

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



Esborrany del Pla i Document Inicial Estratègic

Índex

A. ESBORRANY DEL PLA.....	3
1. Diagnòstic i potencialitats.....	4
1.1. Introducció.....	4
1.2. L'evolució de la planificació supramunicipal de l'entorn urbà d'Alacant i d'Elx.....	9
1.3. La definició de l'entorn urbà d'Alacant i d'Elx.....	14
1.4. Evolució recent de la població i perspectives a mitjà i llarg termini.....	18
1.5. L'espai urbà d'Alacant i d'Elx: potencialitats econòmiques i competitivitat.....	21
1.6. El creixement del sòl segellat.....	29
1.7. La infraestructura verda d'Alacant i d'Elx.....	35
1.8. Capacitat actual del planejament urbanístic de les àrees urbanes d'Alacant i d'Elx.....	42
1.9. La mobilitat i la connectivitat en les àrees urbanes d'Alacant i d'Elx.....	46
2. Objectius del Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx. 57	
3. Propostes del Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx 60	
3.1. Propostes en matèria d'infraestructura verda.....	60
3.2. Propostes en matèria del sistema d'assentaments.....	69
3.3. Propostes en matèria d'infraestructures de mobilitat.....	78
4. Normativa de coordinació.....	86
5. Estudi de paisatge.....	87
B. DOCUMENT INICIAL ESTRATÈGIC.....	96
1. Objectius de la planificació i descripció de la problemàtica sobre la qual s'actua. .97	
2. Abast, àmbit i possible contingut de les alternatives que es plantegen.....	101
2.1. Alternativa 0: absència de planificació metropolitana.....	102
2.2. Alternativa 1: integració física d'Alacant i d'Elx.....	103
2.3. Alternativa 2: model policèntric.....	104

3. El desenvolupament previsible del Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx.....	107
4. Un diagnòstic de la situació del medi ambient i del territori abans de l'aplicació del Pla en l'àmbit afectat.....	108
5. Efectes previsibles sobre el medi ambient i el territori, tenint en compte els efectes del canvi climàtic.....	111
6. La incardinació del pla en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana i la incidència en altres instruments de la planificació territorial o sectorial.....	113
C. ANNEX.....	115
Annex: Relació de municipis del Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx.....	116

A. ESBORRANY DEL PLA

1. DIAGNÒSTIC I POTENCIALITATS

1.1. INTRODUCCIÓ

L'espai urbà d'Alacant i d'Elx conforma una realitat territorial de prop de 800.000 habitants, i constitueix la huitena aglomeració urbana d'Espanya darrere de les àrees metropolitanes de Madrid, Barcelona, València, Sevilla, Màlaga, Bilbao i Saragossa. No obstant això, i malgrat aquesta posició capdavantera, la seua projecció territorial a escala nacional no està prou reconeguda, en part per la mateixa polinuclearitat del seu àmbit, amb dues ciutats diferenciades i amb mercats de treball i especialitats funcionals diferents, per la insuficient cooperació interurbana o la competència d'altres ciutats. També cal apuntar altres causes, com la manifesta falta d'inversió estatal en matèria d'infraestructures i projectes estratègics, falta de lideratge o l'excessiu èmfasi en els aspectes quantitius del desenvolupament territorial enfront dels qualitius, tret d'algunes notables excepcions.

Però amb tot això, aquest territori té grans potencialitats per a revertir aquesta situació, i aquest pla ha de ser el primer pas d'un full de ruta cap a la consecució d'un territori més competitiu, més inclusiu, de major qualitat, més resilient i innovador, que siga capaç de posicionar-se de forma diferenciada i avantatjosa dins del context global. Tal com afirmen els experts, en les fases madures del creixement econòmic la cooperació entre empreses i ciutats, l'associació públic-privada en les infraestructures i una administració emprenedora i innovadora són factors decisius en la generació de renda i benestar per als territoris i les seues poblacions.

Àrea metropolitana	2001		2011	
	Nombre de municipis	Població	Nombre de municipis	Població
Madrid	172	5.623.784	172	6.729.769
Barcelona	130	4.340.618	139	5.088.201
València	74	1.594.762	80	1.935.363
Sevilla	49	1.369.708	51	1.581.798
Màlaga - Marbella	29	1.000.900	25	1.239.954
Bilbao	93	1.131.564	80	1.132.451
Saragossa	31	684.490	32	786.629
Alacant-Elx	10	620.837	14	780.941

Figura 1: Dimensions bàsiques de les àrees metropolitanes espanyoles en 2001 i 2011.

Font: INE i elaboració pròpia.

Hi ha molt pocs espais a Espanya i a la Unió Europea sobre els quals s'hagen elaborat tantes estratègies i plans de naturalesa supramunicipal, fallits tots fins al moment, com les àrees metropolitanes d'Alacant i Elx, dues ciutats importants de la Comunitat Valenciana (la segona i tercera en població), les dues d'una dimensió més o menys comparable i situades a escassos 20 quilòmetres de distància. Les dues ciutats generen i jerarquitzen un entorn territorial d'influència comarcal propi, però la relació entre les dues, mesurada en fluxos de mobilitat laboral intermunicipal, no aconsegueix els percentatges relatius mínims utilitzats en les metodologies de mesurament dels processos metropolitans en els països desenvolupats, en els quals destaca, en general, la presència d'una gran ciutat central conformadora i articuladora del conjunt metropolità. Aquests mesuraments prenen com a referència principal els desplaçaments per motius de treball d'escala interurbana, però també han de tindre's en

compte la mobilitat per oci, compres o la forçada pels equipaments socials d'escala supramunicipal, així com els grans vectors del creixement urbanístic, tant de primera com de segona residència.

Per tant, en aquest entorn de ciutats ja es produeix una anomalia urbana de la qual no hi ha molts exemples dels quals aprendre en l'àmbit nacional i internacional. Hi ha casos de difícil comparació als Estats Units (Minneapolis i Saint Paul), el triangle Oviedo-Gijón-Avilés, però aquest no compleix el rang de distàncies tan curt com el d'Alacant i Elx, o el cas del model policèntric de les ciutats de la conca del Ruhr, que ja té una llarga tradició de governança territorial. També caldria referir les aglomeracions urbanes de Tarragona-Reus o Cadis-Jerez. En aquest sentit, i si a aquesta anomalia urbana s'afegeix la capitalitat provincial de la ciutat d'Alacant, estem en presència dels típics recels i discriminacions localistes que es plantegen en els altres municipis, i que tant dificulten les necessàries polítiques de cooperació, i també competència, per descomptat, entre aquestes realitats territorials que tenen, a més, grans potencialitats de desenvolupament econòmic i territorial en l'àmbit regional, nacional i internacional.

Però la visió territorial supramunicipal es fa necessària, i és una realitat evident que Alacant i Elx, i els municipis del seu entorn, comparteixen equipaments i dotacions, públics i privats, que van molt més enllà de l'àmbit local: l'aeroport, la Institució Firal Alacantina (IFA), el port, fins i tot espais naturals com el saladar d'Aigua Amarga, etc. Equipaments de qualitat que tenen una component axial que connecta les dues ciutats i en reforça la singularitat conjunta. Per això, i a la vista de passades experiències planificadores, és important dissenyar un pla territorial físic, sense ambicions estratègiques de caràcter econòmic, almenys en principi, ja que aquest enfocament només es pot fer des d'una visió ascendent (*bottom-up*) en la qual s'involucre tot el teixit social i econòmic de les dues ciutats, tant públic com privat, i el dels municipis del seu entorn. Conseqüentment, aquest pla d'acció territorial no abordarà aquesta qüestió, deixant que siguin els mateixos protagonistes els que decidisquen si volen anar més enllà en les seues estratègies de desenvolupament econòmic i en la seua promoció conjunta.

No obstant això, aquest pla d'acció territorial, al marge dels seus objectius definits en la legislació, sí que pot convertir-se en un denominador comú d'aquest espai des del qual es poden plantejar metes més ambicioses per a aquestes ciutats compaginant la competència, des del punt de vista de l'eficiència productiva i atracció de talents, amb la necessària cooperació a la qual aquestes dues ciutats estan abocades si volen ser territoris guanyadors dins dels esquemes de la nova economia del coneixement i la innovació. El Pla el que realment proposa és dissenyar un territori eficient, de qualitat i equilibrat que siga conforme amb les necessitats del nou model econòmic que s'està implantant a la Comunitat Valenciana.



Figura 2: Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Per aquest motiu, el Pla que hui comença a formular-se i a tramitar-se és un instrument de planificació física del territori a escala supramunicipal i que parteix d'uns continguts mínims, però molt importants en la qualitat de vida dels ciutadans, i articulats entorn de la infraestructura verda del territori per a millorar-ne la sostenibilitat, del sistema d'assentaments per a procurar un desenvolupament urbà racional, inclusiu i respectuós amb el medi i de les infraestructures de mobilitat interurbanes perquè és necessari coordinar-les i planificar-les conjuntament, més encara en un temps en què la inversió pública és necessàriament reduïda i les opcions que es plantegen han de ser les més eficients en el mitjà i llarg termini. Aquest pla d'acció territorial, com a instrument d'ordenació del territori, s'adapta als continguts i requeriments de l'article 16 de la Llei 5/2014, d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge, i la seua tramitació com a pla de caràcter estructural es farà seguint el procediment

administratiu determinat per aquesta llei.

D'altra banda, aquest és un espai vital per a la vertebració de la Comunitat Valenciana en el tram meridional, ja que Elx i Alacant són el centre d'una gran regió urbana que pot aconseguir a mitjà termini els dos milions d'habitants, a més de la població turística i visitant, i els vèrtexs de la qual són Alcoi, Benidorm, Elda, Orihuela i Torreveija. És a dir, estem davant d'una realitat urbana policèntrica única a la Comunitat Valenciana i en el corredor mediterrani, la qual requereix un tractament específic, diferent d'altres àrees urbanes que presenten un patró metropolità més clàssic, com per exemple València o fins i tot Castelló, tal com es pot apreciar en el comportament de la mobilitat intermunicipal. És un espai central, la influència del qual va més enllà dels seus límits provincials i ha d'apostar per la seua articulació i la generació de sinergies que li permeta aprofitar totes les oportunitats i reptes que, sens dubte, es plantejaran en un futur immediat.

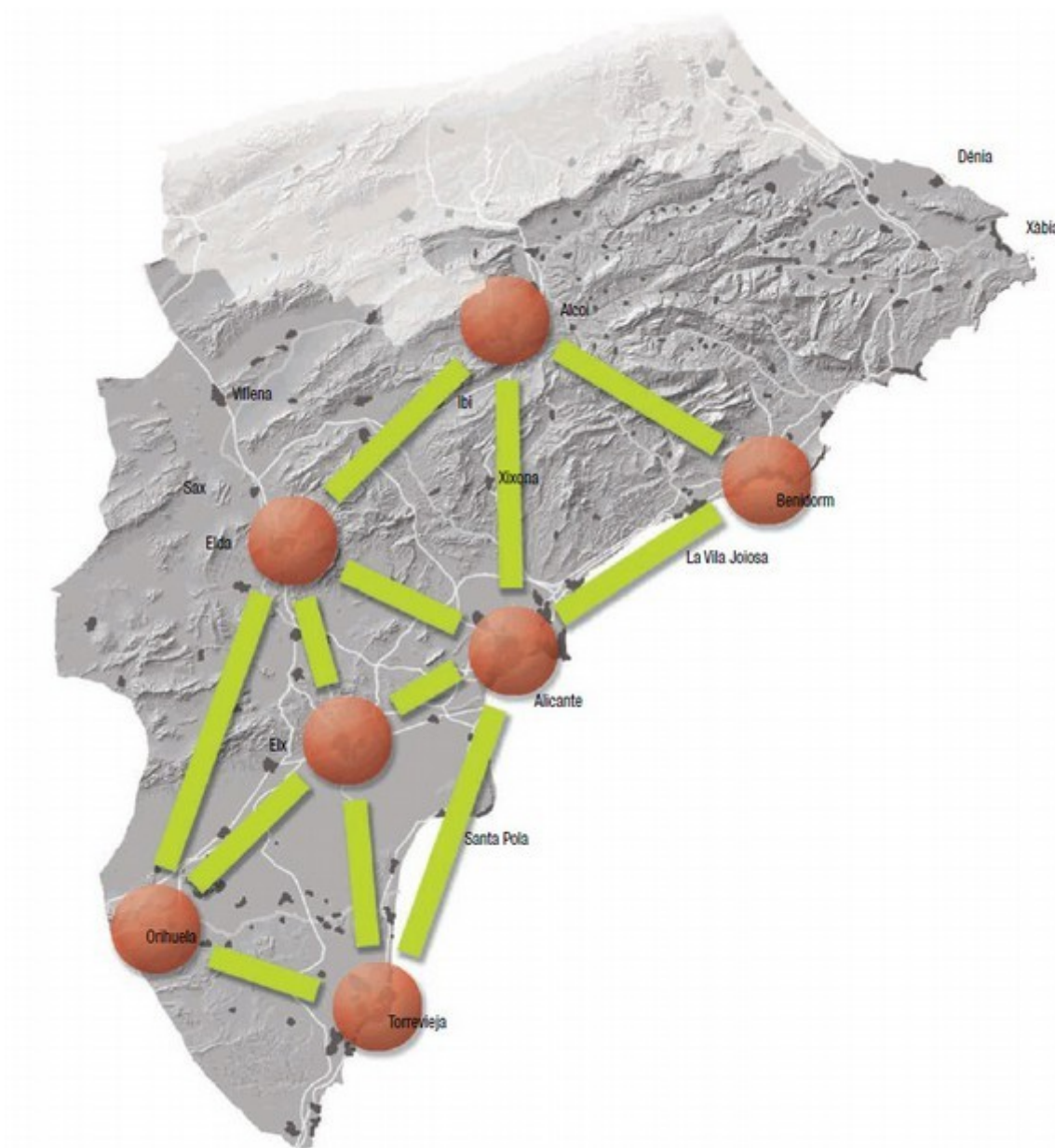


Figura 3: La regió urbana d'Alacant. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

En aquest sentit, el Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx inclou l'àmbit definit en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, que comprén, en principi, 14 municipis i una població en 2015 de 765.147 habitants, el 15 % de la població de la Comunitat Valenciana, el 40 % de la població provincial, una superfície de 1.233 km², la qual cosa suposa una densitat de 621 hab./km², prop de tres vegades per damunt de la mitjana regional, dada que dóna idea del caràcter urbà d'aquest espai dins d'una província molt singular quant a la presència d'un sistema urbà equilibrat, i uns patrons de mobilitat intermunicipal de curt recorregut articulats entorn de les capitals comarcals, els quals són afavorits per la naturalesa econòmica dels clústers industrials tradicionals. Aquestes pautes són totalment diferents de la resta del territori valencià, i han de potenciar-se pels efectes positius que tenen des del punt de vista ambiental, de l'equilibri territorial i de qualitat de vida dels ciutadans.

