efectos se añaden otros impactos de especial relevancia para Alicante, como el efecto de isla de calor en los tejidos urbanos más densos y con menor cobertura vegetal, el incremento de la demanda energética asociada a la refrigeración, el estrés hídrico propio de un territorio árido, la pérdida de confort térmico del espacio público, la vulnerabilidad de determinados grupos de población y la posible afección a infraestructuras y servicios esenciales.

La vulnerabilidad climática no depende únicamente de la intensidad del fenómeno, sino también de la exposición de la población, los bienes y las actividades, de su sensibilidad y de su capacidad de adaptación. Por ello, el análisis deberá prestar especial atención a los tejidos urbanos consolidados con déficit de arbolado y espacios libres, las zonas inundables, el litoral bajo, la interfaz urbano-forestal, los asentamientos rurales dispersos, los equipamientos especialmente sensibles y las infraestructuras críticas.

El Plan General Estructural incorporará la adaptación al cambio climático como criterio transversal de la ordenación. Entre sus líneas de actuación se incluirán la protección y restauración de la infraestructura verde y azul, la renaturalización de cauces y barrancos, el incremento de la superficie permeable y arbolada, la creación de sombra y refugios climáticos, la reducción de la exposición en las áreas de mayor peligrosidad, la mejora del drenaje urbano, la prevención de incendios y la vinculación del crecimiento a la disponibilidad efectiva de recursos hídricos y energéticos.

La mitigación del cambio climático constituye uno de los criterios y directrices en los que se sustenta el nuevo modelo urbano y territorial de Alicante. Este modelo se apoya en la compacidad y el policentrismo, la regeneración de la ciudad existente, la reducción de la movilidad obligada, el impulso del transporte público y de la movilidad activa, la rehabilitación energética del parque edificado, la integración de energías renovables y la conservación de los suelos agrícolas, forestales y naturales con capacidad de almacenamiento de carbono.

La caracterización detallada de los escenarios climáticos de medio y largo plazo -con horizontes 2030 y 2045-2050 y, cuando resulte necesario, horizontes posteriores-, el análisis integrado de vulnerabilidad, el inventario de emisiones y la evaluación de la capacidad de mitigación se desarrollarán en el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, a partir de los escenarios estatales y autonómicos, la cartografía de áreas críticas frente al cambio climático y la información municipal disponible.

El presente Documento Inicial Estratégico incorpora el cambio climático como criterio transversal del diagnóstico, de la formulación y comparación de alternativas y de la identificación inicial de efectos, sin agotar en esta fase su cuantificación ni la definición detallada de las medidas.

En síntesis, el diagnóstico de riesgos y vulnerabilidades permite identificar los ámbitos en los que la implantación de nuevos usos resulta incompatible o debe quedar condicionada, así como aquellos tejidos urbanos y territoriales que requieren medidas de adaptación. Esta información constituirá una capa determinante para la superposición con el modelo territorial y para la evaluación de sus efectos en el apartado 5.2.

4.3. Elementos ambientales

A. Hidrología, acuíferos y vulnerabilidad de las aguas subterráneas

El término municipal de Alicante se localiza sobre las masas de agua subterránea del Bajo Vinalopó, con una superficie aproximada de 15.898 ha dentro del municipio; Agost-Monnegre, con 2.583 ha; y Orcheta, con 1.258 ha. Se trata, con carácter general, de formaciones permeables y de productividad moderada, si bien la accesibilidad a los recursos subterráneos es media o baja, propia de un territorio árido y con una disponibilidad natural limitada.

La vulnerabilidad de las aguas subterráneas frente a la contaminación es mayoritariamente baja, con 12.854 ha, o media, con 6.435 ha, mientras que 746 ha presentan vulnerabilidad muy baja. En los ámbitos de vulnerabilidad media deberán extremarse las condiciones de implantación y funcionamiento de actividades potencialmente contaminantes, especialmente las relacionadas con usos industriales, almacenamiento de sustancias peligrosas, gestión de residuos, vertidos, explotaciones agrarias intensivas y movimientos de tierras que puedan afectar a la infiltración o a la calidad del agua.

La ordenación deberá preservar las zonas de recarga y los suelos con capacidad de infiltración, evitar la impermeabilización innecesaria y prevenir la contaminación difusa o accidental de los acuíferos. Asimismo, deberá considerar los posibles efectos del cambio climático sobre las masas de agua subterránea, en particular la reducción de la recarga, el incremento de la demanda, la prolongación de los periodos de sequía y el riesgo de salinización en los ámbitos próximos al litoral.

La red hidrográfica se organiza en torno a tres grandes sistemas de drenaje: el barranco de las Ovejas, el sistema Orgegia-Juncaret y el barranco de Agua Amarga. El barranco de las Ovejas nace en la sierra del Maimó, recoge las aportaciones de las ramblas de l'Alabastre, del Pepior y de Rambuchar, atraviesa la zona semiendorreica de la Cañada del Fenollar y desemboca en Sant Gabriel, discurriendo en su tramo final próximo al corredor ferroviario.

El sistema Orgegia-Juncaret, parcialmente canalizado, desemboca en la Albufereta a través del barranco de Maldo. El encauzamiento del Juncaret, ejecutado en 2005, dispone de una capacidad aproximada de 200 m³/s. Por su parte, el barranco de Agua Amarga nace en el entorno de El Rebolledo, recibe las aportaciones del barranco del Infierno procedentes de l'Alcoraia y desemboca en el litoral sur del término municipal.

A estos sistemas se añaden las cuencas situadas en el arco interior de la A-70, sobre las que se han ejecutado importantes obras hidráulicas de defensa y laminación tras las inundaciones de 1997. La presencia de encauzamientos y obras de defensa reduce la peligrosidad, pero no elimina el riesgo residual ni sustituye la necesidad de conservar los cauces, barrancos, vaguadas, zonas de flujo preferente y espacios de laminación como componentes de la infraestructura verde y azul.

El abastecimiento urbano, gestionado por Aguas Municipalizadas de Alicante, combina recursos procedentes de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla, captaciones subterráneas del Vinalopó y producción de las desalinizadoras de Alicante I, Alicante II y Mutxamel. La red se apoya en los depósitos principales de Fontcalent, El Fenollar y Rabasa y dispone de 22 depósitos, con una capacidad global aproximada de 286.000 m³.

La diversificación de las fuentes de suministro aporta una mayor garantía al abastecimiento urbano, pero no elimina el déficit hídrico estructural asociado a la aridez, la irregularidad de las precipitaciones y la dependencia de recursos externos y de infraestructuras de elevada demanda energética. En consecuencia, el crecimiento previsto por el Plan deberá vincularse a la disponibilidad efectiva de recursos, a la suficiencia de las infraestructuras y a la reducción de la demanda mediante criterios de eficiencia, reutilización de aguas regeneradas, aprovechamiento de aguas pluviales y empleo de recursos no potables para el riego y otros usos compatibles.

Asimismo, deberá considerarse la vulnerabilidad de la vegetación y de los hábitats frente al cambio climático, especialmente ante la prolongación de las sequías, el incremento de las temperaturas, los incendios forestales, la erosión, la salinización de los espacios litorales y la expansión de especies exóticas invasoras. Las actuaciones de restauración y renaturalización deberán emplear preferentemente especies autóctonas adaptadas a las condiciones bioclimáticas de Alicante y evitar soluciones que incrementen la demanda hídrica o la continuidad del combustible vegetal.



C. Montes, terrenos forestales y vías pecuarias

Según el PATFOR, el término municipal cuenta con 1.594 ha de terreno forestal estratégico, localizadas principalmente en ámbitos como el Cabeçó d'Or, Llofriú, el Vedat del Marqués, el río de la Torre, la Murta, la Serra dels Coloms, El Moralet y la Serra Negra, y con 6.930 ha de terreno forestal ordinario, distribuido fundamentalmente por las sierras y relieves interiores.

Los terrenos forestales cumplen funciones ambientales y territoriales esenciales: protegen el suelo frente a la erosión, regulan la escorrentía, favorecen la infiltración, contribuyen a la conectividad ecológica, almacenan carbono y actúan como espacios de amortiguación frente al incremento de las temperaturas y la aridez. Su conservación debe compatibilizarse con la prevención de incendios forestales y con una gestión de la vegetación que evite continuidades de combustible en los ámbitos de interfaz urbano-forestal.

Los montes de utilidad pública, clasificados como suelo no urbanizable protegido, representan aproximadamente el 4,7 % del término municipal. Entre los de mayor superficie destacan Corrales del Marqués, con 297,8 ha; Los Tajos y la Murta, con 141,1 ha; y San Pascual, Barranco del Infierno y Desierto, con 113,9 ha. La relación de los principales montes de utilidad pública es la siguiente:

MONTE DE UTILIDAD PÚBLICA	Sup. (ha)
Corrales del Marqués	297,8
Los Tajos y la Murta	141,1
San Pascual, Bco. del Infierno y Desierto	113,9
Orgegía y Lomas	72,3
Las Indias y Ballestera	64,2
Collaet y Cases de Ripoll	62,8
Torresella y Coronela	39,5
Loma Negra y Llano de los Lobos	30,2
Fenollar y Pla de Rocar	26,1
Bec del Àguila	19,4
Serreta Negra y Serreta de la Torre	15,1
Saladar de Fontcalent	14,8
Cabo de la Huerta	13,2
Barranco del Bon Hivern	8,5
Otros (Alquedra, Ventós, Lo Seguin, etc.)	23,7

Fuente: Estudio de Riesgos del PGE, a partir del ICV.

La red de vías pecuarias supera los 35 km de longitud y comprende cuatro itinerarios principales:

VÍA PECUARIA	Long. (m)	Anch. (m)
Vereda del Desert y Barranc de l'Infern	18.829	20
Vereda de la Platja de Sant Joan	9.488	20
Cañada Real del Portichol	4.261	75
Vereda a Dolores	3.181	20

Fuente: Estudio de Riesgos del PGE, a partir del Inventario de Vías Pecuarias de la Comunitat Valenciana.

Las vías pecuarias, junto con los caminos históricos, constituyen elementos de dominio público con valor ambiental, cultural y territorial. La propuesta las integra como conectores de la infraestructura verde, favoreciendo la continuidad entre sierras, espacios agrícolas, barrancos, litoral y núcleos tradicionales,

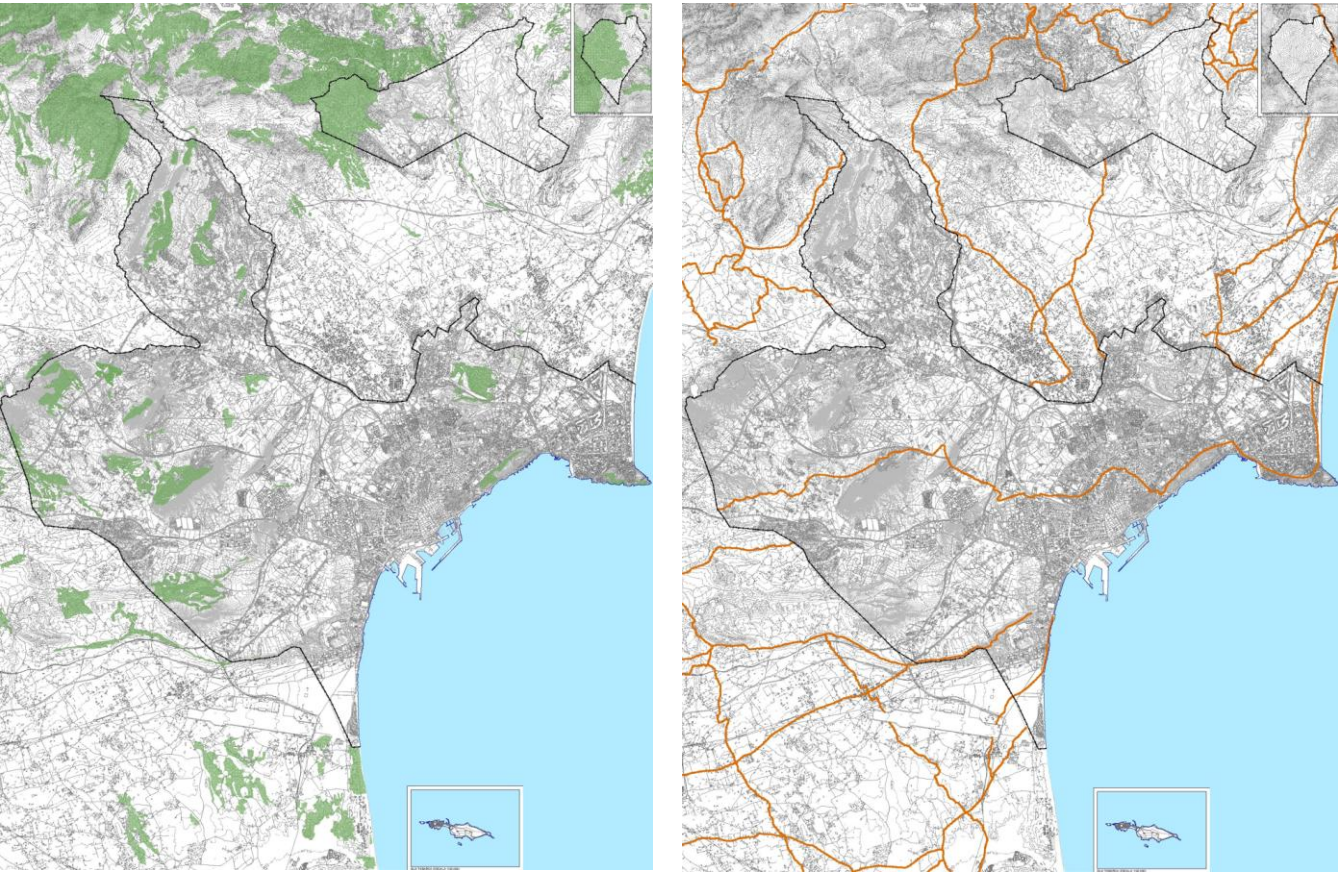
así como su función potencial para la movilidad no motorizada, el uso público y la interpretación del paisaje.

La ordenación preserva la continuidad, anchura y funcionalidad de estos itinerarios, evita su ocupación o fragmentación y promueve la recuperación de los tramos alterados o interrumpidos. Su integración en la infraestructura verde compatibiliza la conectividad ecológica y el uso público con la prevención de incendios, la protección de los hábitats y la conservación de los valores paisajísticos y patrimoniales.

En determinados tramos urbanos, la cartografía disponible muestra superposiciones o discordancias entre el trazado de las vías pecuarias y la edificación, el viario o los tejidos consolidados. El Plan identificará estos ámbitos y contrastará su situación con los actos de clasificación, deslinde y demás antecedentes administrativos disponibles.

Cuando la continuidad de la vía pecuaria resulte incompatible con la realidad urbana consolidada, el PGE podrá modificar su trazado e integrarlo preferentemente en los ejes verdes urbanos y en otros espacios públicos de la red primaria, configurados como paseos o alamedas. El nuevo itinerario deberá garantizar el mantenimiento de la integridad superficial, la continuidad y la idoneidad funcional de la vía pecuaria, así como los usos pecuarios, compatibles y complementarios, y quedará sujeto al informe previo favorable de la administración autonómica competente.

A tal efecto, el PGE incorporará un estudio específico de vías pecuarias que identificará los tramos afectados, comprobará su situación jurídica y física, justificará las modificaciones de trazado propuestas y acreditará, para cada itinerario alternativo, la equivalencia superficial, la continuidad, la funcionalidad, la conexión con la red pecuaria y su adecuada integración en la infraestructura verde y en la malla urbana.



Terreno forestal estratégico y Vías Pecuarias
Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía del ICV

D. Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000

El municipio de Alicante alberga espacios de elevado valor ambiental sometidos a distintas figuras de protección. Entre ellos destaca la Reserva Marina de la Isla de Tabarca, declarada en 1986 y con una superficie aproximada de 1.400 ha, así como las microrreservas de flora del Saladar de Fontcalent y de los Corrales del Marqués. El término municipal se encuentra asimismo relacionado con diversos espacios de la Red Natura 2000 -zonas especiales de conservación y zonas de especial protección para las aves- y con otros ámbitos protegidos por la legislación ambiental, entre ellos las zonas húmedas catalogadas.

A estos espacios se añaden otros enclaves de interés natural y territorial, como el Saladar d'Aigua Amarga, las lagunas de Rabasa, el Cap de l'Horta, la Serra de Fontcalent, la Serra Grossa y el Monte Orgegia. Aunque no todos presentan el mismo régimen jurídico de protección, constituyen piezas relevantes de la infraestructura verde municipal por sus valores ecológicos, paisajísticos, geológicos y culturales.

Su importancia no deriva únicamente de la presencia de especies o hábitats de interés. Estos espacios contribuyen a la conservación de la biodiversidad, mantienen áreas de refugio, alimentación y reproducción de la fauna, regulan la escorrentía, favorecen la infiltración, protegen el suelo frente a la erosión, almacenan carbono y moderan los efectos del incremento de las temperaturas y de la aridez. Asimismo, conforman algunos de los principales hitos, fondos escénicos y elementos identitarios del paisaje de Alicante.

La propuesta integra estos ámbitos en la infraestructura verde como nodos ecológicos y paisajísticos, preserva su conectividad con los barrancos, las sierras interiores, los espacios agrícolas y el litoral y evita la generación de nuevas barreras o procesos de fragmentación. La ordenación deberá atender también a sus áreas de influencia y a los espacios de transición necesarios para proteger su funcionalidad ecológica frente a las presiones urbanísticas, las infraestructuras y los usos intensivos.

Asimismo, deberá considerarse su vulnerabilidad frente al cambio climático, especialmente ante la prolongación de las sequías, el incremento de las temperaturas, los incendios forestales, la erosión, la salinización, los temporales marítimos y la expansión de especies exóticas invasoras. Las actuaciones de conservación, restauración y uso público deberán ser compatibles con la capacidad de acogida y con el mantenimiento o recuperación de los hábitats y especies que justifican su protección.



Espacios naturales protegidos.

Fuente: Estudio de Riesgos del PGE, a partir de la Infraestructura Valenciana de Datos Espaciales (ICV).

E. Litoral, cauces y barrancos

El litoral constituye uno de los principales sistemas naturales, paisajísticos y funcionales del municipio. A lo largo del término se suceden playas, calas, acantilados, zonas húmedas, espacios portuarios, frentes urbanos consolidados y sectores todavía no transformados, sometidos a distintos grados de presión y vulnerabilidad.

En los ámbitos de mayor valor ambiental y paisajístico -como el Cap de l'Horta, el Saladar d'Aigua Amarga, El Palmeral y el entorno de Tabarca- resulta esencial preservar la continuidad entre el litoral y los espacios interiores. El PATIVEL reconoce los corredores de El Palmeral y Aigua Amarga como elementos de conexión entre la costa y el territorio interior, reforzando su función dentro de la infraestructura verde y azul.

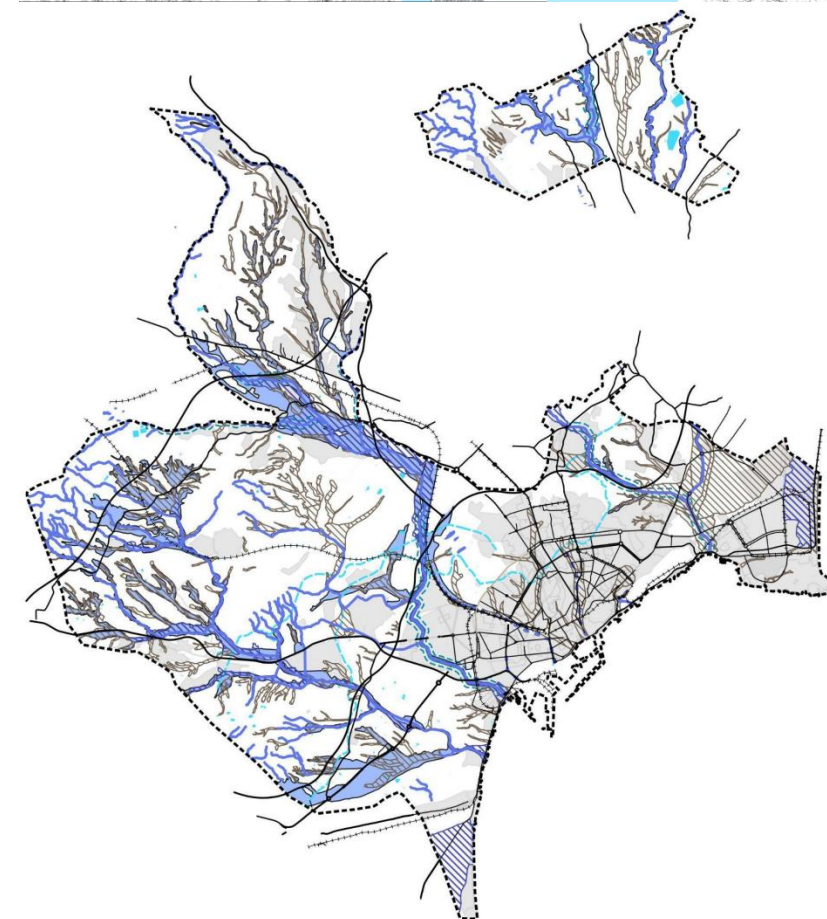
El litoral cumple además funciones de protección frente a la acción marina, regulación ambiental, conectividad ecológica, uso público y configuración del paisaje. La ordenación deberá conservar y, cuando resulte posible, recuperar playas, dunas, saladares, zonas húmedas, acantilados y espacios libres costeros, evitando nuevas ocupaciones que incrementen la exposición frente a la erosión, los temporales, la inundación costera y el ascenso del nivel del mar.

El sistema de cauces, ramblas y barrancos constituye la principal red natural de drenaje del municipio y un soporte básico de conectividad ecológica y territorial. Los barrancos de Agua Amarga y de las Ovejas y el sistema Orgegia-Juncaret articulan las grandes cuencas municipales, complementados por numerosos cauces menores, algunos de ellos canalizados, encauzados o soterrados en sus tramos urbanos.

Estos sistemas han sido tratados históricamente como meras infraestructuras de evacuación o como espacios residuales, lo que ha reducido en algunos tramos su funcionalidad hidráulica, ecológica y paisajística. La propuesta los integra como corredores verdes y azules, recupera su continuidad territorial y los vincula con las sierras, los espacios agrícolas, los parques urbanos y el litoral.

La ordenación preserva los cauces, vaguadas, zonas de flujo preferente y espacios de laminación, evita nuevas ocupaciones incompatibles y favorece la recuperación de márgenes, la permeabilidad del suelo y la incorporación de soluciones basadas en la naturaleza. En los tramos urbanos consolidados, la intervención deberá orientarse a reducir la vulnerabilidad, mejorar el drenaje, recuperar la continuidad peatonal y ecológica y compatibilizar la función hidráulica con el uso público.

La restauración de cauces y espacios litorales constituye asimismo una medida de adaptación al cambio climático, al contribuir a laminar escorrentías, reducir la inundación urbana, moderar las temperaturas, conservar la biodiversidad y mantener espacios capaces de absorber o acomodar los efectos de temporales, sequías y episodios extremos.



Litoral (DPMT), cauces y barrancos.

Fuente: límites oficiales sobre cartografía municipal y Estudio de Paisaje e Infraestructura Verde

F. Infraestructura verde y conectividad ecológica

Los espacios protegidos, cauces y barrancos, terrenos forestales, hábitats, vías pecuarias, espacios litorales y paisajes agrícolas constituyen piezas de elevado valor ambiental y territorial, pero no configuran en la actualidad un sistema plenamente continuo y funcional. El diagnóstico identifica discontinuidades entre los relieves occidentales -Fontcalent, Serra Mitjana, Serra de les Àguiles y Borgonyó-Sancho-, la Serra Grossa, los corredores fluviales, la huerta histórica, las lagunas de Rabasa y el litoral, así como importantes barreras derivadas de las infraestructuras viarias y ferroviarias y de la expansión urbana.

La propuesta configura la infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo a la ordenación urbanística. Este sistema conecta los principales espacios naturales, forestales, agrícolas, fluviales, litorales y culturales mediante corredores verdes integrados y ejes verdes transversales, preserva la permeabilidad ecológica del territorio y favorece la recuperación de los puntos de discontinuidad y de los enclaves degradados estratégicos.

Los corredores fluviales de las Ovejas, Agua Amarga y Orgegia-Juncaret, la vía litoral, el Parque Agrario de la Huerta, las vías pecuarias, los caminos históricos y los principales relieves y espacios naturales se integran en una red territorial continua. Los ejes verdes urbanos prolongan esta infraestructura en la ciudad consolidada y contribuyen a conectar los barrios, los parques, los equipamientos y el litoral, compatibilizando la conectividad ambiental con la movilidad peatonal y ciclista y con la mejora del espacio público.

La propuesta atiende especialmente a los puntos de cruce con las grandes infraestructuras, incorporando soluciones que mantienen o recuperan la continuidad ecológica y territorial mediante pasos, conexiones transversales, tratamiento de bordes y actuaciones de integración paisajística. La definición concreta de estas soluciones deberá desarrollarse en coordinación con las administraciones titulares de las infraestructuras afectadas.

Más allá de su valor ecológico, la infraestructura verde y azul presta servicios ecosistémicos esenciales para la calidad ambiental y la resiliencia del municipio. Los suelos agrícolas y forestales y la vegetación natural actúan como sumideros de carbono; los espacios permeables favorecen la infiltración, la recarga y la laminación de las escorrentías; el arbolado y las masas verdes regulan la temperatura, generan sombra y reducen el efecto de isla de calor; los cauces y zonas húmedas contribuyen a la gestión del agua y de las inundaciones; y las playas, saladares y restantes sistemas costeros ayudan a amortiguar la acción marina.

La infraestructura verde y azul constituye, por tanto, una herramienta central de adaptación y mitigación frente al cambio climático, al reducir la exposición y vulnerabilidad ante inundaciones, temperaturas extremas, sequías, erosión y riesgos costeros. Su funcionalidad dependerá no solo de la protección de sus elementos, sino también de su continuidad, dimensión suficiente, calidad ecológica, adecuada gestión y compatibilidad con la prevención de incendios y con los usos públicos previstos.

4.4. Unidades ambientales

A. Criterios de delimitación y descripción

El Estudio de Riesgos delimita las unidades ambientales del término municipal mediante la integración de variables físicas, bióticas y territoriales, entre ellas la litología, la geomorfología, los tipos de suelo, la pendiente, la vegetación, la fauna, los usos y coberturas del suelo y los procesos de transformación existentes. El resultado permite dividir el territorio en ámbitos relativamente homogéneos en cuanto a sus características ambientales, su comportamiento frente a los riesgos y su respuesta ante posibles transformaciones.

Se identifican veintiocho unidades ambientales, que pueden agruparse en cuatro grandes conjuntos geomorfológicos. El primero comprende las unidades de sierra y relieve calcáreo, entre ellas el Cabeçó d'Or, Fontcalent, la Serra de les Àguiles, la sierra de los Tajos y la Serra del Castellar. El segundo incluye las unidades de margocalizas y margas de piedemonte, como Vergeret, Desert-El Rebolledo, l'Alcoraia y El Saladar-El Pla. El tercero reúne las unidades sobre arcillas y yesos -los Blanquizaes, Serreta Negra-Serratella y las arcillas del río Monnegre- y las formadas por limos y glacis, entre ellas la sierra de Llofriú, Torregrosses y Ciudad Jardín. El cuarto corresponde a las unidades litorales y costeras, en las que se integran las playas de Sant Joan, Almadrava-l'Albufereta y el Postiguet.

La delimitación no responde únicamente a criterios geomorfológicos, sino que incorpora también los valores ecológicos, paisajísticos y culturales, la presencia de riesgos naturales y climáticos, el grado de transformación, la conectividad con la infraestructura verde y azul y la función territorial de cada ámbito. La tabla siguiente recoge la caracterización básica de las unidades identificadas.

B. Valores, fragilidad, sensibilidad y capacidad de acogida

La caracterización de las unidades ambientales permite valorar sus valores, su fragilidad, su sensibilidad frente a las transformaciones y su capacidad de acogida para los distintos usos. Esta capacidad no se entiende como una aptitud genérica o absoluta, sino como la respuesta previsible de cada unidad ante una determinada actuación, atendiendo a su intensidad, localización, condiciones de implantación y posibles efectos acumulativos.

Las unidades de sierra presentan, con carácter general, una sensibilidad elevada debido a la pendiente, los valores ecológicos y paisajísticos, la presencia de hábitats y vegetación natural y su exposición a la erosión, los incendios, los deslizamientos y los desprendimientos. Las unidades litorales muestran igualmente una elevada fragilidad por la presión urbanística, la dinámica marina, la erosión costera, la inundación, el ascenso del nivel del mar y, en determinados ámbitos, el riesgo de tsunami.

Las unidades de margocalizas, margas, arcillas y yesos presentan situaciones más heterogéneas. Aunque en algunos casos mantienen usos agrícolas, matorral y espacios seminaturales, pueden mostrar una elevada vulnerabilidad frente a la erosión, la desertificación, la salinización o los movimientos de tierras. Su capacidad de acogida deberá determinarse en función de los valores concretos presentes, la pendiente, la conectividad ecológica, la disponibilidad de recursos y la incidencia de los riesgos.

Las unidades de glacis y los ámbitos ya transformados presentan, en términos generales, una mayor capacidad para acoger determinados usos urbanos o infraestructurales. No obstante, esta circunstancia no excluye la existencia de condicionantes derivados de la inundabilidad, la presencia de suelos agrícolas, la vulnerabilidad de los acuíferos, la isla de calor, la insuficiencia de las redes o la necesidad de conservar corredores de la infraestructura verde y azul.

El análisis incorpora asimismo la vulnerabilidad frente al cambio climático. La prolongación de las sequías, el incremento de las temperaturas, la intensificación de las precipitaciones extremas y la mayor presión

sobre el litoral pueden modificar la sensibilidad y capacidad de acogida de determinadas unidades, por lo que la evaluación debe atender tanto a las condiciones actuales como a los escenarios previsibles de medio y largo plazo.

La lectura integrada de las unidades ambientales constituye la base técnica para la zonificación estructural del suelo rural, la delimitación de la infraestructura verde y la evaluación de la localización de los nuevos desarrollos. La propuesta preserva las unidades de mayor valor y fragilidad, condiciona las transformaciones en los ámbitos sensibles y concentra preferentemente los nuevos usos en áreas con mayor capacidad de acogida y menor incidencia ambiental y territorial.

La delimitación, caracterización y valoración de las unidades se contrastará y desarrollará en el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, que deberá incorporar la superposición con el modelo territorial, los riesgos naturales y climáticos, las afecciones sectoriales y los efectos acumulativos y sinérgicos. La matriz de unidades ambientales se presenta en la página siguiente.

Tabla Unidades ambientales del término municipal de Alicante

UNIDAD AMBIENTAL	LITOLOGÍA	SUELOS	VEGETACIÓN DOMINANTE	USOS PRINCIPALES
Cabeçó d'Or	Calizas y margocalizas	Leptosol/luvisol	Bosques, monte con roquedo, matorral	Forestal, matorral
Vergeret	Margocalizas y margas	Cambisol/leptosol	Matorrales, espartales, saladar, ribera	Matorral, cultivos
Coto del Marqués	Calizas y margas	Leptosol/cambisol	Matorrales y lastonares	Matorral, cultivos
Sierra del Boter	Calizas y margas	Leptosol/cambisol	Matorrales, espartales, ribera	Matorral, frutales, urban.
Desert-Rebolledo	Margocalizas y margas	Calcisol/arenosol	Matorrales, albardinales, saladar	Urbanizado, matorral
L'Alcoraia	Margocalizas y margas	Calcisol/arenosol	Matorrales, espartales, yesos	Matorral, urbanizado
El Saladar-El Plà	Margocalizas y margas	Calcisol/arenosol	Matorrales, maquias, saladar	Matorral, frutales
La Bástida-El Barranco	Margocalizas y margas	Calcisol/arenosol	Matorrales, albardinales, saladar	Matorral, industrial
Cerro de los Gallos	Calizas y margas	Leptosol/regosol	Matorrales, espartales, ribera	Cítrico, frutales
Sierra de las Águilas	Calizas	Leptosol eutríco	Matorrales, comunidades rupícolas	Matorral
Sierra Mediana	Calizas	Leptosol eutríco	Espinares, maquias, matorrales	Matorral
Serra de Fontcalent	Calizas	Leptosol eutríco	Matorrales, maquias, rupícolas	Matorral
Serreta Llarga	Calizas	Leptosol eutríco	Matorrales y lastonares	Matorral, frutales
Sierra del Castellar	Calizas	Leptosol/cambisol	Matorrales, rupícolas, espartales	Matorral
Sierra de los Tajos	Calizas y margas	Leptosol/cambisol	Matorrales con Vella luentina	Matorral
Garroferal	Calizas y margas	Leptosol/cambisol	Matorrales, espartales	Matorral, urbanizado
Castillo de San Fernando	Calizas	Leptosol/calcisol	Mat. y zona degradada	Servicios e infraestr.
Serra Bonalba	Areniscas y margas (flysch)	Calcisol háplico	Espartales	Matorral, cultivos
Los Blanquizales	Arcillas y margas con yesos	Regosol calcáreo	Matorrales sobre yesos	Matorral, cultivos
Serreta Negra-Serratella	Arcillas y margas con yesos	Regosol calcáreo	Matorrales y lastonares	Matorral, cultivos
Arcillas y yesos río Monnegre	Arcillas y margas con yesos	Calcisol gipsico	Espartales, albardinales, ribera	Matorral, ramblas
Rincón del Cura	Arcillas y margas con yesos	Regosol calcáreo	Matorrales sobre yesos	Matorral, cultivos
Sierra de Llofriu	Limos con cantos	Regosol calcáreo	Matorrales, espartales, yesos	Matorral, cultivos
Torregrosses	Limos con cantos	Regosol calcáreo	Matorrales y lastonares	Matorral, urbanizado
Ciudad Jardín	Limos con cantos	Regosol calcáreo	Mat. y zona degradada	Matorral, urbanizado
Playa de San Juan	Arenas	Arenosol calcáreo	Costas y dunas	Urbanizado
Playa Almadrava-Albufereta	Arenas	Arenosol calcáreo	Costas y dunas	Urbanizado
Playa El Postiguet	Arenas	Arenosol calcáreo	Costas y dunas	Urbanizado

Fuente: Estudio de Riesgos del PGE, a partir de la delimitación de unidades ambientales del Ayuntamiento de Alicante (2023). La columna de vegetación recoge las formaciones dominantes; la caracterización completa (fauna, subtipos de matorral y comunidades) figura en el estudio de referencia.

4.5. Patrimonio cultural y paisaje

A. Patrimonio cultural

De acuerdo con la versión del Catálogo de Protecciones en tramitación utilizada como referencia para la elaboración del presente documento, el patrimonio arquitectónico, arqueológico, etnológico e industrial del municipio comprende 649 elementos, entre los que se identifican 32 bienes de interés cultural -BIC-, 102 bienes de relevancia local -BRL-, 77 elementos con protección general integral, 418 con protección general parcial, 9 con protección ambiental y 11 con protección tipológica. Estas cifras tienen carácter provisional y podrán experimentar modificaciones como resultado de la tramitación del Catálogo, de los informes sectoriales y de la revisión o actualización de sus determinaciones.

Entre los elementos más representativos figuran los castillos de Santa Bárbara y San Fernando, los principales edificios religiosos y civiles, la arquitectura residencial histórica, los mercados, las construcciones defensivas y el patrimonio industrial, etnológico y rural. Su valor no reside únicamente en cada elemento aislado, sino también en su relación con la trama urbana, el paisaje, los recorridos históricos y los espacios públicos que configuran su contexto.

Especial relevancia territorial presentan las once torres de la huerta histórica, muchas de ellas declaradas BIC, junto con las alquerías, acequias, balsas, muros, caminos y demás elementos vinculados a la organización histórica de l'Horta d'Alacant. La propuesta los integra en el Parque Agrario de la Huerta y los incorpora como elementos estructurantes de la infraestructura verde y del sistema patrimonial, reforzando su relación con los espacios agrícolas, los caminos históricos y los núcleos tradicionales.

El Catálogo de Protecciones en tramitación identifica asimismo seis núcleos históricos tradicionales -Casco Antiguo, San Antón, Raval Roig, Santa Faz, Tàngel y Villafranqueza-El Palamó- cuya protección no se limita a los edificios individualmente catalogados, sino que comprende la estructura urbana, el parcelario, las alineaciones, los espacios públicos, las relaciones visuales y los elementos que determinan su identidad.

El patrimonio arqueológico se refleja en las áreas de vigilancia arqueológica y en los yacimientos y enclaves conocidos o potenciales, cuya presencia deberá considerarse en las actuaciones que impliquen movimientos de tierras, nuevas infraestructuras o transformación del suelo. El patrimonio rural incorpora, además de las construcciones tradicionales, los sistemas históricos de caminos, regadío, parcelación y aprovechamiento del territorio, especialmente relevantes en la huerta y en las partidas rurales.

La ordenación preserva la integridad de los bienes y de sus entornos, evita la fragmentación de los conjuntos patrimoniales y favorece su integración en la red de espacios públicos, recorridos culturales e infraestructura verde. Asimismo, deberá atender a la vulnerabilidad del patrimonio frente a incendios, inundaciones, erosión, humedad, salinización, temperaturas extremas y otros efectos asociados al cambio climático, especialmente en los bienes situados en el litoral, en cauces, en laderas o en ámbitos rurales expuestos.

B. Paisaje

El paisaje se analiza en el Estudio de Paisaje e Infraestructura Verde a partir de tres dimensiones complementarias: la física y natural -relieves, litoral, barrancos, humedales y áreas forestales-; la antrópica -ciudad, áreas productivas, infraestructuras, espacios agrícolas y ocupación dispersa-; y la perceptiva, referida a la forma en que estos paisajes se observan y experimentan desde recorridos, miradores, accesos y espacios de uso público.

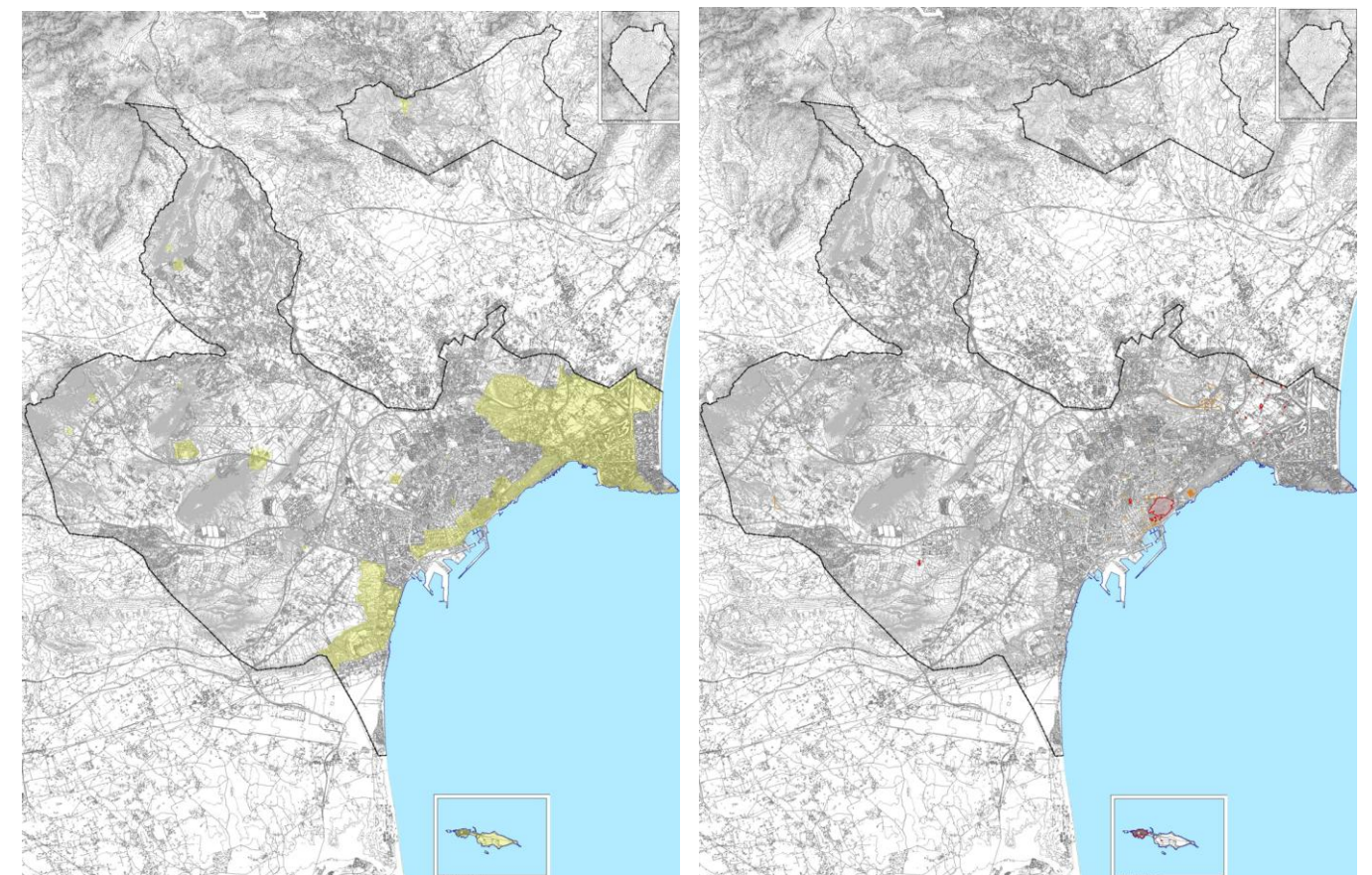
El Estudio de Paisaje de 2017 delimitó las unidades de paisaje e identificó 94 recursos paisajísticos, de los cuales 70 presentan interés cultural o patrimonial y 24 interés ambiental. Entre ellos destacan el Saladar

d'Aigua Amarga, las lagunas de Rabasa, el Benacantil, la Serra Grossa, las torres de la huerta, los principales frentes litorales, los relieves occidentales y determinados paisajes agrícolas y rurales.

La expansión urbana, las infraestructuras, las actividades extractivas, la transformación de los bordes y la dispersión residencial en el medio rural han alterado la legibilidad de algunos paisajes y recorridos, especialmente en el norte y el oeste del término. Estas transformaciones generan fragmentación, pérdida de continuidad visual, banalización de los bordes urbanos y debilitamiento de la relación entre los núcleos, el territorio agrícola y los elementos naturales.

La propuesta incorpora el paisaje como criterio estructurante de la ordenación, preserva los principales hitos y fondos escénicos, protege las relaciones visuales relevantes y mejora la transición entre ciudad, espacios productivos, suelo rural y litoral. Los corredores verdes, la vía litoral, el Parque Agrario de la Huerta y los ejes verdes transversales contribuyen a recuperar la continuidad paisajística, reforzar los recorridos perceptivos y articular los recursos culturales y ambientales.

La evaluación paisajística deberá atender también a los efectos del cambio climático sobre los paisajes litorales, agrícolas, forestales y urbanos. La pérdida de vegetación, los incendios, la aridez, la erosión, la subida del nivel del mar y la transformación de las condiciones ambientales pueden modificar la imagen, funcionalidad e identidad de estos paisajes, por lo que la ordenación deberá favorecer su adaptación, restauración y capacidad de evolución sin pérdida de sus valores esenciales.



Áreas de Vigilancia Arqueológica y elementos BIC y BRL
Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía municipal.

4.6. Afecciones de infraestructuras y servidumbres sectoriales

El término municipal de Alicante se encuentra atravesado por importantes infraestructuras viarias, ferroviarias y energéticas y afectado por servidumbres aeronáuticas y militares que condicionan la localización, altura, intensidad y características de determinados usos y construcciones. Su concurrencia resulta especialmente significativa en el arco occidental y meridional del municipio, donde se concentran los grandes corredores metropolitanos, las áreas productivas, las conexiones con el aeropuerto y el puerto y varios de los ámbitos de crecimiento y transformación propuestos.

A. Carreteras

La red viaria de titularidad estatal y autonómica constituye uno de los principales sistemas estructurantes del territorio municipal. Las carreteras A-70, A-31, A-77 y A-79, junto con las restantes vías autonómicas y sus enlaces, generan zonas de dominio público, servidumbre, afección y limitación a la edificabilidad, cuya anchura y régimen jurídico dependen de la titularidad y características de cada infraestructura.

Estas afecciones condicionan la implantación de nuevos usos, los accesos, las edificaciones, la publicidad, los movimientos de tierras y las actuaciones que puedan afectar a la seguridad y funcionalidad de la carretera. El Plan deberá coordinar la ordenación de los sectores residenciales y productivos, los nuevos enlaces y los ejes verdes con las administraciones titulares, evitando accesos directos inadecuados y preservando los terrenos necesarios para la mejora, integración y eventual transformación de estas infraestructuras.

La propuesta presta especial atención al tramo urbano de la A-70, cuya transformación en bulvar verde requerirá la coordinación con la Administración General del Estado y la definición de las condiciones de titularidad, funcionalidad, accesibilidad y compatibilidad con la red viaria general.

B. Infraestructuras ferroviarias

Las líneas ferroviarias gestionadas por ADIF y por la Generalitat generan zonas de dominio público y protección que condicionan las edificaciones, los usos y las actuaciones situadas en sus proximidades. Estas afecciones presentan especial relevancia en los corredores de acceso a la ciudad, en las áreas productivas occidentales, en el entorno de la estación y en el frente litoral.

El modelo del Plan incorpora actuaciones estrechamente vinculadas a la planificación ferroviaria supramunicipal, entre ellas la variante de Torrellano, la reorganización de los servicios ferroviarios, la eliminación de la barrera litoral y la configuración de nodos intermodales. Su materialización dependerá de la coordinación con las administraciones competentes y de los correspondientes instrumentos y proyectos sectoriales.

La ordenación deberá preservar los corredores necesarios para las infraestructuras previstas, evitar nuevas incompatibilidades y favorecer la integración urbana, paisajística y funcional de las líneas ferroviarias existentes y futuras.

C. Líneas eléctricas de alta tensión

El término municipal está atravesado por una extensa red de líneas eléctricas de alta tensión, especialmente en los sectores occidentales, septentrionales y productivos. Estas infraestructuras generan servidumbres y limitaciones destinadas a garantizar su seguridad, conservación, mantenimiento y acceso.

La presencia de líneas eléctricas condiciona la implantación de edificaciones, arbolado de gran porte, infraestructuras, actividades y movimientos de tierras dentro de sus zonas de influencia. En los ámbitos de nuevo desarrollo o transformación deberán analizarse su compatibilidad con la ordenación, las necesidades de suministro, las posibles reservas para nuevas subestaciones y, cuando resulte técnica y económicamente viable, las alternativas de desvío, integración o modificación de trazado.