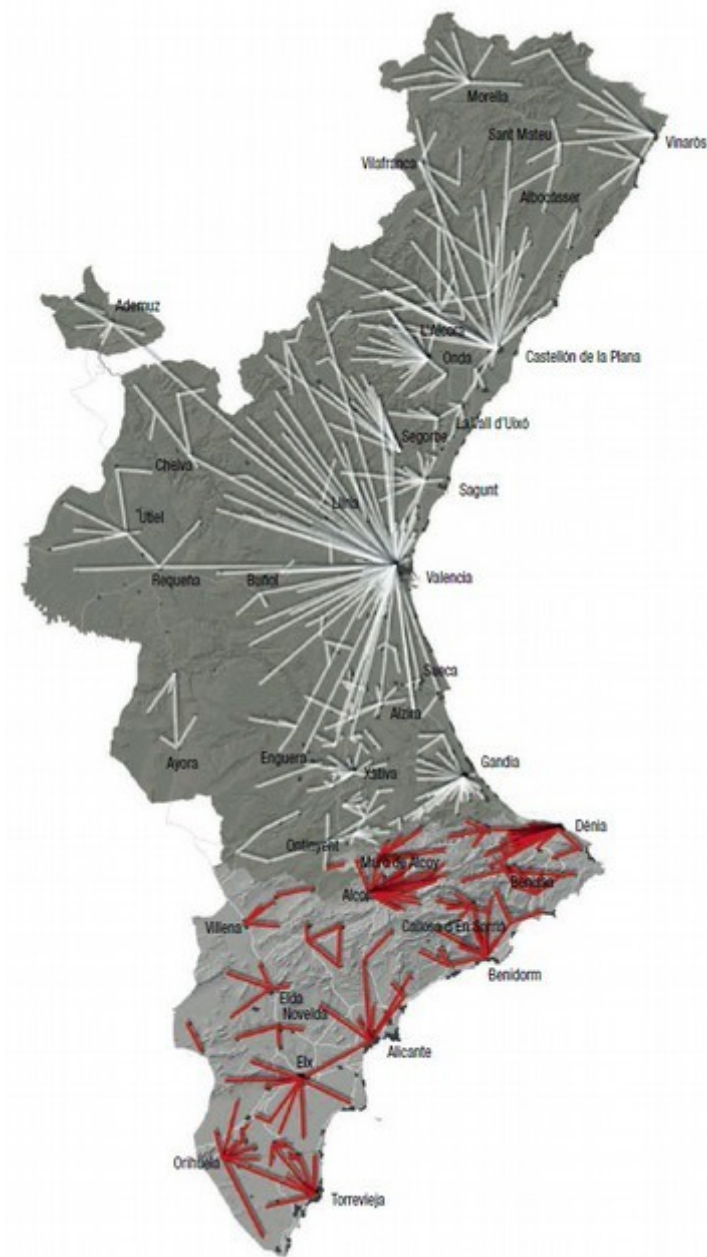


Figura 4: Desplaçaments per motius de treball. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

1.2. L'EVOLUCIÓ DE LA PLANIFICACIÓ SUPRAMUNICIPAL DE L'ENTORN URBÀ D'ALACANT I D'ELX

Les primeres reflexions sobre una planificació territorial que vaja més enllà de la ciutat central es produeixen en els plans generals d'Alacant i d'Elx de 1973, però curiosament no apareixen propostes de tractament urbanístic conjunt de les dues ciutats, malgrat la proximitat física, sinó de l'existència d'entorns urbans pròxims de les dues ciutats per separat coincidint aproximadament amb els seus àmbits comarcals del Baix Vinalopó per a Elx i l'Alacantí per a Alacant. Encara que s'ha de reconèixer que els planejaments apostaven per un model lineal entorn de les vies de comunicació (N-340), que va suposar el primer pas per a la consolidació d'un eix Elx-Alacant hui vertebrat per la Via Parc i sobre el qual s'han desenvolupat actuacions tan importants com el parc industrial de les Salades (Elx-Parc Industrial) un dels de més qualitat de la Comunitat Valenciana i gran pol d'atracció d'empreses foranes del sector industrial i logístic.

El següent pas quant a la planificació territorial, en aquest cas estratègica, es produeix amb la presentació del projecte El Triangle Alacant-Elx-Santa Pola (1993) afavorit per empresaris alacantins (Club de Inversores) en un moment de crisi econòmica i de necessitat d'atraure inversions a aquest territori¹. El document, d'elevat nivell formal per a l'època, utilitza les tècniques del màrqueting urbà i dels projectes innovadors en el territori, molts dels quals encara tenen un cert ressò en els documents d'ordenació del territori posteriors. En aquest treball ja es constaten algunes realitats territorials que limiten la projecció d'aquest espai des del punt de vista urbanofuncional: els dèficits de la ciutat d'Alacant per a articular la realitat provincial, el paper secundari d'Elx per falta de jerarquia, la necessitat de planificació conjunta per a elevar el rang urbà i atraure inversions i equipaments superiors als de cada ciutat per separat, etc. Aquest document ha deixat un llegat de propostes com la Ciutat Lineal Industrial, el Passeig Marítim de la Calabarda, el Parc Regional dels Arenals, etc., que han sigut recollits per les administracions en els seus documents de planificació d'aquest entorn urbà d'Alacant i Elx. El projecte va establir un precedent sobre la visió conjunta del territori, però no va poder desenvolupar-se plenament per motius de naturalesa política, empresarial o falta de vinculació.

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

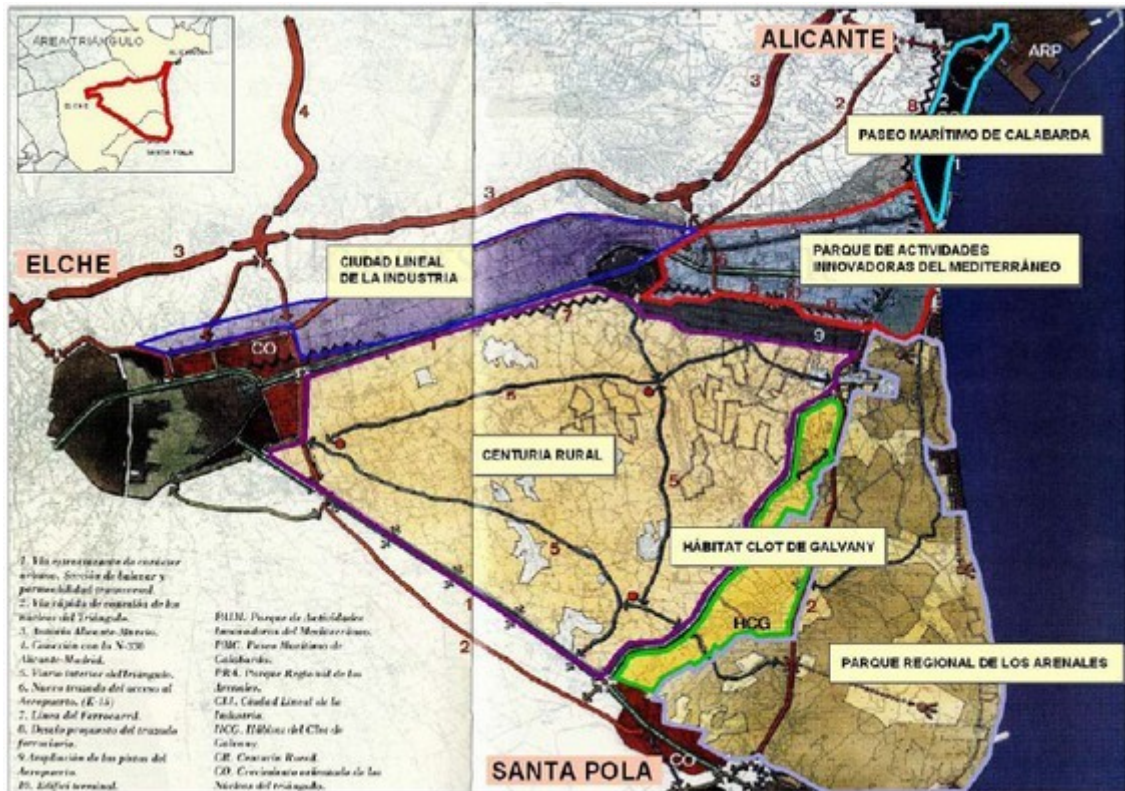


Figura 5: El proyecto El Triangle Elx-Alacant-Santa Pola. Font: Larrosa, J. A. (2012): El área urbana-metropolitana de Alicante-Elche. Delimitación y caracterización: aplicación de los criterios funcionales de movilidad.

El Pla de Desenvolupament Urbanístic de la Comunitat Valenciana (PDU, 1995) fa un estudi de gran rigor tècnic de les funcions urbanes i la jerarquia de les dues ciutats, i conclou en la necessitat de definir una nova àrea urbana integrada d'Alacant i Elx per a la millora de la vertebració territorial del sud de la Comunitat Valenciana i la prestació supramunicipal de béns i serveis d'aquestes dues ciutats. Aquesta necessitat d'integració urbana funcional s'ha mantingut en els diversos documents que ha formulat la Generalitat Valenciana. Aquest treball va introduir a la Comunitat Valenciana innovacions metodològiques, respecte de l'anàlisi del sistema de ciutats, que han impregnat molts dels documents posteriors relatius a la teorització sobre les relacions entre ciutats a la Comunitat Valenciana. Aquest treball ni tan sols va poder sotmetre's a informació pública pel canvi polític en la Generalitat.

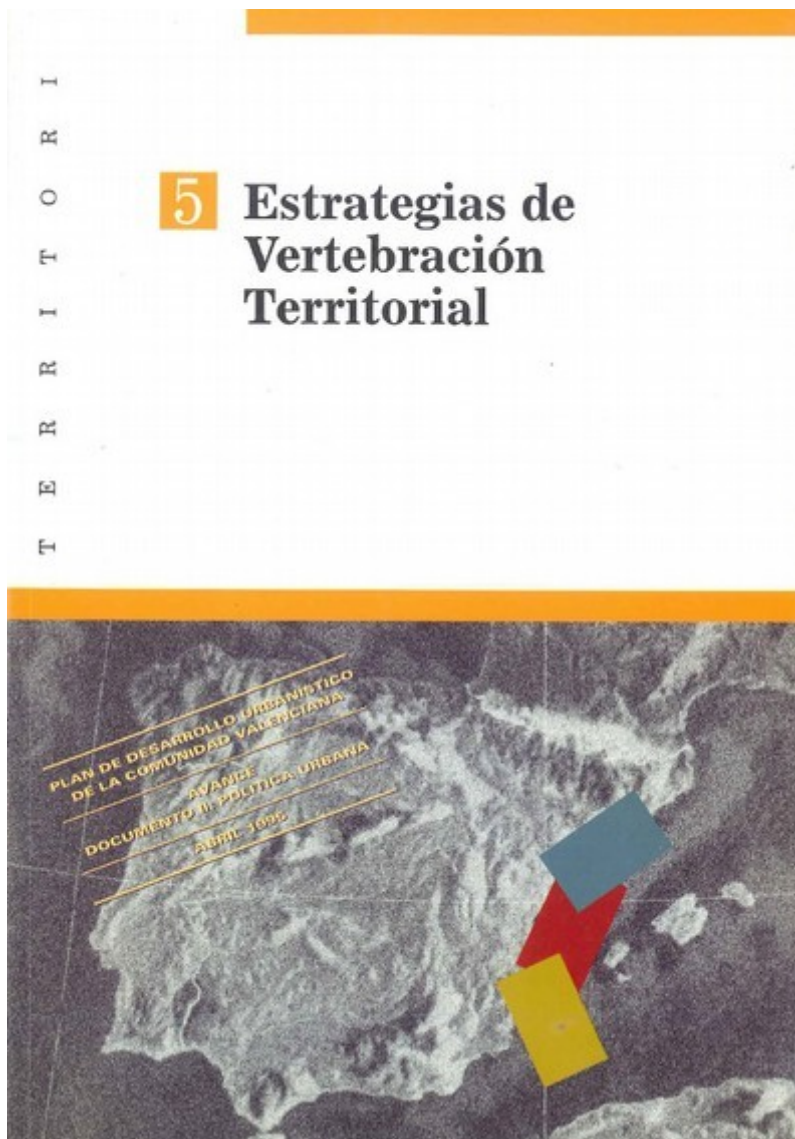


Figura 6: Pla de Desenvolupament Urbanístic de la Comunitat Valenciana (PDU, 1995). Font: Generalitat Valenciana.

Posteriorment, aquest projecte s'abandona fins que en 2005 se sotmet a informació pública el PATEMAE (Pla d'Acció Territorial de l'Entorn Metropolità d'Alacant-Elx), els treballs del qual es van iniciar en 1996 amb la creació d'una oficina tècnica per al desenvolupament d'aquest pla. Aquest pla d'acció territorial, que no va arribar a aprovar-se, fa un reconeixement territorial del seu àmbit coincident de forma aproximada amb les dues comarques històriques del Baix Vinalopó i l'Alacantí, i se centra molt especialment en les infraestructures de vertebració supramunicipal, entre d'altres la nova circumval·lació d'Alacant AP-7, algunes de les quals es van executar de manera paral·lela a la formulació i tramitació del Pla d'Acció Territorial. El Pla va tindre 18 al·legacions (7 procedents de dictàmens municipals) i centrades fonamentalment en aspectes relacionats amb el model territorial, les infraestructures de transports i logístiques i la protecció mediambiental.

En 2011 s'aprova l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), que incorpora propostes de documents anteriors amb una nova visió del territori en què es compagina el vessant estratègic i el territorial. En el document hi ha un apartat específic per a aquest entorn urbà, tot i que és un referent de màxims en matèria d'infraestructures de mobilitat a la vista de la situació general de les arquitectures públiques, conjuntura que fa inviable, almenys a mitjà termini,

l'execució de moltes de les actuacions. No obstant això, l'ETCV dissenya un esquema d'infraestructura verda i un sistema nodal urbà que s'han de desenvolupar, matisar i fins i tot modificar per documents de més detall, com el present, i des d'una visió integrada i integral del territori. De fet, aquest document proposa l'esquema general en què ha d'inserir-se la formulació d'aquest pla d'acció territorial, i algunes de les seues determinacions ja tenen caràcter vinculant per la Llei 10/2015, de 29 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat.