El Plan deberá coordinar el crecimiento residencial y productivo con la capacidad real de la red eléctrica, evitando que las infraestructuras existentes se conviertan en barreras urbanas o ambientales y garantizando al mismo tiempo la suficiencia energética del modelo.

D. Servidumbres aeronáuticas

La proximidad del aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández determina la existencia de amplias servidumbres aeronáuticas sobre el sur y el oeste del término municipal. Estas servidumbres condicionan fundamentalmente las alturas máximas de las construcciones, instalaciones, antenas, grúas, arbolado y demás elementos que puedan afectar a la seguridad de las operaciones aéreas.

También deberán considerarse las posibles limitaciones derivadas del ruido aeroportuario y de la implantación de usos especialmente sensibles. La ordenación de los nuevos sectores residenciales, productivos y dotacionales deberá comprobar su compatibilidad con las superficies limitadoras y restantes determinaciones aeronáuticas, sometiéndose a los informes y autorizaciones sectoriales que correspondan.

Esta afección resulta especialmente relevante en los ámbitos del sur municipal, el corredor aeropuerto-puerto, Agua Amarga, Ciudad de la Luz y los suelos productivos próximos a las principales vías de acceso.

E. Afección militar

La cartografía sectorial identifica una zona de afección militar localizada en un ámbito concreto del tejido urbano. Esta afección deberá contrastarse con la delimitación y régimen jurídico establecidos por la administración competente, dado que puede condicionar determinadas actuaciones, usos, alturas, instalaciones o intervenciones en su entorno.

El Plan recogerá esta afección con carácter informativo y coordinará cualquier determinación que incida sobre ella con el Ministerio de Defensa, sin atribuir a la representación cartográfica una precisión superior a la establecida por los actos y documentos sectoriales aplicables.

F. Criterios de integración en el PGE

La superposición de estas infraestructuras y servidumbres no determina necesariamente la incompatibilidad absoluta de los suelos afectados, pero sí condiciona su capacidad de acogida y puede exigir limitaciones, reservas, estudios específicos o coordinación interadministrativa.

La propuesta integra estas afecciones desde las fases iniciales de la ordenación, evita la implantación de usos incompatibles, preserva los corredores necesarios para el funcionamiento y ampliación de las infraestructuras y coordina la red primaria del Plan con los sistemas de competencia estatal y autonómica.

La representación gráfica tiene carácter informativo y orientativo a la escala del PGE. En cada materia prevalecerán las delimitaciones, zonas de protección, servidumbres y condiciones establecidas por la legislación sectorial, los proyectos oficialmente aprobados y los informes o autorizaciones de las administraciones competentes. Las posibles discordancias deberán resolverse durante la tramitación mediante la correspondiente coordinación interadministrativa.

Afección militar, servidumbres aeronáuticas, líneas eléctricas de AT, carreteras e Infraestructuras ferroviarias
Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía municipal.



4.7. Medio urbano y socioeconómico

A. Población y vivienda

Alicante cuenta con 366.221 habitantes, según el padrón referido a 1 de enero de 2025. La población se ha multiplicado casi por cinco desde 1930: de 121.832 habitantes en 1960 pasó a 245.963 en 1981 y, tras moderarse el crecimiento durante las décadas de 1980 y 1990, recuperó dinamismo en el siglo XXI. Entre 2001 y 2011 aumentó en 45.848 habitantes, impulsada fundamentalmente por los movimientos migratorios.

El diagnóstico demográfico pone de manifiesto un progresivo envejecimiento de la población, una evolución desigual entre barrios y una creciente diversidad social y cultural. Estas tendencias conviven con importantes diferencias territoriales de renta, acceso a servicios y calidad residencial, así como con procesos de pérdida de función habitacional en determinados ámbitos centrales y litorales.

La población empadronada no refleja por sí sola la intensidad real de uso del municipio. La tasa de población vinculada alcanza el 138,4 %, debido principalmente al turismo, que representa aproximadamente el 64 %; a los desplazamientos laborales de carácter metropolitano, con un 26 %; y a la población universitaria, con un 10 %. Esta presión funcional presenta una elevada variación temporal y territorial y debe considerarse en el dimensionamiento de la movilidad, los equipamientos de rango supramunicipal, los servicios urbanos, los espacios públicos y las infraestructuras de abastecimiento, saneamiento y energía.

El parque residencial destina aproximadamente el 72,4 % de las viviendas a residencia principal. El 27,6 % restante corresponde a vivienda secundaria -con una presencia especialmente significativa en el litoral- o a vivienda vacía, que representa aproximadamente el 8,4 %, porcentaje inferior a las medias estatal y autonómica. La vivienda de uso turístico, estimada en un 1,7 % del parque, se concentra principalmente en el centro, el Casco Antiguo y los ámbitos de playa, donde puede producir efectos locales sobre la disponibilidad y el precio del alquiler residencial.

Las áreas centrales y los barrios desarrollados durante las décadas centrales del siglo XX concentran buena parte del parque residencial más envejecido, con déficits de conservación, accesibilidad, eficiencia energética y adaptación térmica. Esta situación refuerza la necesidad de orientar el modelo hacia la rehabilitación, la regeneración urbana y la mejora de las condiciones de habitabilidad, evitando que la respuesta a la demanda residencial dependa exclusivamente de nuevos crecimientos.

La propuesta combina la generación de nueva vivienda con la transformación de la ciudad existente, la movilización del parque residencial y la incorporación de vivienda protegida y asequible. El objetivo es reforzar la función residencial permanente, diversificar las tipologías y favorecer una distribución más equilibrada de la vivienda, los equipamientos, el empleo y los servicios.

B. Actividad económica

La estructura productiva de Alicante presenta una clara especialización terciaria, con una presencia destacada del comercio, la hostelería, el transporte, las actividades sanitarias, los servicios profesionales, la administración, la educación y las actividades tecnológicas y vinculadas al conocimiento. Esta especialización convive con una base industrial, logística y portuaria de menor peso relativo, pero de carácter estratégico para la diversificación económica y el empleo.

La actividad productiva se concentra principalmente en el sistema de áreas empresariales del oeste y suroeste del municipio, en el puerto, en los corredores de acceso y en determinados enclaves especializados. El tejido empresarial está compuesto mayoritariamente por pequeñas y medianas empresas, aunque existen también instalaciones de dimensión metropolitana y actividades con una fuerte dependencia de la accesibilidad regional, aeroportuaria y portuaria.

El diagnóstico del planeamiento vigente constata el agotamiento práctico del suelo productivo. El PGM de 1987 preveía aproximadamente 121 ha de reserva industrial, desarrolladas en su mayor parte, lo que constituye una de las principales limitaciones del modelo heredado. A esta escasez se añaden la fragmentación de algunos polígonos, la obsolescencia de determinadas áreas, las carencias de integración urbana y paisajística y la necesidad de adaptar las infraestructuras energéticas, digitales y de movilidad.

La propuesta aborda esta situación mediante la regeneración de las áreas empresariales existentes, la ampliación ordenada del suelo productivo en el arco oeste y la configuración de corredores de innovación, conocimiento y actividad económica de escala metropolitana. El modelo procura localizar la nueva actividad en ámbitos bien conectados, evitar su dispersión y favorecer la proximidad entre empleo, residencia, transporte público y servicios.

C. Dotaciones, equipamientos y espacios libres

La ciudad dispone de una red amplia de equipamientos administrativos, educativos, culturales, deportivos, sanitarios y asistenciales. Los equipamientos de mayor rango -hospitalarios, universitarios, administrativos, culturales y deportivos- presentan un área de influencia que supera el término municipal y refuerzan el papel de Alicante como capital del área funcional.

Estos equipamientos se concentran principalmente en la ciudad central y en enclaves especializados, generando importantes flujos metropolitanos de movilidad. En la escala de barrio, sin embargo, la cobertura y accesibilidad son más desiguales, tanto en relación con la distribución territorial como con la proximidad peatonal, el transporte público y la adaptación a las necesidades de una población envejecida.

El sistema de espacios libres previsto por el planeamiento vigente, con una cuantificación inicial de 222,74 ha, no fue concebido como una red ambiental continua. Parte de sus piezas presenta problemas de dimensión, accesibilidad, funcionalidad o grado de ejecución y no reúne actualmente las condiciones necesarias para desempeñar una función estructurante como parque de red primaria.

La propuesta reorganiza la red dotacional y de espacios libres en coordinación con la infraestructura verde y la movilidad estructurante. Los parques, ejes verdes, corredores fluviales y espacios públicos se conciben como una red continua de proximidad, conectada con los barrios y capaz de prestar simultáneamente funciones recreativas, ambientales, paisajísticas, climáticas y de cohesión social.

D. Vulnerabilidad social, salud y cambio climático

Las desigualdades socioeconómicas y residenciales entre barrios se traducen también en una exposición y capacidad de adaptación desiguales frente a los efectos del cambio climático. Los tejidos más densos, con menor presencia de arbolado, sombra, espacios permeables y zonas verdes, presentan una mayor exposición a las olas de calor y al efecto de isla térmica urbana.

Estas condiciones coinciden en algunos ámbitos con una mayor presencia de población envejecida, menores niveles de renta, viviendas con deficiencias de conservación y eficiencia energética y una menor capacidad para afrontar los costes de refrigeración, rehabilitación o adaptación. La pobreza energética, la soledad no deseada, la dependencia funcional y la limitada accesibilidad a servicios y espacios de refugio pueden incrementar la vulnerabilidad durante episodios extremos.

La vulnerabilidad climática comprende asimismo la exposición a inundaciones, incendios, contaminación atmosférica, ruido y escasez hídrica, así como la posible interrupción de servicios esenciales. Debe prestarse especial atención a los centros educativos, sanitarios y asistenciales, residencias, equipamientos de emergencia y otros usos que concentran población especialmente sensible o presentan mayores dificultades de evacuación.

El análisis debe incorporar la perspectiva de género, edad, renta y diversidad funcional, atendiendo a las diferencias en el uso del espacio público, los desplazamientos cotidianos, las tareas de cuidado, la accesibilidad al transporte público y la capacidad para alcanzar zonas verdes, refugios climáticos y equipamientos esenciales.

La propuesta reduce estas vulnerabilidades mediante la regeneración de los tejidos consolidados, el incremento de la cobertura vegetal y la sombra, la creación de ejes verdes y refugios climáticos, la mejora de la accesibilidad peatonal, la rehabilitación energética del parque edificado y la distribución equilibrada de equipamientos y servicios de proximidad.

El Estudio Ambiental y Territorial Estratégico desarrollará con mayor detalle el análisis de vulnerabilidad social y climática, identificando la población expuesta, los barrios prioritarios, los equipamientos sensibles, las áreas con déficit de arbolado y confort térmico y la red potencial de refugios climáticos. Este análisis deberá permitir definir indicadores y medidas específicas de adaptación, evitando que la aplicación del Plan incremente las desigualdades territoriales existentes.

4.8. Síntesis de valores, problemas, riesgos y condicionantes

El diagnóstico ambiental y territorial permite sintetizar los principales valores, problemas, riesgos, vulnerabilidades y condicionantes del término municipal. Esta síntesis constituye la línea de base para la superposición del modelo propuesto con las unidades ambientales y territoriales y para la evaluación de sus efectos en el capítulo 5.

A. Valores y recursos territoriales

Alicante conserva una matriz territorial diversa, integrada por el litoral y el medio marino de Tabarca; las playas, calas, acantilados, saladares y zonas húmedas; los cauces y corredores fluviales de las Ovejas, Agua Amarga y Orgegia-Juncaret; los relieves y sistemas forestales occidentales y septentrionales; los suelos agrícolas y la huerta histórica; los montes de utilidad pública; las vías pecuarias y caminos tradicionales; y una superficie relevante de hábitats de interés comunitario, que alcanza aproximadamente el 23,9 % del término municipal.

Estos elementos cumplen funciones ecológicas, hidráulicas, climáticas, paisajísticas y culturales. Mantienen la biodiversidad y la conectividad, protegen el suelo, regulan la escorrentía, favorecen la infiltración y la laminación, almacenan carbono y contribuyen a moderar las temperaturas y la aridez. Su integración en una infraestructura verde y azul continua constituye uno de los principales activos y criterios estructurantes del nuevo modelo territorial.

El patrimonio cultural aporta asimismo un conjunto amplio y diverso de bienes arquitectónicos, arqueológicos, industriales, etnológicos y rurales. De acuerdo con la versión del Catálogo de Protecciones en tramitación utilizada como referencia, se identifican 649 elementos, cifra provisional que podrá modificarse durante su tramitación. Presentan especial relevancia territorial las once torres de la huerta, los núcleos históricos tradicionales, los sistemas históricos de caminos y regadío y los principales hitos y fondos escénicos del municipio.

B. Problemas y procesos de transformación

El territorio presenta un elevado grado de artificialización, próximo a una cuarta parte de la superficie municipal, junto con procesos de expansión urbana, ocupación dispersa y fragmentación de los espacios agrícolas, naturales y forestales. El planeamiento vigente no configuró una infraestructura verde estructurante, trató el suelo no urbanizable de forma residual y consolidó una estructura viaria radial que concentra flujos sobre la ciudad central y el frente litoral.

La conectividad ecológica y territorial se encuentra interrumpida por las grandes infraestructuras viarias y ferroviarias, la urbanización y determinados desarrollos dispersos. Los cauces y barrancos han sido

canalizados, soterrados o tratados históricamente como espacios residuales, reduciendo en algunos tramos su funcionalidad hidráulica, ecológica y paisajística.

La dispersión residencial en las partidas rurales altera la legibilidad del paisaje, incrementa el coste de prestación de servicios y genera situaciones de interfaz urbano-forestal, accesibilidad insuficiente y dificultad de evacuación. A ello se añaden el agotamiento práctico del suelo productivo, la obsolescencia de algunas áreas empresariales, la desigual distribución de equipamientos y espacios libres y la ausencia de una red continua de zonas verdes y recorridos de proximidad.

En la ciudad consolidada se identifican problemas de envejecimiento del parque edificado, accesibilidad, eficiencia energética, pérdida de función residencial en determinados ámbitos y creciente dificultad de acceso a la vivienda. Estas condiciones se distribuyen de forma desigual entre barrios y coinciden, en algunos casos, con déficits de arbolado, sombra, espacios permeables y equipamientos de proximidad.

C. Riesgos naturales y territoriales actuales

La inundación y los incendios forestales constituyen los riesgos de mayor extensión e incidencia territorial. La cartografía disponible identifica hasta 397,9 ha afectadas por inundación fluvial para un periodo de retorno de 500 años y 5.644 ha con riesgo alto o muy alto de incendio forestal. Parte de estas afecciones se localiza sobre tejidos urbanos consolidados, asentamientos rurales, infraestructuras y servicios esenciales, por lo que la respuesta no puede limitarse a impedir nuevas ocupaciones, sino que debe incorporar medidas de reducción de la vulnerabilidad y adaptación de los ámbitos existentes.

El riesgo sísmico presenta una recurrencia menor, pero una elevada capacidad potencial de daño por la densidad urbana, la antigüedad y características del parque edificado y la exposición de equipamientos, redes e infraestructuras esenciales. El riesgo alto o muy alto se concentra principalmente en los tejidos urbanos de mayor densidad y exposición.

El litoral bajo presenta además exposición frente a tsunamis, temporales, erosión e inundación costera. El mapa identifica aproximadamente 668 ha con riesgo alto o muy alto de tsunami, con especial incidencia en la playa de Sant Joan, l'Albufereta, las áreas portuarias, el litoral sur y Tabarca.

La erosión potencial elevada, los deslizamientos y los desprendimientos condicionan los relieves, laderas, escarpes, frentes extractivos y determinados ámbitos urbanizados o atravesados por infraestructuras. En conjunto, 536,5 ha se encuentran afectadas por riesgo alto de deslizamiento o riesgo puntual de desprendimiento.

D. Riesgos y vulnerabilidades asociados al cambio climático

El carácter árido y semiárido del municipio incrementa su sensibilidad frente al cambio climático. El aumento de las temperaturas, la prolongación de las sequías, la irregularidad de las precipitaciones y la intensificación de episodios extremos pueden agravar la inundación fluvial y pluvial, la erosión y desertificación, el riesgo de incendio, el deterioro de los hábitats, la salinización y la presión sobre el litoral.

En el medio urbano, los principales efectos se relacionan con las olas de calor y la isla térmica, la pérdida de confort del espacio público, el aumento de la demanda energética de refrigeración y la desigual exposición de la población. Los tejidos densos con menor cobertura vegetal, un parque residencial envejecido y una mayor presencia de personas mayores, rentas reducidas o población dependiente presentan una capacidad adaptativa menor.

El déficit hídrico estructural constituye una vulnerabilidad central. Aunque la diversificación del suministro mediante recursos del Taibilla, captaciones subterráneas y desalación proporciona garantías, el crecimiento debe acompasarse a la disponibilidad efectiva de agua, la capacidad de las redes, la reutilización de aguas regeneradas, la reducción de la demanda y los escenarios futuros de sequía.

La infraestructura verde y azul, la regeneración de la ciudad existente, la compacidad, el policentrismo, la movilidad sostenible, la rehabilitación energética y la conservación de los suelos agrícolas, forestales y naturales constituyen los principales instrumentos territoriales de adaptación y mitigación incorporados al modelo.

E. Condicionantes ambientales y sectoriales

Las unidades de sierra, los espacios litorales, los cauces, las zonas húmedas, los hábitats, los terrenos forestales, los suelos agrícolas de interés y los espacios patrimoniales presentan, con carácter general, una elevada sensibilidad y una capacidad de acogida limitada para usos transformadores.

Las unidades de piedemonte, margas, arcillas, yesos y glaciis muestran situaciones más heterogéneas. Su capacidad de acogida depende de la pendiente, los valores naturales o agrícolas, la vulnerabilidad de los acuíferos, la erosión potencial, la inundabilidad, la conectividad ecológica, la disponibilidad de recursos y la suficiencia de las infraestructuras.

A estos condicionantes se suma una elevada concentración de afecciones derivadas de carreteras, ferrocarriles, líneas eléctricas de alta tensión, servidumbres aeronáuticas y afecciones militares. Su superposición no determina necesariamente una incompatibilidad absoluta, pero limita las alturas, usos, accesos, edificabilidad y condiciones de implantación y exige coordinación con las administraciones sectoriales competentes.

La cartografía de vías pecuarias presenta posibles superposiciones con edificaciones, viarios y tejidos urbanos consolidados. El PGE incorporará un estudio específico que contraste su situación jurídica y física y, cuando resulte necesario, justifique modificaciones de trazado apoyadas preferentemente en los ejes verdes y espacios públicos del Plan, garantizando su integridad superficial, continuidad y funcionalidad.

F. Necesidades de estudio y desarrollo posterior

El diagnóstico proporciona una base suficiente para la evaluación inicial, pero determinados aspectos deberán concretarse en el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico y en los estudios sectoriales del PGE. En particular, se desarrollarán:

- un estudio específico de inundabilidad, con análisis de la peligrosidad fluvial, pluvial y, cuando proceda, costera;
- un estudio de recursos hídricos, redactado en colaboración con AMAEM;
- un estudio específico de vías pecuarias, dirigido a comprobar su situación física y jurídica y justificar, cuando resulte necesario, las modificaciones de trazado;
- la evaluación de los escenarios climáticos, la vulnerabilidad territorial y social y la contribución del modelo a la adaptación y mitigación del cambio climático.

La suficiencia de las infraestructuras energéticas, de abastecimiento, saneamiento y restantes servicios urbanos se acreditará mediante la documentación técnica del Plan, los informes de las entidades gestoras y la coordinación con las administraciones competentes.

Conclusión de la síntesis

Los valores identificados determinan los elementos que integran la infraestructura verde y azul y los suelos que requieren protección; los riesgos y vulnerabilidades permiten reconocer los ámbitos en los que la transformación resulta incompatible o debe quedar condicionada; y las afecciones y limitaciones sectoriales acotan la capacidad real de acogida del territorio.

Esta lectura no se limita a excluir suelos de la transformación. También identifica los tejidos urbanos, asentamientos, infraestructuras y espacios degradados que requieren regeneración, adaptación, restauración o mejora de su resiliencia. Sobre esta base, el capítulo 5 evaluará la relación entre el modelo propuesto y los valores, riesgos, unidades ambientales, vulnerabilidades y condicionantes aquí caracterizados.

5. Efectos previsibles sobre el medio ambiente y los elementos estratégicos del territorio

Los capítulos anteriores han expuesto las alternativas consideradas y la justificación de la solución adoptada, han descrito el desarrollo previsible del Plan y han caracterizado la situación ambiental y territorial del municipio antes de su aplicación. Sobre esta base, el presente capítulo identifica y valora los efectos previsibles del modelo seleccionado -la **Alternativa 3: crecimiento equilibrado y policentrismo**- sobre el medio ambiente y los elementos estratégicos del territorio.

La evaluación se realiza conforme al artículo 52 del TRLOTUP y a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, que exigen considerar los probables efectos significativos del Plan sobre la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, el suelo, el agua, el aire, los factores climáticos, los bienes materiales, el patrimonio cultural y el paisaje, así como las interacciones entre estos factores. El análisis incorpora de manera transversal la mitigación del cambio climático, la adaptación a sus efectos y la resiliencia territorial y urbana.

El contenido se adecua al nivel de definición del Borrador. No sustituye al futuro Estudio Ambiental y Territorial Estratégico -EATE-, que desarrollará la evaluación con mayor grado de detalle, precisará la localización, intensidad, duración y alcance de los efectos, formulará las medidas preventivas, correctoras y, cuando proceda, compensatorias, y establecerá el programa de vigilancia ambiental. Estas tareas se abordarán a partir del Documento de Alcance, de las consultas a las administraciones públicas afectadas y de los estudios sectoriales que se elaboren en las siguientes fases.

En consecuencia, el capítulo realiza una evaluación estratégica inicial. Identifica los efectos positivos y adversos asociados a las determinaciones estructurales del modelo, señala los ámbitos y factores potencialmente afectados y diferencia entre:

- efectos derivados directamente de la clasificación, zonificación y estructura territorial;
- efectos asociados al posterior desarrollo, urbanización y ejecución de los ámbitos;
- efectos que dependen de actuaciones promovidas por otras administraciones;
- y cuestiones cuya valoración requiere estudios, cartografía o proyectos con mayor nivel de detalle.

La evaluación parte de un modelo que incorpora desde su formulación decisiones con una incidencia ambiental favorable: la infraestructura verde y azul constituye el marco ordenador del territorio; el crecimiento residencial se concentra en un arco próximo a la ciudad consolidada; la regeneración y transformación de los tejidos existentes forman parte sustancial de la respuesta residencial; y el suelo no urbanizable protegido alcanza aproximadamente el 48,91 % del término municipal.

Estas determinaciones generan efectos positivos sobre la protección del suelo rural, la conectividad ecológica, la conservación del paisaje, la reducción de la dispersión urbana, la movilidad de proximidad y la adaptación climática. No obstante, el modelo también incorpora transformaciones con capacidad para producir efectos adversos, especialmente:

- el consumo y la impermeabilización de suelo derivados de los nuevos ámbitos residenciales y económicos;
- el incremento de la demanda de agua, energía, saneamiento y servicios;
- la generación de movilidad y emisiones;
- la posible afección a hábitats, terrenos forestales, espacios agrícolas, paisaje y patrimonio;
- la interacción con zonas inundables, áreas de riesgo y corredores ecológicos;
- y los efectos asociados a las nuevas infraestructuras y a la ejecución material de los desarrollos.

El análisis no presume que estos efectos queden resueltos por la sola formulación del modelo. Su compatibilidad ambiental deberá comprobarse mediante la superposición cartográfica con los riesgos,

las unidades ambientales y las afecciones sectoriales; la evaluación específica de cada ámbito; la incorporación de condiciones de desarrollo; y, cuando resulte necesario, el ajuste de delimitaciones, usos, intensidades o fases de ejecución.

5.1. Metodología de evaluación

La identificación y valoración de los efectos previsibles se apoya en una metodología integrada, coherente con la empleada en el análisis ambiental de alternativas del apartado 2.5 y con la caracterización de la situación de partida desarrollada en el capítulo 4.

La evaluación relaciona las determinaciones estructurales del modelo con los factores ambientales y territoriales potencialmente afectados. Su finalidad no es asignar una precisión cuantitativa que el grado de definición del Borrador todavía no permite, sino identificar:

- la naturaleza y el signo de los efectos previsibles;
- los factores y ámbitos potencialmente afectados;
- su intensidad y extensión territorial aproximadas;
- las posibles incompatibilidades;
- las incertidumbres existentes;
- y las condiciones que deberán incorporarse en las siguientes fases.

La valoración combina el análisis cartográfico, la información ambiental y territorial disponible, el conocimiento de las características de cada actuación y el criterio técnico del equipo multidisciplinar redactor.

A. Factores ambientales y elementos estratégicos considerados

De conformidad con el Anexo IV de la Ley 21/2013, los efectos se analizan sobre los siguientes factores, agrupados en cuatro medios:

Medio físico inerte

- suelo, geología y geomorfología;
- hidrología superficial y subterránea;
- recursos hídricos y ciclo del agua;
- calidad del aire;
- clima y cambio climático.

Medio biótico

- vegetación, flora y hábitats;
- fauna y conectividad ecológica;
- espacios naturales protegidos;
- infraestructura verde y azul.

Medio perceptual

- paisaje;
- patrimonio cultural;
- ambiente acústico.

Medio socioeconómico

- población, vivienda y salud humana;
- movilidad y accesibilidad;
- actividad económica y empleo;
- bienes materiales;
- infraestructuras, dotaciones y servicios.

La evaluación considera asimismo las relaciones entre estos factores, ya que una misma determinación puede producir efectos simultáneos sobre el suelo, el agua, la biodiversidad, el paisaje, la movilidad, la salud o el consumo de recursos.

Junto a los factores anteriores se analizan determinados **elementos estratégicos del territorio** cuya importancia trasciende su adscripción a un único medio:

- la infraestructura verde y azul;
- la huerta histórica;
- el litoral;
- los cauces y corredores fluviales;
- los espacios agrícolas y forestales;
- la red de riesgos naturales y territoriales;
- las infraestructuras y servicios esenciales;
- y el sistema metropolitano Alicante-Elche.

B. Determinaciones del modelo objeto de evaluación

Los efectos se vinculan a las principales decisiones estructurales del modelo seleccionado, sintetizadas en las siguientes líneas de análisis:

L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante

Incluye la protección del suelo rural, los espacios naturales, los corredores fluviales, el Parque Agrario de la Huerta, la Vía Litoral, los conectores ecológicos y culturales y los ejes verdes urbanos.

L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado

Comprende la ampliación del suelo no urbanizable protegido, la ordenación diferenciada del territorio rural y la integración de los ámbitos APD-16 a APD-19 en el suelo no urbanizable común.

L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente

Incluye la compleción de tejidos urbanizados, la rehabilitación, las Operaciones de Regeneración Estructural y las Operaciones de Transformación Estructural.

L4. Nuevos desarrollos residenciales

Comprende los ocho sectores residenciales y los sistemas generales vinculados que configuran el arco de crecimiento próximo a la ciudad consolidada.

L5. Nuevos ámbitos de actividad económica

Incluye los ámbitos industriales, terciarios, científicos y tecnológicos, el arco productivo occidental y su relación con la A-79, Rabasa, la Universidad, el puerto y el aeropuerto.

L6. Reorganización de la movilidad y de las grandes infraestructuras

Comprende la red viaria estructurante, la integración ferroviaria, la variante de Torrellano, los nodos intermodales, la ampliación del TRAM y las redes peatonales y ciclistas.

L7. Red primaria de dotaciones, espacios libres, infraestructuras y servicios

Incluye los parques y zonas verdes estructurantes, las reservas dotacionales y las infraestructuras hidráulicas, energéticas, de saneamiento, movilidad y servicios urbanos.

L8. Programación adaptativa y seguimiento

Comprende la ejecución progresiva del modelo, la vinculación del desarrollo a la disponibilidad de recursos e infraestructuras y el seguimiento mediante indicadores urbanísticos, ambientales, territoriales y sociales.

Estas líneas no sustituyen a la descripción del modelo contenida en el capítulo 3. Se utilizan únicamente como referencia común para relacionar las determinaciones del Plan con sus efectos previsibles.

C. Criterios de caracterización de los efectos

Los efectos se caracterizan atendiendo, cuando la información disponible lo permite, a los siguientes criterios:

- **signo:** positivo, negativo o neutro;
- **relación causal:** directo o indirecto;
- **duración:** temporal o permanente;
- **momento de aparición:** inmediato, a medio plazo o a largo plazo;
- **reversibilidad:** reversible o irreversible;
- **alcance:** local, municipal o supramunicipal;
- **acumulación:** simple, acumulativo o sinérgico;
- **probabilidad:** cierta, probable o incierta;
- **capacidad de prevención o corrección:** evitable, reducible o difícilmente corregible.

En esta fase no todos estos atributos pueden precisarse para cada efecto. Su determinación detallada corresponderá al futuro EATE y a los estudios y proyectos posteriores.

D. Escala de valoración

Con el objeto de facilitar una lectura comparada, la incidencia previsible de cada línea del modelo sobre los factores ambientales se expresa mediante una escala cualitativa de siete niveles:

VALOR	TIPO DE INCIDENCIA
+3	Efecto muy positivo
+2	Efecto positivo relevante
+1	Efecto positivo moderado
0	Efecto neutro o no significativo
-1	Efecto adverso moderado
-2	Efecto adverso relevante
-3	Efecto adverso muy significativo
N/A	No aplicable (el factor no resulta afectado por la línea)

La asignación se realiza mediante criterio técnico experto, considerando conjuntamente:

- la intensidad del efecto;
- su extensión territorial;
- la sensibilidad del medio receptor;
- su duración y reversibilidad;
- y la posibilidad de prevención o corrección.

La escala tiene carácter comparativo y preliminar. No representa una medición cuantitativa ni sustituye a los estudios detallados que deberán elaborarse en las siguientes fases.

Cuando un mismo factor recibe efectos de signo contrario, la valoración global expresa el balance inicial. No obstante, un balance positivo no compensa una afección localizada que resulte incompatible con la legislación, con la protección de un espacio, con un riesgo no asumible o con la capacidad de acogida del territorio. Estas situaciones se identifican separadamente en los apartados 5.2 y 5.9.

E. Procedimiento de evaluación

La evaluación se desarrolla mediante las siguientes operaciones:

1. **Superposición cartográfica** de las determinaciones del modelo con:
 - o riesgos naturales y territoriales;
 - o unidades ambientales;
 - o espacios protegidos;
 - o hábitats;
 - o terrenos forestales;
 - o cauces y zonas inundables;
 - o paisaje y patrimonio;
 - o afecciones sectoriales;
 - o e infraestructuras existentes y previstas.
2. **Identificación de los efectos** asociados a cada línea estructural del modelo.
3. **Valoración cualitativa** de su signo, intensidad y alcance.
4. **Diferenciación** entre:
 - o efectos inherentes a la propia ordenación;
 - o efectos dependientes del desarrollo posterior;
 - o efectos evitables mediante ajustes de delimitación o de uso;
 - o y efectos condicionados a estudios, informes o proyectos sectoriales.
5. **Análisis de efectos acumulativos y sinérgicos**, especialmente en los ámbitos donde concurren varios desarrollos, infraestructuras o riesgos.
6. **Definición de condicionantes y medidas ambientales iniciales**, que deberán concretarse en el EATE, en la normativa del PGE y en los instrumentos y proyectos posteriores.

F. Estructura del análisis

El capítulo se organiza del siguiente modo:

- el apartado **5.2** superpone el modelo con los riesgos, las unidades ambientales y los principales condicionantes territoriales;
- los apartados **5.3 a 5.6** identifican y valoran los efectos por bloques temáticos;
- el apartado **5.7** analiza específicamente la mitigación y adaptación al cambio climático;
- el apartado **5.8** estudia los efectos acumulativos y sinérgicos;
- y el apartado **5.9** sintetiza las incompatibilidades, los condicionantes y las medidas ambientales iniciales.

Esta metodología permite pasar del diagnóstico general ya desarrollado en el capítulo 4 a una evaluación centrada en la incidencia concreta del modelo, evitando repetir la caracterización de los factores ambientales.

5.2. Superposición del modelo con riesgos y unidades ambientales

La evaluación de los efectos parte de la superposición cartográfica de las determinaciones estructurales del modelo -clasificación y zonificación del suelo, ámbitos de nuevo desarrollo, operaciones de regeneración y transformación, infraestructura verde y red primaria- con las capas de riesgos naturales y las unidades ambientales caracterizadas en el capítulo 4.

Este cruce permite identificar:

- ámbitos en los que la ordenación evita o reduce la exposición;
- zonas en las que permanecen riesgos asociados a situaciones preexistentes;
- actuaciones que requieren condiciones específicas;
- y posibles incompatibilidades que deberán resolverse mediante el ajuste de la delimitación, los usos, la intensidad o las condiciones de desarrollo.

La superposición tiene en esta fase un carácter estratégico. El análisis detallado se completará en el EATE mediante la cartografía definitiva del modelo, los estudios específicos de riesgos, la información sectorial actualizada y los escenarios climáticos de medio y largo plazo.

A. Superposición con los riesgos naturales y territoriales

El diagnóstico identifica como riesgos de mayor incidencia territorial la inundación y los incendios forestales. A ellos se añaden el riesgo sísmico, el tsunami, la erosión, los deslizamientos y los desprendimientos, así como los efectos asociados al cambio climático.

La superficie municipal afectada alcanza:

- hasta **397,9 ha** por inundación fluvial para un periodo de retorno de 500 años;
- **5.644 ha** con riesgo de incendio forestal alto o muy alto;
- **668 ha** con riesgo de tsunami alto o muy alto;
- y **536,5 ha** con riesgo alto de deslizamiento o riesgo puntual de desprendimiento.

Estas cifras describen la situación territorial de partida y no equivalen automáticamente a una afección sobre los ámbitos del Plan. La incidencia concreta depende de la localización, el uso previsto, la vulnerabilidad de las personas y bienes y las condiciones de cada actuación.

Inundación

El modelo incorpora los cauces, barrancos, zonas de flujo preferente y espacios de laminación a la infraestructura verde y azul y refuerza la continuidad de los sistemas de las Ovejas, Agua Amarga y Orgegia-Juncaret.

Esta decisión produce un efecto favorable al:

- preservar la función natural de drenaje;
- limitar nuevas ocupaciones incompatibles;
- mantener suelos permeables;
- recuperar márgenes y espacios de laminación;
- y favorecer la aplicación de soluciones basadas en la naturaleza.

No obstante, la superposición inicial identifica ámbitos en los que deberá precisarse la incidencia de la inundación fluvial y pluvial, especialmente en el entorno de Orgegia-Juncaret, la playa de Sant Joan, la rambla de las Ovejas, Agua Amarga y determinados puntos bajos de la ciudad consolidada.

El estudio específico de inundabilidad comprobará, para cada ámbito:

- la peligrosidad fluvial, pluvial y, cuando proceda, costera;
- la existencia de recorridos preferentes de escorrentía;

- la capacidad de las redes de drenaje;
- la eficacia de las obras de defensa y laminación;
- el riesgo residual;
- y la exposición de la población, los equipamientos, las infraestructuras y los servicios esenciales.

En los suelos no urbanizados, los nuevos usos vulnerables deberán quedar fuera de las zonas incompatibles con la legislación y la planificación de riesgos. En los tejidos urbanos existentes, la respuesta se orientará a reducir la vulnerabilidad mediante la mejora del drenaje, la adaptación de la urbanización y la edificación, la incorporación de sistemas urbanos de drenaje sostenible y la protección de los recorridos naturales del agua.

Incendios forestales

La ampliación del suelo rural protegido, la integración de los terrenos forestales en la infraestructura verde y la reversión de los ámbitos APD-16 a APD-19 contienen la generación de nuevos crecimientos residenciales dispersos.

Esta decisión reduce la creación de nuevas situaciones de interfaz urbano-forestal y evita intensificar la exposición en ámbitos rurales especialmente vulnerables, como El Moralet, El Verdegàs y la Cañada del Fenollar.

La delimitación definitiva de los nuevos desarrollos comprobará:

- su proximidad a terrenos forestales;
- la continuidad del combustible;
- las condiciones de acceso de los medios de emergencia;
- las vías de evacuación;
- la disponibilidad de puntos de agua;
- y la compatibilidad entre la conectividad ecológica y la prevención del incendio.

La infraestructura verde no deberá producir continuidades vegetales no gestionadas junto a núcleos urbanos, asentamientos o infraestructuras críticas.

Riesgo sísmico

El riesgo sísmico presenta una incidencia principal sobre la ciudad existente, los tejidos de mayor densidad y antigüedad, los equipamientos esenciales y las infraestructuras estratégicas.

La ordenación estructural no elimina esta condición preexistente, pero puede contribuir a reducir la vulnerabilidad mediante:

- la regeneración y rehabilitación del parque edificado;
- la preservación de espacios libres y viarios útiles para la emergencia;
- la adecuada localización de los nuevos equipamientos esenciales;
- y la mejora de la redundancia y continuidad de las redes.

Los nuevos desarrollos y proyectos incorporarán los correspondientes estudios geotécnicos y cumplirán la normativa sismorresistente.

Erosión, deslizamientos y desprendimientos

Las unidades de sierra, laderas y relieves escarpados presentan una sensibilidad elevada frente a los movimientos de tierras, la eliminación de vegetación y la concentración de escorrentías.

El modelo protege los principales relieves y concentra preferentemente los nuevos usos en ámbitos con menor pendiente y mayor grado de transformación. No obstante, cualquier actuación próxima a Fontcalent, Serra Mitjana, Serra Llarga, l'Alcoraia u otros ámbitos afectados comprobará:

- la estabilidad del terreno;
- la erosión potencial;
- la afección de desmontes y terraplenes;
- el drenaje de laderas;

- y el riesgo sobre edificaciones, viarios e infraestructuras.

Tsunami y dinámica litoral

La exposición al tsunami, la erosión costera, los temporales y el ascenso del nivel del mar se concentra en los ámbitos litorales de menor cota y en determinados tejidos urbanos consolidados.

El modelo no incorpora nuevos crecimientos residenciales extensivos sobre el frente litoral y configura la Vía Litoral y los espacios libres costeros como parte de la infraestructura verde y azul. Esta estructura favorece la conservación de espacios no edificados, la permeabilidad y la conexión entre el litoral y el interior.

La ordenación garantizará que las actuaciones litorales no dificulten los recorridos de evacuación hacia cotas seguras. La definición de dichos recorridos, puntos de reunión y condiciones de emergencia corresponderá a los estudios específicos y a la planificación de protección civil.

B. Superposición con las unidades ambientales

El Estudio de Riesgos delimita **veintiocho unidades ambientales**, agrupadas en cuatro grandes conjuntos:

- unidades de sierra y relieve calcáreo;
- unidades de margocalizas y margas de piedemonte;
- unidades sobre arcillas, yesos, limos y glaciis;
- y unidades litorales y costeras.

La capacidad de acogida de estas unidades no constituye una aptitud absoluta. Depende del tipo de actuación, su intensidad, la sensibilidad del medio, los riesgos, la conectividad ecológica, la disponibilidad de recursos y los posibles efectos acumulativos.

Unidades de sierra y relieve calcáreo

Las unidades de sierra presentan, con carácter general, una sensibilidad elevada por:

- su pendiente;
- la presencia de vegetación y hábitats naturales;
- sus valores ecológicos y paisajísticos;
- y su exposición a incendios, erosión, deslizamientos y desprendimientos.

El modelo preserva los principales relieves -Cabeçó d'Or, Fontcalent, Serra de les Àguiles, Serra Grossa y otros ámbitos serranos- y los integra como nodos de la infraestructura verde.

La compatibilidad de cualquier actuación próxima dependerá de que no produzca fragmentación, pérdida de vegetación, alteración de perfiles, afección a fondos escénicos o incremento del riesgo.

Unidades litorales y costeras

Las unidades litorales presentan una elevada fragilidad derivada de:

- la presión urbana;
- la dinámica marina;
- la erosión costera;
- la inundación;
- el ascenso del nivel del mar;
- y, en determinados ámbitos, el riesgo de tsunami.

El modelo protege los principales espacios litorales y los integra en la Vía Litoral y en los corredores de conexión con el interior. La regeneración o transformación de los ámbitos urbanos costeros deberá evitar el incremento de la exposición y mantener opciones de adaptación futura.

Unidades de margocalizas, margas, arcillas y yesos

Estas unidades presentan una capacidad de acogida heterogénea.

Algunas conservan usos agrícolas, matorral, saladares o espacios seminaturales; otras se encuentran parcialmente transformadas. Sus principales condicionantes son:

- la erosión y la desertificación;
- la salinización;
- la inestabilidad asociada a movimientos de tierras;
- la presencia de hábitats o vegetación de interés;
- y la vulnerabilidad de las aguas subterráneas.

La implantación de nuevos usos deberá ajustarse a las condiciones concretas de cada unidad y no únicamente a su adscripción geomorfológica.

Unidades de glaciares y ámbitos transformados

Las unidades de glaciares y los ámbitos ya transformados presentan, en términos generales, una mayor capacidad para acoger usos urbanos o infraestructurales.

Esta mayor capacidad relativa no excluye condicionantes derivados de:

- la inundabilidad;
- la presencia de suelos agrícolas;
- la vulnerabilidad de los acuíferos;
- la isla de calor;
- la insuficiencia de las redes;
- la continuidad de los corredores verdes y azules.

Los nuevos sectores residenciales y económicos se concentran preferentemente en estos ámbitos de mayor capacidad relativa. Sin embargo, la compatibilidad de cada sector se comprobará de forma individual y no puede deducirse únicamente de su localización general.

C. Resultado inicial de la superposición

La lectura conjunta muestra una correspondencia general entre el modelo y la capacidad de acogida del territorio:

- las unidades de mayor valor y fragilidad se integran en el suelo rural protegido y en la infraestructura verde;
- los nuevos desarrollos se concentran preferentemente en ámbitos de menor sensibilidad relativa y mayor grado de transformación;
- la reversión de los APD-16 a APD-19 reduce nuevas exposiciones en el territorio rural;
- y los cauces, el litoral y los espacios forestales se incorporan como elementos estructurales del modelo.

Esta correspondencia general no excluye afecciones locales ni permite dar por garantizada la compatibilidad de todos los ámbitos. La evaluación detallada identificará:

- solapamientos parciales con riesgos o valores ambientales;
- puntos de cruce con corredores ecológicos;
- afecciones sobre suelos agrícolas y forestales;
- necesidades de ajuste de bordes y delimitaciones;
- y condiciones específicas de desarrollo.

El EATE desarrollará esta superposición mediante una matriz individualizada por ámbito, en la que se relacionarán:

- el sector u operación;
- la unidad o unidades ambientales afectadas;
- los riesgos concurrentes;
- los valores y afecciones presentes;
- la capacidad de acogida;
- la compatibilidad inicial;
- y las medidas o comprobaciones necesarias.

5.3. Efectos sobre el suelo, la biodiversidad y la infraestructura verde

El presente apartado analiza los efectos previsibles del modelo sobre el suelo como recurso, la vegetación y los hábitats, la fauna y la conectividad ecológica, los espacios naturales protegidos y la infraestructura verde y azul.

El análisis parte del diagnóstico desarrollado en el capítulo 4 y se centra en la relación entre las determinaciones estructurales del Plan y los factores ambientales afectados. No se reproduce, por tanto, la caracterización de los suelos, hábitats, terrenos forestales o espacios protegidos, sino que se valora cómo incide sobre ellos el modelo seleccionado.

La Alternativa 3 incorpora decisiones estructurales favorables para estos factores: amplía la protección del suelo rural, contiene la dispersión residencial, configura la infraestructura verde y azul como marco previo de la ordenación y dirige una parte relevante de la capacidad residencial hacia la compleción, regeneración y transformación de la ciudad existente.

Al mismo tiempo, el modelo clasifica nuevos ámbitos residenciales y económicos y reserva suelos para infraestructuras, dotaciones y sistemas generales. Estas actuaciones comportan consumo de suelo, impermeabilización, transformación de cubiertas vegetales y posibles interferencias con hábitats y corredores ecológicos. La valoración debe reconocer conjuntamente ambos componentes, sin considerar que los efectos favorables de la protección o la regeneración eliminen automáticamente las afecciones locales derivadas de la nueva urbanización.

A. Suelo, geología, geomorfología y consumo de suelo

El suelo constituye un recurso natural limitado y difícilmente renovable. Su transformación urbanística puede producir pérdida de capacidad agrícola y biológica, impermeabilización, alteración del drenaje, reducción de la infiltración, modificación del relieve y generación de movimientos de tierras.

El modelo reduce la presión expansiva respecto de las alternativas anteriores al combinar la ocupación de nuevos suelos con la compleción y transformación de la ciudad existente. Los ocho nuevos sectores residenciales ocupan aproximadamente 443 ha, mientras que el suelo urbanizable residencial alcanza unas 819 ha al incluir los sistemas generales vinculados. A ello se añaden aproximadamente 631 ha destinadas a nuevos ámbitos de actividad económica.

Estas superficies representan un consumo significativo de suelo, aunque su distribución se concentra principalmente en continuidad con los tejidos urbanos y productivos existentes y evita configurar una expansión residencial generalizada más allá de la estructura consolidada.

La regeneración urbana, las Operaciones de Regeneración Estructural y las Operaciones de Transformación Estructural reducen la necesidad de atender toda la demanda mediante nueva urbanización. La capacidad residencial situada en la ciudad existente supone una parte relevante del modelo y permite reutilizar vacíos, infraestructuras obsoletas y tejidos productivos susceptibles de transformación.

Este efecto favorable debe interpretarse correctamente: la reutilización de suelo urbano reduce la presión sobre el territorio rural, pero no compensa físicamente la pérdida de suelo permeable, agrícola o

natural que se produce en los nuevos ámbitos. Cada transformación deberá justificar su necesidad, minimizar la superficie afectada y conservar, en la medida técnicamente posible, las funciones naturales del suelo.

La ampliación del suelo no urbanizable protegido hasta aproximadamente el 48,91 % del término municipal produce un efecto favorable sobre la conservación del suelo rural. Esta protección incorpora terrenos con valores naturales, forestales, agrícolas, hidráulicos, paisajísticos y culturales y limita su transformación urbanística.

La integración de los ámbitos APD-16 a APD-19 en el suelo no urbanizable común evita consolidar nuevas expansiones residenciales dispersas y reduce la fragmentación derivada de la extensión del diseminado. Esta decisión contribuye a conservar suelos permeables y a contener la apertura de nuevas redes viarias y de servicios en el territorio rural.