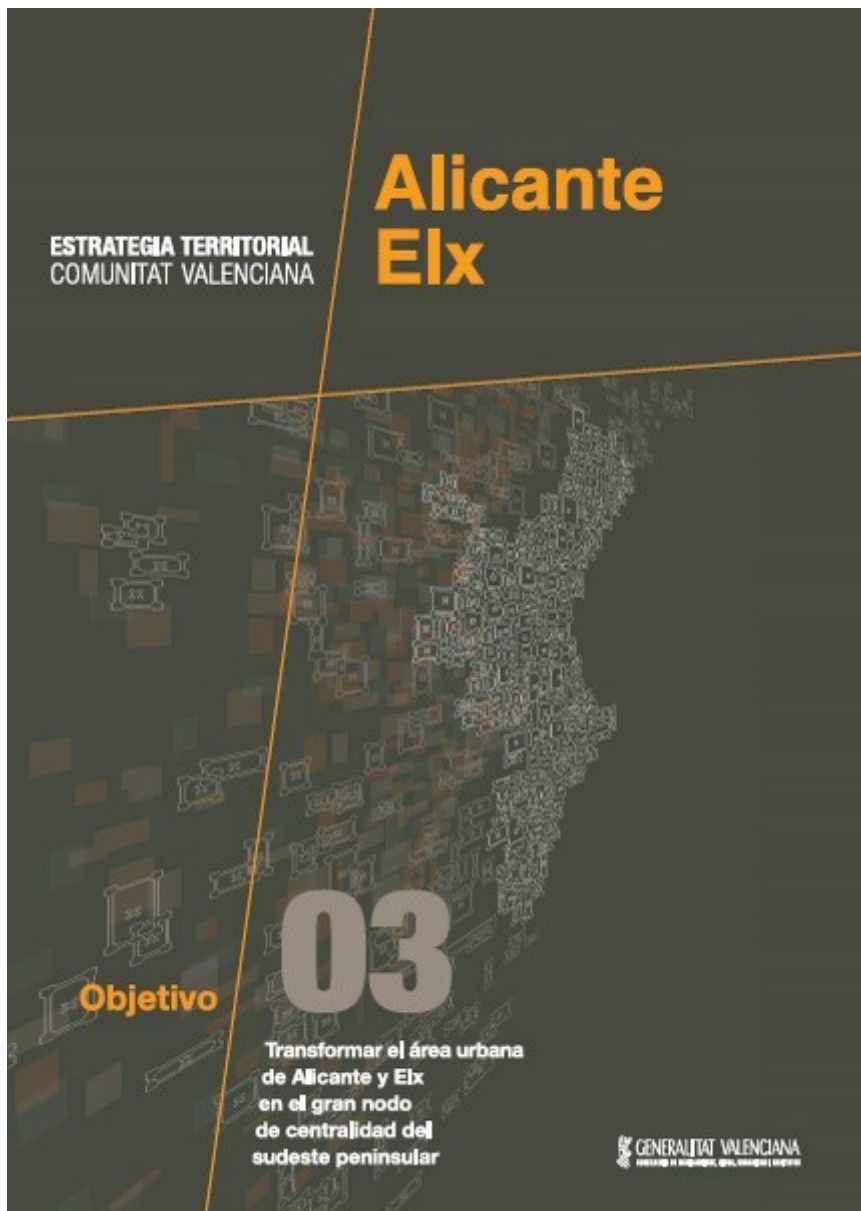


Figura 7: Objectiu 3: Transformar l'àrea urbana d'Alacant i Elx en el gran node de centralitat del sud-est peninsular. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Finalment, cal destacar, entre moltes altres, diverses iniciatives de planificació estratègica amb una certa vinculació amb el territori, com el Programa Innovació + Territori, dut a terme per la Diputació d'Alacant o diversos plans estratègics l'elaboració dels quals ha sigut proposada per les universitats d'Alacant i Elx. És a dir, ens trobem amb un territori molt estudiat i analitzat, amb idees i projectes molt brillants, però sobre el qual ha sigut impossible establir fins ara un instrument d'ordenació territorial supramunicipal, amb un caràcter més o menys vinculant, i

que siga capaç d'articular una visió integradora dels processos de definició de la seua realitat urbanística i territorial, molt necessària en uns moments en què es requereixen sistemes urbans resilients que siguen capaços de garantir la qualitat de vida per als seus habitants en entorns globals caracteritzats per una elevada incertesa i volatilitat.

Amb aquesta voluntat naix aquest pla d'acció territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx, el qual se sotmetrà des del principi a un pla de participació pública exhaustiu i rigorós amb la finalitat de generar consensos i obtindre la màxima legitimitat possible. En la realitat actual no es poden fer plans d'aquesta naturalesa d'esquena a la societat. En un escenari com el present, caracteritzat -com ja s'ha comentat- per la incertesa, el territori s'ha de dissenyar des de l'acord més ampli possible i amb la flexibilitat necessària perquè s'adapte a qualsevol conjuntura, per complexa que aquesta siga.

1.3. LA DEFINICIÓ DE L'ENTORN URBÀ D'ALACANT I D'ELX

Hi ha una àmplia controvèrsia, recollida fins i tot en la literatura científica, sobre les relacions urbanes entre Alacant i Elx en termes de cooperació i competitivitat entre les dues ciutats, d'obtenció de sinergies territorials i fins i tot de models de dependència i dominància. Com a exemple paradigmàtic, cal citar els treballs del professor Larrosa i altres autors, que des de les universitats d'Alacant i Elx han analitzat profundament aquesta realitat.

És evident que Alacant i Elx no constitueixen de manera conjunta un àrea metropolitana a l'ús, on una ciutat central, predominant en termes de dimensió i activitat, exerceix la seua influència i jerarquia sobre un entorn de nuclis urbans perifèrics i de menor extensió. En aquests àmbits urbans metropolitans es produeixen de manera seqüencial fases de concentració-dispersió de població i activitats entre el centre i la perifèria fins que s'aconsegueix una maduresa urbana en la qual, al marge de les relacions entre la ciutat central i els nuclis de l'àrea metropolitana, es consoliden relacions o fluxos entre nuclis de la mateixa perifèria (relacions orbitals), i fins i tot apareixen especialitzacions funcionals i polaritats complementàries fora de la ciutat central, fet que configura un sistema de ciutats policèntric tant des del punt de vista morfològic com funcional.

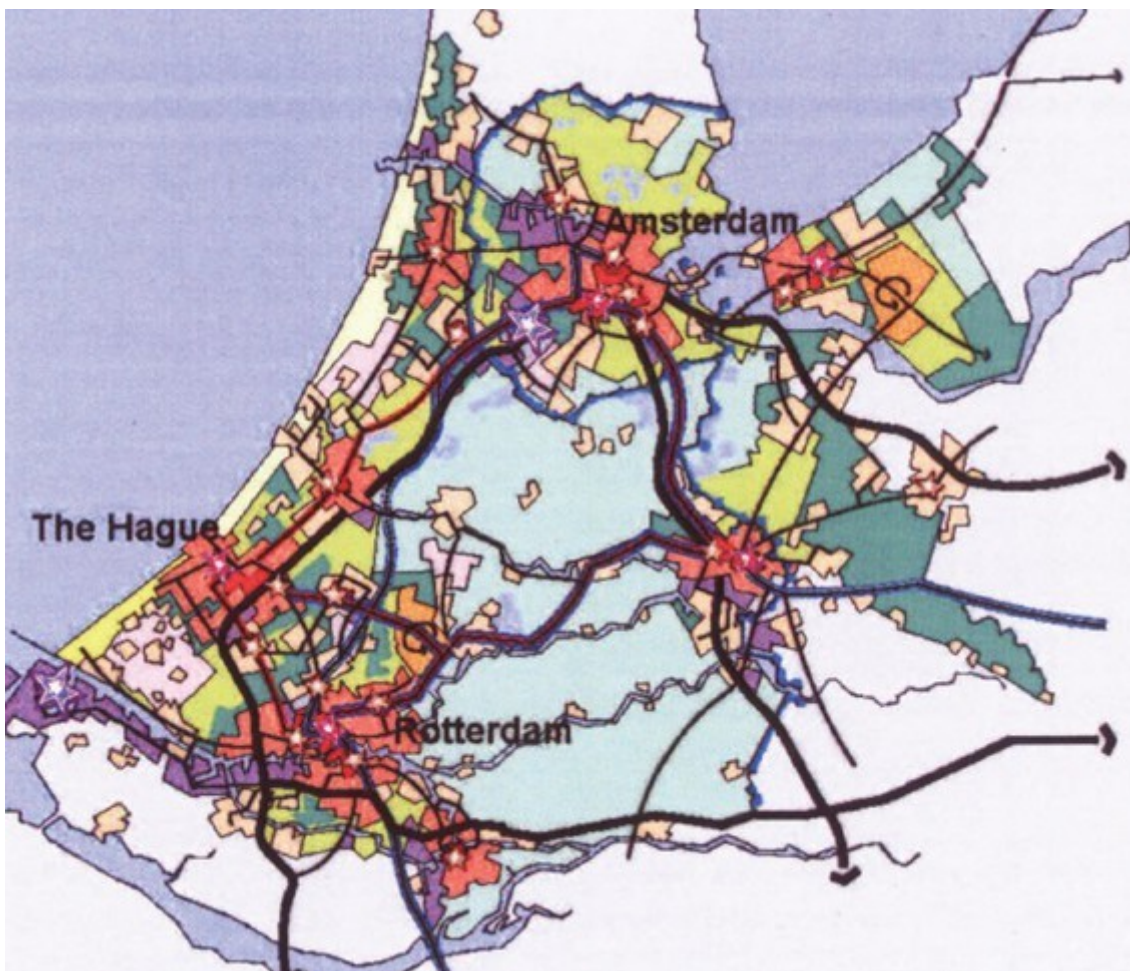


Figura 8: Regió del Randstad (Holanda). Font: SALET, W. i WOLTJER, J. (2006): *Nuevos conceptos de planeamiento espacial estratégico. Dilemas en la región del Randstad holandés.*

Aquesta és la situació de les grans àrees metropolitanes del món com Madrid, París, Frankfurt, Londres, el Randstad holandés, etc. En el cas de la Comunitat Valenciana l'únic exemple d'àrea metropolitana, tot i que encara no amb la maduresa suficient, és València, seguint el model d'una ciutat central molt potent i una perifèria que s'ha anat ampliant gradualment amb la millora de la connectivitat del territori, però en la qual els fluxos i les relacions orbitals són d'escassa significació. Castelló, per la seua banda, encara que té un esquema semblant, des del punt de vista morfològic, encara no pot dir-se que s'han produït els fenòmens metropolitans clàssics i el creixement dels seus nuclis manté majoritàriament la seua autonomia.

Les fonts que ens permeten analitzar aquests fenòmens metropolitans són la mateixa realitat morfològica del territori i els seus fluxos de relació, especialment els desplaçaments per motius de treball, per residència i per altres motius lligats als equipaments públics i a l'oci-consum. No obstant això, els fluxos origen-destinació intermunicipals per motius laborals són els més utilitzats per al mesurament d'aquestes realitats. La dependència d'un àrea metropolitana clàssica està aleshores marcada per l'emissió-recepció de fluxos que van formant el que els experts denominen *àrees de treball*, o *àrees de cohesió*, on s'entén que, quan es forma un àmbit amb aquestes característiques, els mercats de treball i també de residència funcionen de manera conjunta i són interoperatius. Amb aquestes metodologies i aplicant processos iteratius es van definint els límits de les àrees metropolitanes.

En el cas d'Alacant i Elx la realitat és molt explicativa de la situació. Els fluxos de treballadors que emet Alacant a Elx, o Elx cap a Alacant són molt poc significatius respecte als llocs de treball existents. Alacant sí que forma un àmbit de fortes relacions laborals amb els municipis de la comarca de l'Alacantí: Sant Vicent del Raspeig, Mutxamel, el Campello, Sant Joan d'Alacant, Busot, Aigües, Xixona i Agost. Relacions que es veuen confirmades pels moviments residencials municipals de curt recorregut i pel mercat d'habitatge. És a dir, Alacant sí que forma un àrea metropolitana clàssica amb la seua comarca, i en una fase de moviments centre-perifèria acusats encara que alentits en els últims anys per la situació de crisi econòmica. També cal remarcar que, a diferència de València, Alacant no ha consolidat un segon cinturó metropolità en gran part per les característiques diferencials de la mobilitat a la província, on la presència ben distribuïda de ciutats mitjanes amb les seues àrees de treball adscrites (Alcoi, Benidorm, Elda, Orihuela, Torreveja, etc.) impedeix l'extensió funcional d'Alacant cap a altres nuclis més allunyats. Aquesta realitat territorial de l'articulació d'Alacant respecte de la seua comarca es veu confirmada per la mateixa continuïtat física que presenten aquests municipis que formen el que l'ETCV denomina *àrea urbana integrada*.

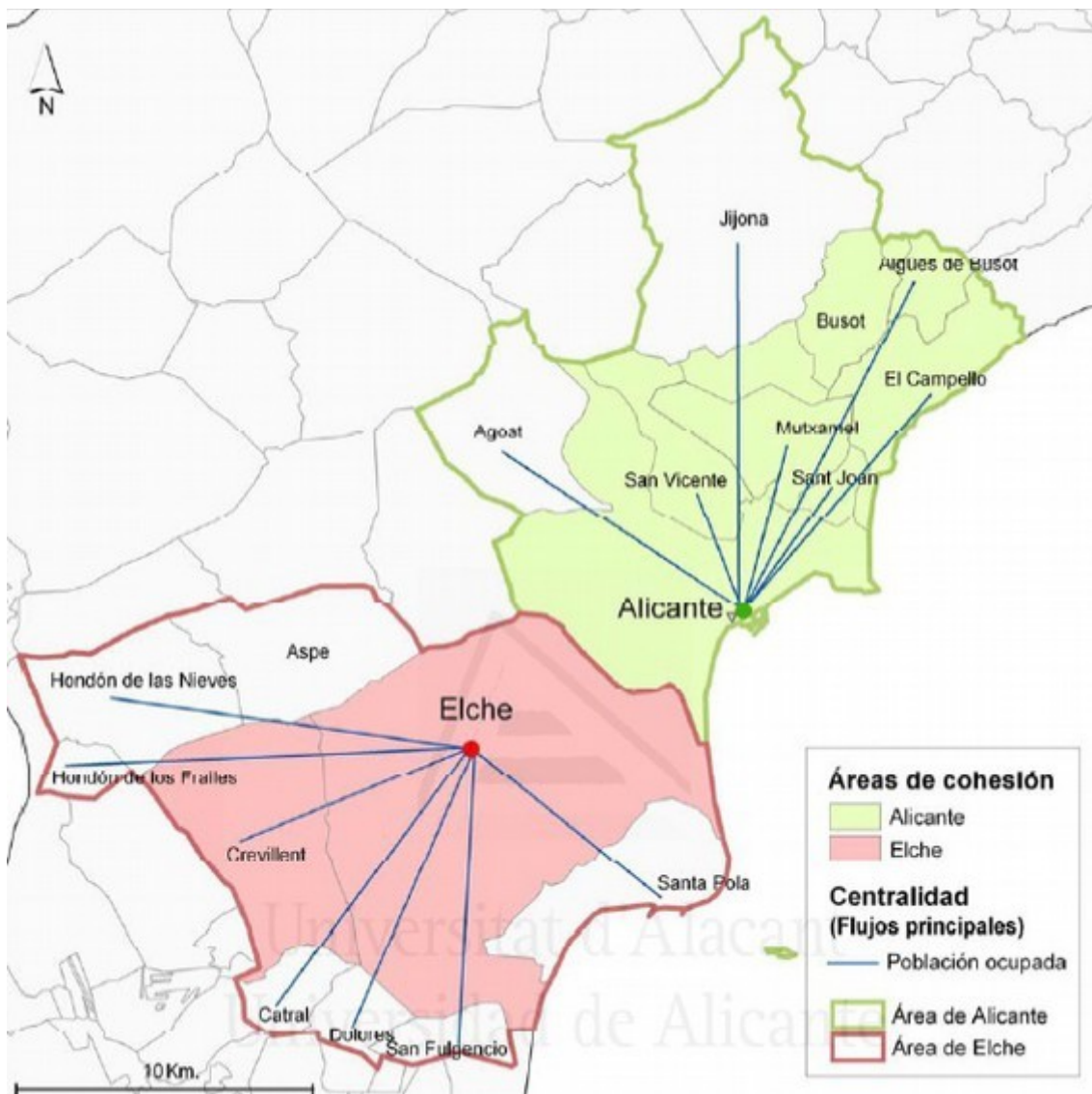


Figura 9: Àrees de cohesió i centralitat de les àrees d'Alacant i Elx. Font: Larrosa, J. A. (2012): El área urbana-metropolitana de Alicante-Elche. Delimitación y caracterización: aplicación de los criterios funcionales de movilidad.

Per part d'Elx, el seu àmbit d'influència per a aquest tipus de moviments encara és menor, perquè a penes arriba a Crevillent i, flexibilitzant els límits de càlcul, a una petita orla de municipis del Vinalopó Mitjà (Aspe, el Fondó de les Neus i Hondón de los Frailes) i el Baix Segura com són Dolores, San Fulgencio o Catral, així com a Santa Pola del Baix Vinalopó, que està molt pròxima al límit crític d'àrea de treball.

La realitat és que Elx satisfà la gran majoria de desplaçaments per motius de treball, i de residència, en el seu terme municipal, que és molt extens i conté diferents nuclis urbans en el seu àmbit geogràfic, com ara Matola, Torrellano, La Foia, Valverde, etc. Curiosament, i dins del mateix municipi d'Elx, el nucli central i els denominats nodes rurals o pedanies es comporten com una àrea metropolitana xicoteta, on els creixements de població i de les taxes de motorització d'aquests últims superen els de la ciutat central, fet que genera demandes de mobilitat que, en aquests moments, és majoritària en transport privat en una relació centre-perifèria on els llocs de treball estan localitzats en la major part a la ciutat central.

També cal remarcar que els mateixos sectors econòmics en què Elx està especialitzat (sector

calçat majoritari, amb presència de plàstics, cautxú i agroalimentari) produeix aquest tipus de mobilitat de curt recorregut que, des del punt de vista ambiental i territorial, s'ha de qualificar com a positiu per les menors emissions de gasos d'efecte d'hivernacle dels vehicles i la pèrdua de qualitat de vida dels treballadors que s'hi desplacen.

Per això, el plantejament d'aquest pla d'acció territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx s'ha d'abordar des d'una visió en la qual no existeix dependència funcional d'Elx respecte d'Alacant, no es pretén augmentar la massa crítica de la capital provincial, sinó que a aquesta realitat, que es pot anomenar *àrea funcional, aglomeració urbana, o conurbació metropolitana d'Alacant i d'Elx*², s'ha de considerar a diferents escales. Una escala que propicie el planejament territorial físic que ha de tractar les dues realitats diferenciades, i una escala d'àmbit conjunt, bolcada en la cooperació entre aquestes ciutats per a la planificació d'infraestructures supramunicipals que atorguen avantatges a les dues ciutats, sense oblidar accions conjuntes de governança territorial per a millorar la posició econòmica, territorial i estratègica d'Alacant i d'Elx en un context territorial molt més ampli, i sobre el qual hi ha un marge de maniobra gran.

D'altra banda, i a la vista d'aquests estudis sobre les relacions funcionals, s'han d'afegir a l'àrea delimitada per l'ETCV els municipis d'Aspe, els dos Fondons, Dolores, Catral i San Fulgencio, ja que aquests municipis obtindrien clars avantatges d'aquesta planificació física conjunta. No obstant això, i tal com s'ha previst per a les àrees urbanes de València i Castelló, els municipis perifèrics per mitjà d'un estudi més precís que justifique la decisió que prenguen, i acord plenari, podran ser exclosos d'aquest àmbit de planificació territorial.

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

1.4. EVOLUCIÓ RECENT DE LA POBLACIÓ I PERSPECTIVES A MITJÀ I LLARG TERMINI

Les dinàmiques de població recent d'Alacant i Elx associades a un període de crisi econòmica profunda mostren una situació similar a la d'altres àrees urbanes espanyoles, que es caracteritza per una atonia, quan no un decreixement de la població, que coincideix amb la finalitat d'un període de fort creixement immigratori, tant nacional com estranger, per motius econòmics, que s'uneix al ja tradicional de residents europeus, atrets al territori alacantí per la bondat del clima, la tolerància de la gent i la qualitat de les prestacions socials. En aquests moments, i tenint en compte el baix creixement vegetatiu de la població, del qual no s'esperen modificacions a curt i mitjà termini, les projeccions de població que es fan són totes molt magres i només una gran millora sostinguda de la conjuntura econòmica podria propiciar una recuperació de la immigració i de les cohorts joves de població.

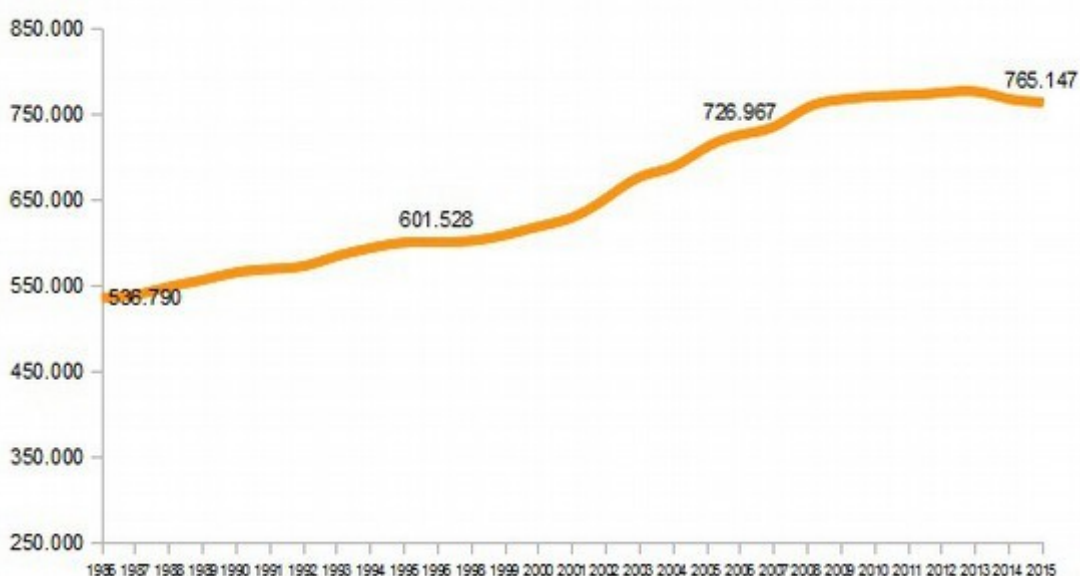


Figura 10: Evolució de la població de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx (hab.). Font: Subdirecció General d'Estadística. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i elaboració pròpia.

Aquesta situació, generalitzada a tot l'Estat espanyol i a la Comunitat Valenciana, condiciona notablement les projeccions de població en l'horitzó del Pla d'Acció Territorial, efectuades per les institucions oficials que, en el millor escenari possible, aposten per l'estancament demogràfic, quan no pel retrocés poblacional, la qual cosa és una primera aproximació a les futures demandes de sòl per a la residència i l'activitat econòmica a l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx, encara que bé és cert que per al creixement de les demandes residencials cal tindre en compte més variables a més de les purament demogràfiques, com són la grandària mitjana familiar o la segona residència.

L'única font que manté encara un creixement positiu però moderat de la població és la que es deriva dels escenaris dibuixats per l'ETCV, amb una taxa mitjana anual d'1,17 % per als pròxims 20 anys, encara que molt lluny dels creixements registrats durant el període del boom immobiliari. En aquest sentit, l'ETCV s'ha convertit en un escenari de màxims, però que tot pla ha de considerar per a cobrir totes les possibles eventualitats, millorar-ne la flexibilitat i evitar estrangulaments en el mercat del sòl tot i que és un horitzó de baixa probabilitat.

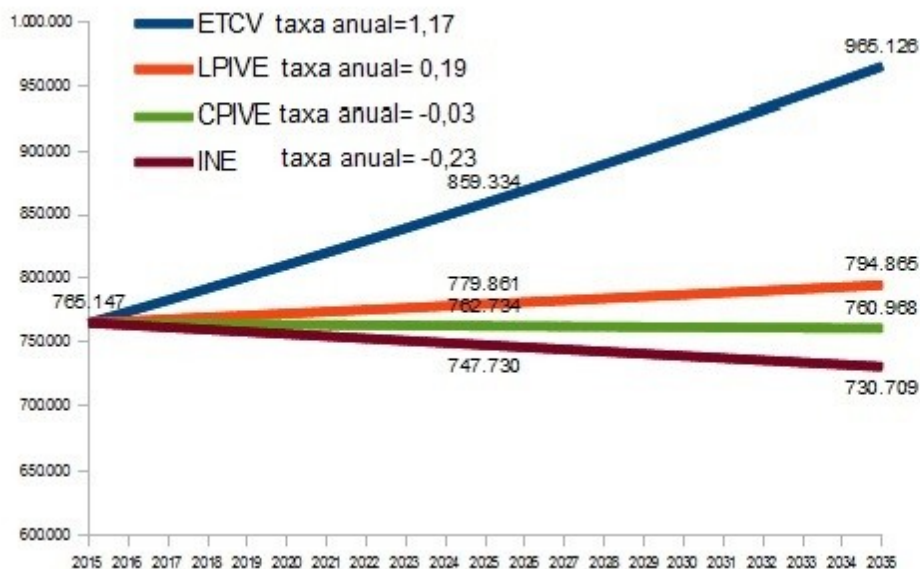


Figura 11: Perspectives demogràfiques de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx. Font: INE, Subdirecció General d'Estadística. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i elaboració pròpia.

En la figura 11 s'aprecia que la major projecció de població per a 2035 es reflecteix en els càlculs de l'ETCV, en què la població d'aquest àmbit assoleix els 965.000 habitants, exactament 200.000 més que en l'actualitat, la qual cosa implica que el Pla Acció Territorial hauria de satisfer les demandes residencials i d'ocupació per a aquesta població. La segona projecció que cal considerar seria la que utilitza la metodologia de l'antic Institut Valencià d'Estadística a llarg termini, la qual preveu un creixement mitjà anual de 0,19 %, amb un increment de la població de sols 30.000 habitants. Per la seua banda, la projecció del mateix institut aplicant metodologies de curt termini preveu una taxa d'un creixement mitjà anual del -0.03 %, pràcticament zero, que mantindria la població sense variació apreciable. Finalment, la previsió que utilitza les metodologies de l'INE redueix la població en 35.000 habitants, amb una taxa decreixent de -0,23 % anual.

És a dir, que la forqueta en la qual hauria de moure's el Pla Acció Territorial, a falta d'estudis més precisos, ha d'estar entre un creixement zero (o molt prop) i un increment de 200.000 habitants i un volum d'ocupacions noves entorn de les 80.000. És aquest un escenari poc probable, com ja s'ha comentat, però que cal tindre en compte per a dotar el Pla de la necessària flexibilitat i adaptació a les diferents conjuntures. No obstant això, estem davant d'una realitat palpable que ens diu que les demandes de sòl, si n'hi ha, seran més de tipus qualitatiu que quantitatiu i que fins i tot ja hi ha molt de sòl efectivament urbanitzat que es podria posar en el mercat de manera immediata. En aquest sentit, estimacions de la Subdirecció General d'Ordenació del Territori i Paisatge conclouen que hi ha en aquest àmbit aproximadament 521 hectàrees de sòl segellat ja urbanitzat sense edificar per a ús residencial que, aplicant un estàndard de 25 habitatges per hectàrea bruta, suposarien una capacitat potencial de 13.000 unitats a curt termini, i unes 272 hectàrees de sòl per a activitats econòmiques ja urbanitzat que, una vegada edificat, acolliria més de 10.000 ocupacions seguint una taxa mitjana de 40 treballadors per hectàrea bruta.

Amb tot, les xifres poblacionals són millors que les previstes per a altres territoris de la Comunitat Valenciana i caldrà estar atents a les dinàmiques econòmiques i territorials que es

produïsquen en aquesta àrea funcional, les quals podrien condicionar de manera important aquestes xifres. Hi ha una certa reactivació de la demanda d'habitatges per a estrangers a la província d'Alacant, que podria millorar les perspectives dins d'una demanda general molt estancada.

D'altra banda, el Pla Acció Territorial, tenint en compte que pot modificar, concretar o matisar les determinacions de l'ETCV, haurà d'adaptar aquestes xifres a una realitat municipal més precisa a l'efecte dels càlculs dels índexs màxims del creixement urbanístic, tant per a usos residencial i dotacional com per a activitats econòmiques, i així poder flexibilitzar la seua aplicació actual.

1.5. L'ESPÀI URBÀ D'ALACANT I D'ELX: POTENCIALITATS ECONÒMIQUES I COMPETITIVITAT

Aquest àmbit funcional, igual que la província d'Alacant, ha seguit una evolució quant a les seues variables econòmiques similar a la de la Comunitat Valenciana, que no ha recuperat encara el nivell del PIB de 2008, després de prop de una dècada de crisi econòmica. Similar evolució s'ha produït també en el comportament de la variable PIB per capita, encara que lleugerament per davall de la mitjana regional per les especials característiques demogràfiques de la província d'Alacant. No obstant això, quan s'analitza la renda per capita bruta mitjana de l'Àrea Funcional a partir de fonts tributàries, s'aprecia que aquest espai presenta uns valors superiors no només al conjunt provincial, sinó al de la Comunitat Valenciana, i se situa en un 91 % de la mitjana nacional.

	Renda Bruta Mitjana (€)	Renda Disponible Mitjana (€)
Espanya	24.602	20.092
C. Valenciana	21.882	18.153
Província d'Alacant	20.392	17.090
Àrea Funcional Alacant-Elx	22.433	18.572

Figura 12: Renda bruta mitjana. Font: Estadística dels declarants de l'IRPF per municipis. Agència Tributària.

Respecte de les xifres de desocupació, el comportament és també similar a l'evolució del creixement econòmic, amb un màxim en 2012-2013, per a després iniciar una recuperació de la taxa d'ocupació, que es manté constant fins a l'actualitat. D'igual manera que ocorre en altres àrees urbanes europees, l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx presenta major localització d'ocupacions en les seues àrees urbanes però també xifres de desocupació per damunt de la mitjana provincial i autonòmica. En general, són les ciutats més grans d'un àmbit territorial concret les que concentren majors contingents tant de llocs de treball com d'atur.

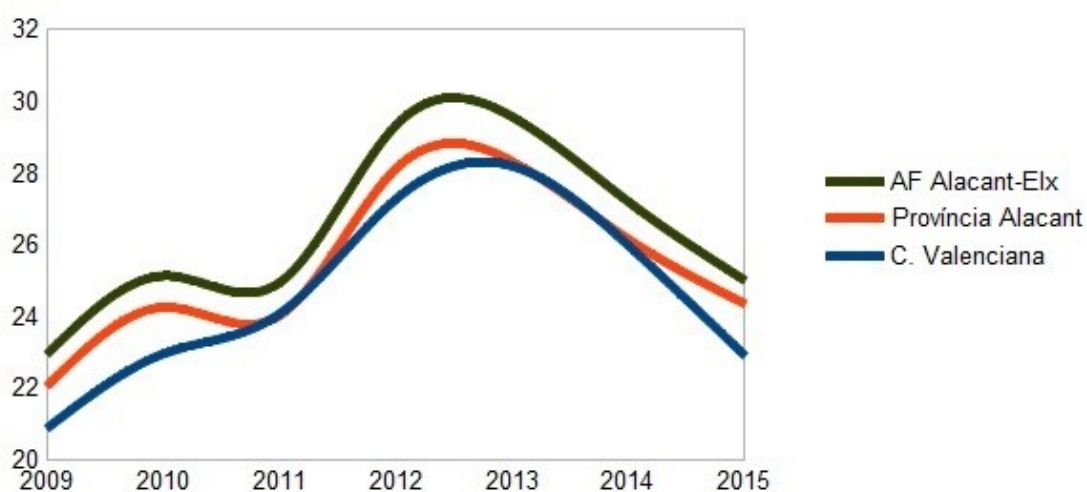


Figura 13: Taxa d'atur. Font: Indicadors del Mercat de Treball de Nivell Subprovincial. Subdirecció General d'Estadística. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i elaboració pròpia.

En aquest context econòmic és en el que s'ha de desenvolupar el Pla d'Acció Territorial, però amb la mirada posada en el mitjà i llarg termini, i a la vista d'unes perspectives econòmiques globals caracteritzades per grans dosis de volatilitat i on els territoris més resistents a les conjuntures adverses seran els que siguen capaços de dinamitzar els seus actius territorials i educatius des d'un punt de vista eficient i, sobretot, de forma diferenciada a la resta de territoris amb què competeixen. En aquest sentit, el Pla ha de incloure quin és aquest model econòmic i territorial assolible i desitjable pel qual opten Alacant i Elx per a, una vegada definit, orientar els processos d'ocupació del territori cap a la consecució d'aquests objectius econòmics, ambientals i socials.