Los nuevos sectores residenciales y económicos producen, no obstante, efectos adversos directos asociados a:

- la ocupación e impermeabilización del suelo;
- la pérdida o transformación de suelos agrícolas;
- los desmontes, terraplenes y movimientos de tierras;
- la alteración de la topografía y de los sistemas naturales de drenaje;
- la compactación y pérdida de horizontes edáficos;
- y la generación de excedentes de tierras durante la urbanización.

La intensidad de estos efectos dependerá de la superficie efectivamente urbanizada, de las características físicas de cada ámbito y del tratamiento de los sistemas generales, zonas verdes y espacios libres.

Los sistemas generales vinculados al crecimiento residencial representan aproximadamente 376 ha. Una parte sustancial se destina a grandes parques, zonas verdes y elementos de la infraestructura verde, por lo que no puede equipararse automáticamente a suelo completamente sellado. Su diseño mantendrá el máximo grado posible de permeabilidad, conservará la topografía natural y evitará que su urbanización funcional convierta estos espacios en superficies artificializadas de elevado mantenimiento.

Los nuevos ámbitos económicos generan una afección relevante por su extensión y por la intensidad de urbanización propia de los usos industriales, logísticos, terciarios y tecnológicos. Su desarrollo priorizará:

- la continuidad con los polígonos existentes;
- la ocupación eficiente del suelo;
- la reutilización de espacios productivos infrautilizados;
- la reducción de grandes superficies impermeables;
- y la incorporación de franjas vegetadas y sistemas de drenaje que mantengan parte de las funciones del suelo.

Las actuaciones viarias, ferroviarias, hidráulicas y energéticas podrán producir movimientos de tierras y alteraciones geomorfológicas localizadas. Aunque varias de ellas aprovechan corredores ya transformados, su incidencia definitiva dependerá de los trazados y proyectos que aprueben las administraciones competentes.

En términos globales, el modelo presenta un balance inicialmente favorable respecto de las alternativas de carácter expansivo, por la mayor protección del suelo rural, la contención del diseminado y la importancia concedida a la regeneración urbana. Este balance no elimina el efecto adverso derivado del consumo de nuevos suelos, que deberá reducirse mediante la programación gradual, el ajuste de las delimitaciones y la incorporación de condiciones de urbanización de bajo impacto.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	La configuración de la infraestructura verde eleva el suelo protegido al 48,91 % e integra el patrimonio natural catalogado, actuando como marco previo a la clasificación.	+2
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La reversión de los sectores APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común contiene la ocupación dispersa y evita nuevos crecimientos residenciales desligados de la ciudad.	+3
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	La clasificación de los ocho sectores (819 ha con sistemas generales) comporta sellado e impermeabilización, si bien contenidos y adosados a la ciudad consolidada.	-2
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	La regeneración interior sitúa cerca del 39 % de la capacidad residencial en la ciudad existente, reduciendo la necesidad de sellar suelos nuevos.	+2
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	Las nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias implican movimientos de tierras puntuales, en su mayor parte sobre trazados y ámbitos ya transformados.	0
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	Los nuevos ámbitos económicos (631 ha) implican consumo de suelo en el arco oeste, moderado por su continuidad con las áreas productivas existentes.	-1
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	Las reservas de red primaria suponen ocupación puntual de suelo, compensada por la mejora funcional que aportan.	0
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	La programación por fases evita el desarrollo simultáneo e indiscriminado y acompasa el consumo de suelo a la demanda efectiva.	+1
EFFECTO TOTAL	Impacto global ligeramente positivo: la contención del consumo (443 ha de sectores frente a >1.100 ha de los modelos previos), la reversión del diseminado y la prioridad de la transformación interior compensan el sellado de nuevos suelos, con un balance favorable respecto de la situación de partida y de las alternativas descartadas.		+1

Como criterios iniciales para las siguientes fases se considerarán:

- limitar la superficie efectivamente impermeabilizada;
- preservar los suelos agrícolas o naturales de mayor calidad;
- adaptar la ordenación a la topografía;
- equilibrar desmontes y terraplenes;
- reutilizar las tierras excavadas dentro de la propia actuación;
- conservar la capa de suelo fértil para su empleo posterior;
- evitar la ocupación de vaguadas y recorridos naturales de escorrentía;
- incorporar superficies permeables y sistemas urbanos de drenaje sostenible;

B. Vegetación, flora, hábitats e infraestructura verde

La configuración de la infraestructura verde y azul como estructura previa de la ordenación produce uno de los principales efectos favorables del modelo.

El Plan integra en una misma red los espacios naturales protegidos, los terrenos forestales, los hábitats de interés comunitario, los cauces y barrancos, el litoral, los paisajes agrícolas, las vías pecuarias, los caminos históricos, los parques urbanos y los conectores ecológicos y culturales.

Esta integración permite superar una lectura basada exclusivamente en espacios aislados y orienta la ordenación hacia la continuidad funcional entre los principales sistemas naturales y seminaturales del municipio.

El incremento del suelo no urbanizable protegido refuerza el marco territorial de conservación de la vegetación natural, los terrenos forestales y los paisajes agrarios. La protección incluye terrenos que cumplen funciones de regulación de la escorrentía, protección frente a la erosión, almacenamiento de carbono, moderación térmica y mantenimiento de hábitats.

El modelo incorpora también los terrenos forestales estratégicos identificados por el PATFOR y reconoce la función de los suelos forestales ordinarios en la protección del suelo, la conectividad y la adaptación climática.

La integración en la infraestructura verde no implica, por sí sola, que todos los hábitats alcancen un estado de conservación favorable. La eficacia del modelo dependerá de:

- la delimitación precisa de los hábitats;
- su estado real de conservación;
- la existencia de áreas de transición;
- la continuidad entre enclaves;
- la gestión de los usos;
- y la ejecución efectiva de actuaciones de restauración.

Los hábitats de interés comunitario ocupan una parte significativa del término municipal e incluyen formaciones prioritarias y hábitats litorales de especial sensibilidad. El Plan establece un marco territorial orientado a evitar su ocupación y fragmentación, pero la comprobación detallada se realizará para cada ámbito y proyecto.

Los nuevos sectores residenciales y económicos pueden afectar a vegetación natural, cultivos, mosaicos agroforestales y hábitats de borde, incluso cuando no se superpongan directamente con espacios protegidos. Entre los efectos previsibles se encuentran:

- la eliminación directa de vegetación;
- la reducción de superficies agrícolas y seminaturales;
- la fragmentación de manchas de hábitat;
- la aparición de nuevos bordes urbanos;
- el incremento de iluminación, ruido y presencia humana;
- la introducción de especies ornamentales inadecuadas;
- y la expansión de especies exóticas invasoras.

Estas afecciones se evaluarán ámbito por ámbito mediante trabajos de campo y cartografía actualizada. La información general disponible no sustituye a la identificación precisa de especies protegidas, hábitats prioritarios o enclaves de interés que puedan encontrarse dentro o en el entorno inmediato de los desarrollos.

La regeneración de la ciudad existente produce un efecto favorable al permitir incrementar la vegetación urbana sin ocupar nuevos suelos rurales. Las ORE, las OTE, la reurbanización de calles y plazas y la mejora de equipamientos ofrecen oportunidades para:

- aumentar la cobertura arbórea;
- crear continuidad entre parques;
- introducir vegetación en tejidos densos;
- reducir la isla de calor;
- mejorar el confort térmico;
- y generar refugios y espacios de apoyo para la biodiversidad urbana.

Este efecto dependerá de que la renaturalización se incorpore como condición real de los instrumentos y proyectos y no se limite a una previsión genérica.

La red primaria de parques y zonas verdes incrementará la superficie vegetada, pero su contribución ambiental estará condicionada por su diseño y gestión. Los nuevos espacios emplearán preferentemente especies autóctonas o adaptadas a las condiciones semiáridas, reducir la demanda hídrica y evitar masas vegetales que incrementen el riesgo de incendio en la interfaz urbano-forestal.

La programación por fases permite revisar el estado de los hábitats antes de cada desarrollo y adaptar las actuaciones a la información ambiental disponible. El sistema de seguimiento comprobará la pérdida o recuperación de vegetación, la evolución de los hábitats, la presencia de especies protegidas e invasoras y la efectividad de las restauraciones.

En conjunto, el modelo produce un efecto favorable relevante sobre la vegetación, los hábitats y la infraestructura verde por la ampliación de la protección territorial y la creación de una estructura continua. Este resultado debe matizarse por las afecciones potenciales de los nuevos desarrollos y por la necesidad de transformar la protección cartográfica en conservación y gestión efectivas.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	La infraestructura verde eleva el suelo protegido al 48,91 %, integra el PATFOR y los hábitats de interés comunitario y establece continuidad funcional.	+3
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La protección del suelo rural y la reversión del diseminado preservan la vegetación natural y los usos agrícolas.	+3
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	Los nuevos sectores pueden afectar a vegetación y hábitats de borde, que deberán evaluarse ámbito por ámbito.	-2
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	La renaturalización de la ciudad existente incorpora vegetación y arbolado en los tejidos consolidados.	+1
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	La movilidad no incide directamente sobre la vegetación, salvo en los cruces con la infraestructura verde.	0
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	Los ámbitos productivos requieren bordes paisajísticos de transición para evitar la afección a la vegetación rural.	-1
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	La red primaria de parques y zonas verdes incrementa la superficie vegetada con especies adaptadas.	+1
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	El seguimiento permite verificar el estado de los hábitats y la eficacia de la restauración.	+1
EFFECTO TOTAL	Impacto global muy positivo: la elevación del suelo protegido, la integración del PATFOR y de los hábitats de interés comunitario y la continuidad funcional generan un efecto muy favorable, matizado localmente por la afección de bordes en los nuevos sectores.	+3	

Las siguientes fases incorporarán, entre otras, las siguientes condiciones:

- inventarios de vegetación, flora y hábitats a escala adecuada;
- prospecciones de campo en los ámbitos de transformación;
- exclusión de las zonas con hábitats prioritarios o especies protegidas incompatibles con la actuación;
- conservación de ejemplares y formaciones de interés;
- establecimiento de espacios de transición;
- restauración de áreas degradadas;
- utilización de especies autóctonas y de baja demanda hídrica;
- prevención y control de especies invasoras;
- y seguimiento de la evolución de los hábitats y de las actuaciones de restauración.

C. Fauna y conectividad ecológica

La fauna depende no solo de la conservación de espacios concretos, sino también de la continuidad entre los lugares de refugio, alimentación, reproducción y desplazamiento.

El diagnóstico identifica una estructura territorial fragmentada por la urbanización y por grandes infraestructuras viarias y ferroviarias. En este contexto, la configuración de corredores verdes y azules produce un efecto favorable al conectar sierras, espacios forestales, terrenos agrícolas, cauces, humedales y litoral.

Los corredores de las Ovejas, Agua Amarga y Orgegia-Juncaret constituyen elementos esenciales de conectividad. Su incorporación a la infraestructura verde permite combinar la función hidráulica con la ecológica y crea continuidad entre el interior y la costa.

Las vías pecuarias y los caminos históricos refuerzan esta red, especialmente cuando conservan franjas de vegetación, atraviesan espacios rurales o permiten conectar enclaves separados por la urbanización.

La Vía Litoral puede mejorar la continuidad de los espacios costeros y su relación con los corredores interiores, siempre que su ejecución preserve los hábitats sensibles y no incremente la presión de uso público sobre enclaves frágiles.

La transformación de la A-70 y la integración ferroviaria crean la oportunidad de reducir barreras territoriales. Sin embargo, la mejora efectiva de la conectividad dependerá del diseño de los cruces, pasos de fauna, estructuras de drenaje, cubrimientos, zonas verdes y espacios de transición que se incorporen a los correspondientes proyectos.

No debe considerarse, por tanto, que la sola denominación de una infraestructura como bulevar verde o corredor garantiza su permeabilidad ecológica.

Los nuevos desarrollos residenciales y económicos pueden generar efectos adversos mediante:

- la pérdida de hábitats de alimentación o refugio;
- la fragmentación de espacios abiertos;
- la creación de nuevas barreras viarias;
- el aumento de la mortalidad por atropello;
- la iluminación nocturna;
- el ruido;
- y el incremento de la presencia humana y de animales domésticos.

La continuidad urbana de los sectores reduce la dispersión territorial respecto de un modelo de crecimiento aislado, pero no elimina estas afecciones. Los bordes de los sectores deberán mantener conexiones funcionales con la infraestructura verde exterior y evitar que las zonas verdes interiores queden configuradas como piezas ornamentales desconectadas.

Los ámbitos productivos presentan una especial capacidad de generar efecto barrera por sus grandes parcelas, cerramientos, plataformas impermeables e infraestructuras de acceso. Su ordenación deberá conservar corredores continuos, adaptar los cerramientos, reducir la iluminación dispersa y mantener la conexión entre los espacios rurales situados a ambos lados.

La regeneración urbana puede producir efectos favorables sobre la fauna urbana mediante la recuperación de solares, la creación de arbolado, la renaturalización de cauces y la continuidad entre parques. Estas actuaciones deberán compatibilizar el uso público con la conservación de los enclaves más sensibles.

El modelo presenta, por tanto, un efecto global favorable sobre la conectividad ecológica, condicionado a que los corredores mantengan una funcionalidad real y a que las nuevas infraestructuras y desarrollos incorporen soluciones específicas para evitar la fragmentación.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	Los corredores verdes integrados y los ejes verdes transversales mantienen la permeabilidad ecológica entre sierras, cauces, litoral y espacios protegidos.	+3
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La protección del suelo rural conserva los hábitats de la fauna y evita la fragmentación por dispersión.	+2
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	Los nuevos sectores y sus viarios pueden interferir en los desplazamientos de fauna, a resolver mediante conectores.	-2
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	La eliminación de barreras ferroviarias y viarias en la ciudad existente recupera continuidad ecológica.	+1
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	El tratamiento de los cruces (bulevar A-70, supresión de la barrera litoral) mantiene o recupera la permeabilidad.	+1
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	Los ámbitos productivos generan efecto barrera, mitigable con corredores ecológicos internos.	-1
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	La red primaria incide de forma limitada sobre la fauna.	0
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	El seguimiento permite verificar la funcionalidad de los conectores.	+1
EFEECTO TOTAL	Impacto global medianamente positivo: la recuperación de corredores, la integración de vías pecuarias y el tratamiento de los cruces con infraestructuras mejoran la permeabilidad; el efecto se modera por la interferencia potencial de los nuevos ejes y sectores.	+2	

El EATE y los instrumentos posteriores deberán:

- identificar los principales recorridos de fauna;
- localizar puntos de conflicto y atropello;
- definir pasos adecuados en las infraestructuras;
- conservar corredores de anchura y continuidad suficientes;
- evitar cerramientos impermeables para la fauna;
- limitar la contaminación lumínica;
- proteger los periodos sensibles de reproducción;
- y establecer indicadores de funcionalidad ecológica.

D. Espacios naturales protegidos y biodiversidad

Los espacios naturales protegidos constituyen los principales nodos de biodiversidad del término municipal y de su entorno marino y litoral.

El modelo los integra en la infraestructura verde y azul y orienta la clasificación y zonificación del suelo a la conservación de sus valores. Esta integración produce un efecto favorable al reconocer que la protección no debe limitarse al perímetro formal de cada espacio, sino extenderse a sus conexiones, áreas de influencia y zonas de transición.

Entre los espacios de mayor relevancia se encuentran la Reserva Marina de la Isla de Tabarca, las microrreservas de flora, los ámbitos de la Red Natura 2000 y las zonas húmedas catalogadas. A ellos se añaden enclaves de interés ambiental y territorial como el Saladar d'Aigua Amarga, las lagunas de Rabasa, el Cap de l'Horta, Fontcalent, la Serra Grossa y el Monte Orgegia.

El Plan refuerza la relación de estos espacios con los corredores fluviales, el litoral, las sierras y el territorio agrícola. Esta continuidad reduce su aislamiento y favorece el mantenimiento de los procesos ecológicos.

La protección urbanística no sustituye, sin embargo, a la gestión ambiental específica ni garantiza por sí misma la recuperación de los espacios degradados. Será necesario coordinar el PGE con los instrumentos y administraciones responsables de cada figura de protección y establecer las condiciones de uso, restauración y acceso público compatibles con su capacidad de acogida.

El parque periurbano de las lagunas de Rabasa representa una oportunidad para restaurar un ámbito degradado y reforzar su función ambiental, paisajística y social. Su valoración favorable queda condicionada a que la intervención conserve los valores geológicos, hidrológicos y ecológicos y evite una urbanización intensiva del espacio libre.

El Parque Agrario de la Huerta produce también efectos positivos sobre la biodiversidad al conservar un mosaico agrícola, patrimonial y ecológico. Su eficacia dependerá del mantenimiento de la actividad agraria, de la continuidad de acequias, caminos y lindes y de la compatibilidad entre uso público, conservación y producción.

Los desarrollos próximos a espacios sensibles pueden producir efectos indirectos aunque no ocupen sus recintos. Entre ellos se encuentran:

- el aumento de visitantes;
- la contaminación lumínica y acústica;
- la alteración de la escorrentía;
- la introducción de especies invasoras;
- la presencia de animales domésticos;
- y la modificación de las condiciones paisajísticas y ecológicas de los bordes.

Por ello, la compatibilidad deberá valorarse atendiendo tanto a la afección directa como a las presiones indirectas y acumulativas.

Los nuevos ámbitos económicos del arco occidental deberán analizar especialmente su relación con terrenos forestales, saladares, relieves y corredores ambientales. La continuidad con polígonos existentes no excluye la necesidad de establecer espacios de transición ni de evitar el cierre de conexiones ecológicas.

En conjunto, la integración de los espacios protegidos y de otros enclaves de valor en una red territorial continua produce un efecto favorable relevante sobre la biodiversidad. La valoración definitiva dependerá del cruce detallado con los nuevos ámbitos, de la protección de sus áreas de influencia y de la ejecución efectiva de las medidas de conservación y restauración.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	Los espacios protegidos se integran como nodos de una red continua, sin nuevas barreras ni procesos de fragmentación.	+3
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La protección del suelo rural refuerza las áreas de influencia y los espacios de transición de los enclaves protegidos.	+2
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	Los nuevos sectores próximos a espacios sensibles exigen espacios de transición y control de las presiones.	-1
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	El parque periurbano de las Lagunas de Rabasa recupera un espacio degradado estratégico para la biodiversidad.	+1
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	La movilidad incide de forma limitada, salvo en la mejora de la permeabilidad de los cruces.	0
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	Los ámbitos productivos deben preservar la conectividad con los espacios protegidos próximos.	-1
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	La red primaria incorpora los grandes espacios protegidos como piezas estructurantes.	+1
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	El seguimiento verifica la compatibilidad de los usos con la capacidad de acogida.	+1
EFEECTO TOTAL	Impacto global muy positivo: la integración de los espacios protegidos como nodos de una red continua, la ausencia de nuevas barreras y la incorporación de grandes piezas periurbanas (Rabasa, Parque Agrario) generan un efecto muy favorable.	+3	

Las siguientes fases deberán:

- comprobar la afección directa e indirecta sobre los espacios protegidos;
- evaluar la incidencia sobre la Red Natura 2000 cuando proceda;
- delimitar áreas de transición y amortiguación;
- controlar los efectos del uso público;
- mantener la conectividad con los espacios exteriores;
- evitar la contaminación lumínica y acústica;
- y coordinar las determinaciones del PGE con los instrumentos de gestión ambiental aplicables.

E. Síntesis de efectos sobre el suelo y la biodiversidad

La evaluación inicial permite identificar un efecto global favorable asociado a la ampliación de la protección territorial, la contención del diseminado, la regeneración urbana y la configuración de una infraestructura verde y azul continua.

Este efecto favorable no es homogéneo ni excluye afecciones adversas. Los principales impactos se concentran en los nuevos sectores residenciales, los ámbitos económicos y las infraestructuras necesarias

para su funcionamiento, que implican consumo de suelo, impermeabilización, pérdida de vegetación y posible fragmentación ecológica.

La compatibilidad ambiental del modelo dependerá especialmente de:

- la delimitación definitiva de los ámbitos;
- la exclusión de los terrenos con valores o riesgos incompatibles;
- la reducción de la superficie sellada;
- la continuidad funcional de los corredores;
- la integración de los bordes urbano-rurales;
- y la programación gradual conforme a la demanda y a la capacidad de acogida.

La protección cartográfica y normativa constituye una condición necesaria, pero no suficiente. El efecto positivo del modelo solo se consolidará si las siguientes fases incorporan medidas efectivas de conservación, restauración, gestión y seguimiento.

5.4. Efectos sobre los recursos hídricos, los riesgos, el paisaje y el patrimonio

Los efectos relacionados con los riesgos naturales se han identificado territorialmente en el apartado 5.2 y se integran de forma transversal en la evaluación de la hidrología, el suelo, la biodiversidad, el paisaje, la población y el cambio climático.

El modelo seleccionado reduce la generación de nuevas exposiciones al incorporar los principales cauces, zonas inundables, espacios forestales, relieves y ámbitos litorales a la infraestructura verde y azul, contener la extensión del diseminado y concentrar los nuevos crecimientos en continuidad con la ciudad existente.

No obstante, el PGE no elimina las situaciones de riesgo preexistentes ni garantiza por sí solo la reducción efectiva de la peligrosidad. Una parte significativa de la población, de los tejidos urbanos y de las infraestructuras permanece expuesta a inundación, calor extremo, riesgos litorales, incendios, sismicidad y otros fenómenos ya caracterizados en el capítulo 4.

En estos ámbitos, la función del Plan consiste en:

- evitar el incremento de la exposición;
- reducir progresivamente la vulnerabilidad;
- preservar las funciones naturales de protección;
- establecer condiciones para los nuevos desarrollos;
- y reservar los espacios necesarios para las actuaciones de adaptación, drenaje, emergencia y restauración.

La eficacia de estas determinaciones dependerá de su posterior concreción en la ordenación pormenorizada, los estudios sectoriales, la programación y los proyectos de ejecución.

A. Hidrología superficial y riesgo de inundación

La red hidrográfica constituye simultáneamente un sistema de drenaje, un soporte de conectividad ecológica y una estructura territorial y paisajística. El modelo reconoce esta triple función e integra los sistemas de las Ovejas, Agua Amarga y Orgegia-Juncaret en la infraestructura verde y azul.

Esta integración produce un efecto favorable al superar el tratamiento de los cauces y barrancos como meros canales de evacuación o espacios residuales. El PGE los incorpora como corredores estructurales y preserva su continuidad, sus márgenes, las zonas de flujo preferente y los espacios con capacidad de laminación.

La recuperación de los corredores fluviales mediante soluciones basadas en la naturaleza puede contribuir a:

- mejorar la capacidad de retención y laminación;
- reducir la velocidad de la escorrentía;
- conservar suelos permeables;
- restaurar la vegetación de ribera;
- recuperar continuidad ecológica y paisajística;
- y reducir la vulnerabilidad de los ámbitos urbanos situados aguas abajo.

Este efecto favorable no debe interpretarse como una reducción automática de la peligrosidad. La capacidad hidráulica real de cada corredor, las obras de defensa existentes, el riesgo residual y la exposición de las áreas urbanizadas deberán comprobarse mediante el estudio específico de inundabilidad.

Los grandes parques y espacios libres estructurales -entre ellos las lagunas de Rabasa, el Parque del Mar y determinados espacios vinculados al Parque Agrario- ofrecen oportunidades para incorporar funciones de retención, infiltración y laminación. Estas funciones dependerán de su diseño, de la topografía, de la permeabilidad efectiva del terreno y de su conexión con la red de drenaje.

No todos los parques pueden considerarse automáticamente infraestructuras hidráulicas. Para que contribuyan a la gestión de la escorrentía deberán diseñarse como espacios multifuncionales y admitir, cuando resulte compatible con sus valores y usos, la retención temporal de agua, la infiltración y la recuperación de recorridos naturales.

Los nuevos sectores residenciales y económicos producen un efecto adverso por el incremento de las superficies impermeables y de los caudales de escorrentía. Este efecto puede ser especialmente relevante en:

- cuencas con elevada presión urbanística;
- ámbitos próximos a cauces y barrancos;
- terrenos con drenaje deficiente;
- zonas bajas o semiendorreicas;
- y áreas situadas aguas arriba de tejidos urbanos vulnerables.

La continuidad de los sectores con la ciudad existente reduce la dispersión, pero no elimina el aumento de escorrentía derivado de su urbanización.

La ordenación de cada ámbito deberá aplicar el principio de no incremento significativo de los caudales de salida y aproximar su comportamiento hidrológico al existente antes de la transformación. Para ello se incorporarán sistemas urbanos de drenaje sostenible, superficies permeables, almacenamiento temporal, reutilización de aguas pluviales y soluciones de tratamiento en origen.

En los ámbitos productivos deberá prestarse especial atención a la calidad de la escorrentía. Los aparcamientos, plataformas logísticas, áreas industriales y viarios pueden arrastrar hidrocarburos, metales, sedimentos y otras sustancias contaminantes. El drenaje deberá diferenciar, cuando resulte necesario, las aguas limpias y las potencialmente contaminadas e incorporar sistemas de pretratamiento antes de su infiltración, reutilización o vertido.

Las operaciones sobre la ciudad existente permiten mejorar progresivamente el comportamiento hidráulico de los tejidos consolidados mediante:

- la reducción de superficies impermeables;
- la renaturalización de calles y plazas;
- la recuperación de espacios de drenaje;
- la incorporación de arbolado y alcorques drenantes;
- la construcción de depósitos de retención;
- y la adaptación de las redes existentes.

Estas actuaciones son especialmente relevantes en los ámbitos ya afectados por peligrosidad de inundación, donde el Plan no puede evitar una ocupación ya consolidada, pero sí orientar su adaptación progresiva.

El efecto global del modelo sobre la hidrología superficial es favorable por la recuperación de los corredores, la protección del suelo rural y la incorporación del drenaje como criterio estructural. Sin embargo, el resultado dependerá de que los nuevos desarrollos no incrementen la peligrosidad aguas abajo y de que las actuaciones previstas se materialicen mediante proyectos hidráulicamente eficaces.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	La recuperación de los corredores fluviales con soluciones basadas en la naturaleza y la preservación de los espacios de laminación reducen la peligrosidad actuando sobre la causa del riesgo.	+3
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La protección del suelo rural conserva la función hidráulica de cauces, barrancos y ramblas y evita la implantación de nuevos usos vulnerables.	+2
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	La impermeabilización de los nuevos sectores incrementa la escorrentía, efecto que deberá compensarse con SUDS y comprobarse en el estudio de inundabilidad, en particular en el entorno de Orgegia-Juncaret.	-1
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	Los grandes parques asociados a las ORE (Parque del Mar) y la reurbanización con drenaje sostenible mejoran la laminación en la ciudad consolidada.	+2
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	Las actuaciones de movilidad no inciden significativamente sobre la hidrología superficial.	0
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	Los ámbitos productivos incrementan la superficie impermeable; su drenaje deberá integrarse desde la ordenación.	-1
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	La red primaria integra depósitos anticontaminación, tanques de tormenta y drenaje sostenible como parte del ciclo integral del agua.	+2
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	La programación vinculada a la comprobación de la inundabilidad evita desarrollos en ámbitos de riesgo no resuelto.	+1
EFFECTO TOTAL	Impacto global muy positivo: la recuperación de los corredores fluviales, la preservación de los espacios de laminación y el drenaje sostenible reducen la peligrosidad; la impermeabilización de los nuevos ámbitos es el principal efecto adverso, prevenible mediante SUDS y comprobación específica.	+3	

Las siguientes fases deberán concretar, al menos:

- el estudio integrado de inundación fluvial, pluvial y, cuando corresponda, costera;
- la delimitación actualizada de cauces, zonas de flujo preferente y espacios de laminación;
- la evaluación del riesgo residual tras las obras existentes;
- el análisis de la capacidad de las redes urbanas;
- el criterio de no incremento de escorrentía;
- la implantación de sistemas urbanos de drenaje sostenible;
- la protección de equipamientos e infraestructuras esenciales;
- y la adaptación progresiva de los tejidos urbanos consolidados afectados.

B. Recursos hídricos, ciclo del agua e hidrología subterránea

El agua constituye uno de los principales condicionantes ambientales del modelo. Alicante se sitúa en un territorio semiárido, con recursos naturales limitados, precipitaciones irregulares y dependencia de aportes externos, captaciones subterráneas y desalación.

La diversificación actual de las fuentes de suministro mejora la garantía del abastecimiento, pero no elimina el déficit hídrico estructural ni la vulnerabilidad frente a sequías prolongadas, incrementos de demanda o fallos en infraestructuras estratégicas.

El crecimiento residencial y económico incrementará la demanda de agua potable, las necesidades de saneamiento y depuración y la producción de aguas residuales. Este incremento constituye un efecto adverso directo del modelo y deberá evaluarse atendiendo no solo a la capacidad residencial teórica, sino también a:

- la evolución real de la población;
- la población vinculada y estacional;
- los usos turísticos;
- las necesidades de los ámbitos productivos;
- los nuevos equipamientos;
- el riego de las zonas verdes;
- y los escenarios climáticos de mayor sequía y temperatura.

La existencia de recursos procedentes de desalación o de aportaciones externas no permite considerar acreditada de antemano la suficiencia hídrica. El desarrollo de los ámbitos deberá condicionarse a la disponibilidad efectiva y garantizada del recurso y a la capacidad real de las infraestructuras de transporte, almacenamiento, distribución, saneamiento y depuración.

La regeneración urbana ofrece oportunidades para reducir los consumos unitarios mediante la renovación de redes, la mejora de la eficiencia de los edificios, la detección de fugas, la utilización de aparatos de bajo consumo y la separación de usos potables y no potables.

No obstante, la transformación de tejidos existentes también puede aumentar la demanda total cuando incorpora nueva población, intensifica los usos o sustituye actividades de menor consumo por otras más exigentes. Por ello, su efecto deberá valorarse en cada operación y no presumirse siempre favorable.

La reutilización de agua regenerada constituye una de las principales oportunidades del modelo. Puede atender usos compatibles como:

- el riego de parques y zonas verdes;
- la limpieza viaria;
- determinados procesos industriales;
- el mantenimiento de espacios agrarios;
- y otros consumos que no requieran calidad potable.

Su empleo permite reducir la presión sobre los recursos convencionales y avanzar hacia un ciclo urbano más circular. Sin embargo, requiere redes separativas, depósitos, estaciones de tratamiento y condiciones de calidad, almacenamiento y distribución adaptadas a los usos previstos.

El aprovechamiento de aguas pluviales y la reducción de la demanda de riego deberán integrarse igualmente desde la ordenación. Las zonas verdes deberán responder a las condiciones bioclimáticas locales, utilizar especies de baja demanda hídrica y evitar diseños que requieran consumos incompatibles con el contexto semiárido.

La infraestructura verde produce un efecto favorable al preservar suelos permeables, zonas de recarga y espacios capaces de retener e infiltrar agua. Este efecto deberá compatibilizarse con la protección de la calidad de las aguas subterráneas.

En los ámbitos con vulnerabilidad media de los acuíferos, especialmente cuando alberguen actividades industriales, almacenamiento de sustancias, gestión de residuos o grandes superficies de aparcamiento, deberán extremarse las medidas frente a vertidos accidentales y contaminación difusa.

No toda el agua de escorrentía deberá infiltrarse de forma directa. En los espacios con riesgo de contaminación será necesario incorporar sistemas de pretratamiento, impermeabilización selectiva, control de vertidos y protocolos de emergencia.

Los nuevos ámbitos económicos presentan una incertidumbre adicional porque su demanda dependerá del tipo de empresas y procesos que finalmente se implanten. La ordenación deberá diferenciar las actividades de bajo consumo de aquellas que requieran cantidades elevadas de agua o generen efluentes específicos y establecer condiciones acordes con la capacidad del sistema.

El efecto global sobre los recursos hídricos debe considerarse condicionado. El modelo incorpora medidas favorables de protección, reutilización, eficiencia y programación adaptativa, pero el crecimiento previsto genera una demanda significativa sobre un sistema estructuralmente limitado.

Por ello, el balance favorable solo se consolidará si se acredita la suficiencia del recurso y de las infraestructuras antes de la programación de cada ámbito.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	La preservación de zonas de recarga y suelos permeables y la reutilización de agua regenerada para el riego de la infraestructura verde mejoran el ciclo del agua.	+2
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La protección del suelo rural conserva la capacidad de infiltración y previene la contaminación difusa de los acuíferos.	+1
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	Los nuevos sectores incrementan la demanda hídrica sobre un sistema deficitario; su desarrollo debe vincularse al agua regenerada y desalada.	-2
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	La regeneración con criterios de eficiencia y reutilización reduce la demanda por habitante en la ciudad existente.	+1
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	La movilidad no incide significativamente sobre los recursos hídricos.	0
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	Los ámbitos productivos, con consumos propios de la actividad, elevan la demanda y, en unidades de vulnerabilidad media, exigen extremar las condiciones de implantación.	-2
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	La red primaria reserva suelo para depuración, reutilización y depósitos de agua regenerada (Alicante Agua Circular, vertido cero).	+2
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	La programación condiciona el desarrollo a la garantía previa del recurso y de las redes.	+1
EFEECTO TOTAL	Impacto global ligeramente positivo: la reutilización, la eficiencia y la preservación de la recarga se ven contrarrestadas por la demanda inducida por el crecimiento sobre un sistema deficitario; el balance es favorable solo si se acredita la suficiencia efectiva del recurso.	+1	

El futuro estudio de recursos hídricos deberá analizar:

- la disponibilidad y garantía jurídica de las distintas fuentes;
- la demanda residencial, productiva, dotacional y estacional;
- los escenarios de sequía y cambio climático;
- la capacidad de almacenamiento y distribución;
- el saneamiento, la depuración y la reutilización;
- la necesidad de nuevas infraestructuras;
- la protección de las masas de agua subterránea;
- y las condiciones temporales para acompasar el desarrollo a la suficiencia efectiva del sistema.

C. Riesgos naturales y territoriales

La respuesta frente a los riesgos se incorpora de forma transversal a las determinaciones del modelo. La principal aportación del PGE consiste en evitar que el nuevo crecimiento reproduzca o agrave situaciones de exposición ya existentes.

La ampliación de la protección del suelo rural, la contención del diseminado, la incorporación de los cauces y espacios forestales a la infraestructura verde y la concentración de los nuevos sectores en continuidad con la ciudad consolidada reducen la generación de nuevas exposiciones.

No obstante, esta valoración general deberá comprobarse ámbito por ámbito. La compatibilidad de cada actuación dependerá de la naturaleza del riesgo, del uso previsto, de la vulnerabilidad de la población y de la posibilidad efectiva de prevención o adaptación.

En relación con la inundación, el Plan preserva los principales sistemas de drenaje, pero deberá resolver los solapamientos locales con zonas de peligrosidad fluvial, pluvial o geomorfológica.

En materia de incendio forestal, la reversión de los ámbitos de expansión del diseminado reduce nuevas situaciones de interfaz, aunque los núcleos y agrupaciones existentes seguirán requiriendo medidas de prevención, accesibilidad y evacuación.

El riesgo sísmico presenta una incidencia principalmente urbana y sobre las infraestructuras esenciales. La regeneración y rehabilitación pueden mejorar progresivamente la seguridad del parque edificado, pero esta mejora depende de las intervenciones efectivamente ejecutadas.

Los riesgos de erosión, deslizamiento y desprendimiento condicionarán las actuaciones próximas a los relieves, laderas, canteras y taludes. Los proyectos deberán adaptar la ordenación a la topografía y justificar la estabilidad del terreno.

En el litoral, la vía continua de espacios libres, la protección de ámbitos sensibles y la ausencia de nuevos crecimientos extensivos reducen la generación de nuevas exposiciones. Sin embargo, persisten tejidos consolidados afectados por tsunami, inundación costera, erosión, temporales y ascenso del nivel del mar.

El modelo deberá mantener opciones de adaptación futura y evitar intervenciones irreversibles que incrementen la vulnerabilidad o dependan exclusivamente de soluciones rígidas de defensa.

Además de los riesgos naturales, deberán considerarse los riesgos tecnológicos asociados a las infraestructuras, instalaciones energéticas, actividades industriales, transporte de mercancías peligrosas, puerto y aeropuerto. Su análisis detallado se realizará conforme a la información y planificación sectorial aplicables.

La programación adaptativa constituye una herramienta relevante para evitar el desarrollo de ámbitos cuyos riesgos no hayan sido suficientemente resueltos. Cuando la compatibilidad no quede acreditada, la actuación deberá ajustarse, condicionarse, posponerse o, si el riesgo resulta incompatible, excluirse.

D. Paisaje

El paisaje se incorpora al modelo como componente estructural del territorio y no únicamente como una condición estética de las actuaciones.

La infraestructura verde relaciona los principales relieves, espacios agrícolas, corredores fluviales, litoral, parques urbanos, caminos históricos y elementos patrimoniales. Esta estructura produce un efecto favorable al reconocer y reforzar las relaciones visuales, ecológicas, culturales y funcionales que configuran el paisaje de Alicante.

La protección de las sierras y fondos escénicos preserva los principales hitos territoriales frente a nuevas ocupaciones. La contención del diseminado reduce la fragmentación de los paisajes rurales y evita la proliferación de edificaciones, accesos, cerramientos y servicios dispersos.

El Parque Agrario de la Huerta puede contribuir a conservar la matriz agrícola, el sistema de caminos, las acequias, las torres y las relaciones visuales que caracterizan este paisaje cultural. Su eficacia dependerá de que mantenga una actividad agraria viable y no se convierta exclusivamente en un espacio libre de carácter recreativo.

La Vía Litoral produce una oportunidad para recuperar la continuidad paisajística de la costa, relacionar los distintos tramos urbanos y naturales y mejorar el acceso público. Esta actuación deberá evitar la homogeneización del litoral y reconocer las características diferenciadas de playas, calas, acantilados, saladares, frentes urbanos, espacios portuarios y ámbitos de especial protección.

La regeneración de la ciudad existente puede mejorar el paisaje urbano mediante:

- la recuperación de vacíos y bordes;
- la transformación de infraestructuras obsoletas;
- la incorporación de arbolado y espacios libres;
- la mejora de las fachadas urbanas;
- y la creación de nuevas relaciones entre barrios.

Las ORE de Parque Central, Sangueta y Parque del Mar presentan una especial capacidad para modificar la imagen y estructura perceptiva de la ciudad. Su efecto podrá ser positivo, pero dependerá de la calidad de la ordenación, de la integración de las infraestructuras y de la relación entre la edificación, los espacios libres y los perfiles urbanos existentes.

Las OTE pueden mejorar paisajes productivos degradados u obsoletos. No obstante, la introducción de nueva edificabilidad y de tipologías residenciales de mayor altura deberá valorar cuidadosamente su incidencia sobre los barrios próximos, los hitos urbanos, los fondos escénicos y las perspectivas consolidadas.

Los nuevos sectores residenciales transforman bordes rurales y espacios abiertos. Aunque se localicen en continuidad con la ciudad, pueden producir:

- pérdida de paisajes agrícolas;
- aparición de nuevos frentes edificados;
- alteración de perfiles y vistas;
- homogeneización de los bordes;
- y banalización de los espacios de transición.

Su integración no deberá resolverse únicamente mediante pantallas vegetales. Será necesario adaptar la estructura urbana a la topografía, mantener elementos preexistentes, graduar alturas y densidades y diseñar transiciones funcionales entre la ciudad y el territorio rural.

Los ámbitos económicos presentan una incidencia paisajística potencialmente relevante debido a la extensión de las parcelas, el tamaño de las edificaciones, la presencia de plataformas logísticas, los cerramientos, la publicidad y la iluminación nocturna.

El arco productivo occidental deberá evitar la configuración de un frente industrial continuo y homogéneo. La ordenación deberá preservar vistas hacia los relieves, mantener corredores abiertos, ordenar las fachadas a las principales vías y establecer una transición adecuada con el territorio rural.

Las nuevas infraestructuras pueden producir alteraciones visuales, movimientos de tierras y fragmentación. Las actuaciones sobre la A-70, la variante ferroviaria y las conexiones metropolitanas deberán incorporar el paisaje desde la fase de alternativas y no limitar su tratamiento a medidas correctoras posteriores.

El efecto global del modelo sobre el paisaje es favorable por la protección territorial, la regeneración urbana y la incorporación de una estructura paisajística continua. No obstante, la transformación de los bordes residenciales, los ámbitos productivos y las grandes infraestructuras genera efectos adversos que deberán resolverse mediante el Estudio de Paisaje y los correspondientes Estudios de Integración Paisajística.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	La infraestructura verde recupera la continuidad paisajística y protege hitos, fondos escénicos y relaciones visuales.	+3
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La protección del suelo rural y de la huerta conserva los paisajes agrarios y contiene la banalización de los bordes.	+2
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	Los nuevos sectores transforman los bordes que ocupan; su integración exige franjas de transición y tratamiento de bordes.	-2
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	La regeneración mejora el paisaje urbano y los bordes; las alturas se supeditan al Estudio de Paisaje y a la protección de perfiles.	+2
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	La transformación de la A-70 en bulevar y la Vía Litoral cualifican el paisaje urbano y el frente marítimo.	+1
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	Los frentes de los ámbitos productivos requieren tratamiento paisajístico específico para evitar frentes industriales continuos.	-2
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	Los grandes parques de red primaria refuerzan el paisaje y la transición ciudad-territorio.	+1
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	El seguimiento paisajístico permite verificar la integración de las actuaciones.	+1
EFFECTO TOTAL	Impacto global medianamente positivo: la incorporación del paisaje como criterio estructurante, el tratamiento de bordes y la programación del paisaje litoral compensan la transformación de los bordes ocupados por los nuevos sectores y los frentes productivos.	+2	

Las siguientes fases deberán:

- identificar los recursos paisajísticos afectados;
- analizar la visibilidad de los nuevos ámbitos;
- proteger los hitos y fondos escénicos;
- ordenar los bordes urbano-rurales;
- graduar alturas y volumetrías;
- conservar elementos agrícolas y territoriales preexistentes;
- integrar las infraestructuras;
- controlar la iluminación y la publicidad;
- y definir objetivos de calidad paisajística verificables.

E. Patrimonio cultural y huerta histórica

El modelo incorpora el patrimonio cultural como parte activa de la estructura territorial. Esta consideración supera una protección limitada a los inmuebles catalogados y reconoce también los

caminos, sistemas de regadío, parcelas históricas, paisajes agrarios, núcleos tradicionales, itinerarios y relaciones visuales que explican la evolución del municipio.

El Parque Agrario de la Huerta constituye la principal operación de integración territorial del patrimonio rural. Relaciona las torres de la huerta, las construcciones tradicionales, la red histórica de caminos, las acequias, los cultivos y el parcelario.

La integración de las torres en una estructura territorial continua produce un efecto favorable al evitar que se conserven como elementos aislados dentro de un paisaje fragmentado. No obstante, su puesta en valor no dependerá únicamente de su inclusión en el Parque Agrario.

Será necesario preservar:

- sus entornos de protección;
- las relaciones visuales entre las torres;
- la escala y estructura del paisaje;
- los caminos históricos de acceso;
- y los elementos agrarios que permiten comprender su función territorial.

La conservación de la huerta requiere también mantener la actividad productiva. La pérdida del cultivo, la sustitución de acequias por redes enterradas, la alteración del parcelario o la transformación de las construcciones tradicionales puede degradar el paisaje cultural aunque los inmuebles protegidos permanezcan físicamente.

Los núcleos históricos tradicionales deben conservar su trama, parcelario, tipologías, escala y relación con el territorio circundante. Las actuaciones de rehabilitación y regeneración deberán compatibilizar la mejora de la habitabilidad y la eficiencia energética con la conservación de sus valores.

Los corredores patrimoniales, entre ellos los itinerarios vinculados a la Vía Augusta y la Vía Dianium, refuerzan la lectura histórica del territorio y pueden relacionarse con la movilidad peatonal y ciclista. Su tratamiento deberá basarse en la evidencia arqueológica y documental y evitar reconstrucciones o interpretaciones carentes de suficiente fundamento.

Los nuevos desarrollos residenciales, económicos y dotacionales pueden afectar a yacimientos arqueológicos, áreas de vigilancia, edificaciones tradicionales, caminos o elementos no inventariados. Los movimientos de tierras constituyen el principal mecanismo de afección directa.

La ausencia de un elemento en la cartografía disponible no permite descartar su existencia. Las siguientes fases deberán incorporar prospecciones, estudios documentales y medidas de control arqueológico adaptadas a la sensibilidad de cada ámbito.

Las grandes infraestructuras pueden producir afecciones directas sobre bienes patrimoniales o indirectas sobre sus entornos y relaciones visuales. Su evaluación deberá realizarse desde la fase de alternativas y coordinarse con la administración cultural competente.

El Catálogo de Protecciones Estructural constituye el instrumento destinado a identificar y regular los bienes y espacios de valor cultural, natural y paisajístico. La coordinación entre el PGE y el Catálogo deberá asegurar que:

- los elementos protegidos se incorporen a la ordenación estructural;
- sus entornos sean compatibles con los usos previstos;
- las redes e infraestructuras no comprometan su conservación;
- y las operaciones urbanas contribuyan a su recuperación y uso adecuado.

El efecto inicial del modelo sobre el patrimonio cultural es favorable, especialmente por la integración de la huerta histórica, los núcleos tradicionales y los corredores patrimoniales. Esta valoración deberá confirmarse mediante la delimitación precisa de los bienes y entornos, el Catálogo de Protecciones y la evaluación arqueológica y paisajística de cada ámbito.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	El Parque Agrario pone en valor las once torres BIC y el sistema histórico de l'Horta; los corredores patrimoniales se integran como estructurantes.	+3
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La protección del suelo rural conserva caminos, sistemas de regadío y construcciones tradicionales de las partidas.	+2
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	Los nuevos sectores pueden afectar a yacimientos y áreas de vigilancia arqueológica, a considerar en los movimientos de tierras.	-1
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	La protección de los seis núcleos históricos tradicionales preserva la trama, el parcelario y las relaciones visuales.	+2
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	La movilidad incide de forma limitada, integrando los corredores históricos como itinerarios.	0
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	Los ámbitos productivos deben preservar los elementos patrimoniales y territoriales existentes en su ámbito.	-1
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	La red primaria reconoce los elementos patrimoniales como piezas de la estructura de espacios públicos.	+1
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	La coordinación con el Catálogo de Protecciones en tramitación asegura la protección efectiva.	+1
EFFECTO TOTAL	Impacto global muy positivo: la puesta en valor de las once torres BIC mediante el Parque Agrario, la protección de los núcleos históricos y la integración de los corredores patrimoniales generan un efecto muy favorable.	+3	

Las siguientes fases deberán incorporar:

- la coordinación con el Catálogo de Protecciones;
- la actualización de inventarios;
- la delimitación de entornos de protección;
- la conservación de relaciones visuales y territoriales;
- la protección de caminos, acequias y parcelarios históricos;
- la evaluación arqueológica previa;
- el control de los movimientos de tierras;
- y la definición de usos compatibles que favorezcan la conservación activa.

F. Síntesis de efectos

La evaluación inicial identifica un efecto favorable del modelo sobre la hidrología, el paisaje y el patrimonio derivado de su integración en la estructura territorial del PGE.

Los principales efectos positivos proceden de:

- la recuperación de los corredores fluviales;
- la protección de los suelos permeables y espacios de laminación;
- la reutilización y gestión circular del agua;
- la conservación de los grandes hitos y paisajes rurales;
- la integración de la huerta histórica;
- y la incorporación del patrimonio a la infraestructura verde.

Los principales efectos adversos se relacionan con:

- la impermeabilización de los nuevos desarrollos;
- el incremento de la demanda hídrica;
- la transformación de los bordes urbano-rurales;
- la aparición de nuevos frentes productivos;
- la posible afección a bienes arqueológicos o territoriales;
- y las alteraciones derivadas de las grandes infraestructuras.

El carácter favorable del modelo no elimina estos efectos ni permite compensar automáticamente una afección localizada mediante beneficios obtenidos en otras zonas. La compatibilidad se comprobará para cada ámbito y, cuando resulte necesario, implicará implementar soluciones.

5.5. Efectos sobre la movilidad, la energía, las emisiones, el ruido y los residuos

El presente apartado evalúa los efectos previsibles del modelo sobre la movilidad y la accesibilidad, el consumo y suministro de energía, las emisiones atmosféricas, la calidad acústica y la generación y gestión de residuos.

Estos factores mantienen relaciones estrechas entre sí. La distribución territorial de la población, la vivienda, el empleo y las dotaciones condiciona la movilidad; el reparto modal influye sobre el consumo energético, las emisiones y el ruido; y la urbanización, la edificación y las actividades económicas generan nuevas demandas de energía y materiales y aumentan la producción de residuos.

El modelo incorpora determinaciones favorables relacionadas con la compacidad, el policentrismo, la regeneración de la ciudad existente, la proximidad entre usos, el transporte público, la movilidad activa y la planificación adaptativa. Sin embargo, también delimita nuevos ámbitos residenciales y económicos cuya ejecución incrementará los desplazamientos, el consumo energético, las emisiones asociadas a la construcción y la generación de residuos.

La valoración debe diferenciar entre los efectos derivados directamente de la estructura urbana propuesta y aquellos que dependen de actuaciones sectoriales todavía pendientes de definición, aprobación, financiación o ejecución. Esta distinción resulta especialmente relevante en materia ferroviaria, tranviaria, viaria y energética, donde una parte sustancial del modelo corresponde a administraciones y organismos distintos del Ayuntamiento.

A. Movilidad y accesibilidad

La movilidad constituye uno de los principales factores de transformación territorial y uno de los ámbitos en los que el modelo pretende modificar de forma más significativa las tendencias actuales.

La estructura existente responde en gran medida a un esquema radial, con una elevada dependencia del vehículo privado, concentración de flujos en los accesos a la ciudad y una fuerte presión del tráfico sobre el frente litoral. A ello se añaden las barreras generadas por las infraestructuras ferroviarias, viarias y portuarias y la existencia de relaciones metropolitanas que superan el término municipal.

El modelo sustituye esta lógica por una red jerarquizada, distribuida, multimodal y vinculada al sistema territorial Alicante-Elche. La propuesta incorpora:

- la transformación urbana y ambiental del tramo urbano de la A-70;
- la compleción de la Vía Parque y su conexión con la A-79;
- el nuevo eje estructural entre la avenida de Dénia y la A-79;
- la variante ferroviaria de Torrellano;
- la reorganización de la red de cercanías;
- la integración del ferrocarril y la transformación del corredor litoral;
- la configuración de nodos intermodales;
- la ampliación de la red TRAM;
- la reserva de plataformas para transporte público;
- y la integración de los itinerarios peatonales y ciclistas en la infraestructura verde.

La estructura policéntrica produce un efecto favorable al aproximar vivienda, empleo, comercio, equipamientos, espacios libres y transporte público. La creación y el refuerzo de centralidades de barrio reducen la necesidad de desplazarse sistemáticamente al centro urbano y favorecen los viajes de menor distancia.

La regeneración y transformación de la ciudad existente refuerzan esta estrategia. Las ORE y OTE introducen nuevos usos y conexiones en ámbitos ya urbanizados y permiten aprovechar redes, servicios y sistemas de transporte existentes o previstos. Su efecto favorable dependerá de que la mezcla de usos sea real, de que los equipamientos y actividades se implanten de forma coordinada con la vivienda y de que la transformación no genere únicamente nuevos desplazamientos residenciales.

Los ocho sectores residenciales se sitúan en continuidad con la ciudad consolidada y se vinculan a la red estructural de transporte. Esta localización reduce el riesgo de generar enclaves aislados y completamente dependientes del automóvil. No obstante, la clasificación próxima a la ciudad no garantiza por sí sola una movilidad sostenible.

La programación de cada sector deberá quedar vinculada a:

- la disponibilidad efectiva de transporte público;
- la continuidad de las redes peatonales y ciclistas;
- la proximidad de dotaciones y servicios;
- la mezcla funcional;
- y la conexión con la ciudad existente antes o simultáneamente a la ocupación residencial.

Cuando los desarrollos se ejecuten antes que las infraestructuras de transporte público, podrán consolidarse pautas de movilidad basadas en el vehículo privado difíciles de corregir posteriormente.

Los nuevos ámbitos económicos presentan una incidencia ambivalente. Su concentración en el arco occidental y su proximidad a los grandes corredores puede mejorar la accesibilidad logística y evitar el tránsito de vehículos pesados por los tejidos residenciales. La relación con la Universidad, el Parque Científico-Tecnológico, el puerto y el aeropuerto favorece asimismo la formación de un sistema económico de escala metropolitana.

Sin embargo, la localización periférica y la especialización funcional pueden generar desplazamientos laborales diarios en vehículo privado y un incremento del transporte de mercancías. La accesibilidad viaria no puede considerarse suficiente. Estos ámbitos deberán disponer de transporte colectivo, redes ciclistas, recorridos peatonales seguros, servicios de proximidad y sistemas de movilidad compartida adaptados a los horarios y características del empleo.

La infraestructura verde y azul incorpora itinerarios peatonales y ciclistas y contribuye a configurar una red continua de movilidad activa. Su función no se limitará al ocio. Los corredores, parques, vías

pecuarias y ejes verdes deberán conectarse con barrios, centralidades, equipamientos, centros educativos, áreas de empleo y estaciones de transporte público.

En las partidas rurales y asentamientos dispersos, la baja densidad y la distancia respecto de los servicios dificultan la implantación de alternativas al vehículo privado. El modelo contiene la extensión del diseminado, lo que evita agravar esta situación, y plantea mejorar la accesibilidad de los asentamientos existentes mediante transporte flexible, itinerarios seguros y una adecuada relación con los núcleos de servicios.

Las actuaciones sobre la A-70, la red ferroviaria, el TRAM y los nodos intermodales producen una oportunidad de mejora relevante, pero su efecto no puede darse por materializado en esta fase. El PGE incorpora los corredores y reservas necesarios y evita determinaciones incompatibles, mientras que la definición técnica y la ejecución corresponderán a las administraciones titulares.

La valoración global de la movilidad es favorable por la compacidad, el policentrismo, la regeneración y la apuesta por la intermodalidad. Su intensidad efectiva dependerá de la coordinación temporal entre crecimiento urbano y transporte público y de la ejecución de las infraestructuras sectoriales.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	La integración de la movilidad activa en la infraestructura verde amplía las alternativas al vehículo privado.	+1
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La mejora de la accesibilidad de las partidas rurales evita que la movilidad sostenible se limite a la ciudad consolidada.	+1
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	Los nuevos sectores se vinculan al transporte público, evitando enclaves dependientes del automóvil.	+1
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	El policentrismo y la regeneración reducen la movilidad obligada y acercan servicios y empleo a la residencia.	+2
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	La red jerarquizada, la variante de Torrellano, los nodos intermodales y la ampliación del TRAM reorganizan el sistema de movilidad.	+3
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	La localización de la actividad en ámbitos bien conectados reduce los desplazamientos laborales en vehículo privado.	+1
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	La red primaria de comunicaciones coordina el viario, el ferrocarril, el transporte público y la intermodalidad.	+2
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	El seguimiento del reparto modal y la accesibilidad permite ajustar la programación.	+1
EFFECTO TOTAL	Impacto global muy positivo: la red jerarquizada, el cierre del segundo anillo, la variante de Torrellano, los nodos intermodales y la ampliación del TRAM reorganizan el sistema; el balance se condiciona a la coordinación con las administraciones titulares.	+3	

Las siguientes fases desarrollarán:

- el estudio de movilidad y tráfico;
- la caracterización de la movilidad metropolitana;
- la previsión de desplazamientos generados por cada ámbito;
- la accesibilidad efectiva en transporte público;
- la red estructural peatonal y ciclista;
- la movilidad vinculada a los ámbitos productivos;
- la logística urbana y el transporte de mercancías;
- la accesibilidad universal;
- la perspectiva de género y las cadenas de cuidados;
- y la coordinación temporal entre urbanización, ocupación y puesta en servicio del transporte público.

B. Energía, emisiones y cambio climático

La incidencia climática del modelo presenta dos dimensiones complementarias:

- la **mitigación**, relacionada con la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético;
- y la **adaptación**, referida a la capacidad del territorio, la ciudad y sus infraestructuras para responder al incremento de temperaturas, sequías, inundaciones, incendios y riesgos litorales.

El análisis específico de adaptación se desarrolla en el apartado 5.7. En este apartado se consideran principalmente los efectos asociados a la estructura urbana, la movilidad, la edificación y el sistema energético.

La compacidad y el policentrismo producen un efecto favorable sobre las emisiones al reducir las distancias potenciales entre residencia, empleo, comercio y servicios. Este efecto se refuerza mediante la regeneración de la ciudad existente y el aprovechamiento de infraestructuras y redes ya implantadas.

La movilidad sostenible constituye uno de los principales mecanismos de mitigación del modelo. La ampliación del transporte público, la intermodalidad y la movilidad activa pueden reducir el consumo de combustibles fósiles y las emisiones del transporte.

No obstante, la eficacia climática dependerá del reparto modal finalmente alcanzado. La construcción de nuevas conexiones viarias puede mejorar la distribución del tráfico y reducir la congestión en determinados puntos, pero también puede inducir nuevos desplazamientos si no se acompaña de medidas de gestión de la demanda, prioridad del transporte colectivo y limitación del tráfico en los ámbitos más sensibles.

La regeneración y rehabilitación del parque edificado ofrecen una oportunidad para reducir el consumo energético mediante:

- la mejora de la envolvente térmica;
- la renovación de instalaciones;
- la incorporación de energías renovables;
- la reducción de las necesidades de refrigeración;
- y la adaptación bioclimática de los espacios públicos y edificios.

Sin embargo, la rehabilitación no reduce automáticamente las emisiones. Su efecto dependerá del alcance real de las intervenciones, de la permanencia del parque edificado, de los materiales empleados y de la evolución del consumo.

Los nuevos desarrollos residenciales y económicos incrementarán el consumo energético y las emisiones asociadas a:

- la producción y transporte de materiales;
- la urbanización;
- la construcción de edificios e infraestructuras;
- la climatización y funcionamiento de los inmuebles;
- la movilidad generada;
- y las actividades económicas implantadas.

La compacidad permite reducir parte de estos efectos por habitante o unidad de actividad, pero no elimina el incremento absoluto de la demanda.

Los ámbitos productivos presentan una elevada incertidumbre, porque su consumo y sus emisiones dependerán del tipo de actividades que se implanten. La ordenación podrá diferenciar entre usos industriales, logísticos, terciarios, científicos y tecnológicos y establecer condiciones de eficiencia, producción renovable, electrificación y aprovechamiento de energía residual.

El modelo reserva suelo para reforzar la red eléctrica y atender las nuevas demandas. Esta previsión resulta necesaria ante la capacidad limitada de determinadas infraestructuras existentes. La suficiencia del suministro deberá acreditarse antes del desarrollo de los ámbitos y no podrá basarse únicamente en reservas cartográficas.

Las nuevas subestaciones, líneas y demás instalaciones energéticas producirán también efectos territoriales y paisajísticos que deberán evaluarse. Su localización evitará espacios sensibles, reducir la fragmentación y favorecer la integración con los corredores de infraestructuras existentes.

La generación distribuida de energía renovable deberá priorizar la utilización de:

- cubiertas de edificios;
- aparcamientos;
- suelos ya urbanizados;
- instalaciones dotacionales;
- y áreas productivas.

La implantación sobre suelo rural se evalúa atendiendo a la capacidad de acogida, el paisaje, los valores agrícolas y naturales, la conectividad y los efectos acumulativos.

La infraestructura verde y azul contribuye a la mitigación mediante la conservación de suelos agrícolas, forestales y naturales y el mantenimiento de su capacidad de almacenamiento de carbono. También reduce la demanda energética al generar sombra, moderar las temperaturas y mejorar el comportamiento microclimático de la ciudad.

No obstante, la capacidad de captación de carbono de la vegetación urbana no debe sobrevalorarse ni utilizarse como compensación automática de las emisiones generadas por la urbanización, la edificación o el transporte.

El modelo presenta una orientación climática favorable, pero la valoración definitiva requerirá un inventario de emisiones y una comparación entre la situación actual, la alternativa tendencial y el escenario de aplicación del Plan. Este análisis deberá incluir las emisiones directas e indirectas asociadas a la movilidad, la edificación, la urbanización, los servicios y las actividades económicas.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	La infraestructura verde y azul integra la adaptación de forma estructural (laminación, sombra, reducción de la isla de calor) y conserva sumideros de carbono.	+3
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La protección del suelo rural, forestal y agrícola mantiene la capacidad de almacenamiento de carbono y contiene la interfaz urbano-forestal.	+2
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	Los nuevos sectores comportan consumo de suelo y demanda energética e hídrica; su compactidad limita el efecto.	-1
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	La regeneración frente a la nueva urbanización reduce las emisiones de la edificación y la movilidad obligada y mejora el confort térmico.	+3
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	La movilidad sostenible reduce de forma significativa las emisiones del transporte, principal fuente de mitigación.	+3
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	Los ámbitos productivos incrementan la demanda energética y las emisiones asociadas a la actividad.	-1
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	La red primaria (renovables, rehabilitación, agua regenerada, refugios climáticos) refuerza la mitigación y la adaptación.	+2
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	El modelo adaptativo permite acompañar los desarrollos a los escenarios climáticos y evitar nuevas exposiciones.	+2
EFFECTO TOTAL	Impacto global muy positivo: el modelo integra la mitigación y la adaptación de forma estructural; el consumo de suelo y la demanda de recursos de los nuevos desarrollos exigen condicionar su desarrollo a la disponibilidad de recursos y a la comprobación de que no se generan nuevas exposiciones.	+3	

Las siguientes fases deberán incorporar:

- el inventario municipal de emisiones de referencia;
- la estimación de las emisiones inducidas por el Plan;
- objetivos cuantificados de reducción;
- criterios de eficiencia energética;
- producción renovable en cubiertas y espacios urbanizados;
- electrificación de la movilidad y de los usos;
- reducción del carbono incorporado en la construcción;
- rehabilitación energética del parque existente;
- y seguimiento del consumo y de las emisiones por sectores.

C. Calidad del aire

La calidad del aire urbano se encuentra estrechamente vinculada al tráfico, las actividades productivas, las instalaciones energéticas y las condiciones de ventilación.

La compactidad, el policentrismo y la mezcla de usos pueden reducir los desplazamientos motorizados y, con ello, las emisiones de óxidos de nitrógeno, partículas y otros contaminantes vinculados al transporte.

La reorganización de la movilidad produce un efecto potencialmente favorable mediante el refuerzo del transporte público, la movilidad activa y la intermodalidad. Sin embargo, este resultado dependerá de que disminuya efectivamente el número y la distancia de los desplazamientos realizados en vehículo privado.

La redistribución del tráfico puede mejorar la calidad del aire en determinados ámbitos, pero también trasladar las emisiones hacia otros corredores o barrios. El estudio de movilidad deberá analizar no solo la reducción global, sino también la distribución territorial de los flujos y la exposición de la población.

Los nuevos sectores residenciales generan tráfico adicional y emisiones asociadas a la construcción y al funcionamiento de los edificios. Su localización compacta y su conexión con el transporte público moderan este efecto, pero la reducción dependerá de la disponibilidad real de alternativas desde las primeras fases de ocupación.

Los ámbitos productivos pueden generar emisiones derivadas de:

- los procesos industriales;
- el tráfico pesado;
- la maquinaria;
- las operaciones de carga y descarga;
- el almacenamiento de materiales;
- y la resuspensión de partículas.

La compatibilidad de las actividades deberá establecerse conforme a la legislación ambiental, las distancias respecto de usos sensibles, las condiciones de ventilación y los sistemas de control de emisiones. La ordenación deberá evitar la exposición de viviendas, centros educativos, sanitarios o asistenciales a focos incompatibles.

La infraestructura verde contribuye a mejorar el microclima, proporcionar sombra y reducir la resuspensión de polvo. La vegetación puede captar una parte de los contaminantes atmosféricos, aunque su capacidad es limitada y no sustituye a la reducción de emisiones en origen.

El diseño del arbolado deberá mantener la ventilación urbana y evitar configuraciones que dificulten la dispersión de contaminantes en calles estrechas o con elevada intensidad de tráfico.

Durante las obras de urbanización, edificación e infraestructuras se producirán efectos temporales por polvo, emisiones de maquinaria y transporte de materiales. Su intensidad podrá ser relevante cuando coincidan varias actuaciones o se prolonguen durante periodos extensos.

El balance inicial sobre la calidad del aire es favorable por la orientación del modelo hacia la proximidad y la movilidad sostenible. No obstante, deberá comprobarse mediante la modelización de los principales escenarios de tráfico y actividad, prestando especial atención a los ámbitos próximos a grandes infraestructuras y áreas productivas.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	Los corredores verdes y el arbolado captan partículas y mejoran la ventilación urbana.	+2
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La protección del suelo rural no incide directamente sobre la calidad del aire urbano.	0
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	Los nuevos sectores generan tráfico inducido, moderado por su compacidad y su conexión con el transporte público.	-1
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	El policentrismo y la hibridación de usos reducen los desplazamientos motorizados en la ciudad existente.	+2
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	La reorganización de la movilidad hacia modos limpios reduce de forma significativa las emisiones del transporte.	+3
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	Los ámbitos productivos pueden generar emisiones asociadas a la actividad y al tráfico pesado, condicionadas por la normativa.	-1
	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	La red primaria no incide de forma relevante sobre la calidad del aire.	0
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	Los indicadores permiten el seguimiento de la calidad del aire y la incorporación de medidas correctoras.	+1
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)			
EFFECTO TOTAL	Impacto global medianamente positivo: la reducción de los desplazamientos motorizados, la captación de contaminantes por la infraestructura verde y el impulso de la movilidad sostenible mejoran la calidad del aire, con efectos adversos limitados y localizados.	+2	

Las siguientes fases deberán considerar:

- la situación de referencia de la calidad del aire;
- la distribución espacial de la población expuesta;
- los escenarios de tráfico;
- las emisiones de los ámbitos productivos;
- la protección de los usos sensibles;
- las emisiones durante las obras;
- y un sistema de seguimiento coordinado con las estaciones y redes existentes.

D. Ruido y vibraciones

El ruido constituye uno de los principales factores ambientales de la ciudad consolidada y se asocia fundamentalmente al tráfico viario, las infraestructuras ferroviarias, el aeropuerto, el puerto, las actividades productivas y determinados usos urbanos.

El modelo incorpora actuaciones que pueden reducir la exposición acústica en algunos ámbitos actualmente afectados. La integración del corredor ferroviario litoral y la transformación urbana de la

A-70 ofrecen oportunidades para disminuir el efecto barrera, reordenar los flujos y mejorar la calidad acústica de los tejidos próximos.

Sin embargo, estos efectos no pueden darse por garantizados hasta conocer los proyectos, las intensidades de tráfico, las velocidades, las soluciones constructivas y la distribución de los usos.

La transformación de la A-70 en un eje urbano de carácter más integrado puede reducir la velocidad y mejorar la relación con los barrios. No obstante, seguirá constituyendo una infraestructura con una elevada intensidad potencial de tráfico, por lo que deberá incorporar medidas específicas de prevención y corrección acústica.

La integración ferroviaria puede eliminar o reducir la exposición en determinados tramos, pero también modificar la distribución de las circulaciones ferroviarias y generar nuevos focos en otros corredores. La evaluación deberá considerar tanto el ruido como las vibraciones, especialmente junto a usos residenciales y equipamientos sensibles.

La ampliación del TRAM produce un balance generalmente favorable al sustituir desplazamientos en automóvil, pero sus plataformas, estaciones y frecuencias, así como sus tramos todavía ferroviarios, deben estudiarse y diseñarse para evitar molestias locales, particularmente en los entornos próximos a viviendas.

Los nuevos sectores residenciales deberán comprobar su compatibilidad con:

- las zonas de servidumbre acústica;
- los grandes ejes viarios;
- las infraestructuras ferroviarias;
- el aeropuerto;
- las áreas productivas;
- y las actividades existentes.

Las servidumbres acústicas aeroportuarias presentan una especial incidencia en el sur del municipio. La ordenación deberá evitar la implantación de nuevos usos sensibles en ámbitos incompatibles y garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.

Los ámbitos productivos y logísticos pueden generar ruido por la maquinaria, el tráfico pesado, las operaciones nocturnas y la carga y descarga. La ordenación deberá establecer franjas de transición, distribuir adecuadamente los usos y evitar el contacto directo entre actividades molestas y zonas residenciales.

La regeneración urbana permite reducir la exposición mediante:

- la pacificación del tráfico;
- la reorganización del estacionamiento;
- la mejora del transporte público;
- el diseño de zonas tranquilas;
- y la rehabilitación acústica de los edificios.

El arbolado y las zonas verdes mejoran la percepción y calidad ambiental del espacio público, pero su capacidad de atenuación física del ruido es limitada. No deben presentarse como sustitutos de la reducción de emisiones en origen, la distancia, las pantallas si resultan imprescindibles, el diseño urbano o el aislamiento de los edificios.

La ejecución simultánea o sucesiva de grandes actuaciones puede generar efectos acústicos temporales acumulativos durante las obras. La programación deberá coordinar los trabajos, los itinerarios de maquinaria y los horarios para reducir la afección sobre los barrios.

El efecto global del modelo puede ser favorable si las actuaciones de movilidad reducen el tráfico y si la integración ferroviaria y viaria se materializa con criterios acústicos. La valoración deberá condicionarse a los estudios y mapas de ruido y a la solución técnica finalmente adoptada.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	La infraestructura verde y el arbolado contribuyen a la atenuación acústica en el espacio público.	+1
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La protección del suelo rural no incide significativamente sobre el ruido.	0
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	Los nuevos sectores del sur deben comprobar su compatibilidad con las servidumbres acústicas aeroportuarias.	-1
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	La regeneración y la pacificación del tráfico en la ciudad existente reducen la exposición.	+1
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	La eliminación de la barrera ferroviaria litoral y la conversión de la A-70 en bulevar reducen la exposición al ruido.	+2
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	Los ámbitos productivos y logísticos pueden generar ruido, condicionado por la normativa y las franjas de transición.	-1
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	La red primaria incide de forma limitada sobre el ruido.	0
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	El seguimiento permite verificar la exposición y aplicar medidas correctoras.	+1
EFFECTO TOTAL	Impacto global medianamente positivo: la eliminación de la barrera ferroviaria litoral y la conversión de la A-70 en bulevar reducen la exposición; las servidumbres acústicas aeroportuarias condicionan el sur municipal.	+2	

Las siguientes fases deberán incorporar:

- la actualización del mapa estratégico de ruido;
- la consideración de las zonas de servidumbre acústica;
- la evaluación del ruido viario, ferroviario, aeroportuario, portuario e industrial;
- el análisis de vibraciones;
- la protección de los usos sensibles;
- la delimitación de zonas tranquilas;
- y condiciones acústicas específicas para la ordenación pormenorizada y los proyectos.

E. Residuos, materiales y economía circular

La ejecución y funcionamiento del modelo generarán residuos procedentes de la urbanización, la edificación, la demolición, las actividades económicas y el incremento de población y servicios.

La regeneración y transformación de la ciudad existente pueden producir volúmenes significativos de residuos de construcción y demolición, especialmente en las ORE y OTE. La demolición de edificios, pavimentos, infraestructuras y antiguas instalaciones deberá abordarse mediante criterios de demolición selectiva, reutilización de elementos y valorización de materiales.

La reutilización de suelos y edificios evita parte del consumo de nuevos recursos, pero también puede requerir actuaciones de descontaminación, retirada de materiales peligrosos o tratamiento de terrenos afectados por usos anteriores. Esta cuestión será especialmente relevante en antiguos ámbitos industriales, ferroviarios o logísticos.

Los nuevos sectores residenciales y económicos incrementarán la generación de residuos municipales, comerciales e industriales. Su desarrollo deberá coordinarse con la capacidad de recogida, transferencia, tratamiento y valorización y con las infraestructuras previstas por la planificación sectorial.

La reserva de suelo para ecoparques, instalaciones de recogida y otras infraestructuras produce un efecto favorable al garantizar la prestación del servicio. Su localización deberá ser accesible, compatible con los usos próximos y adecuada a las necesidades de la población y de las actividades económicas.

Los ámbitos productivos podrán generar flujos de residuos muy diversos. La ordenación deberá prever espacios para la gestión interna, favorecer la simbiosis industrial y evitar la mezcla de residuos incompatibles o su almacenamiento inadecuado.

El modelo deberá impulsar la economía circular mediante:

- la reutilización de edificios y estructuras;
- el empleo de materiales reciclados;
- la valorización de tierras y residuos de construcción;
- el aprovechamiento de subproductos;
- la reducción de residuos en origen;
- y la incorporación de criterios de ciclo de vida en los proyectos.

La utilización de materiales procedentes de la propia actuación puede reducir el transporte, las emisiones y la necesidad de vertedero. No obstante, deberá comprobarse su aptitud técnica y ambiental y evitar la reutilización de materiales contaminados.

La gestión de tierras excavadas merece una consideración específica por el volumen potencial asociado a los nuevos desarrollos e infraestructuras. Los proyectos deberán equilibrar desmontes y rellenos y priorizar el empleo de las tierras dentro de la propia actuación o en destinos autorizados próximos.

La programación gradual permite acompasar las nuevas demandas a la capacidad del sistema de residuos y evitar la ejecución de ámbitos sin una solución adecuada de recogida y tratamiento.

El efecto global dependerá menos de la clasificación urbanística que de las condiciones incorporadas a la normativa, la urbanización, la edificación y la gestión de las actividades. El Plan deberá establecer el marco necesario para reducir la generación y garantizar la valorización y tratamiento adecuados.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	La infraestructura verde favorece el aprovechamiento y la valorización de tierras y residuos de construcción en la modelación del terreno y la restauración, reduciendo el transporte a vertedero.	+1
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La protección del suelo rural y la contención del diseminado evitan la extensión de la recogida en el territorio disperso y el abandono incontrolado de residuos.	+1
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	Los nuevos sectores residenciales incrementan la generación de residuos municipales; su desarrollo debe acompañarse a la capacidad del sistema de recogida y tratamiento.	-1
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	La reutilización de suelos y edificios en las ORE y OTE evita el consumo de nuevos recursos, aunque puede requerir descontaminación y retirada de materiales peligrosos en antiguos ámbitos industriales, ferroviarios o logísticos.	+1
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	La reorganización de la movilidad incide de forma limitada sobre la generación de residuos, más allá del reaprovechamiento de materiales en la transformación de infraestructuras.	0
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	Los ámbitos productivos generan flujos de residuos diversos; la ordenación debe prever la gestión interna, favorecer la simbiosis industrial y evitar el almacenamiento inadecuado.	-1
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	La red primaria reserva suelo para ecoparques e instalaciones de recogida y tratamiento, garantizando la prestación del servicio en localizaciones accesibles y compatibles.	+2
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	La programación gradual acompaña las nuevas demandas a la capacidad del sistema de residuos y evita la ejecución de ámbitos sin solución adecuada de recogida y tratamiento; el modelo impulsa la economía circular y los criterios de ciclo de vida.	+2
EFEECTO TOTAL	Impacto global ligeramente positivo: la reutilización de suelos y edificios, la valorización de tierras y residuos de construcción, la reserva de suelo para ecoparques e instalaciones y la orientación hacia la economía circular compensan el incremento de generación asociado al crecimiento; el balance efectivo dependerá de las condiciones que la normativa, la urbanización y la gestión de las actividades incorporen para reducir la generación y garantizar la valorización.		+1

En las siguientes fases deberán concretarse:

- la prevención, reutilización y valorización de residuos;
- la gestión de tierras excavadas y residuos de construcción y demolición;
- la capacidad de las instalaciones de recogida y tratamiento;
- la reserva y localización de ecoparques y otras infraestructuras;
- y los indicadores de generación, reciclaje y valorización.

La programación de cada ámbito quedará condicionada a disponer de una solución suficiente para la recogida y tratamiento de los residuos generados.

F. Síntesis de efectos

El modelo presenta una orientación favorable en materia de movilidad, energía, emisiones y calidad ambiental urbana, basada en la compacidad, el policentrismo, la regeneración, el transporte público y la movilidad activa.

Los principales efectos positivos proceden de:

- la reducción potencial de la movilidad obligada;
- el refuerzo del transporte público y de la intermodalidad;
- la integración de la movilidad activa;
- la rehabilitación y reutilización de la ciudad existente;
- la mejora de la eficiencia energética;
- la incorporación de producción renovable;
- y la planificación de infraestructuras de residuos y economía circular.

Los principales efectos adversos se relacionan con:

- el aumento de desplazamientos generado por los nuevos ámbitos;
- el riesgo de dependencia del automóvil si el transporte público se ejecuta con retraso;
- el incremento de la demanda energética;
- las emisiones asociadas a la urbanización, edificación y actividad;
- el ruido viario, ferroviario, aeroportuario e industrial;
- y la producción de residuos y excedentes de tierras.

La valoración favorable queda condicionada a la coordinación entre urbanización y transporte público, a la suficiencia de las infraestructuras energéticas, al control de las emisiones y el ruido y a la capacidad efectiva del sistema de gestión de residuos.

No deben atribuirse al PGE como efectos ya materializados las mejoras que dependen de proyectos promovidos por otras administraciones. El Plan establece el marco territorial, protege los corredores y evita incompatibilidades; la intensidad real de los beneficios dependerá de la definición y ejecución de cada actuación sectorial.

5.6. Efectos sobre la población, la salud y la cohesión territorial

El presente apartado analiza los efectos previsibles del modelo sobre la población, la vivienda, la salud humana, la cohesión social y territorial, la actividad económica, el empleo y la suficiencia de las infraestructuras y servicios.

Estos factores se encuentran estrechamente relacionados. La localización de la vivienda y del empleo condiciona la movilidad cotidiana; la distribución de las dotaciones y los espacios libres influye en la igualdad de acceso a los servicios; y la calidad ambiental, el ruido, la contaminación, el confort térmico y la exposición a los riesgos inciden directamente sobre la salud y el bienestar de la población.

El modelo seleccionado adopta una estructura policéntrica, combina nuevos desarrollos con la regeneración de la ciudad existente y ordena de forma diferenciada los barrios, las partidas rurales y el diseminado. Esta orientación puede contribuir a reducir desequilibrios territoriales y a mejorar el acceso a la vivienda, al empleo, a los equipamientos y a los espacios libres.

No obstante, los efectos sociales favorables no derivan automáticamente de la clasificación del suelo o de la delimitación de operaciones urbanas. Su materialización dependerá de la programación, la producción efectiva de vivienda protegida, la ejecución de dotaciones e infraestructuras, la accesibilidad económica de la vivienda y la prevención de procesos de desplazamiento de la población residente.

La evaluación incorpora transversalmente la perspectiva de género, la accesibilidad universal, la infancia, las personas mayores, las tareas de cuidado y las situaciones de vulnerabilidad social. El análisis deberá atender no solo a los valores medios municipales, sino también a la distribución territorial de los beneficios, cargas y riesgos entre los distintos barrios, núcleos y grupos de población.

A. Población, vivienda y salud humana

El modelo establece una capacidad residencial inicial aproximada de 44.886 viviendas, distribuida entre:

- la compleción de las zonas urbanizadas;
- las actuaciones en ejecución o próximas a su incorporación;
- las Operaciones de Regeneración Estructural;
- las Operaciones de Transformación Estructural;
- y los ocho sectores de nuevo desarrollo.

Esta distribución diversifica las formas de producción de vivienda y evita que la respuesta residencial dependa exclusivamente de la clasificación de nuevos suelos. La combinación de compleción, regeneración, transformación y crecimiento compacto permite adaptar la oferta a diferentes localizaciones, tipologías, fases y necesidades.

La generación de una oferta residencial suficiente puede producir un efecto favorable sobre el acceso a la vivienda, especialmente si se acompaña de una presencia efectiva de vivienda protegida, asequible, dotacional y adaptada a las características de los hogares.

La capacidad teórica del modelo no garantiza, por sí sola, la disponibilidad real de vivienda. Su efecto dependerá de:

- el ritmo efectivo de urbanización y edificación;
- la movilización de solares y viviendas vacías;
- la proporción de vivienda protegida y asequible;
- el régimen de tenencia;
- la adecuación de las tipologías;
- y la relación entre precios, rentas y capacidad económica de los hogares.

La programación deberá evitar tanto una oferta insuficiente como la urbanización anticipada de ámbitos cuya demanda no esté acreditada.

Los nuevos sectores residenciales se localizan en continuidad con la ciudad consolidada y se vinculan a sistemas generales, dotaciones, espacios libres y transporte público. Esta configuración reduce el riesgo de formar enclaves aislados y permite crear barrios con mayor diversidad funcional.

Para que el efecto sea favorable, la vivienda deberá ejecutarse de forma coordinada con:

- los equipamientos educativos, sanitarios, sociales y deportivos;
- los espacios libres y zonas verdes;
- el comercio y los servicios cotidianos;
- el transporte público;
- y las conexiones peatonales y ciclistas con los barrios existentes.

La ocupación residencial antes de la puesta en servicio de estos elementos podría generar déficits temporales, dependencia del automóvil y desigualdad en el acceso a los servicios.

Las ORE y OTE permiten generar vivienda sobre espacios urbanizados, vacíos o tejidos susceptibles de transformación. Estas operaciones pueden mejorar la continuidad urbana, corregir barreras, introducir dotaciones y reforzar centralidades.

Sin embargo, la transformación de ámbitos existentes puede producir efectos sociales adversos si provoca:

- incremento de precios y alquileres;
- sustitución de actividades y comercios de proximidad;
- pérdida de empleo local;
- desplazamiento de residentes;
- desaparición de redes sociales consolidadas.

Por ello, no conviene afirmar que la regeneración se produce necesariamente sin desplazamiento de población. Los instrumentos posteriores deberán incorporar medidas para favorecer la permanencia de los residentes y actividades compatibles, garantizar el realojo cuando resulte necesario y distribuir de manera equilibrada los beneficios de la transformación.

La rehabilitación del parque residencial produce efectos favorables sobre la salud al mejorar la accesibilidad, la eficiencia energética, el confort térmico, la ventilación y las condiciones de conservación. Estas actuaciones resultan especialmente relevantes en edificios antiguos, barrios vulnerables y viviendas ocupadas por personas mayores o con movilidad reducida.

La infraestructura verde, el arbolado, los espacios libres y los corredores peatonales contribuyen al bienestar físico y mental al:

- reducir la exposición al calor;
- facilitar la actividad física;
- mejorar el contacto cotidiano con la naturaleza;
- disminuir la percepción de ruido;
- y crear espacios de encuentro y relación social.

La distribución de estos elementos deberá priorizar los barrios con menor cobertura vegetal, mayor densidad, población vulnerable o déficit de espacios libres. Un incremento global de zonas verdes no garantiza una mejora equitativa si se concentra en los nuevos desarrollos o en ámbitos alejados de la población que más los necesita.

La salud depende también de la exposición a inundación, ruido, contaminación atmosférica, instalaciones peligrosas, tráfico y riesgos climáticos. La ordenación deberá evitar la implantación de nuevos usos vulnerables en ámbitos incompatibles y reducir progresivamente la exposición de los tejidos consolidados.

Los equipamientos sanitarios, educativos, asistenciales y de emergencia deberán localizarse en condiciones de accesibilidad, seguridad y continuidad de funcionamiento, evitando zonas de riesgo no resuelto y garantizando su conexión con la red de transporte público.

El modelo presenta, en conjunto, un efecto favorable sobre la población, la vivienda y la salud por la diversificación de la oferta residencial, la regeneración urbana, la proximidad y la mejora ambiental. La intensidad de este efecto dependerá de la producción efectiva de vivienda asequible, de la ejecución coordinada de dotaciones y transporte y de la prevención de procesos de segregación o desplazamiento social.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	La infraestructura verde, los refugios climáticos y la mejora ambiental reducen la exposición de la población a los factores de riesgo.	+2
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La ordenación del diseminado mejora las condiciones de habitabilidad y accesibilidad de los asentamientos existentes.	+1
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	Los nuevos sectores aportan oferta suficiente, vivienda protegida y barrios completos, atendiendo la demanda dentro del municipio.	+3
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	La regeneración (ORE y OTE) genera vivienda y mejora la habitabilidad de los barrios vulnerables sin desplazar a la población.	+3
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	La movilidad sostenible y la proximidad mejoran la salud y la accesibilidad a los servicios.	+2
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	La actividad económica próxima a la residencia favorece el acceso al empleo y reduce los desplazamientos.	+2
	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	La red primaria (tercer hospital, dotaciones, vivienda dotacional) refuerza los servicios y la salud.	+2
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	El seguimiento con perspectiva de género y de vulnerabilidad orienta las políticas hacia la equidad.	+1
EFECTO TOTAL	Impacto global muy positivo: la combinación de oferta suficiente, vivienda protegida, proximidad a servicios y mejora ambiental atiende las necesidades residenciales sin exportar el problema al área metropolitana ni expulsar a las rentas bajas.	+3	

En las siguientes fases deberá concretarse:

- las necesidades de vivienda por tipología, régimen y localización;
- la reserva y programación efectiva de vivienda protegida y asequible;
- la coordinación entre vivienda, dotaciones y transporte público;
- las medidas frente al desplazamiento de población y actividades;
- la mejora de la accesibilidad y habitabilidad del parque existente;
- la distribución territorial de zonas verdes y refugios climáticos;
- y los indicadores de salud, vulnerabilidad, género y cohesión social.

B. Cohesión territorial, igualdad y accesibilidad a los servicios

La estructura policéntrica constituye la principal aportación del modelo a la cohesión territorial. Frente a una organización excesivamente dependiente del centro urbano, el Plan refuerza centralidades existentes y crea nuevas áreas capaces de concentrar vivienda, empleo, comercio, dotaciones, transporte público y espacios libres.

Esta estructura puede reducir las diferencias de acceso a los servicios entre barrios y disminuir los desplazamientos obligados. Su eficacia dependerá de que las centralidades dispongan de una mezcla funcional suficiente y no se limiten a concentraciones residenciales o comerciales sin equipamientos públicos y empleo de proximidad.

La regeneración de la ciudad existente permite dirigir inversiones hacia barrios con déficits urbanos, espacios públicos deteriorados, baja cobertura vegetal, problemas de accesibilidad o insuficiencia dotacional. La priorización deberá basarse en indicadores objetivos y evitar que la inversión pública se concentre únicamente en las grandes operaciones de transformación.

Las partidas rurales y los asentamientos existentes presentan condiciones diferentes a las de la ciudad compacta. Su baja densidad, dispersión y distancia respecto de los servicios dificultan la implantación de dotaciones y transporte convencional.

El modelo contiene nuevas expansiones dispersas y diferencia las situaciones existentes. La mejora de la cohesión territorial requerirá soluciones adaptadas, como:

- transporte flexible o a demanda;
- acceso digital a servicios;
- mejora de caminos y recorridos seguros;
- concentración de determinados servicios en núcleos de referencia;
- y coordinación con los municipios colindantes.

La perspectiva de género exige considerar la movilidad vinculada a los cuidados, los desplazamientos encadenados, la seguridad del espacio público y la accesibilidad cotidiana a centros educativos, sanitarios, comerciales y asistenciales.

La accesibilidad universal deberá integrarse desde la escala territorial hasta el diseño de los edificios y espacios públicos. No se limita a eliminar barreras físicas, sino que comprende también la comprensión del entorno, la orientación, el acceso al transporte y la utilización autónoma de los servicios.

La distribución de los efectos del Plan deberá analizarse territorialmente. Los nuevos desarrollos pueden recibir dotaciones y espacios públicos de elevada calidad, mientras que determinados barrios consolidados mantienen déficits históricos. La red primaria y la programación deberán contribuir a corregir, y no a reproducir, estas diferencias.

En las siguientes fases deberá concretarse:

- el sistema de centralidades y su cobertura de servicios;
- las áreas con déficit dotacional o de accesibilidad;
- la prioridad de las actuaciones de regeneración;
- las soluciones específicas para partidas y asentamientos rurales;
- la incorporación de la perspectiva de género y de cuidados;
- la accesibilidad universal de espacios, servicios y transporte;
- y la distribución territorial de inversiones, beneficios y cargas.

C. Actividad económica y empleo

El modelo amplía y diversifica la oferta de suelo destinada a actividades económicas mediante aproximadamente 631 ha de nuevos ámbitos industriales, terciarios, científicos y tecnológicos.

Esta propuesta responde al agotamiento de buena parte del suelo productivo previsto por el planeamiento vigente y a la necesidad de disponer de una estructura económica adaptada a actividades industriales, logísticas, tecnológicas, científicas y de servicios avanzados.

Los nuevos ámbitos se concentran principalmente en el arco occidental y se relacionan con los principales corredores de transporte, la Universidad de Alicante, el Parque Científico-Tecnológico, el aeropuerto, el puerto y Ciudad de la Luz.

Esta localización puede producir efectos favorables al:

- reforzar la posición metropolitana de Alicante;
- mejorar la accesibilidad logística;
- generar suelo para nuevas actividades;
- diversificar la economía;
- facilitar la innovación y la transferencia de conocimiento;
- y crear empleo de distinta cualificación.

La ampliación del suelo productivo no garantiza automáticamente la implantación de empresas ni la creación de empleo. Una oferta excesiva o anticipada puede producir urbanización vacante, fragmentación territorial y elevados costes de mantenimiento.

El modelo adaptativo resulta especialmente relevante en este ámbito. La programación deberá vincularse a la demanda acreditada, a la disponibilidad de infraestructuras y a proyectos con viabilidad económica y ambiental.

La propuesta deberá evitar la competencia entre nuevos ámbitos y áreas productivas existentes. La modernización y regeneración de los polígonos actuales forma parte de la estrategia económica mediante:

- mejora de accesos y transporte público;
- renovación de redes;
- eficiencia energética;
- digitalización;
- mejora del espacio público;
- y reutilización de parcelas o edificaciones infrutilizadas.

Las OTE transforman determinados tejidos industriales obsoletos en barrios mixtos. Esta transformación puede producir efectos favorables al resolver incompatibilidades y recuperar espacios degradados, pero también puede provocar la pérdida de actividades y empleos compatibles.

Los instrumentos de desarrollo deberán identificar las empresas existentes, valorar su continuidad, facilitar su integración cuando resulte posible y prever alternativas de traslado cuando su permanencia sea incompatible.

La proximidad entre empleo y residencia puede reducir desplazamientos, pero no debe presumirse que las personas residentes trabajarán necesariamente en los ámbitos próximos. La reducción efectiva de la movilidad dependerá de la diversidad del empleo, del ajuste entre perfiles profesionales y puestos de trabajo y de la accesibilidad en transporte público.

El modelo reconoce también el valor económico del territorio rural. El Parque Agrario y la protección de los paisajes agrícolas pueden contribuir al mantenimiento de la actividad agraria, los mercados de proximidad, la gestión del territorio y el patrimonio cultural.

Su viabilidad requerirá medidas complementarias relacionadas con el acceso a la tierra, el agua, la comercialización, la incorporación de nuevos agricultores y la compatibilidad con el uso público.

Las actividades turísticas, culturales, portuarias, audiovisuales, deportivas y vinculadas a la economía azul completan la diversificación. Su desarrollo deberá compatibilizarse con la protección del litoral, el patrimonio, la capacidad de acogida y la calidad de vida de la población residente.

El efecto global sobre la actividad económica y el empleo es favorable por la diversificación, la mejora de las conexiones y la relación con el conocimiento y la innovación. Su materialización dependerá de la programación gradual, de la regeneración de las áreas existentes y de la correspondencia entre la oferta de suelo y la demanda real.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	La infraestructura verde aporta calidad ambiental a los entornos productivos sin incidir directamente sobre la actividad económica.	0
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La actividad agraria y el papel productivo del territorio rural se reconocen como parte del sistema económico.	+1
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	Los nuevos sectores residenciales incorporan usos terciarios y de servicios que diversifican la actividad.	+1
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	Las OTE reconvierten suelos industriales obsoletos en barrios mixtos y activan nuevas centralidades económicas.	+2
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	La mejora de la accesibilidad metropolitana refuerza la competitividad de las áreas de actividad.	+2
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	La ampliación del suelo productivo con localizaciones adecuadas y la economía del conocimiento refuerzan la resiliencia económica y el empleo cualificado.	+3
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	La red primaria (Rabasa, hospital, equipamientos) genera sinergias con la actividad económica.	+1
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	El desarrollo gradual vinculado a la demanda evita el sobredimensionamiento y la urbanización indiscriminada.	+2
EFFECTO TOTAL	Impacto global muy positivo: la superación del agotamiento del suelo productivo con localizaciones adecuadas, la economía del conocimiento y la escala metropolitana refuerzan la resiliencia económica del municipio.		+3

En las siguientes fases deberá concretarse:

- la demanda efectiva de suelo productivo;
- la programación gradual de los nuevos ámbitos;
- la regeneración y modernización de las áreas existentes;
- la accesibilidad en transporte público a los centros de empleo;
- la permanencia o traslado de las actividades afectadas por las OTE;

- la suficiencia de las infraestructuras y recursos;
- y los indicadores de ocupación, empleo, diversidad y cualificación.

D. Bienes materiales, infraestructuras, dotaciones y servicios

El modelo coordina la red primaria con la distribución de la población, las áreas de actividad económica, la infraestructura verde y el sistema de movilidad.