Com ja és conegut, Alacant i Elx tenen ja sectors d'activitat que presenten avantatges quant a la seua productivitat comparada favorable respecte dels mateixos sectors econòmics dins de l'Estat. En concret, l'estudi recent de la Fundació Cañada Blanch i la London School of Economics and Political Science³ permet analitzar aquest tipus de sectors per les majors perspectives que té en un marc competitiu obert, que és el que realment genera innovació i productivitat. Amb caràcter general, i extrapolant les dades regionals a l'entorn urbà d'Alacant i Elx, es pot afirmar que aquests grans sectors tradicionals més competitius són els següents:

- Agricultura i indústria agroalimentària.
- Tèxtil, cuir i calçat.
- Cautxú, plàstics.
- Activitats financeres i assegurances.
- Activitats immobiliàries.

És a dir, els que es podrien denominar *sectors tradicionals* del teixit productiu alacantí i il·licità i que reflecteixen un saber fer (*know-how*) de moltes generacions de treballadors i empresaris. Sectors que, després de diversos anys de subordinació al model constructiu-residencial, han experimentat un repunt que es fa evident en la creació de noves empreses. Hui l'entorn productiu està canviant i s'estan relocalitzant algunes manufactures en les àrees originals, especialment per la necessitat de millorar-ne la qualitat per als mercats més exigents. Això no significa que es produïska un fenomen de gran escala quant a la tornada de tota la manufactura deslocalitzada, però sí que es produirà una certa selecció i implantació de firmes industrials i logístiques que tenen a Alacant i Elx un ecosistema molt favorable a aquest model productiu.

Per tant, no es pot afirmar que el problema del futur econòmic de l'àrea siga de sectors poc competitius sinó d'empreses, per la qual cosa la millora dels denominats intangibles de la producció (R+D, disseny, qualitat, posicionament de marques, etc.) en aquests sectors i la seua component logística i internacionalització són fonamentals per a pilotar una recuperació econòmica que ha de situar Alacant i Elx com a territoris capdavanters en l'àmbit de l'arc mediterrani, tant espanyol com europeu.

Però juntament amb aquests sectors tradicionals i el turisme, que han sigut una peça angular en el creixement econòmic d'aquesta àrea urbana, cal destacar la cada vegada més important

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

creació d'empreses emergents (*start-up*), amb un gran component tecnològic, associat a les universitats d'Alacant i d'Elx que estan creant una massa crítica innovadora que cal ressaltar i potenciar. Sectors innovadors com la nanotecnologia i nous materials, la biotecnologia, els serveis urbans, la domòtica, salut i medicina, innovació agrícola, innovació turística, etc., estan emergint en espais com els parcs tecnologicocientífics de les dues universitats i projectes dinamitzadors, com per exemple, l'entorn innovador d'Aigua Amarga. És important ressaltar dos aspectes: el primer la gran connexió de l'orientació d'aquestes empreses amb el teixit productiu provincial, i la clara aposta d'aquestes dues universitats joves per la innovació i l'economia del coneixement.



D'altra banda, i juntament amb aquests sectors més competitiu i sobre els quals ha de pivotar una nova economia basada en el talent i l'aplicació d'intangibles als sectors tradicionals, Alacant i Elx disposen d'una sèrie de components territorials d'excel·lència que els permeten singularitzar el seu territori i diferenciar-lo d'altres amb què competeix. Entre d'altres, aquests actius territorials són:

- L'existència d'espais de gran valor ambiental i cultural: aiguamolls de rang internacional, el Palmerar i el Misteri d'Elx, els dos declarats com a Patrimoni de la Humanitat per la UNESCO.
- El municipi d'Elx és un espai paradigmàtic quant a la gran biodiversitat que acull: ecosistemes humits diversos, zones dunars, el Palmerar, espais agrícoles, etc.
- Caràcter emprenedor de la població reflectit en l'elevada taxa d'empreses per habitant.
- Un espai lineal entre Elx i Alacant on se situen els equipaments i dotacions de rang supramunicipal (EUIPO, aeroport, IFA, etc.), que permet obtenir sinergies territorials.



- Condicions climàtiques d'elevat confort, que són realment factors d'atracció de població tant turística com residencial permanent.
- El quart aeroport peninsular amb connexions directes amb ciutats clau quant a la seua capacitat innovadora i presència de classes professionals creatives.
- Presència de clústers terciaris ja molt desenvolupats, com el de la salut a la ciutat d'Alacant.
- Un model de sistema urbà equilibrat i unes pautes de mobilitat de curt recorregut lligades al model productiu de base local, que produeix menors emissions de gasos d'efecte d'hivernacle.
- El port d'Alacant amb una clara vocació comercial i logística, turística i d'acolliment d'espais tecnològics, posició que es veurà reforçada per la connexió amb el corredor mediterrani.
- L'elevada connectivitat ferroviària de passatgers amb la capital de l'Estat en alta velocitat i la futura amb València i Castelló.
- Posició estratègica respecte del corredor mediterrani, relacions amb Àfrica, i el centre peninsular per a acollir activitats logístiques, que potenciarà la intermodalitat carretera-ferrocarril-port.
- Clara voluntat de totes les universitats d'Alacant i Elx en l'aposta per la innovació i el desenvolupament de la investigació aplicada.
- Existència d'eixos culturals molt consolidats i lligats a la promoció turística de les ciutats d'Elx i Alacant.

- Alacant com a referent internacional de ciutat sostenible, tal com ho reconeix el Projecte Hàbitat de l'ONU.
- Elx com a exemple de ciutat de disseny equilibrat i amb teixits urbans molt estimulants per a l'atracció de professionals creatius.
- Un potencial de creixement molt elevat quant a l'augment de la dimensió funcional de rang superior, per a millorar-ne la influència i la capitalitat sobre el conjunt provincial, la qual cosa suposa el reforçament dels llaços de cooperació d'Alacant i d'Elx.

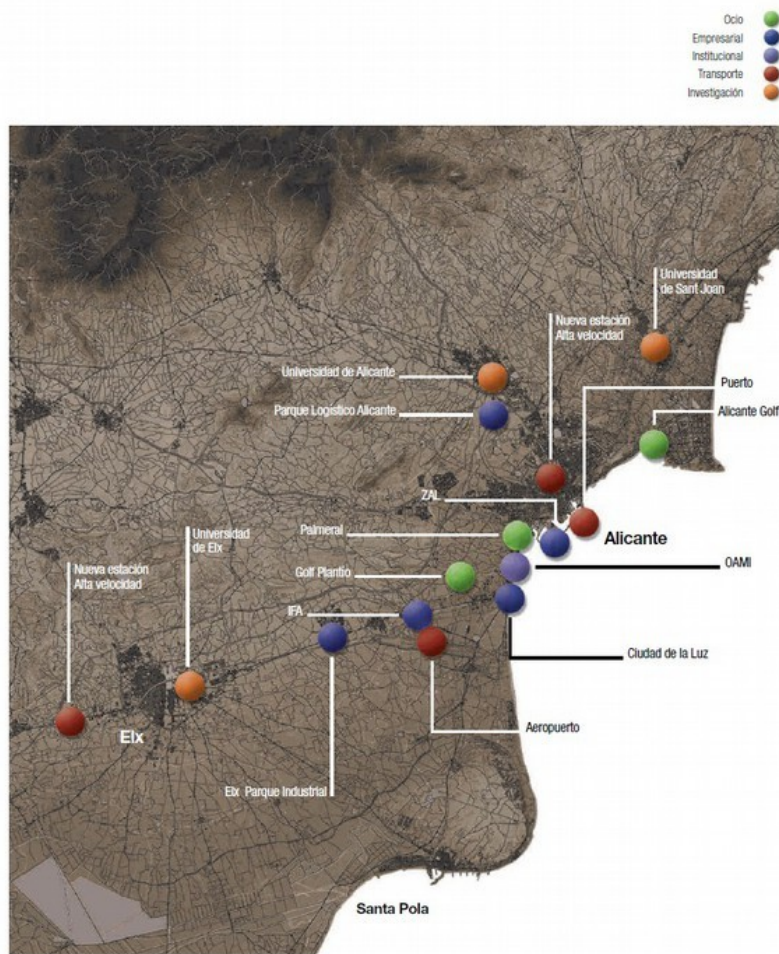


Figura 14: El corredor de la innovació Elx-Alacant. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Amb tot això, i a pesar que aquest pla no és un instrument d'estratègia econòmica, l'opció per un determinat model, que no pot ser altre que un model diversificat, innovador i de millora dels sectors econòmics industrials tradicionals, condiona les decisions que en matèria de sòl s'hagen d'adoptar en el futur. Per això, és necessari proposar una sèrie de recomanacions que han de marcar el full de ruta cap a la sostenibilitat territorial d'Alacant i Elx a curt, mitjà i llarg termini:

1. L'espai urbà d'Alacant i Elx ha de diferenciar-se des del punt de vista econòmic i territorial. Els dos han de competir lleialment en l'atracció d'inversions i talent, però han de cooperar en projectes d'abast estratègic de rang supralocal. És la gran oportunitat per a exercir el seu

lideratge en l'àmbit geogràfic, tant del sud de la Comunitat Valenciana com del sud-est peninsular. No s'hi val a implantar qualsevol projecte o inversió; ha de tindre un rang qualitatiu important.

2. Aquest criteri ha d'estar present en les seues relacions amb els municipis als quals articulen en els seus àmbits d'influència. Són bons exemples de cultura supramunicipal la implantació d'infraestructures universitàries a Sant Joan d'Alacant o Sant Vicent del Raspeig.

3. La cooperació és més necessària encara per la mateixa dimensió empresarial. Entre les 10 primeres empreses de la Comunitat Valenciana per facturació no n'hi ha cap de la província d'Alacant i només 12 entre les 100 primeres. Castelló, amb una tercera part de la població alacantina, té 16 empreses en aquest rànquing. Amb aquest model descrit, la necessitat de cooperació per a introduir intangibles es fa evident, i ací l'Administració té un paper important a jugar per a donar suport a aquest teixit productiu.

4. L'aposta per la internacionalització és una tasca en la qual cal involucrar el conjunt dels agents econòmics i socials. Només els sectors econòmics sotmesos als mercats oberts podran subsistir. És un objectiu en el qual cal incloure infraestructures de mobilitat, atracció de talents, desenvolupament d'intangibles, cooperació i augment de massa crítica empresarial, xarxes d'innovació, nova governança territorial, etc.

5. No cal esperar grans demandes de nou sòl en els pròxims anys; per això, si n'hi ha, han de ser qualitatives i orientades als processos industrial-logístic per al qual hi ha grans potencialitats en aquest territori, especialment si es consolida la connexió amb el corredor ferroviari mediterrani.

6. També en l'àmbit urbà s'ha de proposar una tornada al projecte urbà de qualitat per a cosir elements urbans mancats d'integració, dinamitzar espais centrals o generar espais per a la creativitat i l'atracció de talent. És a dir, projectes com per exemple: el desenvolupament de nova centralitat en l'estació RENFE d'Alacant, la remodelació i regeneració del polígon de Carrús a Elx o la connexió blana de la Universitat Miguel Hernández d'Elx amb la ciutat, etc.

7. De la mateixa manera, si no es produeix una gran pulsó immigratòria, les demandes de sòl per a les activitats residencials no seran molt elevades, per tant ha de ser prioritari atendre la rehabilitació de teixits urbans, alguns dels quals tenen una gran personalitat històrica i cultural. Aquestes accions, juntament amb polítiques públiques d'habitatge amb un cert grau de protecció, han de poder invertir tendències demogràfiques en barris deprimits i atraure contingents joves.

8. En els últims anys s'ha produït un extraordinari creixement del model urbà discontinu de baixa densitat. És aquest un procés no desitjable, especialment si es produeix sense connexió amb nodes de càrrega de la xarxa bàsica del transport públic. És un model, a més, de baixa eficiència en el consum de sòl, aigua, energia i de manteniment dels serveis bàsics. És important, en l'àmbit del Pla d'Acció Territorial, analitzar aquest fenomen i corregir-lo en tant que siga possible, creant elements urbans de centralitat que eviten desplaçaments motoritzats en transport privat.

9. El model de dispersió d'usos -aquesta vegada en l'entorn rural- és un altre gran problema territorial d'aquest espai urbà, tal com es pot apreciar en àmbits com el Camp d'Elx, amb forta

concentració d'edificacions disseminades que generen impactes molt importants sobre el medi ambient. El Pla ha de desenvolupar estratègies clares i eficients per a mitigar aquest problema.

10. En el cas d'Elx, seria important dotar de major centralitat i funcions urbanes nuclis, en principi rurals, del Camp d'Elx, com ara la Foia, Valverde, Torrellano, la Marina, etc. Amb això s'ordenarien grans espais rurals però fortament habitats i s'evitarien processos de mobilitat indesitjats.

11. Cal apostar per una nova cultura de relació amb el medi rural metropolità, potenciant la multifuncionalitat de l'activitat agrícola i la relació que té amb altres sectors com el turisme, la restauració, la defensa del patrimoni cultural, l'oci urbà; tot això dins d'un sistema de creació de marques de qualitat agrària i circuits comercials de proximitat. Experiències com el Parc Agrari dels Carrissars, es poden estendre altres àmbits com el mateix Camp d'Elx o a l'Horta d'Alacant, hui pràcticament desapareguda, però amb potencial productiu, cultural i turístic.

12. No es poden independitzar les dinàmiques territorials de l'entorn urbà d'Alacant i Elx de la resta de ciutats mitjanes de la província d'Alacant (Benidorm, Torrevieja, Elda-Petrer, Alcoi, etc.), és una riquesa urbana que s'ha de potenciar millorant les connexions en transport públic i desenvolupant fórmules cooperatives i de lideratge a través del desenvolupament a Alacant i Elx d'activitats del terciari superior en connexió amb les necessitats específiques d'aquests àmbits territorials.

13. És important desenvolupar projectes urbans i territorials atractius, d'elevada qualitat i amb efectes d'arrossegament cap al sud d'aquest espai metropolità, acció que redundaria en una millor vertebració provincial, on la competència amb l'atracció que genera Múrcia és molt intensa.

14. Dins d'aquests projectes, n'hi ha alguns que tenen un interès especial, com per exemple l'entorn urbanitzat d'IFA, localitzat en una posició estratègica del conjunt urbà, o l'antiga terminal aeroportuària.

15. Un altre projecte que està alçant una certa expectació entre els empresaris i els municipis és la denominada *declaració com a zona franca* en relació amb el port d'Alacant. És aquest un projecte que s'ha d'analitzar íntegrament, els avantatges i inconvenients, sobre un teixit industrial molt consolidat a la província i prendre les decisions pertinents en un marc de consens entre tots els agents econòmics i socials.



1.6. EL CREIXEMENT DEL SÒL SEGELLAT

Si es vol comparar el creixement dels diferents usos del sòl des de 1990 cal acudir a la font Corine Land Cover, ja que la cartografia d'usos del sòl de major detall i precisió, SIOSE, es comença a elaborar a partir de l'any 2006 i no comptabilitza la fase de fort creixement de sòl urbanitzat, que és el que ha condicionat la situació i problemàtica amb què es troba en aquests moments aquest àmbit funcional d'Elx i Alacant respecte del seu model urbà. Es pot estimar que el creixement de sòl urbanitzat posterior a 2007 és poc rellevant comparat amb el període 1990-2006 a causa de la crisi econòmica i immobiliària, per això el període considerat 1990-2006 és suficientment representatiu de l'evolució dels diferents usos del sòl.