La concentración del crecimiento en continuidad con la ciudad permite aprovechar parcialmente las redes existentes y reduce la longitud de las nuevas infraestructuras respecto de un modelo disperso. Este efecto favorable no significa que las redes actuales dispongan de capacidad suficiente.

Los nuevos sectores y ámbitos económicos requerirán ampliaciones o nuevas instalaciones de:

- abastecimiento de agua;
- saneamiento y depuración;
- reutilización;
- energía eléctrica;
- telecomunicaciones;
- movilidad;
- gestión de residuos;
- y servicios de emergencia.

La suficiencia deberá acreditarse para cada ámbito antes de su programación. La existencia de una reserva de suelo no equivale a la disponibilidad efectiva del servicio ni garantiza su financiación o ejecución.

La regeneración urbana permite reutilizar infraestructuras existentes, pero también puede requerir su renovación o aumento de capacidad. La intensificación de determinados tejidos puede superar las condiciones para las que fueron dimensionadas originalmente las redes.

Las ORE y OTE deberán analizar la capacidad de los sistemas existentes y distribuir adecuadamente los costes de renovación, ampliación o sustitución.

La red primaria incorpora reservas dotacionales sanitarias, educativas, deportivas, asistenciales, administrativas y de servicios urbanos. Su dimensionamiento considera la población residente, la población vinculada y la función metropolitana de Alicante.

El efecto será favorable cuando las reservas se traduzcan en equipamientos ejecutados, accesibles y coordinados temporalmente con la ocupación de los nuevos desarrollos. La mera calificación del suelo no resuelve las necesidades si no existe programación, financiación o administración responsable de su ejecución.

Las infraestructuras esenciales deben diseñarse con criterios de resiliencia. La concentración de servicios en una única instalación o corredor puede aumentar la vulnerabilidad frente a inundaciones, incendios, terremotos, episodios climáticos extremos o fallos técnicos.

El sistema deberá incorporar:

- redundancia;
- capacidad de respuesta;
- accesos alternativos;
- protección frente a riesgos;
- autonomía temporal;
- y continuidad de los suministros.

La transformación de infraestructuras existentes -especialmente las viarias y ferroviarias- puede liberar suelos, eliminar barreras y mejorar la integración urbana. No obstante, estas operaciones presentan una elevada complejidad técnica, económica e interadministrativa y no pueden darse por ejecutadas como consecuencia directa de la aprobación del PGE.

La programación adaptativa permite vincular el desarrollo a la suficiencia efectiva de recursos, redes y dotaciones. Cuando no se encuentre garantizada, el ámbito deberá posponerse, ejecutarse por fases o ajustar su capacidad.

El balance inicial sobre los bienes materiales, infraestructuras y servicios es favorable por la compacidad, el aprovechamiento de redes existentes y la coordinación de la red primaria. Este resultado se encuentra condicionado por la elevada inversión necesaria y por la ejecución de actuaciones que dependen de otras administraciones y entidades suministradoras.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	LÍNEA ESTRUCTURAL DEL MODELO	JUSTIFICACIÓN DEL IMPACTO	VALOR
OE1. Territorio, paisaje y clima Alicante renaturalizada y resiliente	L1. Infraestructura verde y azul como sistema estructurante previo (48,91 % de suelo protegido, corredores fluviales, Parque Agrario, Vía Litoral, cinturón verde)	La infraestructura verde integra funciones hidráulicas y de servicios (drenaje, agua regenerada) en la estructura territorial.	+1
	L2. Protección y ordenación del suelo rural y contención del diseminado (reversión de los APD-16 a APD-19 a suelo no urbanizable común)	La contención del diseminado reduce el coste de extensión y mantenimiento de las redes en el territorio disperso.	+1
OE2. Vivienda Alicante ciudad habitada	L4. Crecimiento residencial compacto en ocho sectores adosados al núcleo consolidado (443 ha de sectores; 819 ha con sistemas generales)	Los nuevos sectores requieren nuevas infraestructuras, cuyo coste se modera por la compacidad y la continuidad urbana.	-1
OE3. Regeneración urbana y cohesión Alicante equilibrada y policéntrica	L3. Regeneración y transformación de la ciudad existente (compleción de tejidos, ORE y OTE)	La regeneración aprovecha las infraestructuras existentes y evita la extensión de las redes.	+2
OE4. Movilidad y articulación metropolitana Alicante ciudad de proximidad y capital	L6. Reorganización de la movilidad hacia un sistema jerarquizado, multimodal y metropolitano (bulevar A-70, Vía Parque-A-79, variante de Torrellano, nodos intermodales, TRAM)	La red de movilidad aprovecha y transforma infraestructuras existentes, mejorando su eficiencia.	+2
OE5. Desarrollo económico Alicante productiva y del conocimiento	L5. Ampliación y diversificación del suelo de actividad económica (631 ha; arco productivo oeste, corredor A-79, nodo de Rabasa)	Los ámbitos productivos requieren infraestructuras específicas (energía, agua, saneamiento) de elevada capacidad.	-1
OE6. Dotaciones, servicios y datos (transversal)	L7. Red primaria de dotaciones, servicios y recursos coordinada con la infraestructura verde y la movilidad	La red primaria dimensiona los servicios y reserva suelo para las infraestructuras necesarias (depuración, energía, residuos).	+2
	L8. Modelo adaptativo: programación por fases vinculada a recursos e indicadores de seguimiento	La programación condiciona el desarrollo a la suficiencia efectiva de recursos e infraestructuras.	+2
EFFECTO TOTAL	Impacto global medianamente positivo: la compacidad reduce el coste por habitante de las redes y la red primaria dimensiona los servicios; el desarrollo se condiciona a la suficiencia efectiva de recursos e infraestructuras.	+2	

En las siguientes fases deberá concretarse:

- la capacidad actual y futura de las redes;
- las infraestructuras necesarias para cada ámbito;
- la programación y financiación de las dotaciones;
- la coordinación con las entidades suministradoras;
- la protección y redundancia de los servicios esenciales;
- la correspondencia entre ocupación urbana y puesta en servicio;
- y los indicadores de capacidad, cobertura, accesibilidad y calidad.

E. Síntesis de efectos sobre población y cohesión territorial

El modelo presenta una orientación favorable sobre la población, la salud, la cohesión territorial, la actividad económica y los servicios por:

- la diversificación de la oferta residencial;
- la incorporación de vivienda protegida y asequible;
- la regeneración de la ciudad existente;
- la estructura policéntrica;
- la proximidad entre vivienda, servicios y empleo;
- la mejora de la calidad ambiental;
- la ampliación y diversificación del suelo productivo;
- y la coordinación de las infraestructuras y dotaciones.

Los principales riesgos sociales y territoriales se relacionan con:

- la falta de correspondencia entre capacidad residencial y vivienda realmente asequible;
- la ocupación de nuevos barrios antes de la ejecución de los servicios;
- el desplazamiento de población o actividades en los ámbitos de transformación;
- la desigual distribución territorial de las inversiones;
- la dependencia del vehículo privado en los ámbitos periféricos;
- la urbanización anticipada de suelo productivo;
- y la insuficiencia de las redes e infraestructuras.

Los efectos positivos no deberán valorarse únicamente mediante magnitudes globales. El EATE y las siguientes fases del PGE deberán comprobar cómo se distribuyen entre barrios, núcleos, partidas rurales y grupos de población y establecer condiciones que eviten que las cargas ambientales y urbanas se concentren en los ámbitos más vulnerables.

5.7. Efectos relacionados con el cambio climático

La incidencia del modelo sobre el cambio climático se ha valorado en el apartado 5.5, dentro del factor “Energía, emisiones y cambio climático”, atendiendo conjuntamente a sus dos dimensiones principales: la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero y la adaptación del territorio y de la ciudad a los efectos climáticos previsibles.

El presente apartado sintetiza dicha valoración y establece las comprobaciones que deberán desarrollarse en el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, de acuerdo con el carácter transversal que la Ley 21/2013 y el TRLOTUP atribuyen a esta materia.

El diagnóstico caracteriza Alicante como un territorio árido y semiárido especialmente sensible a los efectos del cambio climático. El incremento de las temperaturas, la mayor frecuencia e intensidad de los episodios extremos y la alteración del régimen de precipitaciones pueden agravar los procesos ya identificados de:

- inundación;
- erosión, desertificación y pérdida de suelo;
- incendio forestal;
- isla de calor urbana;
- escasez y estrés hídrico;
- y erosión, inundación y regresión del litoral.

El cambio climático no constituye, por tanto, un riesgo aislado, sino un factor que amplifica la peligrosidad existente, incrementa la vulnerabilidad de la población y de las infraestructuras y condiciona la disponibilidad futura de recursos.

A. Mitigación

El modelo contribuye a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero mediante una estructura urbana más compacta, policéntrica y próxima, que limita la dispersión y reduce las distancias potenciales entre residencia, empleo, servicios y dotaciones.

Sus principales efectos favorables proceden de:

- la regeneración y transformación de la ciudad existente frente a un crecimiento basado exclusivamente en la ocupación de nuevos suelos;
- el refuerzo del transporte público, la intermodalidad y la movilidad peatonal y ciclista;
- la rehabilitación energética del parque edificado;
- la integración de energías renovables y de medidas de eficiencia en los nuevos desarrollos;
- la reducción de la movilidad obligada asociada al policentrismo y a la mezcla de usos;
- y la conservación de suelos agrícolas, forestales y naturales con capacidad de almacenamiento de carbono, reforzada por la protección de aproximadamente el 48,91 % del término municipal.

La capacidad real de mitigación dependerá, no obstante, del grado de ejecución de estas determinaciones. La clasificación de nuevos suelos residenciales y productivos genera emisiones asociadas a la urbanización, la construcción, el consumo energético, la movilidad inducida y la prestación de nuevos servicios.

La compacidad y la eficiencia pueden reducir las emisiones por habitante o por unidad de actividad, pero no eliminan el incremento absoluto derivado del crecimiento. Tampoco debe considerarse que la capacidad de almacenamiento de carbono de los suelos y la vegetación compensa automáticamente las emisiones generadas por la transformación urbanística.

La valoración deberá apoyarse en un inventario de emisiones que permita comparar la situación actual, la evolución tendencial y el escenario de aplicación del Plan.

B. Adaptación

El modelo incorpora la adaptación climática como criterio estructural de la ordenación mediante la infraestructura verde y azul, la protección del suelo rural, la recuperación de los corredores fluviales, la contención del diseminado y la programación vinculada a la disponibilidad de recursos.

Las principales determinaciones favorables son:

- la preservación de cauces, vaguadas, suelos permeables y espacios con capacidad de laminación;
- la incorporación de sistemas urbanos de drenaje sostenible;
- el aumento del arbolado, la sombra y la vegetación urbana;
- la creación de corredores verdes y refugios climáticos;
- la protección de los terrenos forestales y la contención de la interfaz urbano-forestal;
- la vinculación del crecimiento a la disponibilidad efectiva de recursos hídricos;
- la reutilización de agua regenerada y el empleo de recursos no potables para usos compatibles;
- y la protección del litoral y de sus sistemas naturales frente al ascenso del nivel del mar, los temporales, la erosión y la inundación costera.

La infraestructura verde y azul desempeña una función esencial al integrar la adaptación hidráulica, térmica, ecológica y paisajística. Su eficacia dependerá de que mantenga una continuidad funcional y de que las actuaciones previstas se traduzcan en soluciones concretas de drenaje, restauración, permeabilidad, sombra y reducción de la exposición.

Los nuevos desarrollos deberán evitar la generación de nuevas situaciones de riesgo. Su ordenación deberá considerar los escenarios climáticos futuros y no limitarse a la peligrosidad actualmente cartografiada.

En particular, deberá comprobarse:

- que no se ocupan ámbitos incompatibles por inundación, incendio o riesgos litorales;
- que no se incrementan los caudales de escorrentía ni la vulnerabilidad aguas abajo;
- que la demanda hídrica resulta compatible con la disponibilidad futura del recurso;
- que los espacios públicos y edificaciones incorporan condiciones de confort térmico;
- y que las infraestructuras esenciales mantienen su funcionalidad durante episodios extremos.

En los tejidos consolidados ya expuestos, la función del Plan no consiste en eliminar de forma inmediata el riesgo, sino en orientar su adaptación progresiva mediante la regeneración urbana, la rehabilitación, la mejora del drenaje, la creación de sombra, la reducción de la impermeabilización y la protección de los servicios esenciales.

C. Valoración inicial

La orientación climática del modelo es favorable y de carácter estructural, al integrar la mitigación y la adaptación en la distribución de los usos, la infraestructura verde, la movilidad, la regeneración urbana y la programación.

Esta valoración se corresponde con un efecto global muy positivo (+3) en la escala empleada, especialmente frente a las alternativas basadas en la dispersión urbana, la mayor ocupación de suelo y el incremento de la movilidad motorizada.

No obstante, el valor favorable queda condicionado a la ejecución efectiva de las medidas previstas y a la comprobación de que los nuevos desarrollos no generan incrementos significativos de emisiones, demanda de recursos o exposición a riesgos climáticos.

La valoración no excluye los efectos adversos asociados al consumo de suelo, la impermeabilización, el incremento de la demanda hídrica y energética, la construcción de nuevas infraestructuras y la movilidad inducida.

En el EATE deberán desarrollarse:

- los escenarios climáticos de medio y largo plazo, con horizontes 2030 y 2045-2050 y, cuando resulte pertinente, posteriores;
- el inventario de emisiones de gases de efecto invernadero;
- la estimación de las emisiones inducidas y evitadas por el modelo;
- la evaluación de la capacidad de mitigación de sus determinaciones;
- el análisis integrado de exposición, sensibilidad y vulnerabilidad;
- la identificación de áreas críticas frente al cambio climático;
- la comprobación de la disponibilidad futura de agua y energía;
- la evaluación de la resiliencia de las infraestructuras esenciales;
- y la definición de indicadores de seguimiento, umbrales y medidas de adaptación.

Estos análisis se apoyarán en los escenarios estatales y autonómicos, en la cartografía de áreas críticas frente al cambio climático y en la información municipal disponible, incorporando el principio de precaución cuando subsistan incertidumbres relevantes.

5.8. Efectos acumulativos y sinérgicos

Los efectos previsibles identificados en los apartados anteriores no se producen de forma aislada. La ejecución simultánea o sucesiva de diferentes actuaciones puede concentrar presiones sobre un mismo recurso, infraestructura o ámbito territorial, mientras que la coordinación entre las distintas determinaciones del modelo puede generar beneficios conjuntos superiores a los derivados de cada actuación por separado.

De acuerdo con la Ley 21/2013, se consideran:

- **efectos acumulativos**, los resultantes de la suma o superposición de actuaciones desarrolladas de forma simultánea o sucesiva;
- y **efectos sinérgicos**, aquellos en los que la interacción entre varias actuaciones intensifica sus consecuencias, de manera que el efecto conjunto resulta superior al que producirían por separado.

A. Efectos acumulativos

La materialización conjunta de los nuevos ámbitos residenciales, económicos, dotacionales y de infraestructura puede generar efectos acumulativos sobre factores y sistemas compartidos.

Los principales efectos previsibles se relacionan con:

- **los recursos hídricos**, por la suma de las demandas residenciales, productivas, dotacionales y de riego sobre un sistema condicionado por la escasez y la dependencia de recursos externos;

- **las redes de abastecimiento, saneamiento y depuración**, cuya capacidad deberá responder al crecimiento acumulado y no únicamente a cada actuación considerada de forma independiente;
- **el sistema eléctrico**, ante la incorporación conjunta de nuevas demandas residenciales, productivas, de movilidad y climatización;
- **la movilidad**, cuando la ocupación de varios ámbitos incremente simultáneamente los desplazamientos sin que se hayan implantado previamente las conexiones de transporte público previstas;
- **las emisiones atmosféricas y de gases de efecto invernadero**, por la suma de la urbanización, la edificación, el tráfico y el funcionamiento de las nuevas actividades;
- **el consumo de suelo y la impermeabilización**, derivados de la ejecución progresiva de los nuevos sectores residenciales, los sistemas generales vinculados y los ámbitos productivos;
- **la conectividad ecológica**, cuando varias actuaciones próximas reduzcan conjuntamente la permeabilidad territorial o estrechen los corredores;
- **el paisaje**, por la formación sucesiva de nuevos bordes urbanos, frentes productivos e infraestructuras;
- **el ruido**, especialmente cuando coincidan grandes obras, nuevos corredores de movilidad y actividades productivas;
- y **la generación de residuos y excedentes de tierras**, por la ejecución simultánea de operaciones de urbanización, transformación urbana e infraestructuras.

La evaluación de estos efectos no puede realizarse únicamente mediante el análisis individual de cada sector. Deberá considerar las relaciones funcionales entre actuaciones, su pertenencia a una misma cuenca, corredor, unidad ambiental, infraestructura o área de servicio y su posible coincidencia temporal.

El carácter adaptativo del modelo constituye el principal mecanismo preventivo frente a la acumulación de presiones. La delimitación de los ámbitos no supone su ejecución simultánea, y su programación se vincula a:

- la evolución demográfica y económica;
- la demanda efectiva de suelo;
- la disponibilidad de agua y energía;
- la capacidad de las redes;
- la puesta en servicio del transporte público;
- y la ausencia de riesgos o afecciones ambientales incompatibles.

El sistema de indicadores permitirá comprobar la evolución de estos factores, acompasar los ritmos de desarrollo y establecer fases, condiciones o aplazamientos cuando la capacidad territorial o infraestructural resulte insuficiente.

B. Efectos sinérgicos

El modelo genera sinergias positivas relevantes al coordinar la ordenación territorial, la infraestructura verde, la regeneración urbana, la movilidad y las redes de servicios.

La **infraestructura verde y azul** produce beneficios simultáneos sobre:

- la biodiversidad y la conectividad ecológica;
- el drenaje y la laminación de escorrentías;
- la conservación del suelo;
- el paisaje y el patrimonio;
- la adaptación climática;
- el confort térmico;

- la salud;
- y la movilidad peatonal y ciclista.

Su efecto conjunto supera el derivado de considerar separadamente cada una de estas funciones, siempre que los espacios mantengan continuidad territorial, calidad ambiental y una gestión adecuada.

La **regeneración de la ciudad existente** combina efectos favorables sobre:

- la vivienda;
- la reutilización de suelo urbanizado;
- la mejora de las redes y dotaciones;
- la reducción de la movilidad obligada;
- la eficiencia energética;
- la adaptación térmica;
- y la cohesión social y territorial.

La **estructura policéntrica** refuerza simultáneamente la proximidad, el acceso a servicios, la actividad económica, la movilidad sostenible y la reducción de las desigualdades territoriales.

La **reorganización de la movilidad** puede generar beneficios conjuntos sobre:

- la accesibilidad;
- la calidad del aire;
- la reducción del ruido;
- la mitigación climática;
- la salud;
- y la integración entre barrios y centralidades.

También pueden producirse sinergias adversas. Entre ellas destacan:

- la combinación de impermeabilización, ocupación de cauces y episodios extremos de precipitación;
- la coincidencia entre sequía, aumento de temperaturas, demanda de agua y riesgo de incendio;
- la acumulación de nuevos desarrollos, tráfico e infraestructuras en los bordes occidentales y meridionales;
- la interacción entre fragmentación territorial, contaminación lumínica, ruido y pérdida de conectividad ecológica;
- y la concentración de población vulnerable en ámbitos expuestos a calor, ruido, contaminación o inundación.

Estas interacciones deberán analizarse expresamente, porque un efecto individual de intensidad moderada puede adquirir mayor relevancia cuando coincide con otras presiones sobre el mismo espacio o población.

C. Evaluación integrada y programación

La evaluación acumulativa y sinérgica deberá relacionar las actuaciones del Plan con:

- las unidades ambientales;
- las cuencas y sistemas de drenaje;
- los corredores ecológicos;
- las redes de movilidad;
- las áreas de servicio de las infraestructuras;
- los paisajes y bordes urbanos;
- y la distribución territorial de la población vulnerable.

El EATE desarrollará este análisis con mayor detalle y establecerá, cuando resulte necesario:

- límites de capacidad;
- condiciones previas al desarrollo;
- secuencias de programación;
- medidas de coordinación entre ámbitos;

- indicadores de alerta;
- y mecanismos de revisión.

La evaluación no deberá limitarse a comprobar la compatibilidad individual de cada actuación, sino garantizar que su ejecución conjunta no supere la capacidad de acogida del territorio ni comprometa la suficiencia de los recursos y servicios.

Matriz de síntesis de efectos previsibles

La siguiente matriz sintetiza la valoración de cada factor ambiental respecto de las ocho líneas estructurales del modelo -L1 a L8, conforme a la leyenda establecida en el apartado 5.1- y recoge su valoración global.

FACTOR AMBIENTAL	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	TOTAL
MEDIO FÍSICO INERTE									
Suelo, geomorfología y consumo de suelo	+2	+3	+2	-2	-1	0	0	+1	+1
Hidrología superficial y riesgo de inundación	+3	+2	+2	-1	-1	0	+2	+1	+3
Recursos hídricos e hidrología subterránea	+2	+1	+1	-2	-2	0	+2	+1	+1
Calidad del aire	+2	0	+2	-1	-1	+3	0	+1	+2
Clima y cambio climático (mitigación y adaptación)	+3	+2	+3	-1	-1	+3	+2	+2	+3
MEDIO BIÓTICO									
Vegetación, flora, hábitats e infraestructura verde	+3	+3	+1	-2	-1	0	+1	+1	+3
Fauna y conectividad ecológica	+3	+2	+1	-2	-1	+1	0	+1	+2
Espacios naturales protegidos y biodiversidad	+3	+2	+1	-1	-1	0	+1	+1	+3
MEDIO PERCEPTUAL									
Paisaje	+3	+2	+2	-2	-2	+1	+1	+1	+2
Patrimonio cultural y huerta histórica	+3	+2	+2	-1	-1	0	+1	+1	+3
Ruido	+1	0	+1	-1	-1	+2	0	+1	+2
MEDIO SOCIOECONÓMICO									
Población, vivienda y salud humana	+2	+1	+3	+3	+2	+2	+2	+1	+3
Movilidad y accesibilidad	+1	+1	+2	+1	+1	+3	+2	+1	+3
Actividad económica y empleo	0	+1	+2	+1	+3	+2	+1	+2	+3
Bienes materiales, infraestructuras y servicios	+1	+1	+2	-1	-1	+2	+2	+2	+2

D. Balance global

La matriz refleja una orientación global favorable del modelo, especialmente en relación con la infraestructura verde y azul, la protección territorial, la regeneración urbana, la movilidad, la adaptación climática, el patrimonio, la vivienda y la estructura económica.

Los efectos adversos se concentran principalmente en las líneas vinculadas a los nuevos desarrollos residenciales y productivos, por su incidencia sobre el consumo de suelo, la demanda de agua y energía, la impermeabilización, la movilidad, el paisaje y la conectividad ecológica.

Estos efectos no deben considerarse automáticamente compensados por los beneficios generales del modelo. Una afección localizada sobre un recurso, un espacio protegido, un corredor o un ámbito de riesgo deberá resolverse específicamente, aunque el balance municipal resulte favorable.

La valoración positiva queda, por tanto, condicionada a:

- la programación gradual de los desarrollos;
- la disponibilidad efectiva de recursos e infraestructuras;
- la ejecución coordinada del transporte público y las dotaciones;
- la protección de los ámbitos ambientalmente sensibles;
- la reducción de la impermeabilización;
- y el seguimiento de los efectos acumulativos mediante indicadores.

El balance definitivo deberá confirmarse en el EATE a partir de una evaluación territorial más precisa, de los estudios sectoriales y de la concreción de las condiciones ambientales aplicables a cada ámbito.

5.9. Condicionantes, incompatibilidades y medidas ambientales iniciales

El análisis de los efectos previsibles permite identificar, con el grado de definición propio del Documento Inicial Estratégico, los principales condicionantes ambientales del modelo, las situaciones que pueden resultar incompatibles con determinados usos y las medidas iniciales destinadas a prevenir o reducir sus efectos adversos.

Estas determinaciones tienen carácter preliminar. Su delimitación, cuantificación y traducción normativa se desarrollarán en el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, a partir del Documento de Alcance, de la cartografía actualizada, de los estudios sectoriales y de los informes emitidos por las administraciones competentes.

La valoración ambiental favorable del modelo no supone que todos los ámbitos delimitados resulten directamente aptos para su desarrollo. La compatibilidad deberá comprobarse para cada actuación y podrá exigir la realización de los ajustes correspondientes.

A. Ámbitos incompatibles o sujetos a condiciones ambientales

Las áreas de mayor valor o fragilidad ambiental presentan una capacidad de acogida limitada y condicionan la implantación de nuevos usos.

Con carácter inicial, quedan excluidos de la transformación urbanística e integrados en la infraestructura verde y azul:

- las unidades de sierra y los relieves de mayor valor ambiental y paisajístico;
- los espacios naturales protegidos y sus ámbitos de conexión;
- los cauces, barrancos, zonas húmedas, zonas de flujo preferente y espacios de laminación;
- los terrenos forestales y montes sujetos a protección;
- los hábitats de interés comunitario y los enclaves con presencia de flora o fauna protegida;
- los espacios litorales de mayor fragilidad;
- los suelos agrícolas de interés territorial, productivo, paisajístico o cultural;
- y los bienes patrimoniales, sus entornos de protección y los elementos estructurales de la huerta histórica.

La delimitación definitiva de estas áreas deberá ajustarse a la información ambiental disponible y a las comprobaciones de campo que se realicen en las siguientes fases.

Los ámbitos afectados por riesgos naturales no presentan una respuesta uniforme. La compatibilidad dependerá de la intensidad y naturaleza de la peligrosidad, del tipo de uso previsto, de la vulnerabilidad de la población y de la posibilidad efectiva de prevención o adaptación.

En particular:

- las zonas afectadas por inundación deberán someterse al estudio específico de peligrosidad fluvial, pluvial y, cuando proceda, costera;
- las áreas de riesgo de incendio forestal deberán mantener condiciones de interfaz, acceso, evacuación y autoprotección;
- los terrenos afectados por erosión, deslizamientos, desprendimientos o inestabilidad deberán justificar su aptitud geotécnica y la adaptación de la ordenación a la topografía;
- y los ámbitos litorales expuestos a tsunamis, temporales, erosión o ascenso del nivel del mar deberán evitar nuevos usos vulnerables y mantener posibilidades de adaptación futura.

Cuando el riesgo no pueda reducirse hasta niveles compatibles con el uso previsto, el terreno deberá excluirse de la actuación o destinarse a usos compatibles con su peligrosidad.

Las afecciones sectoriales derivadas de carreteras, ferrocarriles, líneas eléctricas, infraestructuras hidráulicas, servidumbres aeronáuticas, instalaciones portuarias, defensa y otras competencias supramunicipales condicionan igualmente:

- la localización de los usos;
- las alturas y volumetrías;
- los accesos;
- las distancias de protección;
- las condiciones acústicas;
- y la ejecución de infraestructuras.

El PGE deberá coordinar sus determinaciones con la planificación y los informes de las administraciones titulares, sin atribuir como ejecutadas actuaciones cuya definición y aprobación correspondan a estas.

B. Condiciones generales para el desarrollo

La programación y ejecución de los nuevos ámbitos residenciales, económicos, dotacionales y de infraestructura quedarán vinculadas a la mayor comprobación de su viabilidad ambiental y territorial.

Deberán acreditarse:

- la disponibilidad efectiva y jurídicamente garantizada de recursos hídricos;
- la capacidad de las redes de abastecimiento, saneamiento, depuración y reutilización;
- la máxima utilización técnicamente viable de agua regenerada para usos compatibles;
- la suficiencia de la red eléctrica y de las infraestructuras energéticas;
- la capacidad del sistema de recogida y tratamiento de residuos;
- la accesibilidad en transporte público y movilidad activa;
- la compatibilidad con la inundabilidad, el incendio forestal y los restantes riesgos;
- la protección de los hábitats, la conectividad ecológica, el paisaje y el patrimonio;
- la capacidad de las dotaciones y servicios públicos;
- y el cumplimiento de los informes y autorizaciones sectoriales.

La existencia de reservas de suelo o de determinaciones estructurales no equivale a la suficiencia efectiva de los recursos o infraestructuras. Cuando alguna condición no se encuentre garantizada, la actuación deberá:

- posponerse;
- ejecutarse por fases;
- reducir su capacidad;
- modificar su delimitación o sus parámetros;
- o incorporar las infraestructuras y medidas necesarias antes de su ocupación.

La programación deberá evitar que la urbanización o edificación se adelante a la puesta en servicio del transporte público, las dotaciones, las redes y los sistemas de protección ambiental necesarios.

C. Medidas ambientales iniciales

El modelo incorpora medidas estructurales de prevención que deberán desarrollarse y concretarse en las siguientes fases.

Entre ellas destacan:

- la configuración de la infraestructura verde y azul como sistema previo a la localización de los usos;
- la protección de los principales espacios naturales, agrícolas, forestales, paisajísticos y patrimoniales;
- la recuperación de los corredores fluviales mediante soluciones basadas en la naturaleza;
- la preservación de cauces, vaguadas, zonas de flujo preferente y espacios de laminación;
- la incorporación de sistemas urbanos de drenaje sostenible;
- la reducción de la impermeabilización y el mantenimiento de suelos permeables;
- el incremento del arbolado, la sombra y la cobertura vegetal;
- la reutilización del agua regenerada y el aprovechamiento de aguas pluviales;
- la protección de las zonas de recarga y de la calidad de las aguas subterráneas;
- la contención de la interfaz urbano-forestal y la prevención de incendios;
- el empleo de especies autóctonas o adaptadas y de baja demanda hídrica;
- la conservación y restauración de hábitats y corredores ecológicos;
- el tratamiento de los bordes urbano-rurales;
- la integración paisajística de los nuevos sectores, ámbitos productivos e infraestructuras;
- la protección de los bienes culturales, caminos, acequias y elementos de la huerta histórica;
- la coordinación entre crecimiento, transporte público, dotaciones y servicios;
- la prevención, reutilización y valorización de residuos;
- y la programación adaptativa vinculada a indicadores ambientales y territoriales.

Las medidas compensatorias solo se aplicarán cuando, tras evitar y reducir la afección, permanezcan efectos residuales que puedan ser compensados de forma adecuada. No deberán utilizarse para justificar actuaciones incompatibles con la legislación, los riesgos o los valores ambientales presentes.

D. Estudios y comprobaciones pendientes

El EATE y los estudios sectoriales deberán desarrollar con mayor detalle:

- el estudio específico de inundabilidad, integrando la peligrosidad fluvial, pluvial y, cuando proceda, costera;
- el estudio de recursos hídricos, en coordinación con AMAEM y las administraciones competentes;
- el análisis de la capacidad de abastecimiento, saneamiento, depuración y reutilización;
- el estudio específico de vías pecuarias;
- la evaluación de la movilidad generada y de la accesibilidad en transporte público;
- el análisis acústico y la compatibilidad con las servidumbres aeroportuarias, viarias y ferroviarias;
- el inventario de emisiones y la evaluación de la mitigación y adaptación al cambio climático;
- el análisis integrado de vulnerabilidad territorial, climática y social;
- la superposición detallada del modelo con las unidades ambientales, los riesgos y las afecciones sectoriales;
- la comprobación de la conectividad ecológica y de los puntos de conflicto;
- la evaluación paisajística y patrimonial de los ámbitos;
- la suficiencia de las infraestructuras energéticas, de residuos y de servicios;
- los efectos acumulativos y sinérgicos;
- y la definición de medidas preventivas, correctoras y, cuando proceda, compensatorias.

El programa de vigilancia ambiental deberá establecer indicadores, valores de referencia, umbrales de alerta, responsables, periodicidad y mecanismos de revisión de la programación.

E. Criterios para la programación y el seguimiento

La programación constituye una medida ambiental esencial del modelo. Los distintos ámbitos no deberán ejecutarse de forma simultánea ni atendiendo únicamente a la iniciativa urbanizadora.

Su desarrollo deberá acompañarse a:

- la evolución de la población y de los hogares;
- la demanda efectiva de vivienda y suelo productivo;
- la ocupación de los suelos previamente urbanizados;
- la disponibilidad de agua y energía;
- la capacidad de las redes y servicios;
- la ejecución de las infraestructuras de transporte público;
- la suficiencia de las dotaciones;
- y la evolución de los indicadores ambientales.

Cuando el seguimiento detecte insuficiencia de recursos, saturación de redes, incremento de riesgos, pérdida de conectividad, deterioro de hábitats o desviaciones respecto de los objetivos ambientales, deberán adoptarse medidas de ajuste.

Estas podrán consistir en:

- modificar la secuencia de desarrollo;
- suspender temporalmente la programación;
- reducir capacidades;
- reforzar infraestructuras;
- introducir nuevas condiciones;
- revisar las determinaciones afectadas.

F. Síntesis de la evaluación

La evaluación preliminar confirma que la Alternativa 3 presenta el comportamiento ambiental más favorable entre las alternativas analizadas, por integrar la protección territorial, la infraestructura verde y azul, la regeneración urbana, la movilidad sostenible y la programación adaptativa.

Sus principales efectos favorables proceden de:

- la ampliación de la protección del suelo rural;
- la contención del diseminado;
- la recuperación de los corredores ambientales;
- la prioridad otorgada a la ciudad existente;
- la estructura policéntrica;
- la mejora de la movilidad y la proximidad;
- y la vinculación del crecimiento a la disponibilidad de recursos y servicios.

Los principales efectos adversos se concentran en los nuevos desarrollos residenciales y productivos y se relacionan con:

- el consumo e impermeabilización del suelo;
- el incremento de la demanda hídrica y energética;
- la generación de movilidad, emisiones, ruido y residuos;
- la posible fragmentación ecológica;
- la transformación del paisaje;
- y la necesidad de nuevas infraestructuras.

Estos efectos no pueden considerarse, con carácter general, puntuales ni automáticamente corregibles. Su intensidad dependerá de la localización, extensión, programación y condiciones de cada ámbito. La viabilidad ambiental del modelo queda condicionada a que puedan prevenirse o reducirse hasta niveles compatibles y a que se revisen las actuaciones que presenten afecciones incompatibles.

La valoración favorable tampoco permite compensar una incompatibilidad localizada mediante beneficios generales obtenidos en otros factores o ámbitos. La afección a un espacio protegido, un hábitat prioritario, un bien patrimonial o una zona de riesgo no resuelto deberá abordarse específicamente.

En consecuencia, la viabilidad ambiental inicial del modelo se sustenta en:

- la integración estructural de la infraestructura verde y azul;
- la protección de los espacios de mayor valor y fragilidad;
- la prioridad de la regeneración de la ciudad existente;
- la contención del consumo de suelo;
- la programación gradual y adaptativa;
- y la vinculación del desarrollo a la disponibilidad efectiva de recursos, infraestructuras y servicios.

Sobre esta base, el capítulo 6 analiza la incardinación del modelo en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y su relación con la planificación territorial y sectorial concurrente.

6. Incardinación en la Estrategia Territorial e incidencia en otros planes

El presente capítulo analiza la relación del Plan General Estructural de Alicante con la planificación territorial y sectorial concurrente, de conformidad con el artículo 52 del TRLOTUP y con el anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El análisis tiene por objeto comprobar, con el nivel de definición propio del Borrador, la coherencia del modelo propuesto con los objetivos y determinaciones de los instrumentos de ordenación territorial y sectorial que inciden sobre el término municipal, identificar posibles incompatibilidades o condicionantes y señalar las materias que requieren coordinación con otras administraciones.

El capítulo se estructura en tres bloques. En primer lugar, se examina la incardinación del modelo en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y en el área funcional Alicante-Elche, incluyendo su contribución a los objetivos territoriales y la justificación inicial del dimensionamiento del crecimiento -apartado 6.1-.

En segundo lugar, se analiza su relación con los planes de acción territorial y con la planificación sectorial concurrente en materia de inundabilidad, litoral, recursos hídricos, transportes, infraestructuras, medio natural, montes, energía, residuos, comercio y patrimonio cultural, así como con el planeamiento de los municipios colindantes -apartados 6.2 a 6.-.

Finalmente, el apartado 6.7 sintetiza:

- las determinaciones compatibles con el modelo;
- los condicionantes que deberán integrarse en la ordenación;
- los posibles conflictos que requieren estudio o ajuste;
- y las necesidades de coordinación interadministrativa.

El análisis no sustituye a los informes, autorizaciones o pronunciamientos que correspondan a las administraciones competentes. La compatibilidad definitiva se comprobará durante la tramitación del PGE, a partir del Documento de Alcance, de las consultas ambientales, de los informes sectoriales y de los estudios que se desarrollen en las siguientes fases.

Cuando una actuación incorporada al modelo dependa de otra administración, el PGE preserva los corredores, reservas y condiciones territoriales necesarios, pero no da por aprobados sus trazados definitivos, su programación ni su ejecución.

6.1. Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y área funcional Alicante-Elche

A. Marco de referencia y carácter de las previsiones

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana -ETCV-, aprobada mediante el Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, constituye el marco autonómico de referencia para la ordenación territorial y urbanística. Define un modelo territorial de futuro y establece objetivos, principios directores, metas y directrices dirigidos a coordinar las políticas públicas con incidencia sobre el territorio.

La ETCV organiza su propuesta en torno a la infraestructura verde, el sistema de asentamientos, las infraestructuras de movilidad, la actividad económica, el paisaje, la gestión de los recursos y la adaptación del territorio a los riesgos y al cambio climático. Sus determinaciones deben ser consideradas por el planeamiento municipal, que debe justificar la coherencia de su modelo con la estructura territorial autonómica y con la posición del municipio dentro de su área funcional.

Las previsiones cuantitativas de crecimiento de la Estrategia tienen carácter orientativo. Su aplicación permite obtener un escenario territorial de contraste, pero no sustituye la justificación de las necesidades reales, previstas o sobrevenidas, de la disponibilidad efectiva de suelo, de la capacidad de la ciudad existente ni de la función supramunicipal del municipio.

El análisis debe considerar conjuntamente:

- la situación territorial y urbanística de partida;
- el grado de ocupación y disponibilidad real del suelo;
- las necesidades residenciales y económicas;
- la reutilización y transformación de la ciudad urbanizada;
- la capacidad de acogida ambiental;
- la suficiencia de los recursos y las infraestructuras;
- y la posición de Alicante en el sistema urbano y económico Alicante-Elche.

En el caso de Alicante, el contraste con las referencias cuantitativas de la ETCV presenta dos situaciones diferenciadas:

- el crecimiento residencial se ajusta al orden de magnitud orientativo de la Estrategia cuando se considera la superficie neta que comporta una nueva transformación efectiva;
- el crecimiento destinado a actividades económicas supera la referencia ordinaria y requiere una justificación específica basada en el déficit histórico de suelo productivo, la demanda real, la función metropolitana y la programación gradual de los ámbitos.

B. Alicante en el área funcional Alicante-Elche

La ETCV integra Alicante en el área funcional Alicante-Elche, articulada en torno a los dos principales polos urbanos del sur de la Comunitat Valenciana y a una red de municipios con intensas relaciones residenciales, laborales, educativas, económicas, logísticas y de movilidad.

Alicante y Elche constituyen las principales centralidades del sistema. Entre ambas se configura un corredor territorial en el que se concentran infraestructuras viarias y ferroviarias, áreas productivas, equipamientos supramunicipales y espacios de oportunidad relacionados con el aeropuerto, el puerto, el litoral y los principales ejes de comunicación.

La estructura del área funcional se completa, entre otros, con:

- Sant Vicent del Raspeig, funcionalmente vinculado a Alicante y a la Universidad;
- Sant Joan d'Alacant, Mutxamel y El Campello, que forman el sistema urbano septentrional;
- Agost y Monforte del Cid, relacionados con los corredores interiores y las áreas productivas;
- y los municipios del Baix Vinalopó, articulados en torno a Elche y a los corredores de conexión con Alicante.

La ETCV propone para este ámbito una estructura basada en el refuerzo de las centralidades, la regeneración de los tejidos existentes, la localización estratégica de las actividades económicas, la mejora de las conexiones metropolitanas y la recuperación ambiental y urbana del litoral. La consolidación de una infraestructura verde supramunicipal constituye, además, el primero de los objetivos territoriales formulados para el área funcional.

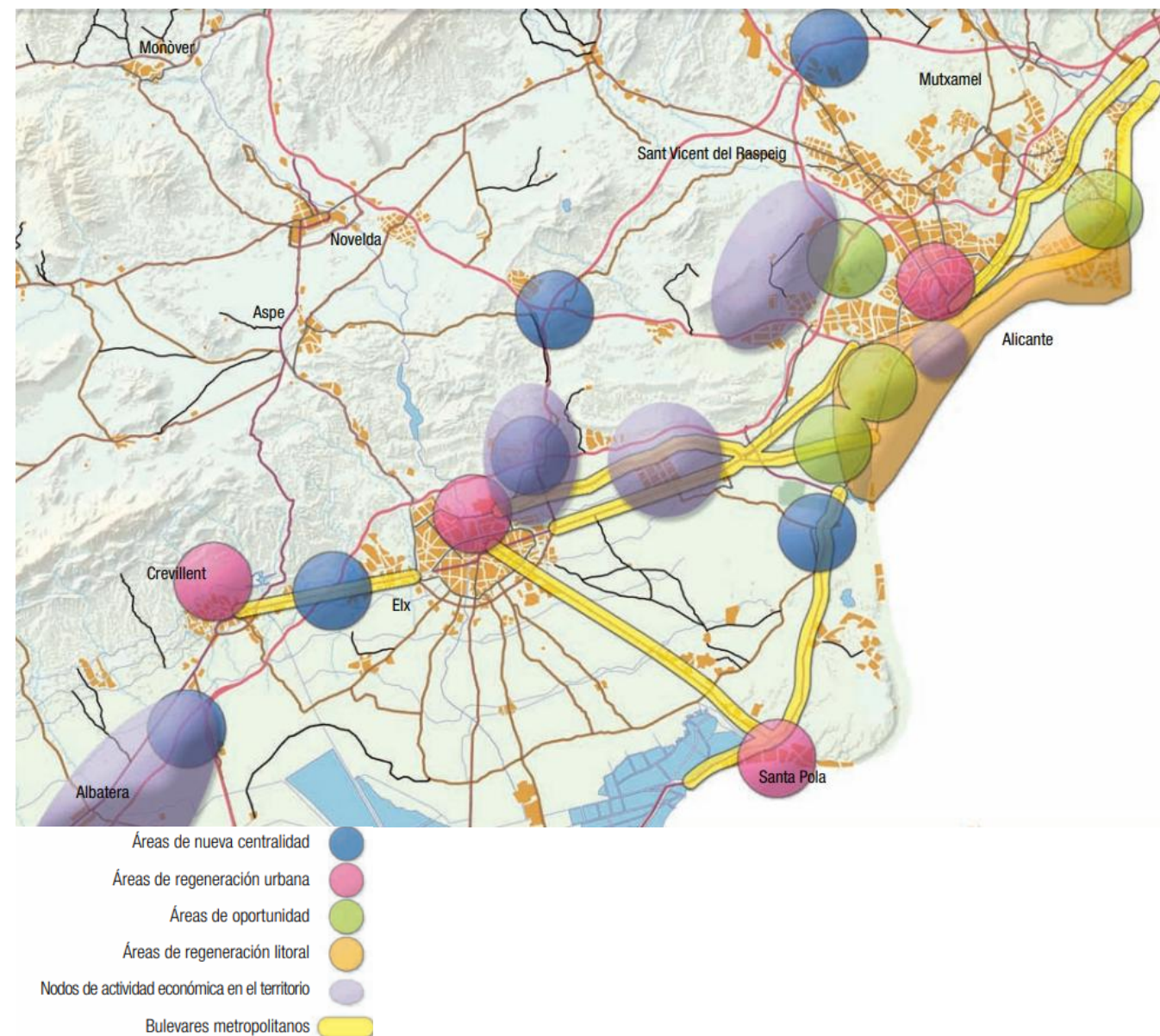
El modelo del PGE asume esta dimensión y la incorpora mediante:

- una estructura urbana policéntrica;
- las Operaciones de Regeneración y Transformación Estructural;
- la articulación de los corredores Alicante-Sant Vicent, Alicante-Sant Joan-El Campello y Alicante-Elche;
- la configuración del arco productivo occidental;
- la relación entre el puerto, el aeropuerto, la Universidad, el Parque Científico y Ciudad de la Luz;
- y la reserva de corredores para el transporte público y la movilidad metropolitana.

Esta perspectiva constituye también uno de los criterios que justifican el descarte de una alternativa de contención absoluta. Una reducción excesiva de la capacidad residencial y económica de Alicante no

eliminaría necesariamente la demanda, sino que podría trasladarla hacia los municipios del entorno e incrementar la movilidad obligada y la presión sobre los corredores de acceso.

La función de Alicante como capital provincial y principal polo del área funcional no justifica por sí sola cualquier crecimiento. Sí exige valorar sus necesidades residenciales, productivas, dotacionales y de movilidad desde una escala superior a la estrictamente municipal y coordinarlas con el conjunto del sistema Alicante-Elche.



Nuevas centralidades, áreas de regeneración, nodos de actividad económica y bulevares metropolitanos en el área funcional Alicante-Elche.

Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. Generalitat Valenciana.

C. Incardinación de la infraestructura verde y azul del PGE

La infraestructura verde constituye uno de los principales elementos de incardinación del PGE en la ETCV.

La Estrategia la concibe como un sistema territorial de espacios abiertos que debe definirse con carácter previo a las decisiones de crecimiento y orientar la localización de los usos, las infraestructuras y los nuevos desarrollos. No se limita a los espacios sometidos a protección ambiental, sino que integra elementos naturales, rurales, paisajísticos, culturales, hidráulicos y urbanos que cumplen funciones territoriales complementarias.

El PGE adopta este mismo principio. La infraestructura verde y azul constituye la estructura previa de la ordenación y condiciona:

- la clasificación y zonificación del suelo;
- la delimitación de los nuevos crecimientos;
- la red primaria de espacios libres;
- la protección del territorio rural;
- la gestión de los riesgos;
- la adaptación climática;
- la movilidad peatonal y ciclista;
- y la relación entre la ciudad, el litoral y los municipios colindantes.

La propuesta municipal integra como nodos principales:

- los espacios naturales protegidos y los terrenos forestales;
- las sierras y relieves interiores;
- la Serra Grossa y el Cap de l'Horta;
- el Saladar d'Aigua Amarga;
- las lagunas de Rabasa;
- la huerta histórica y el Parque Agrario;
- el litoral y Nueva Tabarca;
- y los parques y espacios libres estructurales de la ciudad urbanizada.

Estos nodos se relacionan mediante:

- el barranco de las Ovejas;
- el barranco de Agua Amarga;
- el sistema Orgegia-Juncaret;
- la Vía Litoral;
- las vías pecuarias y los caminos históricos;
- los corredores verdes integrados;
- los ejes verdes transversales;
- y los conectores que permiten atravesar o reducir el efecto barrera de las grandes infraestructuras.

La infraestructura verde municipal mantiene una dimensión supramunicipal y prolonga sus conexiones:

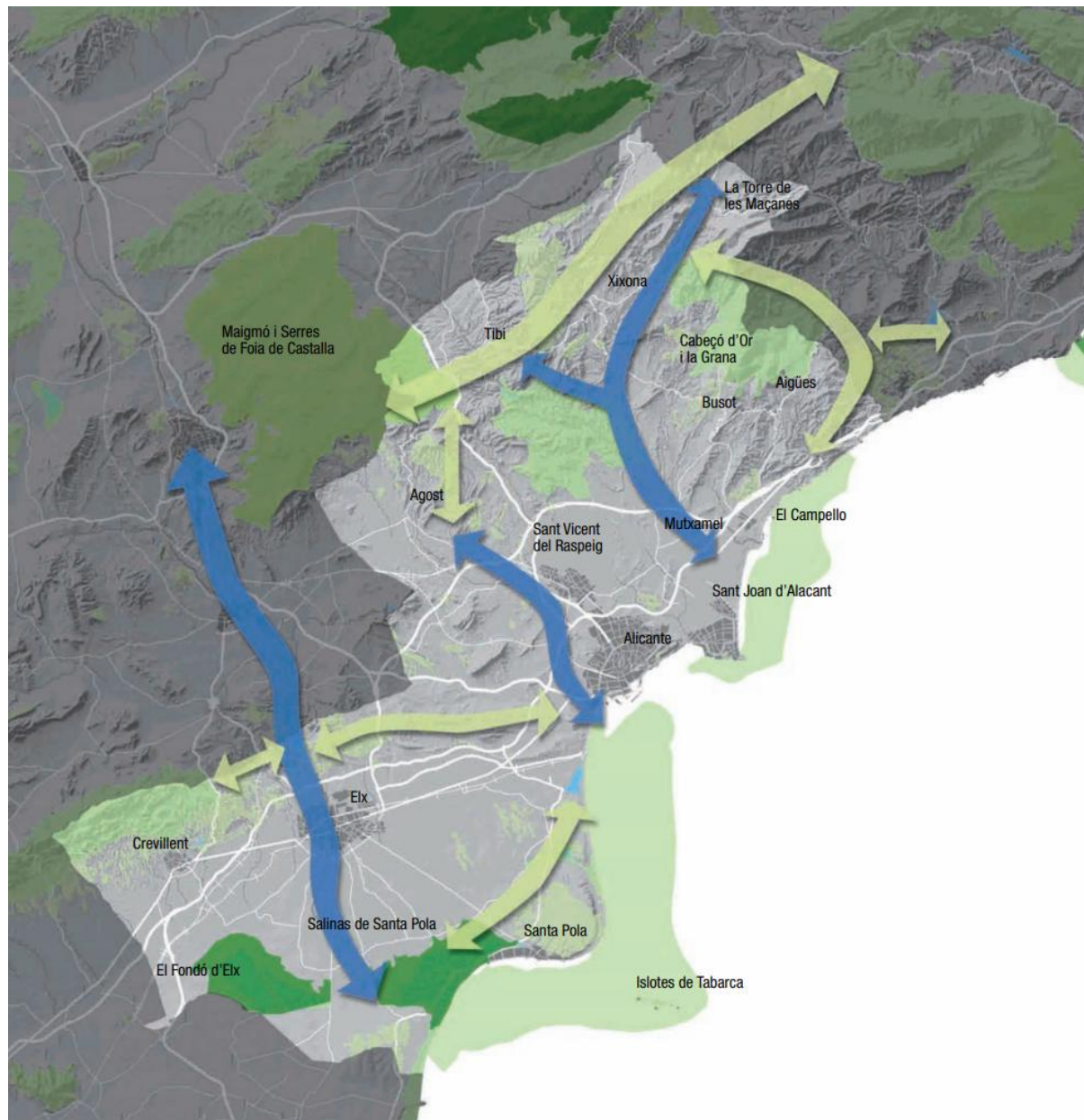
- hacia Sant Vicent del Raspeig y los relieves interiores;
- hacia Sant Joan d'Alacant, Mutxamel y El Campello a través del sistema de la huerta y de los corredores septentrionales;
- hacia Agost y Monforte del Cid mediante los espacios abiertos occidentales;
- y hacia Elche a través de Agua Amarga, el litoral sur y los espacios abiertos asociados al corredor Alicante-Elche.

Esta continuidad es esencial porque los sistemas ambientales, hidráulicos, paisajísticos y de movilidad activa no se ajustan a los límites administrativos.

La infraestructura verde propuesta cumple, además, funciones múltiples coherentes con la ETCV:

- mantiene la conectividad ecológica;
- protege los suelos agrícolas y forestales;
- conserva la función hidráulica de cauces, vaguadas y espacios de laminación;
- reduce la fragmentación territorial;
- mejora la infiltración y limita la impermeabilización;
- contribuye a la regulación térmica y al sombreado;
- integra el patrimonio cultural y los paisajes identitarios;
- y facilita el uso público y la movilidad activa.

La principal aportación del PGE consiste en trasladar la estrategia autonómica a una estructura municipal concreta, relacionando los grandes activos territoriales con los barrios, las centralidades, los ámbitos de regeneración y los nuevos desarrollos.



Esquema de conexión biológica y territorial del entorno urbano de Alicante y Elx
Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. Generalitat Valenciana.

D. Sistema de asentamientos, regeneración urbana y policentrismo

El modelo de asentamientos del PGE desarrolla los principios de compacidad, continuidad urbana, policentrismo y regeneración establecidos por la ETCV.

La propuesta prioriza la transformación de la ciudad existente mediante:

- la compleción de los tejidos urbanizados;
- la regeneración de barrios;
- las Operaciones de Regeneración Estructural;
- las Operaciones de Transformación Estructural;
- la rehabilitación del parque edificado;
- y la creación o refuerzo de centralidades urbanas y de barrio.

Las ORE actúan sobre grandes vacíos, infraestructuras y espacios estratégicos, mientras que las OTE permiten transformar gradualmente tejidos productivos obsoletos o infrautilizados en barrios mixtos.

Los nuevos sectores residenciales no configuran núcleos aislados, sino un arco compacto vinculado a la ciudad existente. Su localización permite completar bordes, cerrar vacíos y relacionar los nuevos desarrollos con las centralidades, las dotaciones, el transporte público y la infraestructura verde.

La estrategia se completa con la contención del crecimiento disperso. Los ámbitos APD-16 a APD-19 dejan de constituir áreas de expansión residencial y se integran en el suelo no urbanizable común, evitando la consolidación de nuevos crecimientos desligados de la estructura urbana.

El modelo se incardina así en la ETCV mediante:

- la prioridad de la ciudad existente;
- la reducción de la dispersión;
- la mezcla de usos;
- el equilibrio entre residencia, empleo y servicios;
- la creación de centralidades;
- y la aproximación de las actividades cotidianas a la población.

E. Movilidad y articulación metropolitana

La ETCV plantea la necesidad de coordinar la ocupación del suelo con las redes de transporte, mejorar la conectividad entre los nodos urbanos y potenciar los modos colectivos y sostenibles.

El PGE incorpora estos criterios mediante una estructura de movilidad más distribuida y menos dependiente del esquema radial y litoralizado.

Entre sus principales determinaciones se encuentran:

- la compleción de la Vía Parque y su conexión con la A-79;
- la transformación del tramo urbano de la A-70;
- la variante ferroviaria de Torrellano;
- la reorganización de la red de cercanías;
- la eliminación de la barrera ferroviaria del litoral;
- la configuración de nodos intermodales;
- la ampliación de la red TRAM;
- la reserva de plataformas para transporte público;
- y la integración de los itinerarios peatonales y ciclistas en la infraestructura verde.

Estas actuaciones refuerzan los corredores:

- Alicante–Sant Vicent del Raspeig;
- Alicante–Sant Joan–Mutxamel–El Campello;
- Alicante–Elche;
- y Alicante–aeropuerto.

El PGE incorpora estas infraestructuras a su modelo territorial y preserva los corredores y reservas necesarios. Su definición técnica, aprobación, programación y ejecución corresponderán, en cada caso, a las administraciones y organismos competentes.

La propuesta coincide también con la ETCV en la reconversión progresiva de determinados ejes viarios en elementos de articulación urbana. La transformación de la A-70 y la reorganización de los accesos pueden contribuir a superar el efecto barrera de las infraestructuras y reforzar las relaciones transversales entre barrios, centralidades y espacios abiertos.

F. Actividad económica y nodos territoriales estratégicos

La ETCV propone concentrar las actividades económicas en nodos bien conectados, favorecer la complementariedad territorial y relacionar la localización empresarial con las infraestructuras, la innovación y el conocimiento.

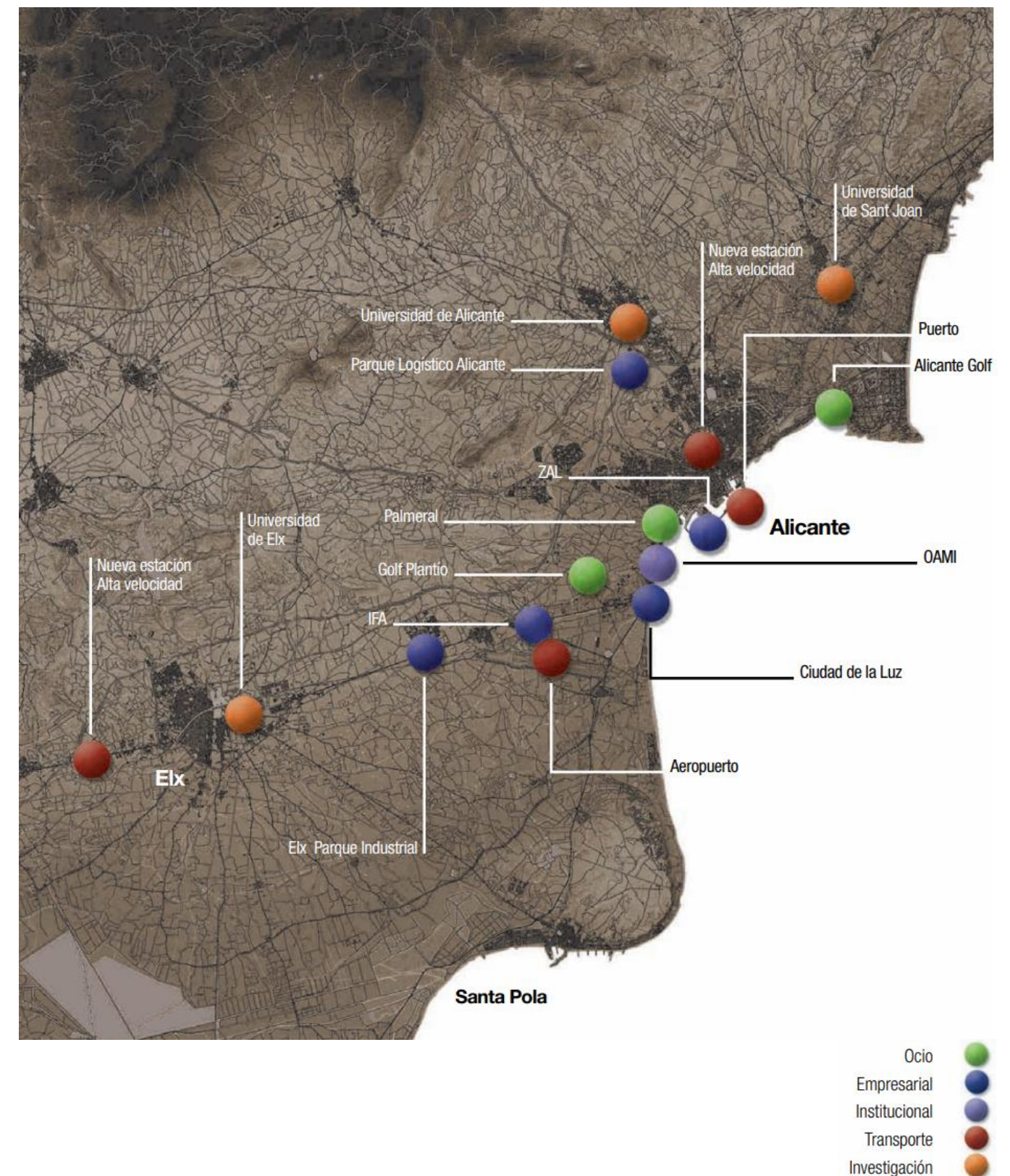
El PGE desarrolla esta lógica mediante:

- el arco productivo occidental;
- el corredor económico de la A-79;
- el nodo Universidad–Rabasa–Parque Científico;
- la relación funcional puerto–aeropuerto–Ciudad de la Luz;
- la ampliación y modernización de las áreas productivas existentes;
- y la diferenciación entre ámbitos industriales, terciarios, científicos y tecnológicos.

La propuesta evita la dispersión de pequeñas piezas aisladas y concentra los nuevos ámbitos en relación con:

- las áreas productivas existentes;
- la A-31, la A-70 y la A-79;
- la Universidad;
- el Parque Científico;
- el puerto;
- el aeropuerto;
- y Ciudad de la Luz.

Esta localización deberá coordinarse con la oferta productiva de Elche, Sant Vicent del Raspeig, Agost, Monforte del Cid y los restantes municipios del área funcional, con objeto de evitar duplicidades y favorecer una especialización complementaria.



El corredor de la innovación Elx-Alicante

Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. Generalitat Valenciana.

G. Paisaje, litoral y adaptación climática

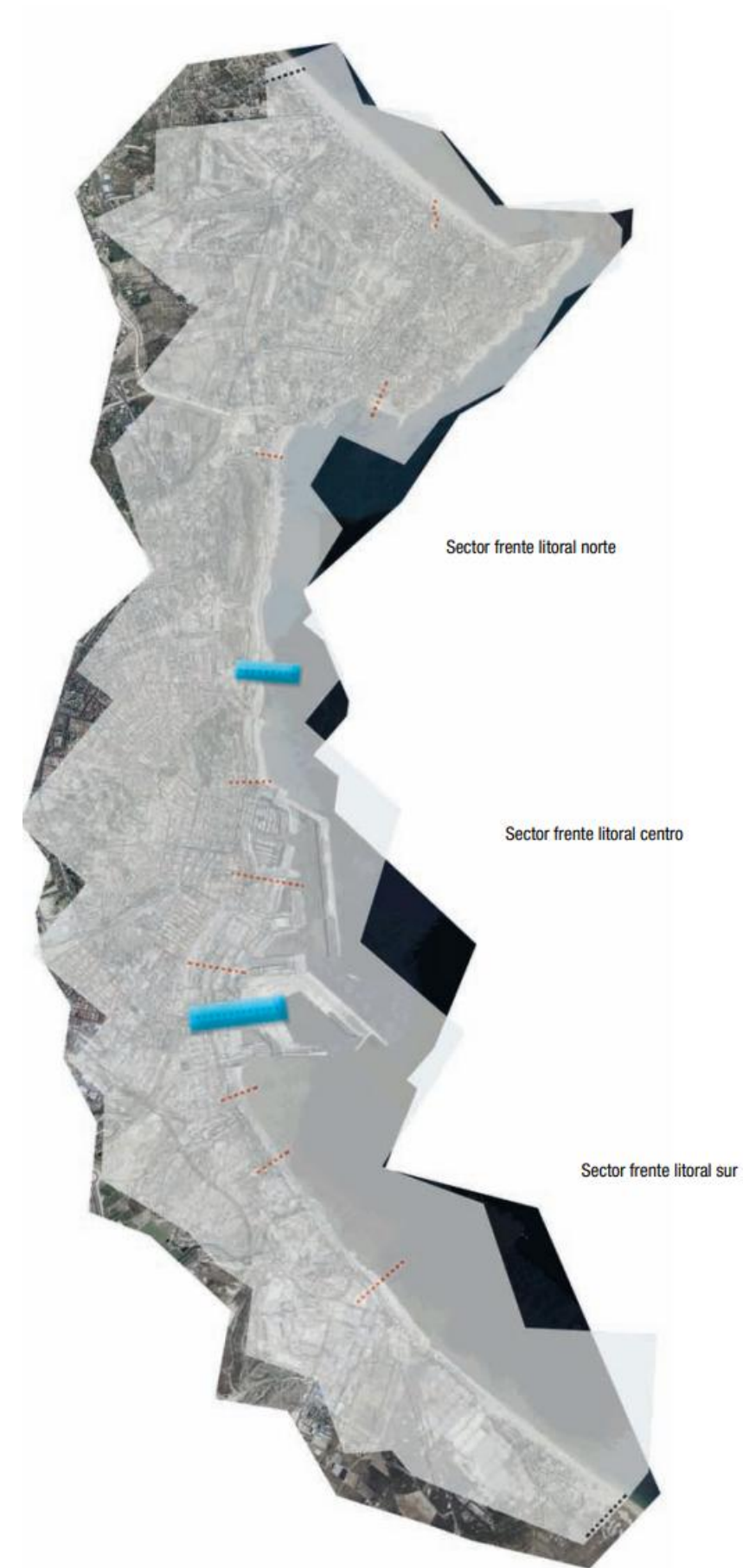
La ETCV incorpora el paisaje como criterio de ordenación territorial y reconoce el litoral como uno de los espacios de mayor valor y presión de la Comunitat Valenciana. Asimismo, plantea la necesidad de adaptar los asentamientos y las infraestructuras a los riesgos naturales y a los efectos del cambio climático.

El PGE desarrolla estos criterios mediante:

- la protección de las sierras, el litoral y los principales fondos escénicos;
- la integración del patrimonio natural, cultural y agrícola en la infraestructura verde;
- la recuperación del frente litoral como corredor verde y espacio de uso público;
- el tratamiento de los bordes urbano-rurales;
- la integración paisajística de los nuevos sectores y ámbitos económicos;
- y la incorporación de la adaptación climática como criterio transversal.

La Vía Litoral, la recuperación de los corredores fluviales, el Parque Agrario, la renaturalización urbana, el incremento del arbolado y la reducción de la impermeabilización relacionan la protección del paisaje con la mejora de la resiliencia territorial.

La incardinación en la ETCV se produce, por tanto, no solo mediante la conservación de determinados espacios, sino mediante su incorporación activa al modelo territorial y urbano.



Ámbitos de regeneración del frente litoral de Alicante

Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. Generalitat Valenciana.

H. Referencias orientativas de crecimiento de la ETCV

La ETCV establece una metodología para estimar el crecimiento máximo orientativo del suelo residencial y del destinado a actividades económicas.

El municipio de Alicante se integra en el área funcional Alicante-Elche y, a efectos de la metodología territorial, se encuadra en la Plana Litoral, cota 100, tipo A.

La aplicación de las Directrices 80 a 86 para el crecimiento residencial y de las Directrices 95 a 101 para las actividades económicas proporciona las siguientes referencias:

- **crecimiento residencial:** 3.819.309 m², equivalentes aproximadamente a **382 ha**;
- **crecimiento para actividades económicas:** 1.312.964 m², equivalentes aproximadamente a **131 ha**.

Estas magnitudes responden a la metodología y al horizonte de la ETCV. La población de referencia resultante -420.346 habitantes en 2030- no coincide con el escenario temporal del PGE, que considera 440.426 habitantes en 2045 y 466.340 habitantes en 2050.

La diferencia temporal no invalida el cálculo, pero obliga a interpretarlo como un escenario orientativo de contraste.

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

Cálculo orientativo del crecimiento residencial y económico conforme a las Directrices 80 a 86 y 95 a 101 de la ETCV.
Fuente: Datos facilitados por la GVA

I. Justificación del dimensionamiento residencial

El modelo delimita ocho sectores de nuevo desarrollo residencial con una superficie conjunta de 440,86 ha. Esta cifra debe diferenciarse de la superficie global vinculada al suelo urbanizable residencial, que incorpora además los sistemas generales asociados, formados principalmente por grandes parques, zonas verdes y otros elementos estructurales.

Las Operaciones de Regeneración Estructural y las Operaciones de Transformación Estructural -ORE y OTE- no forman parte del crecimiento territorial residencial a efectos de ocupación de nuevo suelo, puesto que actúan sobre suelo urbano, infraestructuras, vacíos urbanos y tejidos previamente transformados. Su capacidad residencial demuestra, por el contrario, que una parte sustancial de la demanda se resuelve mediante regeneración, reciclaje y transformación de la ciudad existente.

La comparación de los nuevos sectores con la referencia orientativa de aproximadamente 382 ha resultante de la aplicación de la ETCV debe realizarse sobre la superficie neta que comporte una nueva transformación efectiva del suelo, y no sobre la superficie bruta delimitada.

Los ocho ámbitos incorporan edificaciones, viviendas, actividades, viarios, instalaciones, explanaciones y otras superficies previamente selladas o artificializadas. Estas preexistencias forman parte de la delimitación de los sectores para permitir su integración en la nueva estructura urbana y resolver adecuadamente sus bordes, accesos y conexiones, pero no representan una nueva ocupación material de suelo natural o agrícola no transformado.

El análisis cartográfico inicial estima en aproximadamente **61,18 ha** la superficie previamente sellada o artificializada incluida en los sectores, equivalente al **13,88 %** de su superficie conjunta. Descontadas estas preexistencias, la superficie neta de nueva transformación asciende a aproximadamente **379,68 ha**.

Sector	Superficie total	Suelo sellado o artificializado	Superficie neta de nueva transformación
ZND-RE-1 Fondo Piqueres	147,56 ha	2 %	144,61 ha
ZND-RE-2 Guijarro– Villafranqueza	54,60 ha	8 %	50,23 ha
ZND-RE-3 Lomas de Garbinet	22,99 ha	10 %	20,70 ha
ZND-RE-4 Vistahermosa– Juncaret	63,67 ha	20 %	50,94 ha
ZND-RE-5 Vista Alegre	35,89 ha	20 %	28,71 ha
ZND-RE-6 Alameda	29,99 ha	15 %	25,49 ha
ZND-RE-7 Ciprés	40,65 ha	50 %	20,32 ha
ZND-RE-8 Pino y Ruaya	45,51 ha	15 %	38,68 ha
Total	440,86 ha	61,18 ha	379,68 ha

Superficie bruta, suelo previamente sellado o artificializado y superficie neta de nueva transformación de los sectores residenciales.
Fuente: elaboración propia a partir de la cartografía municipal y del Borrador del PGE.

La superficie neta resultante, **379,68 ha**, se sitúa ligeramente por debajo de las aproximadamente **382 ha** obtenidas mediante la aplicación de las directrices de la ETCV. El dimensionamiento de los nuevos sectores residenciales se mantiene, por tanto, dentro del orden de magnitud orientativo establecido por la Estrategia, una vez diferenciadas las superficies que comportan una nueva transformación de aquellas previamente selladas o artificializadas.

A ello se añade que los sistemas generales vinculados a los nuevos desarrollos incorporan aproximadamente 349 ha de nuevos parques públicos, concebidos como elementos estructurales de la infraestructura verde del PGE. No se trata de zonas verdes locales destinadas únicamente al cumplimiento de los estándares dotacionales de los sectores, sino de una red continua de parques de borde, corredores ambientales y piezas de conexión entre la ciudad, los cauces, los espacios rurales y los principales activos territoriales.

La totalidad de estos parques se integra funcionalmente en la infraestructura verde que rodea y articula el núcleo urbano. Esta condición concurre también en las piezas de posición más interior: el Parque Central, de 3,53 ha, se conecta con el corredor estructurante de las lagunas de Rabasa, mientras que el parque del Cerro de las Balsas, de 5,87 ha, se vincula al corredor asociado al cauce Juncaret.

En consecuencia, las aproximadamente 349 ha de nuevos parques públicos están destinadas a obtener y completar la infraestructura verde alrededor del núcleo urbano y no computan a efectos del índice de ocupación de suelo, conforme a la legislación territorial. Por ello, la superficie global adscrita a los desarrollos residenciales no puede identificarse íntegramente con nueva ocupación territorial, debiendo diferenciarse la superficie propia de los sectores, las superficies previamente selladas o artificializadas incluidas en ellos y los parques públicos estructurales no computables.

La adecuación cuantitativa se acompaña de una coherencia cualitativa con los principios de la ETCV:

- los sectores se localizan en continuidad con la ciudad existente;
- completan bordes y vacíos de la estructura urbana;
- no generan nuevos núcleos residenciales aislados;
- adoptan densidades medias y medias-altas;
- incorporan mezcla de usos y una presencia significativa de vivienda protegida;
- se vinculan a las centralidades, dotaciones y redes de transporte público;
- y contribuyen a la obtención de sistemas generales y a la consolidación de la infraestructura verde.

A ello se añade el peso de la ciudad existente en la capacidad residencial del modelo. La compleción de los tejidos urbanizados, las actuaciones en ejecución y las ORE y OTE permiten atender una parte relevante de la demanda sin consumir nuevo suelo.

La necesidad residencial no responde exclusivamente al incremento de población. Se relaciona también con:

- la reducción del tamaño medio de los hogares;
- el envejecimiento de la población;
- la formación de nuevos hogares;
- la demanda de vivienda habitual y permanente;
- la necesidad de vivienda protegida y asequible;
- la limitada materialización de la capacidad teórica existente;
- y la función universitaria, económica y metropolitana de Alicante.

En consecuencia, la propuesta residencial se ajusta cuantitativamente al orden de magnitud orientativo de la ETCV y desarrolla cualitativamente sus principios de compacidad, continuidad, regeneración urbana, diversidad funcional y vinculación entre crecimiento, transporte público e infraestructura verde.

J. Justificación del dimensionamiento para actividades económicas

El modelo incorpora aproximadamente 631 ha de nuevos ámbitos destinados a actividades económicas, de las que unas 435 ha corresponden a usos industriales y aproximadamente 196 ha a actividades terciarias, científicas y tecnológicas.

Esta magnitud supera de forma significativa la referencia orientativa de aproximadamente 131 ha obtenida mediante la aplicación ordinaria de la ETCV. La diferencia responde a una necesidad territorial ya constatada en el diagnóstico del Borrador: Alicante necesita ampliar y diversificar su oferta de suelo productivo para superar el agotamiento del modelo heredado, corregir su déficit histórico y atender sus funciones económicas, metropolitanas y regionales.

1. Agotamiento del modelo productivo heredado

La situación del suelo productivo es sustancialmente distinta de la residencial. El PGMO de 1987 incorporó aproximadamente 121,43 ha de suelo industrial y productivo, una reserva reducida en relación con la dimensión demográfica, económica y territorial de Alicante, que se encuentra prácticamente desarrollada en su totalidad. La capacidad remanente efectiva es, por ello, muy limitada.

Las áreas productivas existentes presentan un elevado grado de ocupación y una oferta insuficiente de parcelas urbanizadas, disponibles y adecuadas para las necesidades actuales de las empresas. La existencia de terrenos aparentemente vacantes no equivale a una oferta productiva efectiva, ya que una parte de ellos presenta limitaciones derivadas fundamentalmente de:

- la falta de disponibilidad real en el mercado;
- la fragmentación de la propiedad;
- el insuficiente grado de urbanización;
- la incompatibilidad con los usos próximos.

En consecuencia, la necesidad de nuevo suelo productivo no deriva de una previsión abstracta de crecimiento, sino de la insuficiencia material y funcional de la oferta heredada.

2. Insuficiencia de la referencia ordinaria de la ETCV

La referencia de aproximadamente 131 ha resultante de la aplicación ordinaria de la ETCV parte de la superficie productiva existente y proyecta sobre ella un determinado crecimiento. En Alicante, esta base inicial es históricamente reducida y se encuentra prácticamente agotada, por lo que la aplicación mecánica del índice reproduciría el déficit existente en lugar de corregirlo.

La referencia ordinaria 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 su estructura económica;
- ni la conveniencia de disponer de ámbitos capaces de acoger implantaciones industriales, logísticas, tecnológicas y empresariales de mayor escala.

Por ello, las 131 ha constituyen una referencia de contraste, pero no una magnitud suficiente para responder a las necesidades territoriales y económicas que el propio Borrador identifica.

3. Diversificación de la estructura económica

La propuesta no configura una reserva homogénea de suelo industrial, sino una oferta diversificada destinada a atender actividades con necesidades territoriales diferentes:

- industria y manufactura;
- logística y distribución;
- ampliación y relocalización de empresas existentes;
- servicios empresariales y terciarios avanzados;
- actividades científicas y tecnológicas;
- investigación, formación e innovación;
- producción audiovisual;
- economía portuaria y aeroportuaria;
- y actividades vinculadas al conocimiento y a la digitalización.

El sistema de innovación de Alicante se apoya en la Universidad, el Parque Científico, Distrito Digital, Ciudad de la Luz, las empresas tecnológicas, los centros sanitarios especializados y las iniciativas de emprendimiento. Su consolidación requiere espacios flexibles, bien conectados, con capacidad energética, conectividad digital, transporte público y proximidad a centros universitarios y empresariales.

La ampliación del suelo productivo permite, por tanto, no solo atender la demanda industrial convencional, sino también transformar la estructura económica y reforzar actividades de mayor valor añadido.

4. Función provincial y metropolitana de Alicante

Alicante no atiende exclusivamente necesidades municipales. Su condición de capital provincial y principal centralidad administrativa y de servicios del área funcional Alicante-Elche genera demandas económicas de alcance supramunicipal.

La ciudad concentra o se relaciona directamente con:

- el puerto de Alicante;
- el aeropuerto Alicante-Elche;
- la Universidad y el Parque Científico;
- Ciudad de la Luz;
- los grandes equipamientos administrativos, sanitarios y educativos;
- los corredores A-31, A-70 y A-79;
- y el sistema económico y urbano Alicante-Elche.

Estas condiciones sitúan a Alicante como nodo de servicios avanzados, conocimiento, logística, actividad portuaria y articulación territorial. La oferta productiva debe dimensionarse, por tanto, en atención a esta función metropolitana y regional, y no únicamente a la demanda generada dentro del término municipal.

La ausencia de suelo suficiente y adecuado impediría atender nuevas implantaciones, dificultaría la ampliación de las empresas existentes y trasladaría oportunidades de empleo e inversión hacia otros municipios, aumentando además la movilidad laboral y la dependencia de los corredores metropolitanos.

5. Arco productivo occidental y localización territorial

Los nuevos ámbitos se concentran principalmente en el arco productivo occidental, en continuidad con las áreas empresariales existentes y en relación con la A-31, la A-70, la A-79, la Universidad, el Parque Científico, el puerto, el aeropuerto y Ciudad de la Luz.

Los cinco nuevos ámbitos industriales, con una superficie conjunta aproximada de 434,98 ha, configuran y completan este arco y ofrecen distintas posibilidades de localización, dimensión y especialización. Su función comprende:

- ampliar las áreas empresariales consolidadas;
- proporcionar parcelas de distintos tamaños;
- facilitar la implantación de actividades industriales y logísticas;
- permitir la ampliación o relocalización de empresas existentes;
- generar espacios adaptados a las nuevas exigencias energéticas y ambientales;
- y disponer de capacidad para proyectos de alcance municipal, metropolitano o regional.

A estas superficies se añaden los ámbitos terciarios, científicos y tecnológicos, que completan una estructura productiva diversificada y relacionada con los nodos de conocimiento y servicios avanzados.

La concentración de los ámbitos en este arco evita una dispersión indiscriminada por el territorio y permite aprovechar las infraestructuras, las áreas productivas preexistentes y las principales relaciones metropolitanas.

6. Correspondencia entre la necesidad y la propuesta

La reserva de aproximadamente 631 ha responde conjuntamente a:

- la práctica inexistencia de suelo productivo remanente en el planeamiento vigente;
- la reducida reserva histórica del PGMO de 1987;
- la elevada ocupación y limitada disponibilidad efectiva de las áreas existentes;
- la necesidad de parcelas con dimensiones, servicios y accesibilidad adecuados;
- la ampliación y relocalización de empresas;
- la diversificación hacia actividades industriales, logísticas, científicas, tecnológicas y terciarias avanzadas;
- la función de Alicante como capital provincial y nodo metropolitano;
- y la necesidad de mantener capacidad territorial para implantaciones de alcance estratégico.

No se trata, por tanto, de generar una reserva genérica o indiferenciada, sino de corregir una carencia estructural del municipio y dotar a Alicante de una oferta productiva suficiente, diversa, conectada y capaz de sostener su transformación económica.

7. Desarrollo gradual del modelo

La necesidad de las reservas está justificada por el diagnóstico y forma parte del modelo estructural del PGE. Su desarrollo será gradual, de acuerdo con la ocupación de las áreas existentes, las características de cada ámbito y la disponibilidad de las infraestructuras y los recursos necesarios.

Esta programación no condiciona ni pone en duda la necesidad del suelo clasificado, sino que ordena temporalmente su transformación y permite adecuarla a:

- la implantación y ampliación efectiva de actividades;
- la ejecución de las infraestructuras de acceso;
- la disponibilidad de agua, energía, saneamiento y telecomunicaciones;
- la puesta en servicio del transporte público;
- y las condiciones ambientales y territoriales de cada ámbito.

El entorno estratégico de la A-79 no forma parte de las 631 ha cuantificadas y mantiene inicialmente su carácter rural. Su identificación responde a la necesidad de prever una respuesta territorial para eventuales actuaciones singulares que, por su escala o especialización, no puedan localizarse en los ámbitos productivos ordinarios, sin constituir una reserva urbanizable continua.

El crecimiento económico propuesto supera la referencia ordinaria de la ETCV porque dicha referencia parte de una base productiva históricamente insuficiente y prácticamente agotada.

Alicante necesita disponer de más suelo productivo para:

- corregir la escasez heredada;
- atender la ampliación y relocalización de empresas;
- ofrecer parcelas realmente disponibles y adecuadas;
- diversificar su economía;
- aprovechar sus infraestructuras portuarias, aeroportuarias, universitarias y logísticas;
- reforzar su función dentro del área funcional Alicante-Elche;
- y evitar que la falta de suelo limite la inversión, la innovación y la generación de empleo.

En consecuencia, las aproximadamente 631 ha de nuevos ámbitos económicos constituyen una determinación necesaria del modelo territorial, coherente con el objetivo de configurar una Alicante productiva y del conocimiento. Su programación gradual regula el ritmo de desarrollo, pero no sustituye ni difiere la justificación de su necesidad, que queda acreditada por el diagnóstico y por la estructura económica y territorial definida en el Borrador.

6.2. Planes de acción territorial

Los planes de acción territorial desarrollan la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana en ámbitos supramunicipales o respecto de materias sectoriales con una incidencia territorial relevante. En el municipio de Alicante concurren tres instrumentos aprobados -PATRICOVA, PATIVEL y PATFOR- y el Plan de Acción Territorial del Área Funcional Alicante-Elche -PATAE-, actualmente en tramitación.

La incidencia del PATRICOVA y del PATIVEL se analiza específicamente en el apartado 6.3, por su relación directa con la inundabilidad, la ordenación del litoral y la infraestructura verde costera. Este apartado se centra, por tanto, en el PATFOR y en el marco territorial anticipado por el PATAE.

PATFOR. Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana

El Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana fue aprobado mediante el Decreto 58/2013, de 3 de mayo, del Consell. Constituye el instrumento de planificación territorial del espacio forestal valenciano y establece un modelo orientado a la conservación, gestión y puesta en valor de los terrenos forestales y de los servicios ambientales que proporcionan. Su marco normativo ha sido actualizado por el Decreto 91/2023, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley forestal de la Comunitat Valenciana, manteniéndose el PATFOR y su cartografía como referencias de la planificación forestal.

La cartografía del PATFOR diferencia entre terreno forestal ordinario y terreno forestal estratégico. Este último comprende los terrenos forestales que, por sus valores y por los servicios ambientales que prestan, presentan una especial relevancia territorial y una difícil sustitución. La consideración forestal de un terreno no determina automáticamente su clasificación urbanística como suelo no urbanizable protegido, pero obliga al planeamiento a valorar sus funciones ambientales, paisajísticas, hidrológicas, culturales, protectoras y de conectividad.

Alicante se integra en el ámbito denominado por el PATFOR “**Árido y semiárido alicantino**”, caracterizado por la escasez de precipitaciones, la limitada capacidad de acumulación de carbono de los suelos y una elevada vulnerabilidad frente a la erosión y la desertificación. En este contexto, los terrenos forestales cumplen funciones especialmente relevantes de conservación del suelo, regulación hidrológica, mantenimiento de la cubierta vegetal, conectividad territorial y prevención de los procesos de degradación.

De acuerdo con la cartografía analizada en el Borrador, el municipio cuenta con aproximadamente **1.594 ha de terreno forestal estratégico**, localizadas principalmente en el Cabeçó d'Or, Llofriú, el Vedat del Marqués, el río de la Torre, la Murta, la Serra dels Coloms, El Moralet y la Serra Negra, y con aproximadamente 6.930 ha de terreno forestal ordinario.

El modelo del PGE incorpora la totalidad del terreno forestal estratégico a la infraestructura verde estructural y lo clasifica como suelo no urbanizable protegido, en atención a su especial relevancia ambiental, forestal, paisajística y territorial, así como a la difícil sustitución de los servicios ecosistémicos que presta. De este modo, la identificación realizada por el PATFOR se traduce en una determinación efectiva del modelo territorial y de la ordenación estructural del Plan.

El terreno forestal ordinario se integra igualmente en la infraestructura verde cuando contribuye a la conectividad ecológica, la conservación del suelo, la protección de cauces y relieves, la regulación hidrológica, el mantenimiento del paisaje, la prevención de la erosión y la desertificación o la articulación de los bordes urbano-rurales. Su tratamiento urbanístico se establece en función de sus valores y de la posición que ocupa dentro de la estructura territorial, sin que su condición forestal determine por sí sola un régimen uniforme de protección.



Terrenos forestales estratégicos y ordinarios en el municipio de Alicante.
Fuente: PATFOR.

Esta estrategia permite incorporar de forma directa la planificación forestal al modelo del PGE mediante:

- la protección de las sierras, relieves y terrenos forestales de mayor valor;
- la conservación de la cubierta vegetal y del suelo frente a la erosión y la desertificación;
- el mantenimiento de la continuidad entre los espacios forestales, los cauces y el territorio rural;
- la integración de los terrenos forestales en los corredores y conectores de la infraestructura verde;
- la preservación de sus funciones paisajísticas, hidráulicas y climáticas;
- y la consideración del riesgo de incendio en la ordenación de los bordes urbanos y de los nuevos desarrollos.

El suelo no urbanizable protegido delimitado por el PGE alcanza aproximadamente 9.912 ha, equivalentes al 48,91 % del término municipal. Esta superficie comprende la totalidad del terreno forestal estratégico y otros suelos de valor natural, agrícola, paisajístico, hidráulico, litoral y cultural, configurando una red de protección más amplia que la derivada exclusivamente de la cartografía forestal.

En el sector occidental del municipio, donde las infraestructuras viarias y las áreas productivas existentes han generado discontinuidades entre los espacios forestales y rurales, el modelo utiliza los corredores verdes, los cauces, los parques estructurales y los espacios de transición para mantener la conectividad territorial, ordenar los bordes y evitar nuevos procesos de fragmentación.

La incardinación del PGE en el PATFOR se concreta, por tanto, en la incorporación del terreno forestal estratégico a la infraestructura verde estructural y en su clasificación como suelo no urbanizable protegido, así como en la integración funcional del terreno forestal ordinario cuando contribuye a la conectividad, la conservación del suelo, la regulación hidrológica, el paisaje o la prevención de riesgos.

En las siguientes fases se concretarán la regulación de usos, las condiciones de gestión forestal y las medidas aplicables a las zonas de contacto con los tejidos urbanos, las infraestructuras y los ámbitos de desarrollo, de acuerdo con la legislación forestal vigente y con las determinaciones estructurales del PGE.

PATAE. Plan de Acción Territorial del Área Funcional Alicante-Elche

El Plan de Acción Territorial del Área Funcional Alicante-Elche tiene por objeto desarrollar la ETCV en uno de los principales sistemas urbanos de la Comunitat Valenciana y establecer un marco supramunicipal para la coordinación entre Alicante, Elche y los restantes municipios del área funcional.

La documentación oficial publicada corresponde al Borrador del Plan y al Documento Inicial Estratégico. Al no haber concluido su tramitación, sus propuestas no tienen el carácter vinculante propio de un plan aprobado, aunque constituyen un antecedente territorial relevante para valorar la coherencia supramunicipal del PGE.

El PATAE aborda de forma integrada:

- la infraestructura verde supramunicipal;
- el sistema de asentamientos y centralidades;
- la movilidad metropolitana;
- las áreas de actividad económica;
- los espacios agrarios;
- el paisaje y el litoral;
- y las infraestructuras y equipamientos de alcance territorial.

Entre sus objetivos se encuentra la definición y armonización de una infraestructura verde continua para el conjunto del área funcional. Su borrador incorpora, además, directrices paisajísticas referidas a la morfología del territorio, los paisajes del agua, los espacios agrarios, los hitos visuales, las nuevas extensiones urbanas, las construcciones aisladas, las infraestructuras lineales, las áreas de actividad económica, los espacios urbanos, las áreas degradadas y los itinerarios y miradores.

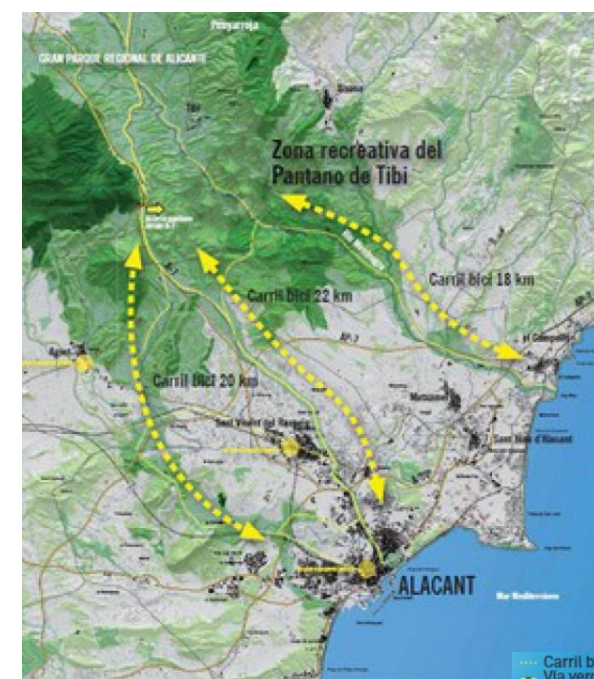
El modelo del PGE resulta coherente con este marco territorial en tramitación mediante:

- la continuidad de la infraestructura verde hacia Sant Vicent del Raspeig, Sant Joan d'Alacant, Mutxamel, El Campello, Agost, Monforte del Cid y Elche;
- la protección del paisaje agrario y de los espacios rurales que separan y relacionan los distintos núcleos;
- la consolidación de una estructura urbana compacta y policéntrica;
- la regeneración de los tejidos existentes y el tratamiento de los bordes urbano-rurales;
- la articulación de los corredores Alicante–Sant Vicent, Alicante–Sant Joan–El Campello y Alicante–Elche;
- la coordinación entre el puerto, el aeropuerto, la Universidad, el Parque Científico, Ciudad de la Luz y las áreas productivas;
- y la reserva de los corredores necesarios para el transporte público y las infraestructuras metropolitanas.

La propuesta del PGE no reproduce las determinaciones provisionales del PATAE ni les atribuye efectos vinculantes. Las considera como referencia para asegurar que el modelo municipal no dificulte la futura coordinación del área funcional y mantiene una estructura territorial compatible con sus objetivos generales.

Esta compatibilidad resulta especialmente relevante en relación con la infraestructura verde, la movilidad y la actividad económica, materias que requieren una coordinación superior al ámbito municipal. La delimitación y especialización de los ámbitos productivos de Alicante debe relacionarse con la oferta de Elche, Sant Vicent del Raspeig, Agost y Monforte del Cid, del mismo modo que los corredores ambientales, hidráulicos y de transporte deben garantizar su continuidad más allá del término municipal.

Las determinaciones que finalmente se aprueben en el PATAE se incorporarán al planeamiento municipal con el alcance que establezca el propio instrumento. Entretanto, el PGE define un modelo territorial que permite dicha coordinación sin condicionar sus contenidos definitivos.



Conexiones con el Parque Provincial PATAE Alicante-Elche.

Fuente: PATAE

6.3. Planificación hidrológica, de inundabilidad y litoral

La ordenación estructural del PGE se relaciona directamente con la planificación territorial y sectorial en materia de inundabilidad, dominio público hidráulico, recursos hídricos y protección del litoral. En este ámbito concurren el PATRICOVA y el PATIVEL, junto con el Plan Hidrológico y el Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Demarcación Hidrográfica del Júcar, el Plan Especial de Sequía y la cartografía del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables.

PATRICOVA. Prevención del riesgo de inundación

El Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación de la Comunitat Valenciana - PATRICOVA-, aprobado mediante el Decreto 201/2015, de 29 de octubre, identifica las zonas afectadas por peligrosidad de inundación, establece limitaciones y condiciones para la implantación de usos y las integra en la infraestructura verde territorial.