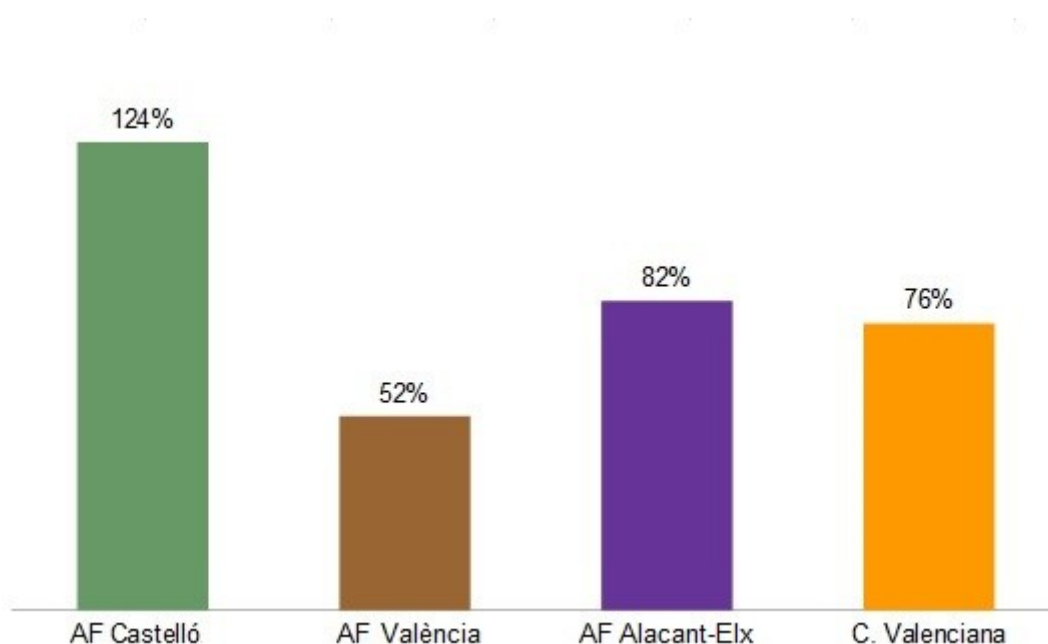


Figura 15: Creixement del sòl segellat (1990-2006) (%). Font: Institut Cartogràfic Valencià i elaboració pròpia.

En aquest sentit, el creixement total del sòl segellat (urbanitzat) en l'àrea d'Alacant-Elx ha sigut del 82 %, a l'entorn del creixement mitjà de la Comunitat Valenciana, molt superior a l'Àrea Metropolitana de València i per davall de la de Castelló. Dins d'aquesta gran artificialització del sòl destaca especialment l'increment del sòl discontinu de baixa densitat (102 %) enfront del reduït creixement del sòl urbà compacte (26 %), fet que genera una situació de major insostenibilitat territorial ja que es consumeix més aigua, més sòl, més energia i augmenta la mobilitat privada motoritzada. En total, el creixement del sòl segellat ha sigut superior prop de tres vegades al creixement de la població per a aquest mateix període de temps. Aquesta distorsió entre el creixement de població i el sòl segellat s'explica per: la dispersió dels nous usos en el territori, l'increment de l'edificació de baixa densitat fora del nucli urbà, els usos industrials i comercials amb un increment pròxim al 100 %, i les zones verdes urbanes com els camps de golf.

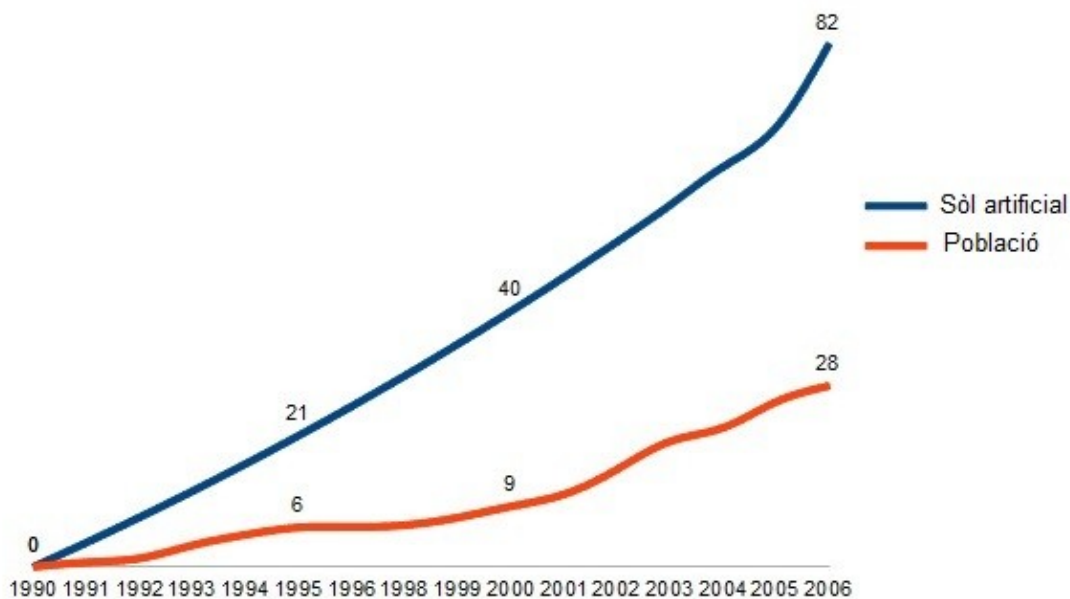


Figura 16: Creixement del sòl artificial i la població de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx (1990-2006) (1990=0). Font: Institut Cartogràfic Valencià, Subdirecció General d'Estadística de la Generalitat Valenciana i elaboració pròpia.

Aquest increment del sòl segellat d'aproximadament 7.000 hectàrees s'ha fet sobre sòl agrícola (una pèrdua d'unes 6.000 ha) i sobre sòl forestal (unes 1.000 ha de pèrdua); un creixement que no ha afectat majoritàriament el regadiu, sinó les denominades superfícies agràries heterogènies, en les quals coexisteix el secà (en la major part) amb alguna taca de regadiu però abandonats els dos a l'espera de la culminació de la seua expectativa urbanística. Aquesta pauta contrasta amb València i Castelló, on el creixement dels usos urbans s'ha produït fonamentalment sobre el regadiu tradicional periurbà.

A tot això cal afegir la gran quantitat de teixits disseminats en el territori que s'han produït al marge de la legalitat vigent. En són exemples representatius el Camp d'Elx, on pot parlar-se d'una vertadera "ciutat difusa". Altres exemples els podem trobar en municipis com Catral o Dolores. Aquest problema desborda en molts casos la mateixa realitat local i genera notables impactes en el medi ambient que s'han d'afrontar utilitzant els instruments vigents en la legislació urbanística i les novetats que s'hi produiran a curt termini per a fomentar la minimització d'impactes. Tot això sense perjudici d'una anàlisi des de l'òptica supramunicipal que contribuïska a una millora de la seua ordenació.

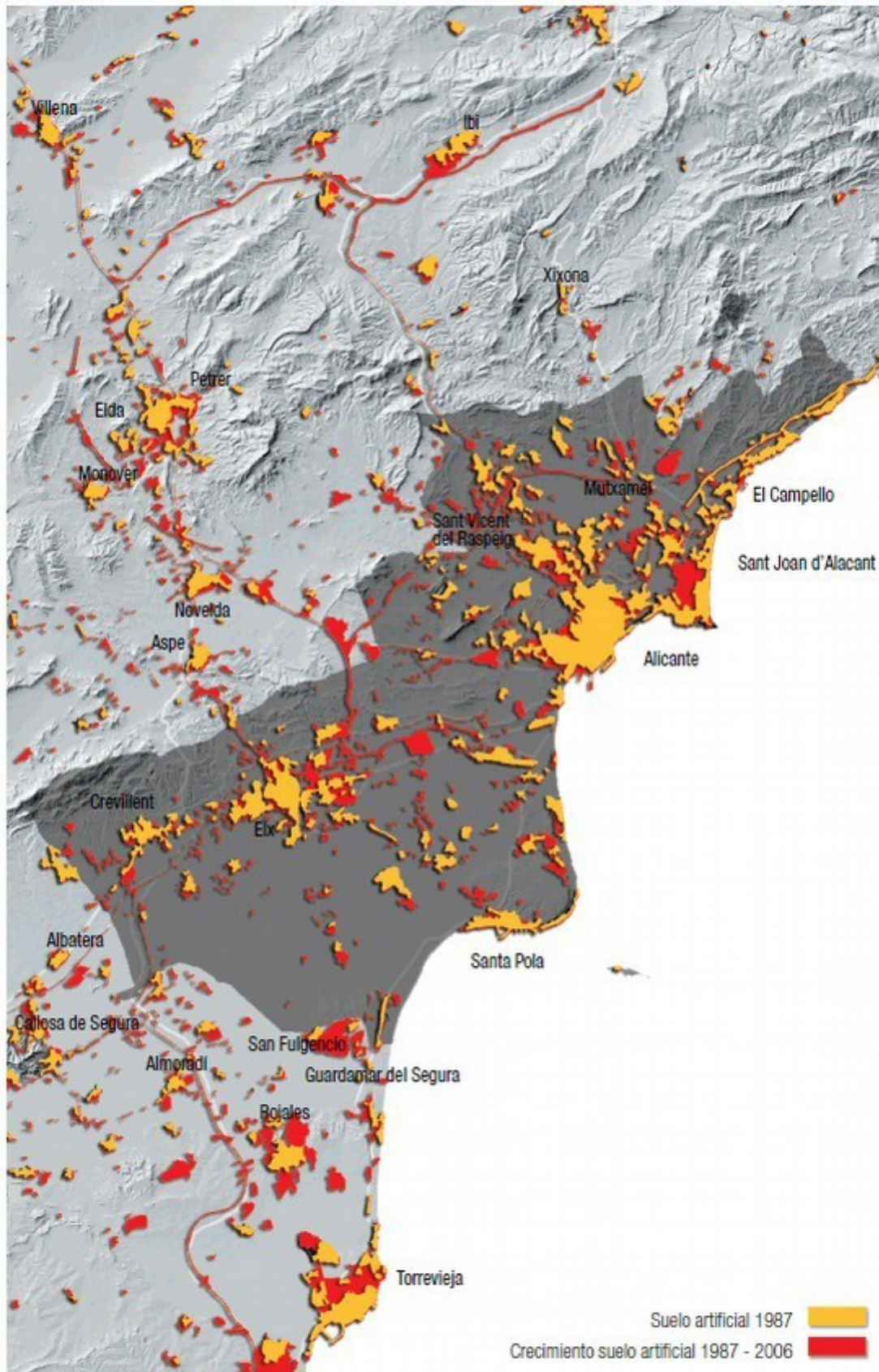


Figura 17: Evolució del sòl artificial de l'àrea urbana integrada d'Alacant-Elx (1987-2006). Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Respecte dels usos del sòl de naturalesa forestal, destaca la pèrdua de bosc, tant esclerofil·le com de coníferes, així com del matoll mediterrani en favor de l'ús que Corine Land Cover denomina *pasturatges naturals*, que no és més que la confirmació d'aquest retrocés de la vegetació arbustiva i forestal en favor de l'espartar o estepa mediterrània, la qual, sent consubstancial amb les condicions ecològiques de la zona, protegeix amb menys eficàcia el sòl dels processos erosius que són de gran intensitat en un ambient semiàrid com el del sud de la província d'Alacant, amb precipitacions per davall dels 300 mm anuals. En aquesta realitat ambiental perd pes específic el risc d'incendis forestals però augmenten notablement els processos de desertificació del territori, on aquesta zona supera la mitjana de la Comunitat quant a pèrdua de sòl per causa de l'erosió hídrica.

És a dir, que els processos d'ocupació del sòl en aquest àmbit urbà d'Alacant i Elx han afavorit un model que, tot i obeir a les preferències personals per aquest tipus d'hàbitat diferent de la ciutat compacta, genera externalitats negatives derivades de la dispersió i que repercuteixen en el manteniment dels serveis urbans, i en altres variables relacionades amb la qualitat de vida i el consum de recursos, en què es produeix realment una transferència de rendes i recursos de la ciutat compacta a la dispersa. Aquest major cost atribuït a la dispersió en el territori està per damunt de la mitjana de la Comunitat Valenciana (20 % de la despesa corrent) en tota l'àrea urbana compresa pel Pla d'Acció Territorial, i aconsegueix les màximes cotes en els municipis del nord de l'àrea metropolitana d'Alacant i a Elx-Crevillent, que supera el 37 % de la despesa corrent mitjana en aquests municipis.

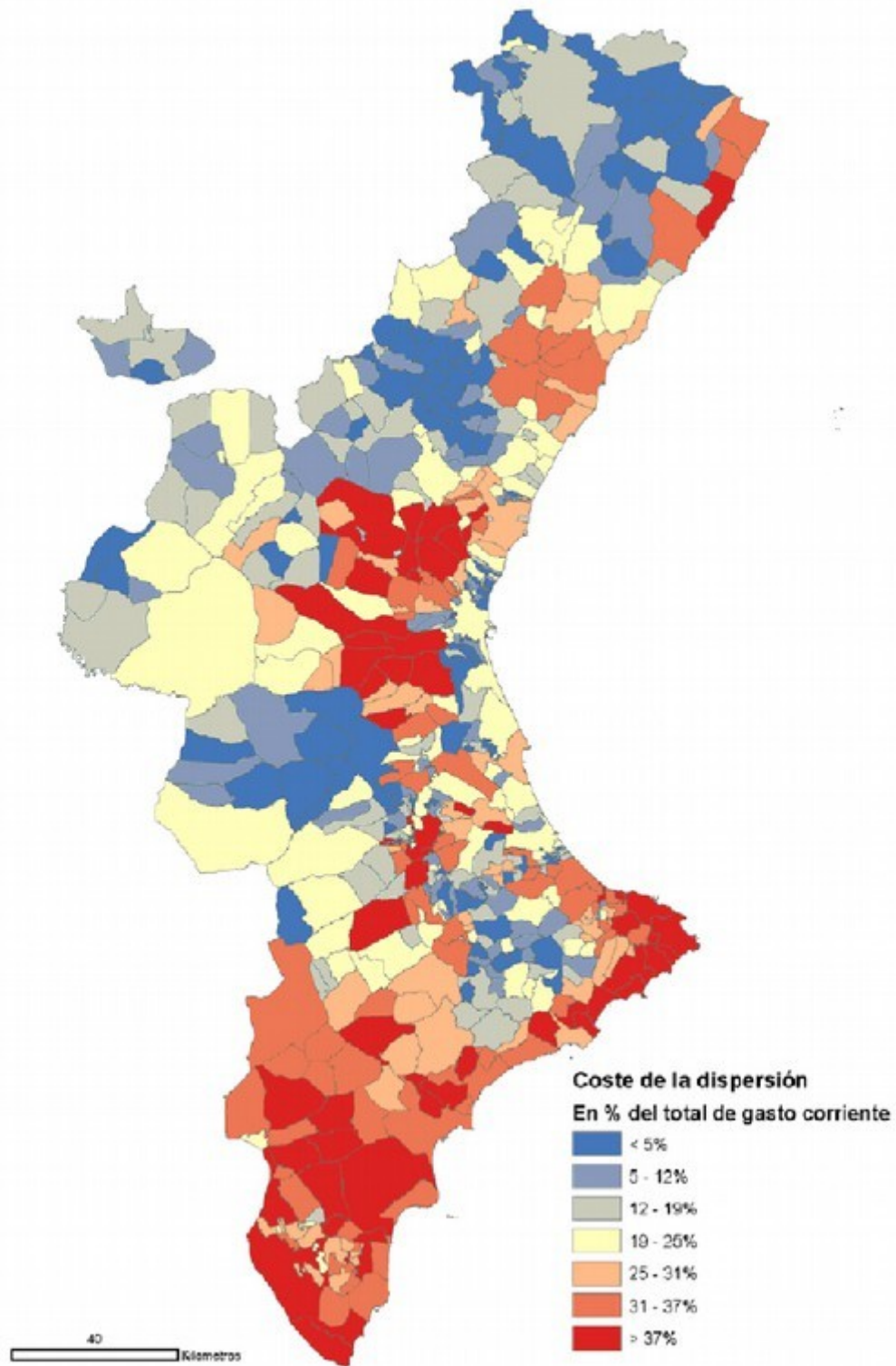


Figura 18: Cost de la dispersió urbana a escala municipal (% de despesa corrent). Font: Gielen, E. (2015): *Costes del Urban Sprawl para la Administración local. El caso valenciano.*

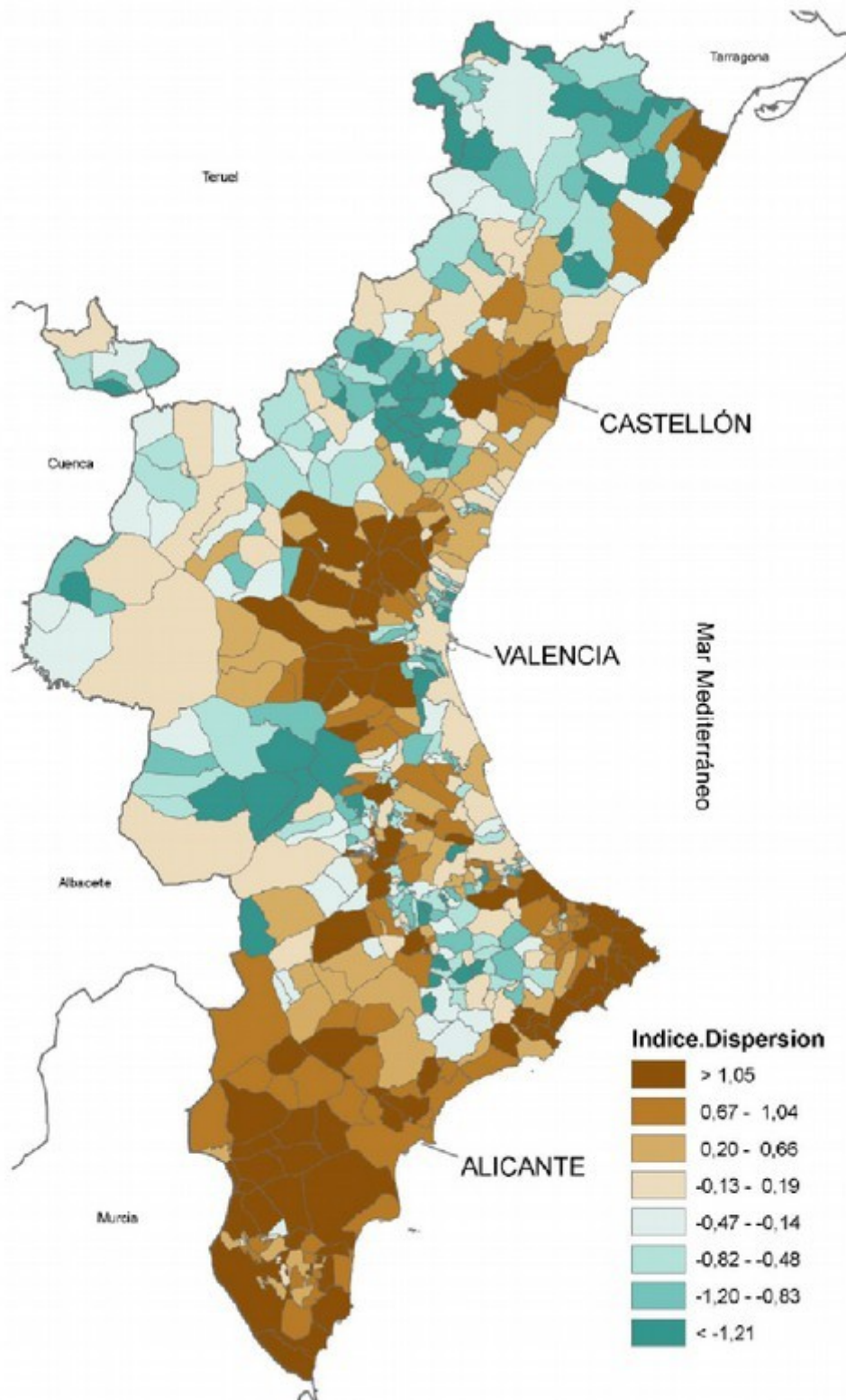


Figura 19: Índex de dispersió municipal. Font: Gielen, E. (2015): Costes del Urban Sprawl para la Administración local. El caso valenciano.

1.7. LA INFRASTRUCTURA VERDA D'ALACANT I D'ELX

L'àmbit territorial de les àrees urbanes d'Elx i Alacant, al marge d'un espai litoral molt valuós, amb espais dunars i ecosistemes marins de molta qualitat, té actius ambientals de primera magnitud. El sud d'aquesta àrea acull un dels conjunts de zones humides de major valor a escala regional i mediterrània, com és l'antiga albufera d'Elx, de la qual subsisteixen els parcs naturals del Fondo i les Salines de Santa Pola i les seues connexions ecològiques a través dels aiguamolls dels Carrissars i el Fondo d'Amorós. Aquest sistema es completa amb el saladar d'Aigua Amarga, els aiguamolls de Rabassa i el Clot de Galvany, en un ecosistema humit de gran escala comparable als grans aiguamolls mediterranis. A més la gran varietat d'ambients (dulciaqüícoles i salins) que té li atorguen una carta diferencial. A més, la malla verda metropolitana incorpora la Serra i el cap de Santa Pola, l'illa de Tabarca, les fites paisatgístiques dels embassaments històrics de Tibi i Elx, així com les elevacions de la serra de Colmenars, el Maigmo, la serra de Crevillent i el Cabeçó d'Or, entre d'altres. Però aquests espais de gran valor no poden gestionar-se de manera aïllada, és necessari definir-ne les connexions ambientals i funcionals.

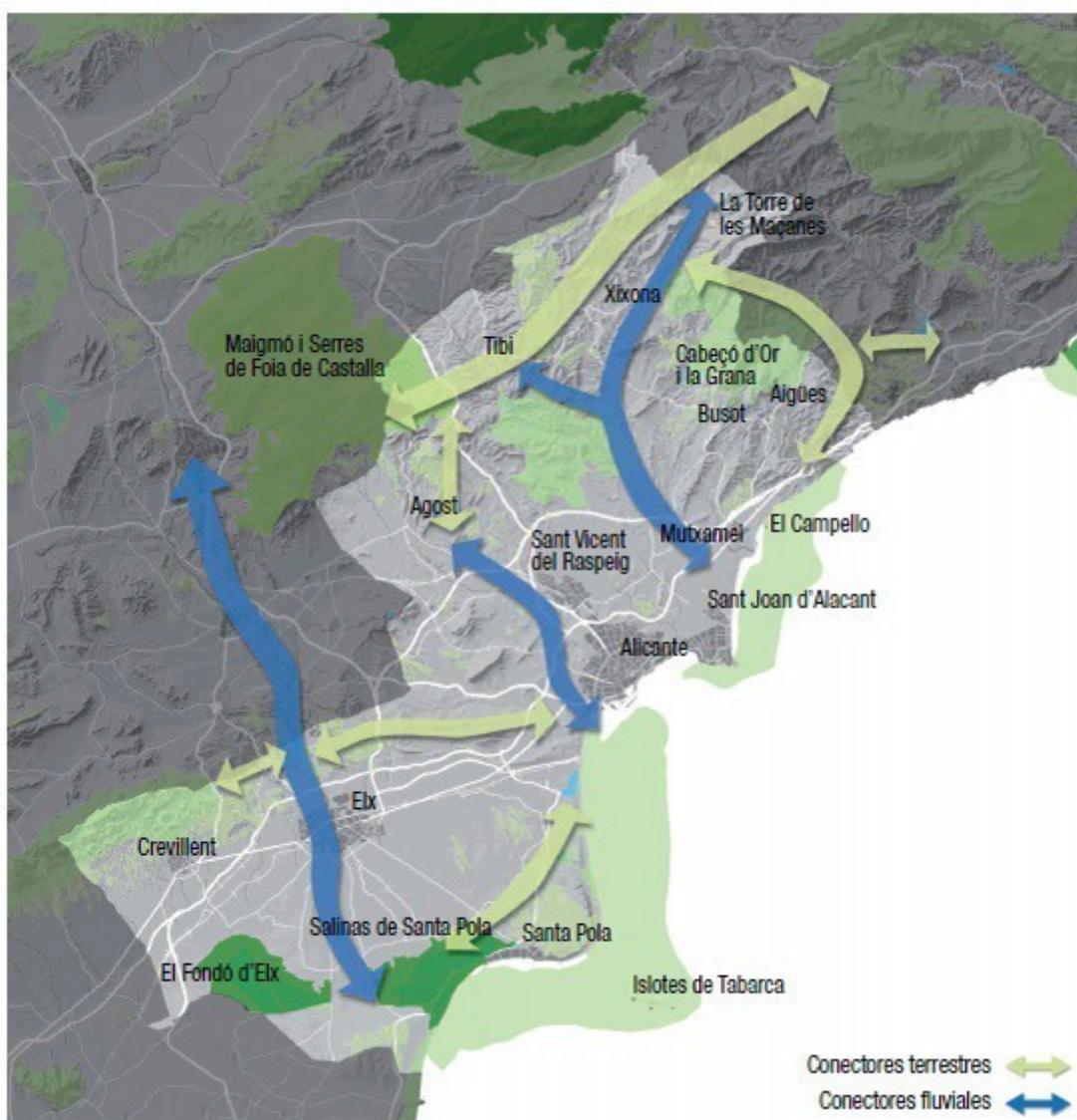


Figura 20: Esquema de connectivitat territorial. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Però aquesta posada en valor del territori, a través de la infraestructura verda, s'ha de completar amb opcions complementàries que tenen una gran importància en la valorització del territori, l'ús i gaudi d'aquest i la creació d'ocupació. L'una és la posada en valor d'actius territorials de gran càrrega ambiental i patrimonial per a ús recreatiu i l'altra és la creació de parcs agraris entesos com a espais de la infraestructura verda aptes per a suportar una agricultura de qualitat, i al mateix temps que posseïsquen actius ambientals i paisatgístics que permeten una explotació racional d'activitats complementàries a l'agricultura.

En el primer cas, s'exposa com a exemple de les grans potencialitats de la zona un projecte de regeneració i millora d'ús públic del pantà de Tibi, dins de la promoció d'una ruta cultural de més abast sobre els embassaments històrics d'Elx, Tibi, Elda i Relleu, tots quatre de gran rellevància ambiental i cultural. El que es proposa és la creació d'itineraris de connexió amb altres centres urbans aptes per a transport no motoritzat, miradors del paisatge, correcció d'impactes ambientals i visuals, àrees de descans, aparcaments, etc.

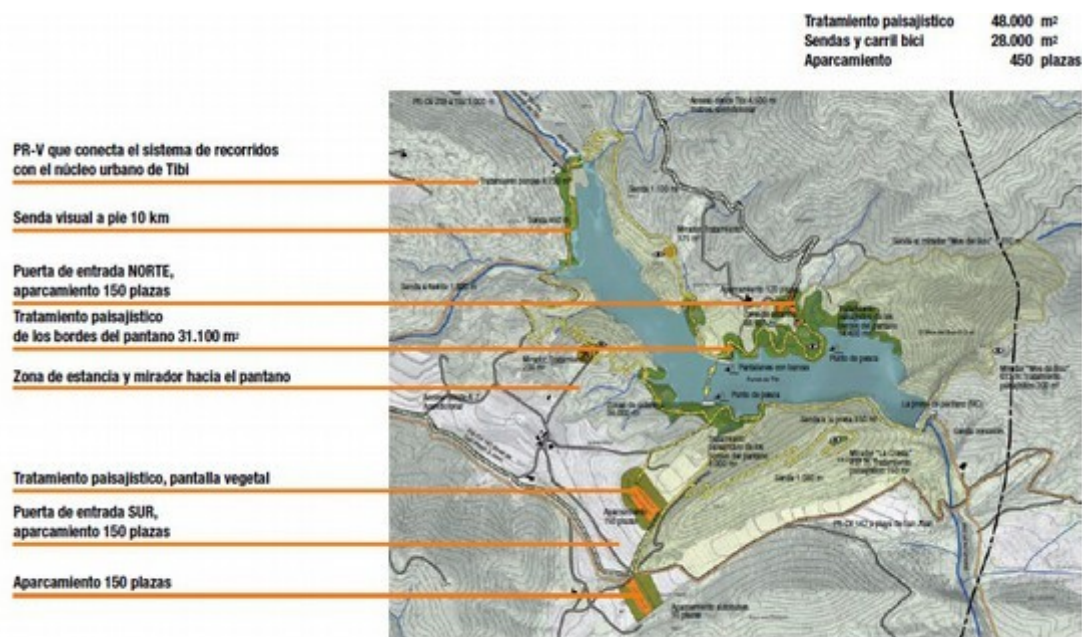


Figura 22: Parc regional d'Alacant: proposta d'adequació per a ús públic de l'embassament de Tibi. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.



Figura 23: Proposta d'àmbit d'estudi Gran Parc Regional d'Alacant. Font: Zona recreativa del Pantà de Tibi, Tibi - Alacant.

Aquest corredor verd es podria completar en el cas de l'embassament de Tibi amb la seua connexió verda amb el riu Montnegre fins al Campello, per a desenvolupar rutes ciclistes i per als vianants i de vertebració de la denominada *Horta d'Alacant*, o de la comarca de l'Alacantí, amb importants mostres de patrimoni cultural hidràulic i residencial. Aquesta horta històrica és un dels espais més oblidats i degradats pel desenvolupament urbà recent de l'àrea metropolitana d'Alacant. Recuperar-lo i posar-lo en valor com a espai agrícola multifuncional és un dels objectius prioritaris d'aquest pla d'acció territorial.

Un altre gran eix verd de dimensió supramunicipal és el corredor verd del riu Vinalopó des de l'embassament històric d'Elx, el pas per la ciutat i la continuïtat pel Camp d'Elx fins que desapareix als assarbs que connecten els aiguamolls del sud. Aquest és un gran projecte territorial que suposaria un canvi qualitatiu radical, tant en la millora de la qualitat de vida dels ciutadans com en la marca de qualitat de la ciutat d'Elx. A aquest projecte singular es poden connectar una sèrie de rutes rurals i patrimonials des del punt de vista històric i arqueològic de gran interès que, a més, contribuirien a millorar les perspectives econòmiques de l'activitat agrària, necessària per al manteniment del paisatge i de la qualitat del territori.