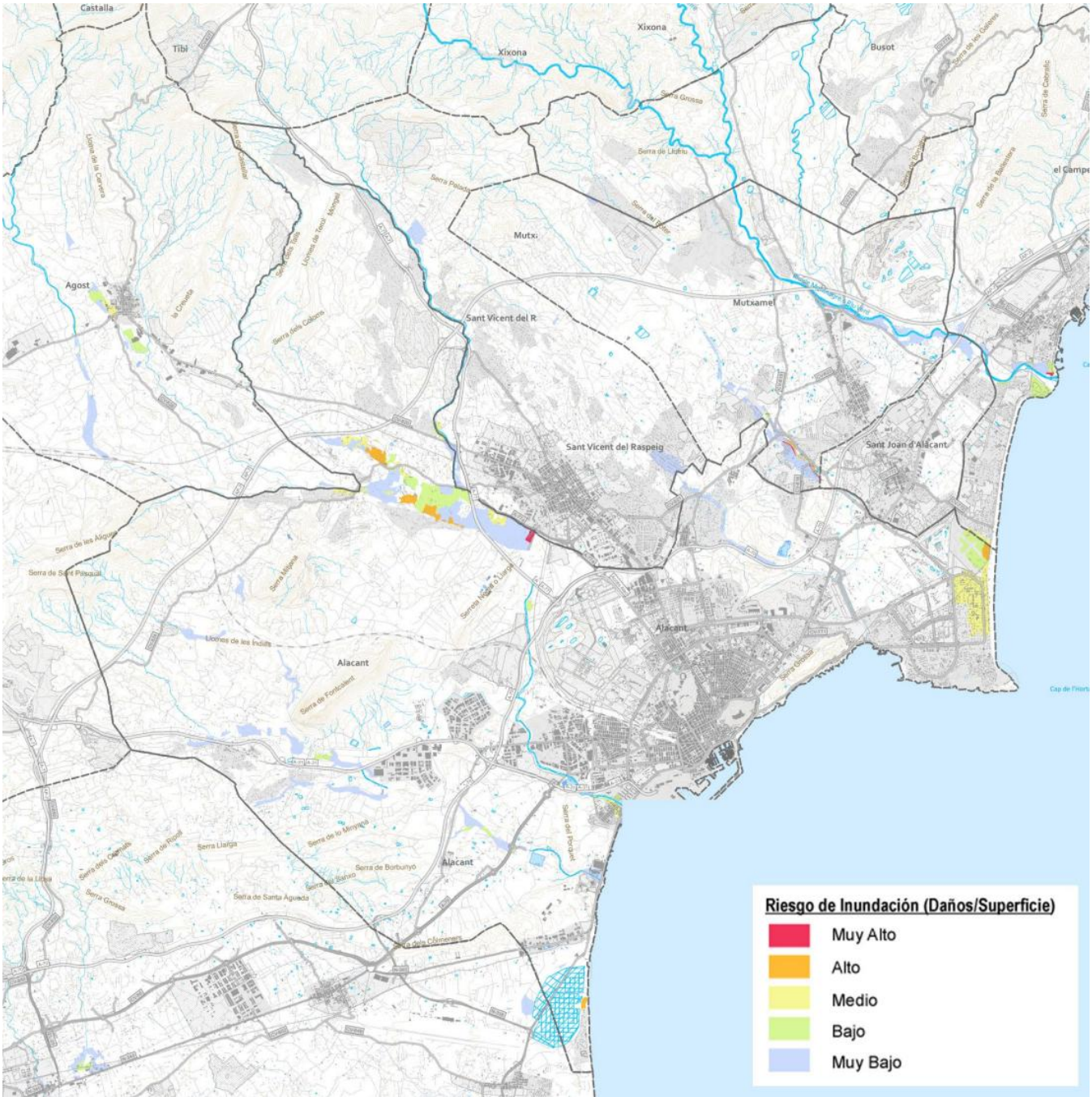
El PATRICOVA diferencia seis niveles de peligrosidad de inundación y cinco niveles de riesgo, entendiendo este último como el resultado de relacionar la peligrosidad con la exposición y vulnerabilidad de la población, las edificaciones, las infraestructuras y las actividades. Junto a la peligrosidad derivada de modelos hidráulicos, su revisión de 2015 incorporó la peligrosidad geomorfológica, destinada a identificar formas del relieve y procesos naturales que evidencian la posible circulación o acumulación de agua aun cuando no exista una modelización hidráulica detallada.

En Alicante, la peligrosidad geomorfológica afecta aproximadamente a 2.215,61 ha. Presenta una extensión especialmente relevante entre el Barranc de Lloixa -integrado en el sistema Orgegia-Juncaret- y la playa de Sant Joan, así como en barrancos, ramblas y vaguadas que atraviesan sectores de la ciudad consolidada, algunos de ellos canalizados o alterados por el proceso de urbanización.

Esta información debe interpretarse de forma complementaria a la cartografía estatal del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables -SNCZI-, que identifica aproximadamente 397,9 ha de superficie inundable para un periodo de retorno de 500 años. Ambas cartografías responden a metodologías y escalas distintas y no deben sustituirse entre sí: el PATRICOVA incorpora una lectura territorial y geomorfológica, mientras que el SNCZI representa los resultados de la modelización hidráulica disponible.

Los principales ámbitos de afección se concentran en la Cañada del Fenollar, el sistema Orgegia-Juncaret y la playa de Sant Joan, donde existen edificaciones y suelos urbanizados expuestos, así como en el enclave de El Pintat, incluido en zona de peligrosidad. Se trata, en gran medida, de situaciones preexistentes que el nuevo planeamiento no genera, pero que debe considerar para evitar el incremento de la exposición y favorecer la reducción progresiva de la vulnerabilidad.

El artículo 17 de la normativa del PATRICOVA establece el tratamiento urbanístico de las zonas afectadas por riesgo de inundación y exige la clasificación como suelo no urbanizable de especial protección del dominio público hidráulico y, con las particularidades previstas para el suelo urbano, de las zonas afectadas por peligrosidad de nivel 1. El artículo 23 establece, asimismo, criterios de gestión de la infraestructura verde orientados a mantener la funcionalidad hidráulica del territorio y evitar el incremento del riesgo.



Riesgo de inundación.
Fuente: PATRICOVA

El modelo del PGE incorpora estas condiciones desde la ordenación estructural mediante:

- la integración de los cauces, barrancos, ramblas y zonas inundables en la infraestructura verde y azul;
- la protección del dominio público hidráulico y de sus zonas funcionalmente asociadas;
- la recuperación de los corredores de las Ovejas, Agua Amarga y Orgegia-Juncaret;
- la preservación de espacios de flujo, laminación, infiltración y drenaje;
- la aplicación de soluciones basadas en la naturaleza;
- la incorporación de sistemas urbanos de drenaje sostenible;
- la reducción de la impermeabilización;
- y el condicionamiento de los sectores colindantes con cauces y zonas afectadas por peligrosidad.

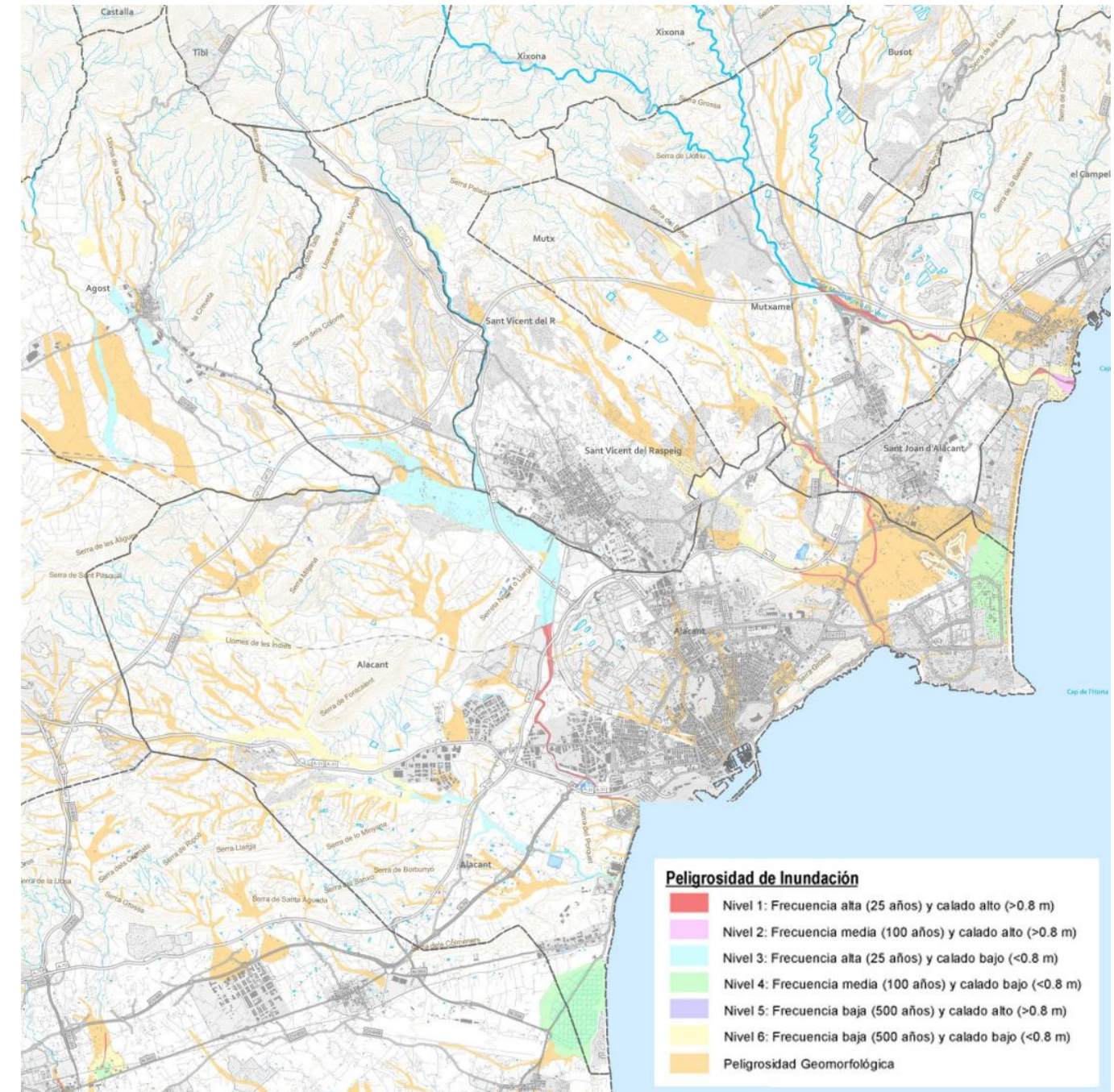
El PGE no se limita, por tanto, a reproducir la cartografía del PATRICOVA, sino que utiliza el sistema hidráulico como parte de la estructura territorial y ambiental del modelo. Los cauces y corredores asociados dejan de considerarse espacios residuales o meras infraestructuras de evacuación y pasan a desempeñar funciones simultáneas de drenaje, laminación, conectividad ecológica, regulación climática, paisaje y uso público compatible.

El Estudio Ambiental y Territorial Estratégico incorporará un estudio específico de inundabilidad que analizará de forma integrada:

- la peligrosidad fluvial;
- la escorrentía y la inundación pluvial;
- la peligrosidad geomorfológica;
- la inundación de origen costero;
- el efecto del cambio climático;
- y la incidencia conjunta de estas variables sobre los ámbitos de transformación y las infraestructuras.

Este estudio contrastará la cartografía del PATRICOVA y del SNCZI con la topografía, las cuencas de drenaje, la configuración física del territorio y las determinaciones del PGE. Su finalidad será verificar y concretar las condiciones ya incorporadas al modelo, establecer las medidas aplicables a cada ámbito y asegurar que las actuaciones no incrementen la peligrosidad aguas arriba o aguas abajo.

La ordenación deberá coordinarse también con el Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Demarcación Hidrográfica del Júcar, cuyo segundo ciclo fue aprobado mediante el Real Decreto 26/2023, de 17 de enero. Este instrumento establece el marco estatal para la prevención, protección, preparación y recuperación frente a las inundaciones y se apoya en la cartografía del SNCZI.



Peligrosidad de inundación.
Fuente: PATRICOVA

PATIVEL. Infraestructura verde y ordenación del litoral

El Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana -PATIVEL-, aprobado mediante el Decreto 58/2018, de 4 de mayo, establece un marco supramunicipal para proteger los suelos de mayor valor ambiental, territorial y paisajístico del litoral y garantizar la continuidad de su infraestructura verde.

El PATIVEL diferencia distintas categorías de protección y ordenación, entre ellas:

- espacios naturales protegidos;
- suelos regulados por otros planes de acción territorial;
- suelos no urbanizables de protección litoral -Litoral 1-;
- suelos de refuerzo del litoral -Litoral 2-;
- y corredores ecológicos y funcionales.

Sus determinaciones prevalecen sobre el planeamiento municipal, sin perjuicio de que este establezca una protección más amplia o exigente.

En Alicante, el PATIVEL reconoce tres grandes ámbitos territoriales:

- **Cap de l'Horta**, incluido mayoritariamente en la categoría Litoral 1 y relacionado con la ZEC Cap de l'Horta;
- **El Palmeral**, donde concurren suelos de protección y refuerzo litoral y el corredor funcional asociado a este espacio;
- **Elx Nord-Aigua Amarga**, vinculado al Saladar d'Aigua Amarga y a los corredores que conectan el litoral de Alicante con los espacios abiertos y humedales del término de Elche.

Estas piezas no se consideran ámbitos aislados, sino partes de una estructura litoral continua que conecta los espacios naturales, los suelos rurales, los corredores hidráulicos y los tejidos urbanos.

El PATIVEL incorpora asimismo la **Vía Litoral**, concebida como un itinerario continuo apto para la movilidad no motorizada, destinado a conectar física y funcionalmente los principales elementos naturales, culturales y paisajísticos de la costa.

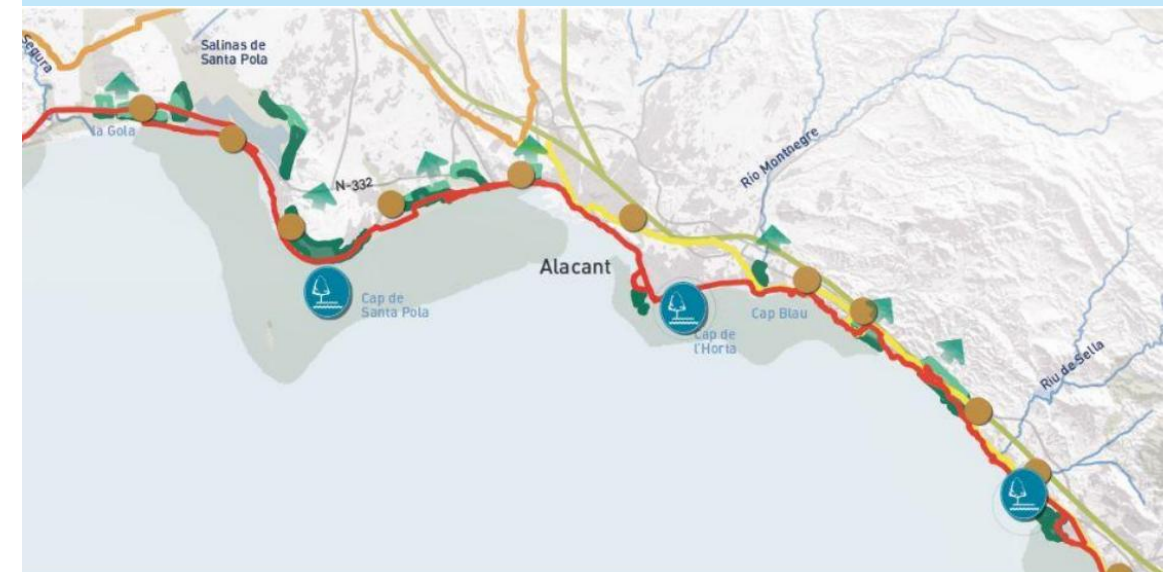
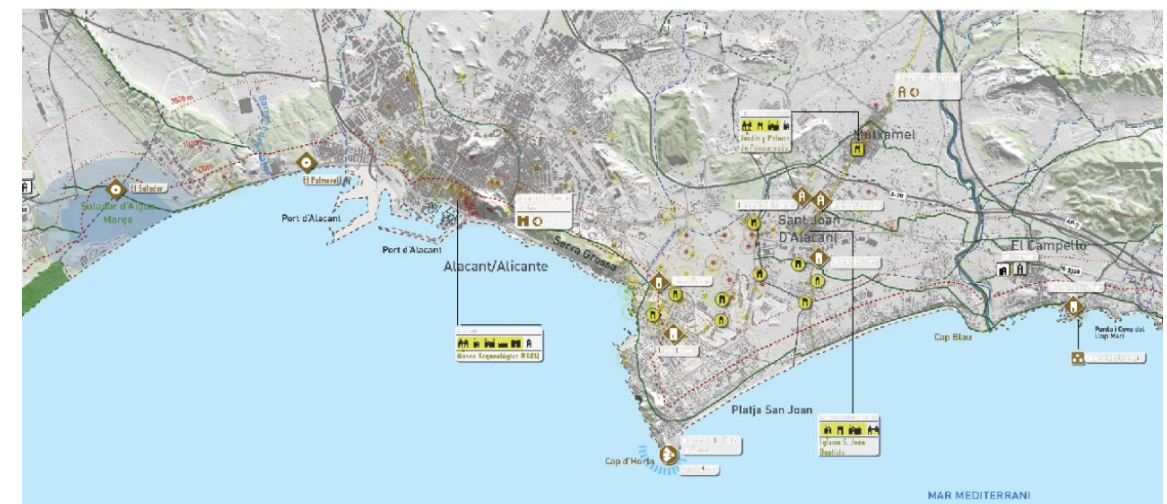
El PGE incorpora las determinaciones del PATIVEL a su infraestructura verde y azul mediante:

- la protección de los ámbitos del Cap de l'Horta, El Palmeral y Aigua Amarga;
- la continuidad de los corredores ecológicos y funcionales hacia el interior;
- la protección de los espacios de transición entre el litoral y el territorio rural;
- la integración del Saladar d'Aigua Amarga y de los espacios vinculados al sistema litoral sur;
- y la incorporación de la Vía Litoral como eje ambiental, paisajístico y de movilidad activa.

La Vía Litoral configura un recorrido de casi **21 km** que relaciona playas, calas, espacios naturales, elementos patrimoniales, parques urbanos y centralidades costeras. No se plantea únicamente como itinerario recreativo, sino como una pieza estructural que favorece la continuidad de la infraestructura verde, mejora la accesibilidad pública al litoral y conecta longitudinalmente los distintos paisajes costeros.

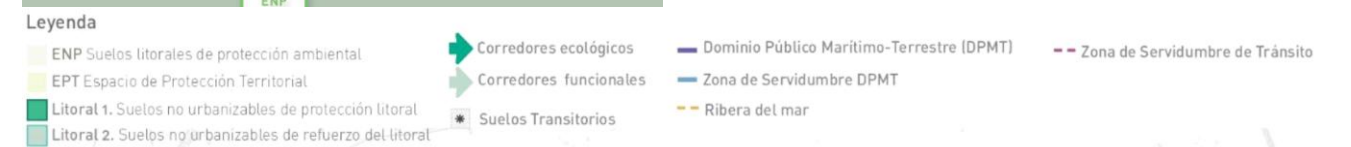
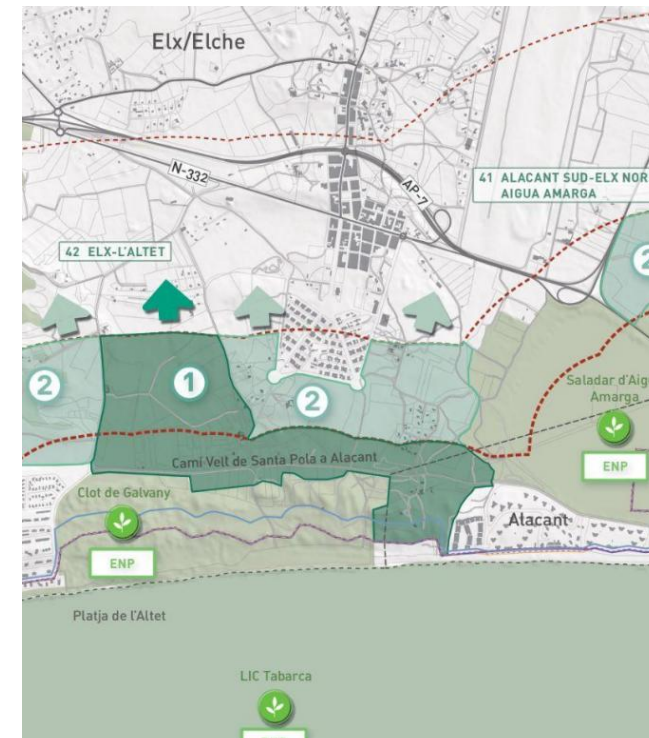
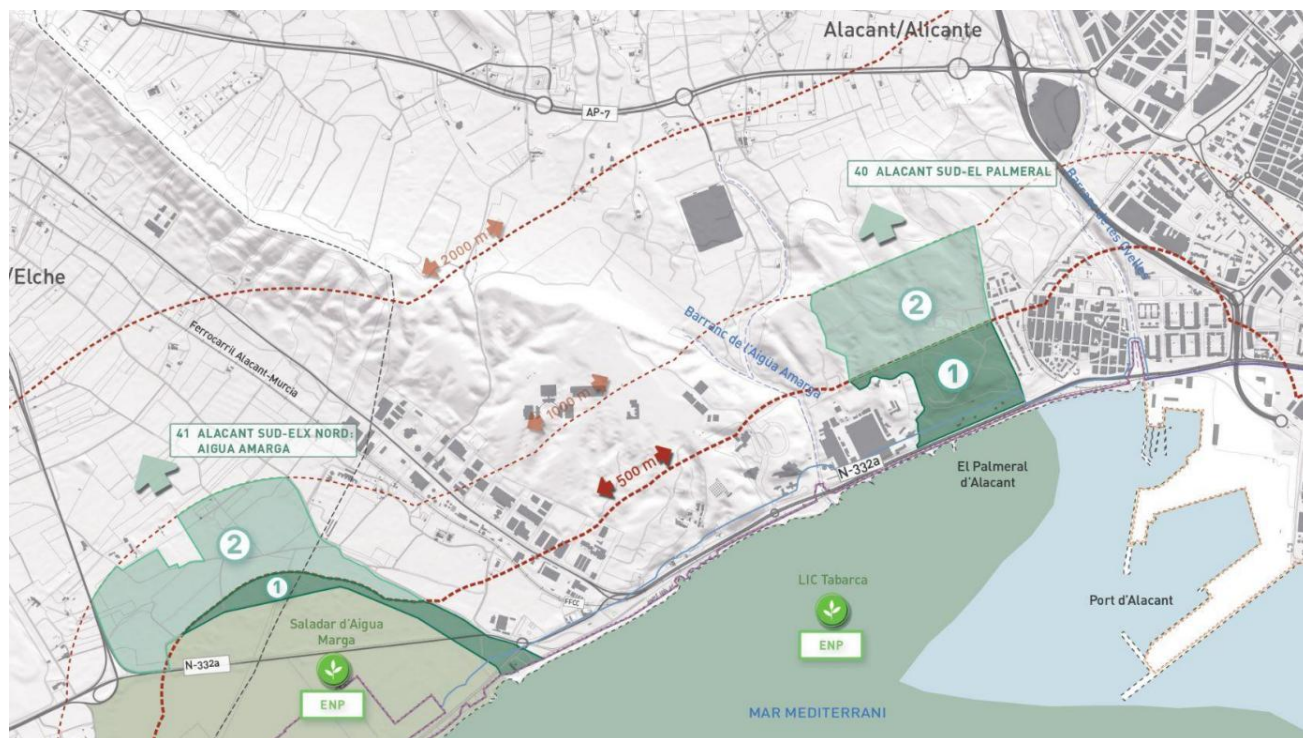
La eliminación de la barrera ferroviaria en el litoral sur y la transformación del corredor liberado en un eje verde refuerzan la relación costa-interior y permiten conectar la Vía Litoral con Agua Amarga, El Palmeral, los barrios del sur y los grandes espacios libres de la ciudad.

El modelo del PGE resulta, por tanto, coherente con el PATIVEL y desarrolla sus determinaciones a escala municipal, relacionando la protección litoral con la regeneración urbana, la movilidad activa, la adaptación climática y la conectividad ecológica.



Recursos paisajísticos y propuesta de Vía Litoral en Alicante.

Fuente: PATIVEL



Zonas del litoral a proteger y categorías de ordenación en el municipio de Alicante.
Fuente: PATIVEL.

Planificación hidrológica y disponibilidad de recursos hídricos

El término municipal de Alicante se integra en la Demarcación Hidrográfica del Júcar. La planificación vigente corresponde al Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Júcar 2022-2027, aprobado mediante el Real Decreto 35/2023, de 24 de enero. Este instrumento establece los objetivos ambientales de las masas de agua, la asignación y reserva de recursos, las condiciones de utilización del dominio público hidráulico y las medidas necesarias para garantizar la atención sostenible de las demandas.

El municipio se relaciona con las masas de agua subterránea del Bajo Vinalopó, Agost-Monnegre y Orcheta, así como con los sistemas superficiales y litorales asociados a los cauces, barrancos, zonas húmedas y aguas costeras.

El abastecimiento urbano presenta una estructura diversificada que combina:

- recursos suministrados por la Mancomunidad de los Canales del Taibilla;
- captaciones subterráneas;
- recursos procedentes de las desalinizadoras de Alicante I, Alicante II y Mutxamel;
- y, para los usos compatibles, agua regenerada.

Esta diversificación incrementa la garantía del abastecimiento, pero no elimina la vulnerabilidad derivada de la escasez estructural, la irregularidad climática, el incremento de las temperaturas y la presión sobre los recursos convencionales.

El modelo del PGE vincula el desarrollo de los nuevos ámbitos a la disponibilidad efectiva de recursos y a la capacidad de las infraestructuras. Esta determinación se concreta mediante:

- la acreditación de la suficiencia del abastecimiento;
- la coordinación del crecimiento con la ampliación o mejora de las redes;
- la reducción de pérdidas y la eficiencia en el consumo;
- la máxima reutilización viable del agua regenerada;
- la utilización de recursos regenerados para riego, zonas verdes y usos productivos compatibles;
- la separación progresiva de las redes pluviales y residuales;
- la aplicación de sistemas urbanos de drenaje sostenible;
- y el impulso de soluciones de vertido cero o de reducción máxima de los vertidos al medio receptor.

La planificación debe considerar también el Plan Especial de Sequía de la Demarcación Hidrográfica del Júcar, cuya revisión fue aprobada mediante la Orden TED/601/2026, de 1 de junio. Este instrumento establece los indicadores y medidas aplicables ante situaciones de sequía prolongada y escasez coyuntural.

El Estudio Ambiental y Territorial Estratégico incorporará un estudio de recursos hídricos, elaborado en coordinación con Aguas Municipalizadas de Alicante y las administraciones competentes, que cuantificará:

- la demanda actual;
- la demanda derivada del crecimiento residencial y económico;
- los recursos disponibles y sus garantías;
- la capacidad de producción, regulación y transporte;
- las necesidades de ampliación de las redes;
- el potencial de reutilización;
- y la incidencia de los escenarios climáticos y de sequía.

La Confederación Hidrográfica del Júcar deberá informar sobre la disponibilidad y compatibilidad de los recursos y sobre las afecciones al dominio público hidráulico. La programación de los nuevos ámbitos se coordinará con la suficiencia efectiva del abastecimiento, el saneamiento, la depuración y la reutilización, evitando que la clasificación del suelo se traduzca en demandas no atendibles o en un deterioro de las masas de agua.

En conjunto, el PGE integra la planificación hidrológica, la prevención de la inundación y la protección del litoral como condicionantes estructurales del modelo. Los cauces, corredores de drenaje, espacios inundables y piezas litorales forman parte de la infraestructura verde y azul, mientras que la transformación urbana queda vinculada a la reducción del riesgo, a la suficiencia de los recursos y al mantenimiento del buen estado de las aguas.

6.4. Transportes e infraestructuras

El modelo territorial de Alicante está condicionado por infraestructuras de competencia estatal, autonómica y supramunicipal cuya planificación, aprobación y ejecución corresponden a administraciones y organismos distintos del Ayuntamiento. El PGE incorpora estas actuaciones cuando presentan un grado suficiente de definición, preserva los corredores y suelos necesarios, evita determinaciones incompatibles y mantiene alternativas cuando su trazado o programación no están definitivamente aprobados.

La incorporación de estas infraestructuras al modelo no supone asumir su competencia ni anticipar su aprobación técnica. El PGE define su encaje territorial y coordina con ellas la clasificación del suelo, los nuevos desarrollos, la infraestructura verde, la movilidad urbana y la localización de las actividades económicas.

Actuaciones de la Administración General del Estado

• Red viaria estatal

La red estatal constituye la principal estructura de acceso exterior al municipio y soporta, además, una parte importante de los desplazamientos metropolitanos. Las actuaciones consideradas afectan especialmente a la A-70, la A-31 y al corredor occidental de acceso a Alicante.

Entre las intervenciones previstas o en estudio se encuentran:

- la mejora de la conexión entre la A-70 y la A-31;
- la reordenación de enlaces, accesos e intersecciones en el arco occidental;
- la mejora del acceso a la Universidad de Alicante;
- y el incremento de la capacidad y funcionalidad de la A-70 en el corredor Alicante-Elche.

Estas actuaciones son relevantes para el PGE porque coinciden con los principales accesos metropolitanos, con áreas productivas consolidadas y con los nuevos ámbitos residenciales y económicos del oeste. Su resolución debe evitar que el aumento de capacidad viaria induzca una mayor dependencia del vehículo privado o traslade la congestión hacia la red urbana.

El modelo coordina estas actuaciones con:

- la transformación progresiva del tramo urbano de la A-70;
- la compleción de la Vía Parque;
- la mejora de las conexiones transversales entre barrios;
- los accesos al arco productivo occidental;
- las reservas para transporte público;
- y la continuidad de los corredores de la infraestructura verde.

Cuando el trazado de una actuación estatal no presenta todavía definición suficiente, el PGE preserva el corredor funcional y evita consolidar usos que puedan impedir su desarrollo, sin incorporar como definitiva una solución concreta.

- **Red ferroviaria**

La principal actuación ferroviaria es la **Variante de Torrellano**, destinada a reorganizar el acceso ferroviario a Alicante desde el sur y a conectar la red con el aeropuerto Alicante-Elche. La actuación incluye la nueva variante, sus conexiones con las líneas hacia Murcia y La Encina y la reordenación de la infraestructura ferroviaria existente. ADIF ha impulsado la redacción de los proyectos constructivos y contempla también el desmantelamiento de la denominada vía de la costa en el entorno de San Gabriel, con excepción del ramal de acceso al puerto que se deriva a estudio posterior.

La Variante de Torrellano constituye una pieza estructural del modelo porque permite:

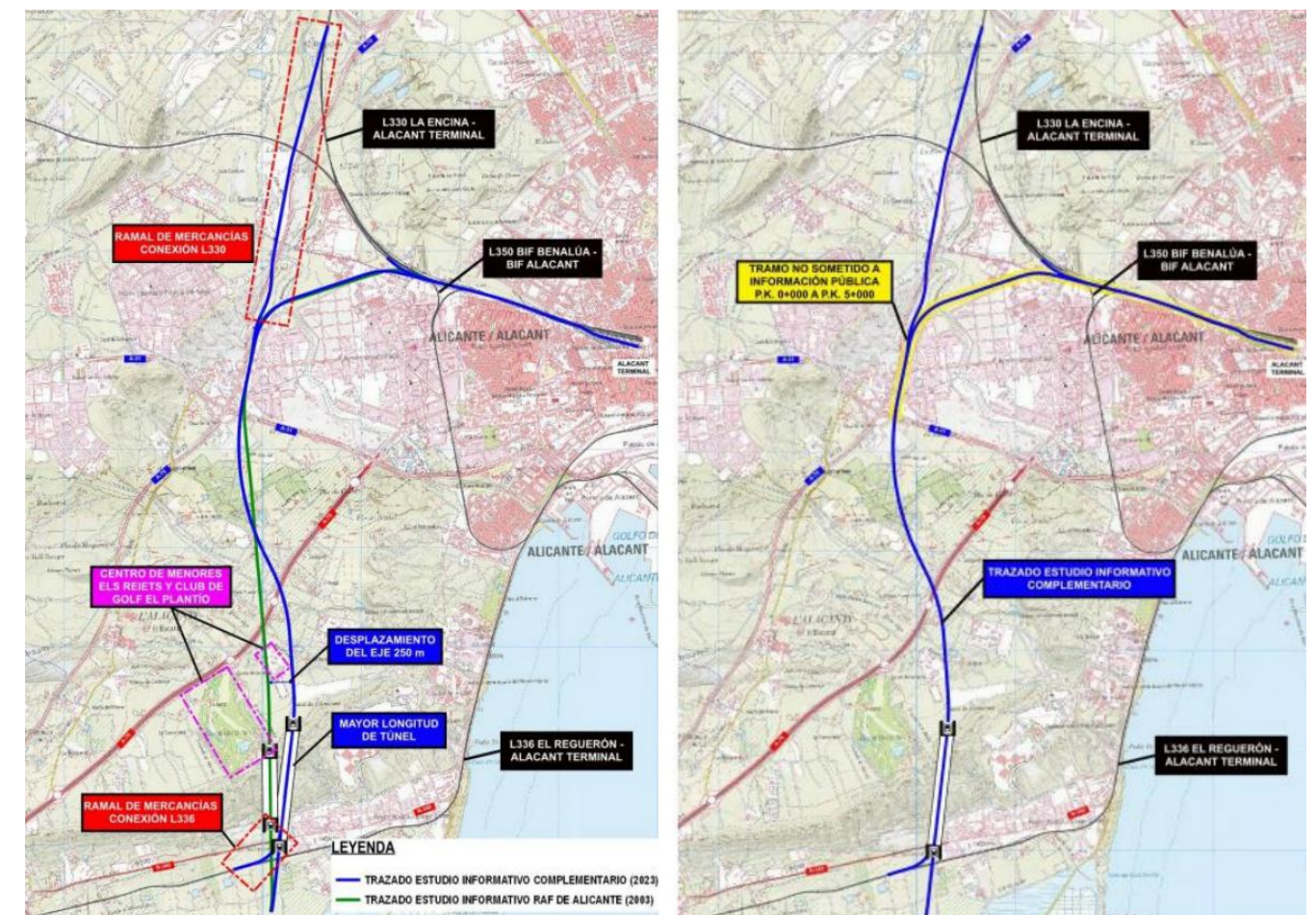
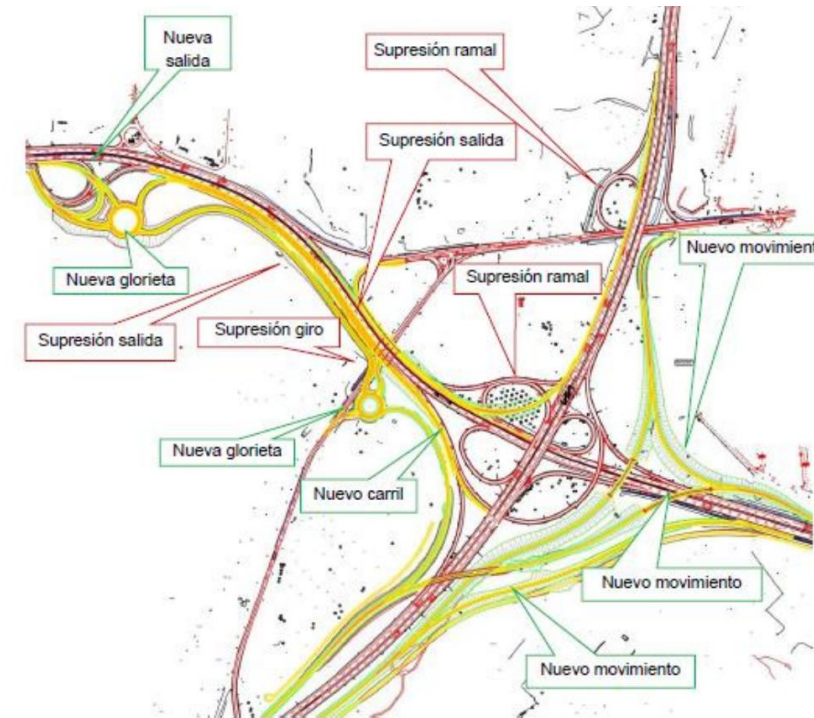
- conectar directamente Alicante y el aeropuerto por ferrocarril;
- mejorar la funcionalidad de la línea de Cercanías Alicante-Murcia;
- separar y reorganizar los tráficos de Cercanías, larga distancia y mercancías;
- mantener la conexión ferroviaria con el puerto;
- y liberar el corredor litoral sur de una infraestructura que actualmente actúa como barrera urbanay territorial.

El PGE incorpora el corredor de la variante, preserva sus conexiones y vincula a su ejecución la transformación del trazado litoral. La eliminación de la vía de la costa permite integrar el espacio liberado en la infraestructura verde y azul, mejorar la relación entre los barrios del sur y el litoral y establecer un corredor continuo de movilidad activa y transporte público.

El modelo considera asimismo:

- la integración urbana e intermodal de Alicante-Terminal;
- la mejora de la red de Cercanías;
- la inserción de Alicante en el Corredor Mediterráneo;
- la continuidad del acceso ferroviario al puerto;
- y la coordinación entre la red estatal, el TRAM y el transporte urbano.

La estación de Alicante-Terminal concentra actualmente servicios de larga distancia, alta velocidad y las líneas de Cercanías C-1 y C-3, por lo que su integración urbana y su conexión con el resto de modos constituye un elemento esencial de la movilidad metropolitana.



Variante de acceso ferroviario al aeropuerto y actuaciones de mejora de la red viaria estatal.
Fuente: Estudio de infraestructuras de red primaria. Borrador del PGE.

Actuaciones de la Generalitat Valenciana

Las actuaciones autonómicas se relacionan principalmente con la red TRAM, la movilidad metropolitana, las carreteras de titularidad autonómica, las infraestructuras hidráulicas y los grandes equipamientos sanitarios, educativos, científicos y tecnológicos.

El PGE configura una red de transporte público estructurante apoyada en:

- la extensión y mejora del TRAM;
- la reserva de plataformas independientes o preferentes;
- la conexión entre las nuevas centralidades y los barrios;
- la coordinación con la estación ferroviaria y los nodos intermodales;
- y la articulación de los corredores Alicante–Sant Vicent, Alicante–Sant Joan–Mutxamel–El Campello y Alicante–Elche.

El Plan no atribuye carácter definitivo a todas las prolongaciones representadas. Distingue entre las infraestructuras existentes, las actuaciones con planificación o proyecto sectorial y los corredores cuya concreción corresponde a posteriores estudios de movilidad y proyectos de FGV y de la Generalitat.

La reserva de los corredores permite que la ampliación de la red pueda desarrollarse por fases y evita que los nuevos sectores consoliden una estructura dependiente exclusivamente del automóvil. La urbanización de los ámbitos deberá coordinarse con las condiciones necesarias para implantar el transporte público, la movilidad ciclista y los itinerarios peatonales.

El modelo se relaciona también con los grandes equipamientos autonómicos y universitarios, entre ellos la Universidad de Alicante y su Parque Científico, Ciudad de la Luz, los espacios vinculados a la innovación y el futuro tercer hospital de Alicante. Para este último, el PGE establece una reserva de suelo que garantiza su encaje territorial y su conexión con las redes de movilidad, servicios e infraestructura verde, sin anticipar su programa funcional ni su ordenación definitiva, que corresponden a la planificación sanitaria y a la Generalitat Valenciana.

Puerto de Alicante

El Puerto de Alicante constituye uno de los principales activos territoriales, económicos e identitarios de la ciudad. Su función comercial y logística se combina con su posición central en el frente litoral y con su capacidad para actuar como nodo de movilidad, innovación, actividad empresarial y economía azul. La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios y el Plan Especial del Puerto constituyen las referencias para la ordenación de la zona de servicio, dentro de la cual el PGE reconoce la competencia de la planificación portuaria.

La estrategia del PGE no se limita a coordinar accesos y bordes, sino que plantea una integración activa entre puerto y ciudad basada en cuatro líneas principales:

- reforzar la operatividad comercial, logística, turística y de servicios del puerto;
- mejorar la permeabilidad urbana y la continuidad del espacio público litoral;
- ordenar la transición entre los usos portuarios y los barrios próximos;
- y vincular el puerto con los corredores metropolitanos de actividad, conocimiento e innovación.

En el frente portuario, el modelo promueve la continuidad peatonal y ciclista, la integración paisajística y la activación de los espacios de contacto con la ciudad, especialmente en relación con la Explanada, la fachada marítima y el puerto deportivo. Esta apertura se limita a los ámbitos compatibles con la seguridad y funcionalidad portuarias y no supone extender indiscriminadamente los usos urbanos al interior de la zona de servicio.

Los bordes colindantes con los tejidos residenciales se conciben como espacios de transición cualificada. En ellos se favorece la implantación de usos compatibles vinculados a la cultura, el emprendimiento, el comercio, la restauración, el ocio, los espacios verdes, los servicios turísticos y las oficinas y actividades

relacionadas con la economía azul. Su finalidad es reducir los conflictos entre la actividad portuaria y la ciudad, mejorar la relación con los barrios próximos y consolidar un frente litoral activo y de mayor calidad urbana.

El PGE integra igualmente el frente portuario en la infraestructura verde y azul municipal. La infraestructura verde que establezca el Plan Especial deberá ser compatible y continua con la definida por el PGE, reforzando el corredor litoral, las conexiones con los espacios urbanos y las relaciones visuales con los principales hitos paisajísticos de Alicante.

La accesibilidad constituye otra pieza esencial de la estrategia. El modelo mantiene y mejora los accesos viarios y ferroviarios necesarios para la actividad portuaria, al tiempo que reduce la presión del tráfico pesado sobre el frente litoral. El acceso directo desde el corredor de la A-31 permite reconducir los flujos de mercancías hacia la red estructurante y liberar la fachada marítima de tráficos incompatibles con su función urbana.

La transformación ferroviaria presenta una especial relevancia. El nuevo ramal de mercancías hacia el puerto se plantea soterrado en su aproximación y entrada, sustituyendo el trazado actual que atraviesa áreas productivas y barrios como San Gabriel. La liberación de este corredor permite eliminar barreras, mejorar la continuidad urbana y destinar el espacio resultante a infraestructura verde, itinerarios peatonales y conexiones ciclistas, manteniendo al mismo tiempo la funcionalidad ferroviaria del puerto.

El puerto forma además parte del corredor de innovación aeropuerto-puerto, que conecta Agua Amarga, Ciudad de la Luz, la EUIPO y otros ámbitos de actividad y transformación. Esta estructura relaciona logística, innovación, producción audiovisual, servicios empresariales y economía del conocimiento, reforzando el papel del puerto como extremo de un eje metropolitano de actividades de alto valor añadido.

El Plan Especial del Puerto deberá adaptarse a estas directrices y coordinar con el PGE sus accesos, su infraestructura verde, sus bordes y los espacios destinados a la relación puerto-ciudad. Su ámbito se ceñirá a la zona de servicio portuaria y cualquier modificación de usos o límites se tramitará conforme a la legislación sectorial correspondiente.

El modelo reconoce también el Faro del Cabo de las Huertas y el Faro de la Isla de Tabarca como elementos del Sistema General Portuario de señalización marítima. Su ordenación deberá compatibilizar la función portuaria y de seguridad de la navegación con la protección de sus valores patrimoniales, paisajísticos y territoriales.

En conjunto, el PGE configura el Puerto de Alicante como una infraestructura plenamente operativa y, al mismo tiempo, como una pieza integrada en el modelo urbano, productivo, ambiental y metropolitano: conectado con la A-31 y el ferrocarril, articulado con el corredor aeropuerto-puerto, permeable en sus bordes compatibles y vinculado a una fachada litoral de mayor calidad urbana y paisajística.

Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández

El aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández se localiza en el término municipal de Elche, pero constituye una infraestructura esencial para Alicante y para el conjunto del área funcional. Su proximidad condiciona especialmente el sur y el oeste del municipio.

La ordenación debe respetar:

- las servidumbres aeronáuticas;
- las limitaciones de altura;
- las superficies de aproximación y despegue;
- las afecciones radioeléctricas;
- y, en su caso, las servidumbres acústicas y las determinaciones de la planificación aeroportuaria.

Estas afecciones se incorporan a la documentación del PGE y condicionan la altura, volumetría y compatibilidad de los usos de los ámbitos afectados. La aprobación del planeamiento y de los instrumentos de desarrollo requerirá los informes sectoriales previstos en la legislación aeronáutica.

El PGE no plantea la urbanización del entorno aeroportuario como una expansión indiferenciada. Potencia las relaciones funcionales entre el aeropuerto, el puerto, Ciudad de la Luz, las áreas productivas y los nodos de innovación mediante el corredor Alicante-Elche y el arco productivo occidental.

La conexión ferroviaria prevista por la Variante de Torrellano resulta esencial para integrar el aeropuerto en el sistema de transporte metropolitano y reducir la dependencia actual del vehículo privado. Su ejecución permitirá reforzar la intermodalidad entre ferrocarril, autobús, transporte urbano, puerto y aeropuerto.

Incardinación en el modelo del PGE

La planificación de transportes e infraestructuras se incorpora al PGE mediante una doble estrategia:

- reservar y coordinar las actuaciones supramunicipales necesarias para la funcionalidad de Alicante;
- y utilizar esas infraestructuras para estructurar una ciudad más conectada, policéntrica y menos dependiente del automóvil.

El modelo no se limita a representar trazados sectoriales. Relaciona las nuevas infraestructuras con:

- la localización del crecimiento residencial y productivo;
- la regeneración de los tejidos existentes;
- la creación de nodos intermodales;
- la infraestructura verde y azul;
- la superación de barreras ferroviarias y viarias;
- y la conexión entre Alicante, el puerto, el aeropuerto y los municipios del área funcional.

Las determinaciones del PGE preservan los corredores necesarios y evitan incompatibilidades, pero la aprobación técnica, la evaluación ambiental, la programación y la ejecución de las actuaciones estatales y autonómicas corresponden a sus respectivas administraciones promotoras.

6.5. Planificación ambiental, forestal, energética y de residuos

La planificación ambiental sectorial condiciona tanto la protección de los espacios y recursos naturales como la localización de los usos, el funcionamiento de las redes y la prestación de los servicios urbanos. El PGE integra estas determinaciones en la infraestructura verde y azul, la clasificación del suelo, la red primaria y las condiciones estructurales de los nuevos desarrollos.

La incorporación de los regímenes sectoriales no sustituye los instrumentos específicos de gestión, autorización o evaluación. El PGE reconoce su alcance, evita usos incompatibles y establece, cuando procede, una protección urbanística adicional.

Espacios protegidos, Red Natura 2000 y biodiversidad

El municipio cuenta con espacios y enclaves sometidos a distintos regímenes de protección ambiental, entre ellos la Reserva Marina de la Isla de Tabarca, los espacios de la Red Natura 2000, las microrreservas de flora, las zonas húmedas catalogadas y los hábitats de interés comunitario.

El modelo incorpora estos elementos como nodos de la infraestructura verde y azul y protege no solo sus ámbitos formalmente delimitados, sino también los espacios de transición y las conexiones necesarias para mantener su funcionalidad ecológica. Esta estrategia se concreta en:

- la clasificación como suelo no urbanizable protegido de los espacios de mayor valor natural;
- la integración de los hábitats, humedales, saladares, sierras, fondos marinos y enclaves de flora en la infraestructura verde;
- la preservación de los corredores ecológicos e hidráulicos que los conectan;
- la limitación de nuevas transformaciones incompatibles;
- y la consideración de sus zonas de influencia en la ordenación de los sectores próximos.

La Reserva Marina de Tabarca, los espacios marinos de la Red Natura 2000 y el litoral del Cap de l'Horta se relacionan con la infraestructura verde terrestre mediante la Vía Litoral y los corredores costeros. Del mismo modo, el Saladar d'Aigua Amarga, las lagunas de Rabasa, las sierras interiores y los cauces se integran en una red continua que supera la protección aislada de cada enclave.

Los instrumentos de desarrollo y los proyectos que puedan afectar a espacios protegidos, hábitats o especies deberán someterse a los procedimientos ambientales y a las evaluaciones específicas que resulten aplicables. El PGE establece desde la ordenación estructural un criterio de evitación de las afecciones y reserva las medidas correctoras o compensatorias para los supuestos en que resulten legal y ambientalmente procedentes.

Planificación forestal y prevención de incendios

La relación con el PATFOR se desarrolla en el apartado 6.2. De acuerdo con el modelo adoptado, la totalidad del terreno forestal estratégico se incorpora a la infraestructura verde estructural y se clasifica como suelo no urbanizable protegido. Los terrenos forestales ordinarios se integran también en esta red cuando cumplen funciones de conectividad, conservación del suelo, protección paisajística, regulación hidrológica o prevención de riesgos.

La ordenación debe coordinarse, además, con la planificación autonómica y municipal de prevención de incendios forestales y con el Plan Especial frente al Riesgo de Incendios Forestales de la Comunitat Valenciana.

El PGE evita generar nuevas situaciones de interfaz urbano-forestal especialmente vulnerables y considera el riesgo de incendio en:

- la delimitación de los nuevos desarrollos;
- la localización de usos sensibles;
- la continuidad y capacidad de los accesos;
- los recorridos de evacuación;
- la disponibilidad de puntos de agua;
- y la gestión de la vegetación en los bordes urbanos.

En los asentamientos y tejidos ya existentes en contacto con terrenos forestales, el modelo favorece una adaptación progresiva mediante franjas de protección, gestión del combustible vegetal, mejora de accesos y protección de equipamientos esenciales. Estas medidas deben compatibilizarse con la continuidad ecológica y paisajística de la infraestructura verde, evitando soluciones basadas exclusivamente en la eliminación indiscriminada de la vegetación.

Cambio climático y transición ecológica

El PGE se somete a la Ley 6/2022, de 5 de diciembre, de cambio climático y transición ecológica de la Comunitat Valenciana, en su redacción vigente, y al marco estatal y europeo de descarbonización, adaptación y neutralidad climática. La normativa autonómica exige integrar la perspectiva climática en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística y considerar tanto la reducción de emisiones como la vulnerabilidad frente a los efectos del cambio climático.

El PGE incorpora esta perspectiva de forma transversal mediante:

- un modelo urbano compacto y policéntrico;
- la prioridad de la regeneración frente a la expansión dispersa;
- la coordinación entre crecimiento y transporte público;
- el refuerzo de la movilidad peatonal y ciclista;
- la infraestructura verde y azul como sistema de regulación climática;
- la protección de los suelos capaces de mantener funciones de infiltración, almacenamiento de carbono y regulación hidrológica;
- la reducción de la impermeabilización;
- la recuperación de cauces y corredores litorales;
- y la mejora de la eficiencia energética del sistema urbano.

La adaptación adquiere una relevancia especial en Alicante por la combinación de temperaturas elevadas, sequía, episodios de precipitación intensa, inundación, erosión, incendios forestales, subida del nivel del mar y presión sobre los recursos hídricos.

El modelo reduce la vulnerabilidad mediante el incremento del arbolado y del sombreado, la creación de parques estructurales, la implantación de sistemas urbanos de drenaje sostenible, la recuperación de espacios de laminación y la mejora de la conectividad entre la ciudad y los grandes espacios abiertos. Estas determinaciones no eliminan los riesgos existentes, pero evitan su incremento y proporcionan una estructura territorial más resiliente.

Energía y red eléctrica

El diagnóstico del Borrador identifica la insuficiente capacidad de la red eléctrica como uno de los condicionantes para el crecimiento residencial, la modernización de las áreas productivas y la implantación de nuevas actividades industriales, tecnológicas y de servicios.

La red actual se apoya principalmente en las subestaciones de San Juan, Rabasa y El Palmeral, además de instalaciones privadas vinculadas a determinados usos industriales. El aumento de la demanda, la electrificación de la movilidad, la digitalización de la economía y la incorporación de nuevas actividades productivas exigen reforzar y modernizar esta estructura.

El PGE incorpora esta necesidad mediante:

- la reserva de suelo para nuevas subestaciones en la playa de Sant Joan y en el entorno del Pla de la Vallonga;
- el refuerzo de las instalaciones y redes de distribución;
- la reordenación de las servidumbres eléctricas en los ámbitos de transformación;
- y el traslado de la subestación de Rabasa a una localización más compatible con el nuevo modelo urbano.

Estas reservas forman parte de la red primaria y permiten coordinar la programación de los nuevos sectores con la capacidad efectiva de suministro. La clasificación del suelo no implica, por sí sola, disponibilidad energética inmediata: cada fase de desarrollo deberá disponer de las infraestructuras necesarias para garantizar un servicio seguro y suficiente.

El modelo favorece asimismo un sistema energético más distribuido y descarbonizado mediante:

- la instalación de energía fotovoltaica en cubiertas de edificios, aparcamientos y áreas productivas;
- el autoconsumo individual y colectivo;
- las comunidades energéticas locales;
- los sistemas de almacenamiento;
- la rehabilitación energética del parque edificado;
- y la electrificación progresiva de la movilidad.

La implantación de instalaciones renovables en suelo rural no se concibe como un uso generalizado o indiferenciado. Se condiciona a la capacidad de acogida del territorio, a sus valores ambientales, agrarios y paisajísticos, a la infraestructura verde y a la proximidad a las redes. Se priorizan las cubiertas, los espacios ya artificializados y las áreas productivas frente a la ocupación de nuevos suelos rurales. Este criterio es coherente con el marco autonómico para la implantación de instalaciones renovables y con la planificación de la transición energética.

Telecomunicaciones y conectividad digital

La conectividad digital se reconoce como una infraestructura básica del modelo urbano y productivo. Los nuevos desarrollos, las áreas económicas, los equipamientos, los barrios y los núcleos rurales deben disponer de canalizaciones y capacidad suficientes para redes de telecomunicaciones de alta velocidad.

Esta previsión resulta especialmente relevante para el nodo universitario y científico, Ciudad de la Luz, Distrito Digital, las áreas productivas y los servicios públicos avanzados. La implantación de las redes deberá coordinarse con el espacio público y minimizar su incidencia visual y paisajística.

Residuos y economía circular

La ordenación se coordina con el Plan Integral de Residuos de la Comunitat Valenciana, cuya revisión vigente fue aprobada mediante el Decreto 55/2019, de 5 de abril, y con la planificación zonal y de gestión aplicable al municipio.

El sistema actual se apoya en la planta municipal de tratamiento de residuos, los ecoparques de Agua Amarga y Villafranca, la red de recogida selectiva y diversas instalaciones privadas vinculadas a actividades económicas. El crecimiento de la población, la transformación urbana y el aumento de la actividad productiva exigen reforzar esta infraestructura.

El PGE incorpora las siguientes determinaciones:

- reserva de suelo para la ampliación y modernización de la planta municipal de tratamiento;
- creación de nuevos ecoparques en Montemar, Rabasa y las partidas rurales, complementarios de los existentes;
- mejora de la accesibilidad territorial de la red;
- integración paisajística y ambiental de las instalaciones;
- y previsión de suelos para servicios urbanos, transferencia, recogida y gestión de residuos.

La ampliación de la planta permite adaptar su capacidad al crecimiento previsto y mejorar los procesos de separación, reciclaje, valorización y recuperación de materiales. La nueva red de ecoparques aproxima el servicio a la población y facilita la gestión de residuos voluminosos, eléctricos y electrónicos, orgánicos y especiales.

El PGE orienta el sistema hacia los principios de prevención y economía circular mediante:

- la reducción de la generación de residuos;
- la separación en origen;
- la reutilización y el reciclaje;
- el compostaje de la fracción orgánica y de los restos vegetales;
- la recuperación de materiales procedentes de obras y demoliciones;
- y la incorporación de soluciones tecnológicas para optimizar la recogida y reducir emisiones.

Las operaciones de regeneración y transformación urbana deberán prestar especial atención a los residuos de construcción y demolición, a la trazabilidad de los materiales y a la posible existencia de suelos contaminados en antiguos ámbitos industriales. La reutilización de materiales se priorizará siempre que resulte técnica y ambientalmente viable.

La planificación urbanística garantiza las reservas y las condiciones territoriales necesarias, pero la definición técnica, autorización y explotación de las instalaciones corresponde a la planificación y gestión sectorial de residuos.

En conjunto, el PGE integra la protección de la biodiversidad, la prevención de incendios, la acción climática, la suficiencia energética y la gestión circular de los residuos como componentes estructurales del modelo, y no como condiciones añadidas posteriormente a los desarrollos.

6.6. Patrimonio cultural y planeamiento de municipios colindantes

Patrimonio cultural

La ordenación del PGE se coordina con la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, con el Catálogo de Protecciones de Alicante en tramitación y con las determinaciones e informes de la administración autonómica competente en materia de patrimonio cultural.

El Catálogo constituye el instrumento específico para identificar los bienes y establecer sus niveles y condiciones de protección. La propuesta sometida a evaluación ambiental se configuró inicialmente como un documento unitario con secciones de patrimonio cultural, patrimonio natural y paisaje. El Borrador prevé su aprobación por fases, diferenciando el Catálogo de carácter estructural, que acompañará al PGE, de las determinaciones patrimoniales de carácter pormenorizado cuya aprobación corresponde al Ayuntamiento.

La sección de patrimonio edificio y espacios urbanos utilizada como referencia comprende provisionalmente 649 elementos, entre ellos:

- 32 bienes inmuebles de interés cultural -BIC-;
- 102 bienes de relevancia local -BRL-;
- 77 bienes con protección general integral;
- 418 con protección general parcial;
- 9 con protección general ambiental;
- y 11 con protección general tipológica.

Estas cifras pueden experimentar ajustes como resultado de la tramitación del Catálogo y de los informes sectoriales.

El PGE integra en la estructura territorial y urbana los bienes patrimoniales de carácter estructural —los Bienes de Interés Cultural (BIC) y los Bienes de Relevancia Local (BRL)—, evitando tratarlos como elementos aislados. El modelo considera conjuntamente estos bienes y sus entornos de protección, así

como sus relaciones con la trama urbana, el paisaje, los caminos históricos, los sistemas de regadío y los restantes elementos que contribuyen a explicar su significado territorial.

Esta concepción resulta especialmente relevante en **l'Horta d'Alacant**. El Parque Agrario de la Huerta incorpora las once torres históricas, muchas de ellas declaradas BIC, junto con las alquerías, acequias, balsas, caminos y espacios agrícolas que explican su origen y su significado territorial. Las torres dejan así de considerarse hitos aislados y pasan a formar parte de un paisaje cultural continuo, conectado mediante recorridos patrimoniales y elementos de la infraestructura verde.

El modelo protege asimismo los seis núcleos históricos tradicionales identificados en el Catálogo -Casco Antiguo, San Antón, Raval Roig, Santa Faz, Tàngel y Villafranqueza-El Palamó-, preservando no solo sus edificios catalogados, sino también la trama, el parcelario, las alineaciones, los espacios públicos, las relaciones visuales y los elementos que conforman su identidad.

La **Vía Augusta** y la **Vía Dianium** se integran como corredores culturales y territoriales. Su incorporación a la infraestructura verde y a la red de movilidad activa permite relacionar patrimonio arqueológico, caminos históricos, paisaje y uso público, favoreciendo la lectura de la evolución territorial del municipio.

Las áreas de vigilancia arqueológica y los yacimientos conocidos o potenciales condicionan las actuaciones que comporten movimientos de tierras, transformación del suelo o ejecución de infraestructuras. Las ORE, las OTE, los nuevos sectores y las grandes actuaciones de red primaria deberán coordinarse con la información arqueológica disponible y con las medidas de protección que establezca el Catálogo.

El PGE garantiza, por tanto, la protección estructural de los principales bienes y paisajes culturales, mientras que el Catálogo concreta las fichas, entornos, niveles de intervención y condiciones aplicables a cada elemento.

Planeamiento de los municipios colindantes

La posición metropolitana de Alicante y la continuidad física de sus sistemas territoriales exigen coordinar el PGE con el planeamiento vigente y en tramitación de los municipios colindantes. Esta coordinación no implica uniformidad entre modelos municipales, pero sí compatibilidad en los bordes, continuidad de las redes y ausencia de conflictos entre usos.

Los principales ámbitos de coordinación son:

- la infraestructura verde y los corredores hidráulicos;
- los accesos viarios, ferroviarios y de transporte público;
- las áreas productivas y los grandes equipamientos;
- la continuidad de caminos y recorridos peatonales y ciclistas;
- el paisaje y el patrimonio territorial;
- y el tratamiento de usos potencialmente incompatibles junto a los límites municipales.

El modelo evita que el límite administrativo se convierta en una barrera territorial. Mantiene abiertos los corredores ambientales y de movilidad, evita fondos de saco y discontinuidades innecesarias y sitúa los grandes usos con una lectura supramunicipal.

La coordinación presenta contenidos específicos en cada municipio:

☐ Continuidad urbana y arco norte
 ☐ Polo metropolitano
 ☐ Arco productivo oeste

☐ Sant Vicent del Raspeig	Universidad de Alicante, Parque Científico, Rabasa, ferrocarril, Barrio de Granada y arco productivo occidental Continuidad urbana y verde, accesos, transporte público, nodos intermodales y complementariedad de los usos económicos
☐ Sant Joan d'Alacant	Santa Faz, Tàngel, huerta histórica, eje sanitario y avenida de Dénia Protección del paisaje y del patrimonio, continuidad de la huerta y mejora del transporte público metropolitano
☐ Mutxamel	Tàngel, Montnegre, caminos rurales, cauces y corredores del noreste Coordinación de bordes, infraestructura verde, red de caminos, accesos y drenaje territorial
☐ El Campello	Litoral, TRAM, N-332 y continuidad urbana septentrional Continuidad litoral y ambiental, coordinación del transporte público y tratamiento de los bordes urbanos
☐ Elche	Aeropuerto, corredor A-79, ferrocarril, áreas productivas y humedales del sur Articulación del corredor metropolitano, coordinación de actividades económicas y continuidad ambiental Agua Amarga–Clot de Galvany
☐ Agost	Corredores occidentales, espacios rurales, áreas productivas y red viaria Compatibilidad de usos, conectividad ambiental y coordinación de accesos e infraestructuras
☐ Monforte del Cid	A-31, espacios productivos y corredores territoriales del oeste Coordinación de las áreas económicas, accesibilidad supramunicipal y continuidad de la infraestructura verde

Los bordes con **Sant Vicent del Raspeig, Sant Joan d'Alacant y El Campello** requieren una atención especial por la proximidad o continuidad de los tejidos urbanos y por la concentración de infraestructuras, equipamientos y corredores metropolitanos. En estos ámbitos, el PGE prioriza la continuidad de la estructura verde, del transporte público de alta capacidad, de los itinerarios de movilidad activa y de los sistemas dotacionales.

La relación con **Elche** presenta una dimensión territorial más amplia. El aeropuerto, la variante ferroviaria de Torrellano, la A-79, los ámbitos productivos, Ciudad de la Luz y la conexión ambiental entre Agua Amarga y el Clot de Galvany configuran un corredor metropolitano cuya ordenación no puede resolverse exclusivamente desde ninguno de los dos términos municipales.

La coordinación con **Agost y Monforte del Cid** se centra principalmente en los corredores occidentales, las infraestructuras viarias, las áreas económicas y la continuidad de los espacios rurales y ambientales.

Durante la tramitación del PGE se recabarán los informes de los municipios afectados y de las administraciones competentes. Las cuestiones que requieran una actuación conjunta podrán desarrollarse mediante convenios, proyectos sectoriales, planes territoriales o mecanismos estables de cooperación interadministrativa.

En conjunto, el modelo establece una base compatible para coordinar los sistemas compartidos, evitando que los nuevos desarrollos, las infraestructuras o los usos de borde generen conflictos con el planeamiento de los municipios próximos.

6.7. Compatibilidades, conflictos y necesidades de coordinación

La relación del modelo del PGE con la planificación territorial y sectorial concurrente se sintetiza mediante una matriz que cruza los seis objetivos estratégicos del Plan con los principales instrumentos analizados en este capítulo.

La matriz no valora únicamente la ausencia de contradicciones, sino también el grado en que las determinaciones del PGE desarrollan, complementan o refuerzan los objetivos de dichos instrumentos. Las interacciones se clasifican conforme a la siguiente escala:

TIPO DE INTERACCIÓN	DESCRIPCIÓN
Sinérgico	Refuerzo mutuo: la interacción produce un resultado superior al que tendría cada instrumento por separado.
Complementario	Coherencia en orientación y resultados, sin contradicciones ni fricciones.
Compatible	Sin coincidencia plena, pero sin conflictos: pueden coexistir.
Neutro	Sin correspondencia temática directa.
A coordinar	No hay contradicción frontal, pero la interacción exige coordinación para no reducir su operatividad.

INSTRUMENTO	OE1 Territorio, paisaje y clima	OE2 Vivienda	OE3 Regeneración y cohesión	OE4 Movilidad y art. metropolitana	OE5 Desarrollo económico	OE6 Dotaciones, servicios y datos
ETCV (Decreto 1/2011)	Sinérgico	Complem.	Complem.	Complem.	Complem.	Complem.
PATRICOVA (inundación)	Sinérgico	Compat.	Complem.	Compat.	A coord.	Compat.
PATIVEL (IV litoral)	Sinérgico	Neutro	Complem.	Complem.	A coord.	Compat.
PATFOR (forestal)	Sinérgico	Neutro	Compat.	Neutro	A coord.	Compat.
PATAE (Alicante-Elche, tram.)	Complem.	Complem.	Complem.	Sinérgico	Sinérgico	Complem.
Plan Hidrológico del Júcar	Complem.	A coord.	Compat.	Neutro	A coord.	Sinérgico
Planif. estatal transportes/ADIF	Complem.	Compat.	Complem.	Sinérgico	Sinérgico	Complem.
Ley 6/2022 cambio climático CV	Sinérgico	Complem.	Complem.	Complem.	Compat.	Complem.
Planif. energética / red eléctrica	Complem.	A coord.	Compat.	Neutro	A coord.	Sinérgico
Planif. de residuos / Plan Zonal	Complem.	Neutro	Compat.	Neutro	A coord.	Sinérgico
Patrimonio Cultural (Ley 4/1998)	Sinérgico	Compat.	Complem.	Neutro	Compat.	Complem.
Planeam. municipios colindantes	Complem.	Complem.	Complem.	Sinérgico	Sinérgico	Complem.

Matriz de coherencia del PGE con la planificación territorial y sectorial concurrente.
Fuente: elaboración propia.

La matriz muestra una coherencia general elevada entre el modelo del PGE y la planificación concurrente. Predominan las relaciones sinérgicas y complementarias, especialmente en materia de infraestructura verde, protección forestal, prevención de inundaciones, ordenación litoral, adaptación climática, movilidad metropolitana y patrimonio cultural.

El modelo desarrolla estos objetivos mediante la protección del 48,91 % del término municipal, la incorporación del terreno forestal estratégico a la infraestructura verde estructural y al suelo no urbanizable protegido, la recuperación de los corredores fluviales, la consolidación de la Vía Litoral y la integración territorial de los bienes patrimoniales estructurales.

- No se identifican contradicciones estructurales que impidan la viabilidad del modelo. Las interacciones calificadas como “a coordinar” se concentran principalmente en:
- la disponibilidad de recursos hídricos;
 - la capacidad de la red eléctrica;
 - la suficiencia de las infraestructuras de saneamiento y gestión de residuos;
 - la compatibilidad de determinados ámbitos económicos con los riesgos y las protecciones sectoriales;
 - y la concreción de las grandes infraestructuras estatales y autonómicas.

- Estas cuestiones no cuestionan la necesidad ni la estructura general del PGE, pero condicionan la programación y el desarrollo efectivo de los ámbitos afectados.
- Las principales necesidades de coordinación interadministrativa corresponden a:
- la Confederación Hidrográfica del Júcar y AMAEM, en materia de recursos hídricos, dominio público hidráulico e inundabilidad;
 - el Ministerio de Transportes, ADIF y los organismos estatales competentes, respecto de la variante de Torrellano, las Cercanías, la integración ferroviaria, la red viaria estatal y el acceso al puerto;
 - la Autoridad Portuaria de Alicante y AENA, en relación con la planificación portuaria, el aeropuerto y las servidumbres aeronáuticas;
 - la Generalitat Valenciana, en materia de TRAM, carreteras autonómicas, equipamientos, energía, residuos, patrimonio y planificación territorial;
 - y los municipios colindantes, para asegurar la continuidad de la infraestructura verde, la movilidad, los corredores metropolitanos y el tratamiento de los bordes.

La matriz confirma, en consecuencia, que las necesidades pendientes son fundamentalmente de coordinación, concreción técnica y programación, y no de revisión del modelo territorial propuesto.

7. Síntesis y siguientes fases

El presente Documento Inicial Estratégico acompaña al Borrador del Plan General Estructural de Alicante y permite iniciar su evaluación ambiental y territorial estratégica. Su contenido confirma que el municipio necesita revisar el modelo heredado del PGM de 1987 y que dicha revisión debe abordarse desde una lectura integrada del territorio, la ciudad existente, los riesgos, los recursos, las infraestructuras y la dimensión metropolitana.

El análisis realizado no cierra la evaluación ambiental ni sustituye al futuro Estudio Ambiental y Territorial Estratégico. Define la situación de partida, compara las alternativas razonables, identifica los efectos previsibles del modelo seleccionado y establece las cuestiones que deberán desarrollarse tras la emisión del Documento de Alcance.

7.1. Conclusiones sobre alternativas y efectos previsibles

El PGE ha considerado cuatro alternativas territoriales suficientemente diferenciadas:

- Alternativa 0: mantenimiento tendencial del PGM de 1987;
- Alternativa 1: contención del crecimiento y actuación exclusiva sobre la ciudad existente;
- Alternativa 2: crecimiento expansivo direccionado;
- Alternativa 3: crecimiento equilibrado y policentrismo.

La comparación técnica y ambiental descarta las Alternativas 0 y 2. La primera mantiene las principales limitaciones del planeamiento vigente: ausencia de una infraestructura verde estructurante, persistencia del esquema radial y litoralizado de movilidad, insuficiente respuesta a la vivienda y al suelo productivo y falta de una estrategia integrada de regeneración y adaptación climática. La segunda responde con una oferta extensa de suelo, pero incrementa de forma desproporcionada el consumo territorial, la dispersión urbana, la impermeabilización, la movilidad motorizada y el coste de las redes y los servicios. La Alternativa 1 presenta el mejor comportamiento en términos estrictos de preservación del suelo, pero resulta insuficiente para atender las necesidades residenciales y productivas de Alicante. La demanda no atendida se desplazaría hacia otros municipios del área funcional, aumentando la movilidad obligada, las emisiones y la presión sobre un mercado de vivienda ya tensionado.

La **Alternativa 3, crecimiento equilibrado y policentrismo**, es la seleccionada porque ofrece el mejor comportamiento global y permite compatibilizar:

- la protección efectiva del territorio;
- la regeneración y transformación de la ciudad existente;
- una oferta residencial suficiente y diversificada;
- la ampliación necesaria del suelo productivo;
- la reorganización de la movilidad;
- la mejora de las dotaciones y servicios;
- y la adaptación frente al cambio climático.

Su principal aportación consiste en situar la infraestructura verde y azul como estructura previa de la ordenación. El modelo protege aproximadamente 9.912 ha de suelo no urbanizable, equivalentes al 48,91 % del término municipal, incorpora el terreno forestal estratégico a la infraestructura verde estructural y al suelo no urbanizable protegido y articula los principales espacios naturales, agrícolas, forestales, fluviales, litorales, paisajísticos y culturales.

Esta estructura se apoya en actuaciones como:

- la recuperación de los corredores de las Ovejas, Agua Amarga y Orgegia-Juncaret;
- la Vía Litoral;
- el Parque Agrario de la Huerta;

- el parque periurbano de las Lagunas de Rabasa;
- los corredores verdes integrados y los ejes verdes transversales;
- y los grandes parques públicos vinculados a los nuevos desarrollos.

El modelo residencial combina la compleción de los tejidos urbanizados, las actuaciones en ejecución, las Operaciones de Regeneración Estructural, las Operaciones de Transformación Estructural y ocho nuevos sectores compactos y vinculados a la ciudad existente. La capacidad inicialmente cuantificada asciende a aproximadamente 44.886 viviendas, con una presencia significativa de vivienda protegida y asequible.

Los ocho sectores residenciales comprenden 440,86 ha brutas. Descontadas las superficies previamente selladas o artificializadas, la superficie neta de nueva transformación se estima en 379,68 ha, dentro del orden de magnitud orientativo de la ETCV. Los sistemas generales asociados incorporan, además, aproximadamente 349 ha de nuevos parques públicos estructurales, destinados a obtener y completar la infraestructura verde alrededor del núcleo urbano y no computables en el índice de ocupación de suelo.

En materia económica, el modelo incorpora aproximadamente 631 ha de nuevos ámbitos industriales, logísticos, terciarios, científicos y tecnológicos. Esta reserva supera la referencia ordinaria de la ETCV, pero responde a una necesidad ya constatada: el agotamiento del suelo productivo heredado, la insuficiencia de parcelas disponibles y adecuadas, la necesidad de diversificar la economía y la función provincial y metropolitana de Alicante.

La actividad se concentra principalmente en el arco productivo occidental y se relaciona con la A-31, la A-70, la A-79, la Universidad, el Parque Científico, el puerto, el aeropuerto y Ciudad de la Luz. La programación gradual de estos ámbitos ordenará su desarrollo, pero no pone en cuestión la necesidad estructural de ampliar la oferta productiva.

El modelo genera efectos favorables relevantes sobre:

- la conservación del territorio rural;
- la conectividad ecológica;
- la regeneración urbana;
- el acceso a la vivienda;
- la movilidad metropolitana y de proximidad;
- el paisaje y el patrimonio;
- la cohesión entre barrios;
- la actividad económica y el empleo;
- y la adaptación frente a la inundación, el calor, la sequía, los incendios y los riesgos litorales.

No obstante, la clasificación y futura transformación de nuevos suelos comporta también efectos adversos que deben ser reconocidos:

- consumo y sellado de suelo;
- alteración de coberturas y hábitats;
- incremento de las demandas de agua y energía;
- generación de movilidad, emisiones, ruido y residuos;
- necesidad de nuevas infraestructuras;
- y posibles afecciones localizadas sobre el paisaje, el patrimonio, los cauces o las áreas afectadas por riesgos.

El balance global favorable no elimina estos efectos ni permite compensar una incompatibilidad territorial o sectorial concreta. Cada ámbito deberá mantener una capacidad de acogida adecuada, respetar las exclusiones derivadas de los riesgos y protecciones y aplicar las condiciones ambientales establecidas por el PGE y por los instrumentos de desarrollo.

7.2. Incertidumbres y estudios pendientes

El Borrador define el modelo territorial y sus principales determinaciones estructurales. Las cuestiones pendientes no afectan a la necesidad general del Plan ni a los elementos esenciales de la alternativa seleccionada, sino a su concreción cartográfica, ambiental, sectorial, normativa y programática.

Las principales incertidumbres se relacionan con:

- la delimitación definitiva de determinados ámbitos y sistemas generales;
- la precisión de la cartografía ambiental y sectorial;
- la evolución demográfica y de los hogares;
- el ritmo de producción de vivienda y suelo productivo;
- la concreción de las infraestructuras promovidas por otras administraciones;
- la capacidad disponible de las redes de agua, saneamiento, energía y transporte;
- y la evolución de los escenarios climáticos y de los riesgos.

La versión inicial precisará las delimitaciones y magnitudes de los ámbitos y sistemas generales mediante la cartografía de mayor detalle correspondiente.

La necesidad de ampliar el suelo productivo está acreditada por el diagnóstico. Los trabajos posteriores deberán concretar su programación, especialización y condiciones de desarrollo, así como la correspondencia entre cada ámbito y las necesidades industriales, logísticas, tecnológicas, científicas o terciarias a las que responde.

Los estudios que deberán desarrollarse o actualizarse comprenden, al menos, los que se relacionan a continuación, sin perjuicio de que algunos puedan integrarse o agruparse en documentos de carácter transversal cuando compartan objeto, metodología o información de base:

Riesgos y cambio climático

- estudio integrado de inundabilidad fluvial, pluvial, geomorfológica y costera;
- análisis del riesgo residual en los tejidos protegidos por obras de defensa;
- estudio de incendios y de la interfaz urbano-forestal;
- comprobaciones geológicas, geotécnicas, sísmicas y de estabilidad;
- análisis de riesgos litorales, erosión costera, temporales, ascenso del nivel del mar y tsunamis;
- evaluación de vulnerabilidad climática;
- inventario de emisiones y análisis de mitigación;
- y evaluación de las necesidades de sombra, arbolado, permeabilidad y refugios climáticos.

Agua y ciclo hídrico

- estudio de recursos hídricos y garantía de suministro;
- demanda actual y derivada del modelo;
- capacidad de abastecimiento, regulación y transporte;
- saneamiento, depuración y vertido;
- reutilización de aguas regeneradas;
- drenaje sostenible y aprovechamiento de aguas pluviales;
- y adaptación a escenarios de sequía.

Medio natural e infraestructura verde

- delimitación definitiva de los corredores y conectores;
- actualización de hábitats, flora protegida y especies de interés;
- continuidad con los municipios colindantes;
- integración de los terrenos forestales;
- condiciones de gestión y restauración;
- y resolución de los cruces con infraestructuras.

Paisaje y patrimonio

- Estudio de Paisaje;
- concreción de recursos paisajísticos, unidades y objetivos de calidad;
- integración paisajística de los nuevos desarrollos e infraestructuras;
- coordinación con el Catálogo de Protecciones Estructural;
- delimitación y tratamiento de entornos de BIC y BRL;
- evaluación arqueológica y paleontológica;
- y tratamiento del paisaje agrario y de los núcleos históricos tradicionales.

Movilidad e infraestructuras

- estudio de movilidad y transporte metropolitano;
- demanda y reparto modal;
- desarrollo de la red TRAM y de las plataformas reservadas de alta capacidad;
- accesibilidad de los nuevos sectores y centralidades;
- integración ferroviaria y variante de Torrellano;
- transformación de la A-70;
- accesos al puerto y continuidad ferroviaria;
- reservas viarias y nodos intermodales;
- y relación entre movilidad, género, edad, cuidados y accesibilidad universal.

Energía, residuos y servicios urbanos

- capacidad y refuerzo de la red eléctrica;
- localización y dimensionamiento de subestaciones;
- integración de renovables, autoconsumo y comunidades energéticas;
- capacidad de tratamiento de residuos;
- ampliación de la planta y red de ecoparques;
- necesidades de telecomunicaciones;
- y suficiencia de las restantes redes de servicios.

Vivienda, actividad económica, dotaciones y evaluación económica

- actualización de las proyecciones de población y hogares;
- necesidades de vivienda habitual, protegida y asequible;
- capacidad real de la ciudad existente;
- programación residencial;
- caracterización de la oferta y demanda de suelo productivo;
- especialización y fases de los ámbitos económicos;
- dotaciones sanitarias, educativas, deportivas, asistenciales y administrativas;
- y análisis de sostenibilidad y viabilidad económica.

Territorio rural y vías pecuarias

- estudio específico de vías pecuarias;
- análisis de núcleos y asentamientos rurales;
- identificación de ámbitos sometidos a minimización de impacto;
- y regulación de usos compatibles con la protección territorial.

Los estudios deberán mantener una escala y precisión adecuadas al PGE. No deben desplazar a fases posteriores decisiones que corresponden a la ordenación estructural, pero tampoco anticipar determinaciones pormenorizadas o proyectos que dependan de instrumentos posteriores.

7.3. Contenido del futuro Estudio Ambiental y Territorial Estratégico

El futuro Estudio Ambiental y Territorial Estratégico -EATE- se elaborará a partir del Documento de Alcance emitido por el órgano ambiental y acompañará a la versión inicial del PGE.

El EATE desarrollará y completará la evaluación iniciada por el presente DIE. Su contenido deberá ajustarse a la legislación ambiental y urbanística aplicable y, en particular, abordar los siguientes bloques:

A. Descripción del Plan y de sus objetivos

- objetivos generales, ambientales y territoriales;
- determinaciones estructurales;
- clasificación y zonificación;
- infraestructura verde;
- red primaria;
- ámbitos de transformación;
- programación;
- y relaciones con otros planes y programas.

B. Alternativas

- revisión y desarrollo de las alternativas consideradas;
- incorporación de las indicaciones del Documento de Alcance;
- análisis de posibles ajustes de localización o delimitación;
- y justificación final de la alternativa seleccionada.

La evaluación no deberá limitarse a reproducir la comparación del DIE. Tendrá que comprobar si los estudios y consultas posteriores exigen ajustes dentro del modelo seleccionado.

C. Diagnóstico ambiental y territorial

- medio físico;
- biodiversidad y hábitats;
- espacios protegidos;
- infraestructura verde;
- paisaje;
- patrimonio cultural;
- riesgos naturales y climáticos;
- recursos hídricos;
- medio urbano;
- población y salud;
- movilidad;
- energía;
- ruido;
- residuos;
- y bienes materiales.

El diagnóstico deberá integrar la perspectiva metropolitana y diferenciar la situación existente de los efectos derivados del nuevo Plan.

D. Capacidad de acogida

La capacidad de acogida se analizará mediante la superposición de:

- valores ambientales;
- unidades ambientales;
- riesgos;
- infraestructura verde;
- afecciones sectoriales;
- disponibilidad de recursos;

- infraestructuras existentes y previstas;
- y usos propuestos.

Esta evaluación permitirá confirmar las localizaciones, ajustar delimitaciones y definir las condiciones específicas de cada ámbito.

E. Evaluación de efectos

Se identificarán y valorarán los efectos:

- directos e indirectos;
- positivos y adversos;
- temporales y permanentes;
- reversibles e irreversibles;
- a corto, medio y largo plazo;
- y acumulativos y sinérgicos.

El EATE deberá diferenciar:

- los efectos propios de la ordenación estructural;
- los que dependen de la programación;
- los que corresponden a proyectos posteriores;
- y los derivados de actuaciones promovidas por otras administraciones.

F. Cambio climático

El análisis climático incluirá:

- inventario de emisiones;
- huella de carbono asociada al modelo;
- escenarios climáticos;
- adaptación frente al calor, sequía, inundación, incendios y riesgos costeros;
- exposición y vulnerabilidad social;
- conservación de sumideros;
- movilidad y energía;
- y coherencia con los objetivos de descarbonización y neutralidad climática.

G. Medidas ambientales

Se establecerán medidas:

- preventivas;
- protectoras;
- correctoras;
- restauradoras;
- y, únicamente cuando resulten necesarias y jurídicamente procedentes, compensatorias.

Las medidas deberán incorporarse a las determinaciones del PGE, a sus fichas de planeamiento y gestión, a la normativa o a la programación. No deberán formularse únicamente como recomendaciones externas al Plan.

H. Programa de vigilancia ambiental y territorial

El programa de vigilancia definirá:

- objetivos;
- indicadores;
- fuentes de información;
- valores de referencia;
- periodicidad;
- responsables;
- umbrales de alerta;
- y medidas de respuesta.

Se coordinará con la plataforma cartográfica y el sistema de indicadores urbanos del PGE y permitirá comprobar:

- la evolución del consumo de suelo;
- la ejecución de vivienda protegida;
- el desarrollo del suelo productivo;
- el funcionamiento de la infraestructura verde;
- la disponibilidad de agua y energía;
- la movilidad;
- la evolución de los riesgos;
- las emisiones;
- la calidad ambiental;
- y la distribución territorial y social de los efectos.

I. Resumen no técnico

El EATE incorporará un resumen no técnico comprensible, con cartografía y gráficos que permitan explicar:

- el modelo;
- las alternativas;
- los principales efectos;
- las medidas ambientales;
- y el sistema de seguimiento.

7.4. Administraciones afectadas y público interesado

La evaluación del PGE requiere la consulta de las administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas, atendiendo a sus competencias, a la incidencia territorial del modelo y a las afecciones sectoriales identificadas.

La relación que sigue tiene carácter inicial y orientativo y podrá ser ampliada o modificada por el órgano ambiental.

Administración General del Estado

- Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico;
- Confederación Hidrográfica del Júcar;
- Dirección General de la Costa y el Mar y Demarcación de Costas;
- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible;
- Dirección General de Carreteras;
- ADIF y ADIF Alta Velocidad;
- Puertos del Estado y Autoridad Portuaria de Alicante;
- AENA y Agencia Estatal de Seguridad Aérea;
- organismos competentes en ferrocarriles, carreteras, costas, dominio público hidráulico, energía y telecomunicaciones;
- y demás órganos estatales titulares de bienes, infraestructuras o competencias afectadas.

Generalitat Valenciana

- órgano ambiental y territorial autonómico;
- órganos competentes en urbanismo, ordenación del territorio e infraestructura verde;
- medio natural, espacios protegidos, biodiversidad y montes;
- prevención de incendios y emergencias;
- paisaje;
- patrimonio cultural;

- agua, saneamiento y reutilización;
- carreteras, movilidad y transporte;
- Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana;
- vivienda;
- salud y equipamientos sanitarios;
- educación y formación profesional;
- energía;
- residuos;
- agricultura;
- cambio climático;
- industria y actividad económica;
- y las restantes consellerías y organismos con competencias concurrentes.

Administración local y entidades metropolitanas

- Ayuntamiento de Elche;
- Ayuntamiento de Sant Vicent del Raspeig;
- Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant;
- Ayuntamiento de Mutxamel;
- Ayuntamiento de El Campello;
- Ayuntamiento de Agost;
- Ayuntamiento de Monforte del Cid;
- Diputación Provincial de Alicante;
- Mancomunidad de los Canales del Taibilla;
- Aguas Municipalizadas de Alicante;
- entidades responsables del transporte metropolitano;
- consorcios y entidades de residuos;
- y demás entidades locales afectadas por infraestructuras, servicios o relaciones territoriales.

Entidades y personas interesadas

Se considerará público interesado, entre otros:

- asociaciones vecinales;
- entidades sociales;
- organizaciones ambientales;
- asociaciones vinculadas al territorio rural y al diseminado;
- comunidades de regantes;
- organizaciones empresariales y sindicales;
- colegios profesionales;
- Universidades y centros de investigación;
- entidades vinculadas a la vivienda y a la inclusión social;
- asociaciones de personas con discapacidad;
- entidades de infancia, personas mayores y cuidados;
- organizaciones culturales y patrimoniales;
- asociaciones vinculadas al litoral, el puerto y las actividades náuticas;
- y demás asociaciones, organizaciones o entidades que reúnan la condición de personas interesadas conforme a la legislación ambiental.

La consulta deberá facilitar una participación efectiva y no meramente formal, proporcionando información suficiente para identificar afecciones, aportar datos y formular observaciones sobre las determinaciones del Plan.

7.5. Programa de participación y escucha activa

La participación pública acompaña al PGE desde sus fases iniciales. La consulta pública previa, los dosieres de trabajo, las seis mesas temáticas y el Documento Técnico de Síntesis y Conclusiones del Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante han permitido incorporar al proceso la experiencia de la ciudadanía, las administraciones, la universidad, los sectores profesionales, los agentes económicos y las entidades sociales.

El proceso **“Alicante, un plan contigo”** tendrá continuidad durante la evaluación ambiental y territorial estratégica y la elaboración de la versión inicial.

El programa se articula en torno a los siguientes principios:

- información accesible y comprensible;
- transparencia en las decisiones;
- continuidad temporal;
- escucha activa;
- devolución de resultados;
- participación territorial y temática;
- accesibilidad universal;
- perspectiva de género;
- atención a la infancia, las personas mayores y los cuidados;
- consideración de la vulnerabilidad social;
- y combinación de formatos presenciales y digitales.

Información permanente

La plataforma municipal del PGE se mantendrá como espacio estable para:

- consultar los documentos;
- acceder a planos y materiales explicativos;
- conocer las fases de tramitación;
- anunciar sesiones y consultas;
- formular aportaciones;
- y publicar las respuestas y resultados.

La información deberá incluir versiones divulgativas y recursos gráficos que faciliten la comprensión de un documento técnicamente complejo.

Participación tras el Documento de Alcance

Una vez recibido el Documento de Alcance, se explicarán:

- los criterios establecidos por el órgano ambiental;
- los estudios requeridos;
- las afecciones identificadas;
- y las modificaciones que deban introducirse en el modelo.

Esta fase permitirá contrastar las cuestiones que deban estudiarse con mayor profundidad antes de la versión inicial.

Participación territorial

Se desarrollarán sesiones específicas para:

- barrios y centralidades urbanas;
- playa de Sant Joan y litoral norte;
- barrios del sur y fachada portuaria;
- arco occidental y áreas productivas;

- partidas rurales y diseminado;
- núcleos históricos tradicionales;
- y ámbitos próximos a los municipios colindantes.

La participación territorial permitirá valorar la distribución espacial de los efectos y detectar problemas que no se aprecian desde una lectura exclusivamente municipal.

Participación temática

Se mantendrán o reactivarán espacios de trabajo sobre:

- infraestructura verde y territorio rural;
- vivienda;
- regeneración y cohesión;
- movilidad;
- actividad económica;
- dotaciones y servicios;
- agua y cambio climático;
- paisaje y patrimonio;
- y seguimiento mediante indicadores.

Información pública de la versión inicial

Durante la información pública se realizarán:

- presentaciones generales;
- sesiones temáticas;
- encuentros territoriales;
- asistencia para la consulta de la documentación;
- publicación de resúmenes y cartografía;
- y canales presenciales y digitales para observaciones y alegaciones.

La información pública no debe limitarse a la exposición formal del expediente. Debe permitir comprender el modelo, sus efectos, sus alternativas y las razones de las decisiones adoptadas.

Devolución y trazabilidad

Las aportaciones se clasificarán según:

- materia;
- ámbito territorial;
- tipo de participante;
- relación con el PGE;
- viabilidad técnica y jurídica;
- e incidencia ambiental o social.

La devolución explicará:

- qué aportaciones se incorporan;
- cuáles se incorporan parcialmente;
- cuáles se remiten a otros instrumentos o políticas;
- y cuáles no se incorporan, indicando sus motivos.

Seguimiento posterior

La participación continuará tras la aprobación del Plan mediante el acceso público al sistema de indicadores, informes periódicos de seguimiento y mecanismos de consulta sobre el desarrollo de los ámbitos y la evolución de sus efectos.

Continuidad del proceso «Alicante, un plan contigo» durante la evaluación, tramitación y seguimiento del PGE.
Fuente: elaboración propia.

Fase ya desarrollada Participación continua Trámite formal

Principios del programa

Información accesible y comprensible, transparencia en las decisiones, continuidad temporal, escucha activa y devolución de resultados, participación territorial y temática, accesibilidad universal, perspectiva de género, infancia, personas mayores y cuidados, vulnerabilidad social y combinación de formatos presenciales y digitales

Fase previa ya desarrollada

Consulta pública previa, seis mesas temáticas, dosieres de trabajo y Documento Técnico de Síntesis y Conclusiones del CTAA

Participación tras el Documento de Alcance

Criterios del órgano ambiental, estudios requeridos, afecciones identificadas y modificaciones que deban introducirse en el modelo

Participación territorial

Barrios y centralidades urbanas, playa de Sant Joan y litoral norte, barrios del sur y fachada portuaria, arco occidental y áreas productivas, partidas rurales y diseminado, núcleos históricos tradicionales y ámbitos próximos a los municipios colindantes

Participación temática

Infraestructura verde y territorio rural, vivienda, regeneración y cohesión, movilidad, actividad económica, dotaciones y servicios, agua y cambio climático, paisaje y patrimonio, y seguimiento mediante indicadores

Información pública de la versión inicial

Presentaciones generales, sesiones temáticas, encuentros territoriales, asistencia para la consulta de la documentación, publicación de resúmenes y cartografía, y canales presenciales y digitales para observaciones y alegaciones

Devolución y trazabilidad

Clasificación por materia, ámbito territorial, tipo de participante, relación con el PGE, viabilidad técnica y jurídica e incidencia ambiental o social. Devolución razonada: aportaciones incorporadas, parcialmente incorporadas, remitidas a otros instrumentos o no incorporadas, indicando sus motivos

Seguimiento posterior a la aprobación

Acceso público al sistema de indicadores, informes periódicos de seguimiento y mecanismos de consulta sobre el desarrollo de los ámbitos y la evolución de sus efectos

Información permanente · plataforma municipal del PGE

Consulta de documentos, planos y materiales explicativos, fases de tramitación, anuncio de sesiones y consultas, formulación de aportaciones y publicación de respuestas y resultados, con versiones divulgativas y recursos gráficos de apoyo

7.6. Solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica

El Ayuntamiento de Alicante promueve la revisión del planeamiento general mediante la formulación del Plan General Estructural y presenta el Borrador del Plan y el presente Documento Inicial Estratégico para solicitar el inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica ordinaria.

La documentación aportada permite conocer:

- los objetivos y el alcance del PGE;
- el ámbito territorial;
- los antecedentes;
- las alternativas razonables consideradas;
- la justificación de la alternativa seleccionada;
- el desarrollo previsible del Plan;
- la situación ambiental y territorial inicial;
- los efectos previsibles;
- la incidencia sobre la planificación concurrente;
- y las principales incertidumbres, consultas y estudios necesarios.

La evaluación realizada permite concluir que la Alternativa 3 presenta una viabilidad ambiental y territorial inicial favorable y el mejor comportamiento global de las opciones analizadas. Esta valoración no supone la aprobación definitiva del modelo ni excluye la necesidad de introducir ajustes derivados del Documento de Alcance, de las consultas, de los estudios sectoriales y de la participación pública.

En consecuencia, se solicita al órgano ambiental y territorial:

1. que admita a trámite la solicitud de inicio;
2. que someta el Borrador del PGE y el DIE a consulta de las administraciones públicas afectadas y del público interesado;
3. que identifique los aspectos ambientales y territoriales que deban analizarse con mayor detalle;
4. que determine los informes y estudios sectoriales necesarios;
5. y que emita el Documento de Alcance del futuro Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.

El Documento de Alcance permitirá elaborar la versión inicial del PGE y el EATE con un nivel de detalle proporcionado a la naturaleza y escala del Plan, integrar las condiciones ambientales y sectoriales desde la ordenación estructural y mantener abiertas la coordinación interadministrativa y la participación pública.

La solicitud inicia, por tanto, una nueva fase del proceso de planificación. El modelo definido en el Borrador constituye la base de trabajo, mientras que la evaluación ambiental y territorial estratégica permitirá contrastarlo, completarlo y, cuando resulte necesario, ajustarlo antes de su aprobación.



Plan General Estructural de Alicante

Documento Inicial Estratégico

Julio 2026