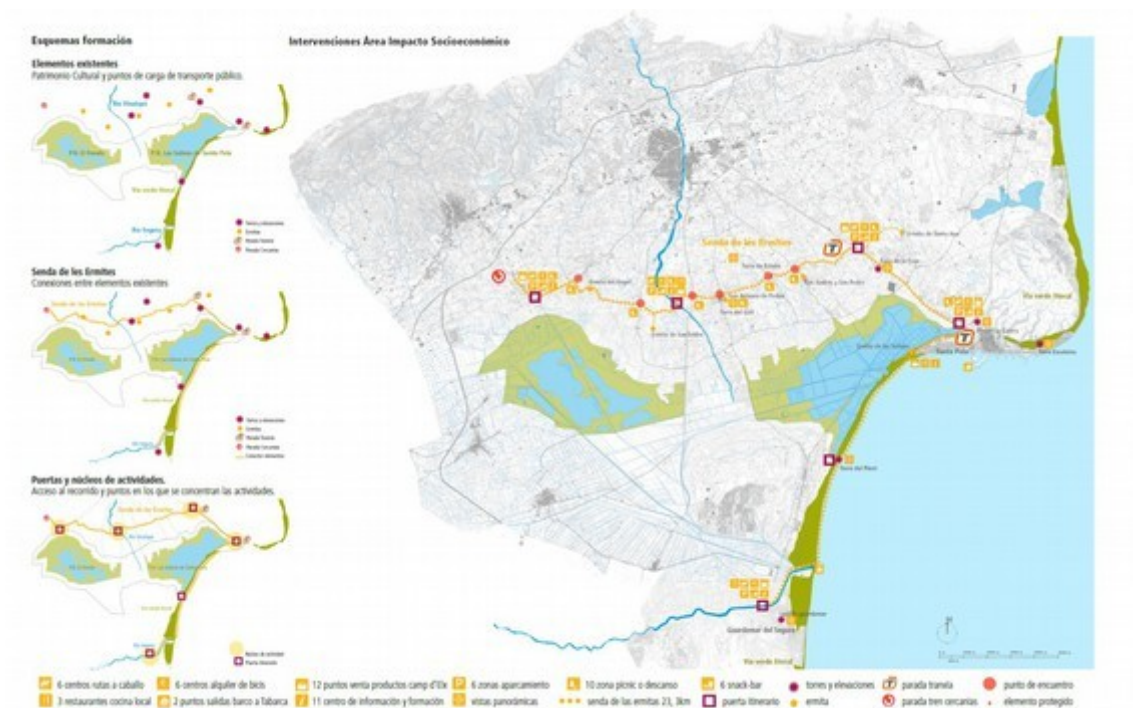


Figura 24: Intervencions àrea impacte socioeconòmic. Font: Los Humedales del Hondo y su entorno. Un proyecto integral de impulso económico, gestión hídrica y cualificación paisajística.

En el segon cas, ja hi ha experiències exemplars en aquest àmbit territorial, més en concret el Parc Agrari dels Carrissars, al municipi d'Elx, i que forma part de l'àmbit del PORN dels Aiguamolls del Sud, un espai únic de més de 6.000 km², amb una gran biodiversitat en un sistema agrari únic quant a l'ús eficient de l'aigua i el seu patrimoni hidràulic. Prenent com a base l'existència d'aquest parc agrari, en el qual s'han desenvolupat productes de qualitat i una gestió ambiental sostenible del seu entorn, es poden definir actuacions d'ús públic de major escala entorn del Camp d'Elx, espai de gran riquesa productiva i cultural i un dels territoris de regadiu més antics de la Comunitat. És prioritària, en aquest àmbit, la defensa de l'agricultura de proximitat per la seua sostenibilitat i el manteniment de la identitat territorial, la qual cosa exigeix marques de qualitat, traçabilitat dels productes i la creació de circuits curts de comercialització, a més d'involucrar els agricultors en les activitats terciàries complementàries que puguin generar-se en aquests espais agrícoles de qualitat.



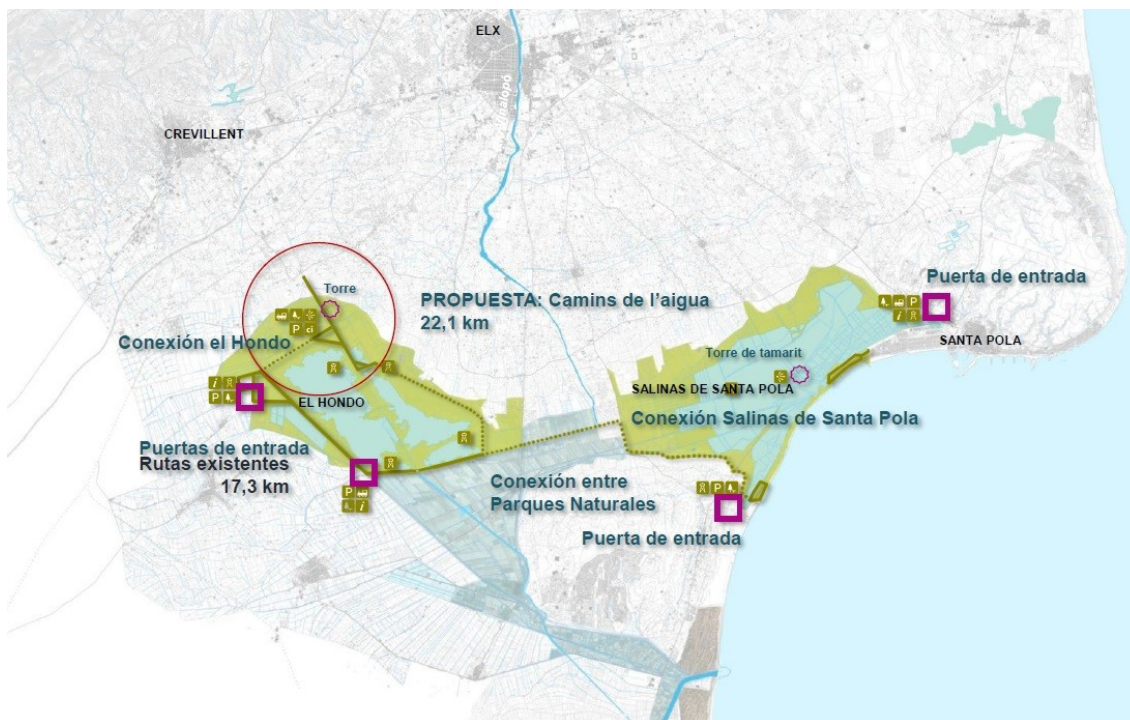


Figura 25: La potencialitat del Camp d'Elx. Font: Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

En aquest sentit, es poden desenvolupar estratègies entorn de l'agroturisme, el turisme ornitològic, el turisme de naturalesa, rutes i itineraris com els camins de l'aigua, el camí del mar o la senda de les ermites del Camp d'Elx, entre altres recorreguts de posada en valor dels recursos paisatgístics, ambientals, culturals i visuals. Aquest tipus de figures entorn dels espais agraris estan proliferant amb notable èxit a la Unió Europea i a Espanya. A la Comunitat Valenciana l'exemple paradigmàtic és l'Horta de València, però hi ha altres parcs en desenvolupament com el de Villena i el ja esmentat dels Carrissars a la província d'Alacant. Per a ordenar-los i gestionar-los és recomanable algun tipus de pla d'usos que regule els aspectes urbanístics, un organisme de gestió i un pla de desenvolupament agrari.



Des del punt de vista de la infraestructura verda d'aquesta conurbació d'Alacant i d'Elx, és important tindre en compte l'àmbit del litoral ordenat pel Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral de la Comunitat Valenciana, actualment en tramitació, que regula els usos en els primers 2.000 metres des de la vora del mar cap a l'interior. És un pla d'acció territorial que afecta en gran mesura aquest àmbit, i les determinacions del qual prevaldran sobre el planejament municipal i aquest pla d'acció territorial d'Alacant i Elx en el seu àmbit costaner, tot això sense perjudici de la major protecció que pugua derivar-se d'aquest

últim.



Figura 26: Detall de Guardamar i Elx Sud. Font: Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral de la Comunitat Valenciana.

1.8. CAPACITAT ACTUAL DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC DE LES ÀREES URBANES D'ALACANT I D'ELX

El planejament urbanístic actualment vigent (maig 2016) té en l'àrea urbana d'Alacant i d'Elx 10.600 hectàrees de sòl urbà i 7.792 de sòl urbanitzable, la qual cosa suposa una ràtio urbanitzable/urbà de 0,73, lleugerament per davall de la mitjana de la Comunitat Valenciana, que està situada a l'entorn del 0,80. No obstant aquesta superfície urbanitzable, de la qual 4.668 ha són residencials i 1.557 d'activitats econòmiques, poden acollir una demanda potencial molt significativa. Així, si s'estima en una mitjana de 25 habitatges/hectàrea bruta, els habitatges que es podrien construir en el planejament urbanístic actual s'eleva a 115.000. Estimant un consum mitjà de 3.500 habitatges nous anuals, el planejament cobreix més de 30 anys. A aquests habitatges s'ha d'afegir els 13.000 que es poden construir en el sòl urbanitzat sense edificar.

	Àrea Metropolitana d'Alacant i d'Elx	%
Sòl urbà	10.579,04	8,56
Residencial	7.597,08	6,15
Dotacional	1.664,21	1,35
Activitats econòmiques	1.317,60	1,07
Industrial	1.162,30	0,94
Terciari	155,30	0,13
Domini públic	0,15	0,00
Sòl urbà (Històric)	107,71	0,09
Residencial	87,43	0,07
Dotacional	20,28	0,02
Sòl urbanitzable	7.791,90	6,31
Residencial	4.668,06	3,78
Dotacional	1.566,69	1,27
Activitats econòmiques	1.557,15	1,26
Industrial	1.274,77	1,03
Terciari	282,38	0,23
Sòl no urbanitzable	105.075,12	85,04
Comú	50.985,85	41,27
Domini públic	4.644,63	3,76
Protegit	48.252,00	39,05
Dotacional	1.192,12	0,96
Terciari	0,52	0,00
Superfície municipal	123.553,77	100,00

Figura 27: Planejament urbanístic (ha) (maig 2016). Font: Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

D'altra banda, considerant el sòl per a activitats econòmiques a una mitjana de 40 treballadors/hectàrea bruta, la capacitat d'acolliment del planejament vigent seria de 60.000 ocupacions noves, a les quals caldria sumar les 10.000 que ocuparien les 272 hectàrees de sòl industrial i terciari urbanitzat sense edificar.

Quant al sòl no urbanitzable, aquest totalitza 105.075 hectàrees (el 85 % del total); la superfície

del sòl protegit és de 48.252 ha (el 39,05 % del total), les dues xifres per davall de la mitjana de la Comunitat Valenciana, fet lògic en un àmbit molt urbanitzat com el d'Alacant i Elx.

És a dir, a la vista d'aquestes dades caldria pensar que no hi ha necessitat de planificar aquesta àrea, ja que qualsevol demanda que es plantege, fins i tot en l'escenari més optimista, està coberta amb escreix pel planejament actual. Però el problema real no és aquest, sinó si el model urbà actualment compost per la superposició dels planejaments municipals de les localitats que formen l'aglomeració urbana d'Alacant i d'Elx és satisfactori des del punt de vista de la sostenibilitat territorial i els criteris de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana. Evidentment, no ho és, almenys en la seua globalitat. Part del sòl classificat no té cap viabilitat en el mercat, ni tan sols a llarg termini. Hi ha sectors que presenten una marcada insostenibilitat per sobrepassar els índexs màxims de creixement de l'ETCV, per estar allunyats dels teixits compactes preexistents o pel fet de ser manifestament incompatibles amb la infraestructura verda del territori. Per tant, hi ha sòls que, una vegada analitzada la situació jurídica que presenten, s'hauran de prendre decisions de major a menor abast per tal de garantir com s'ajusta al model territorial i urbanístic sostenible del Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx.

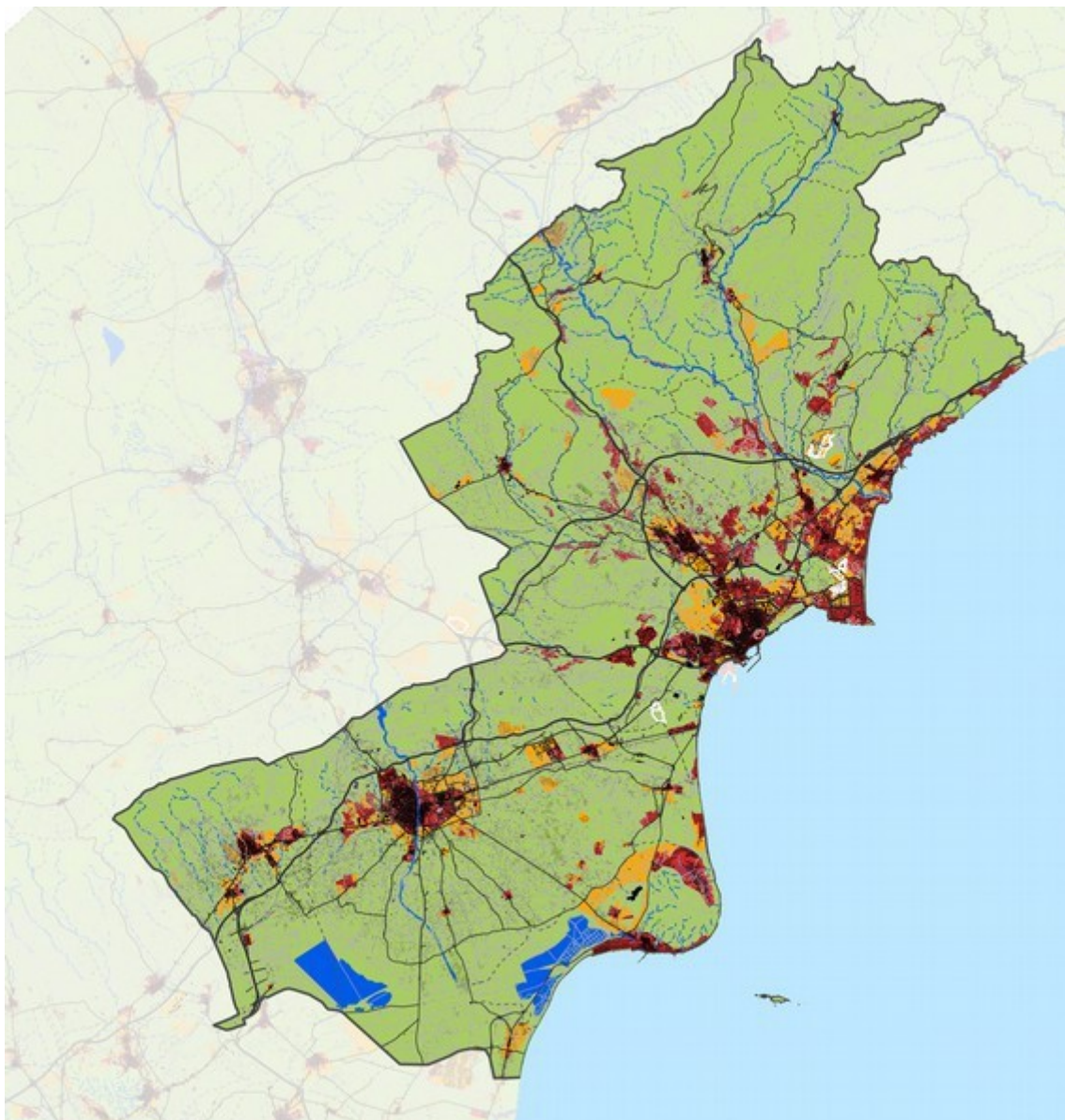


Figura 28: Classificació del sòl (maig 2016). Font: Terrasit: <<http://terrasit.gva.es>> Institut Cartogràfic Valencià. [Última consulta desembre 2016].

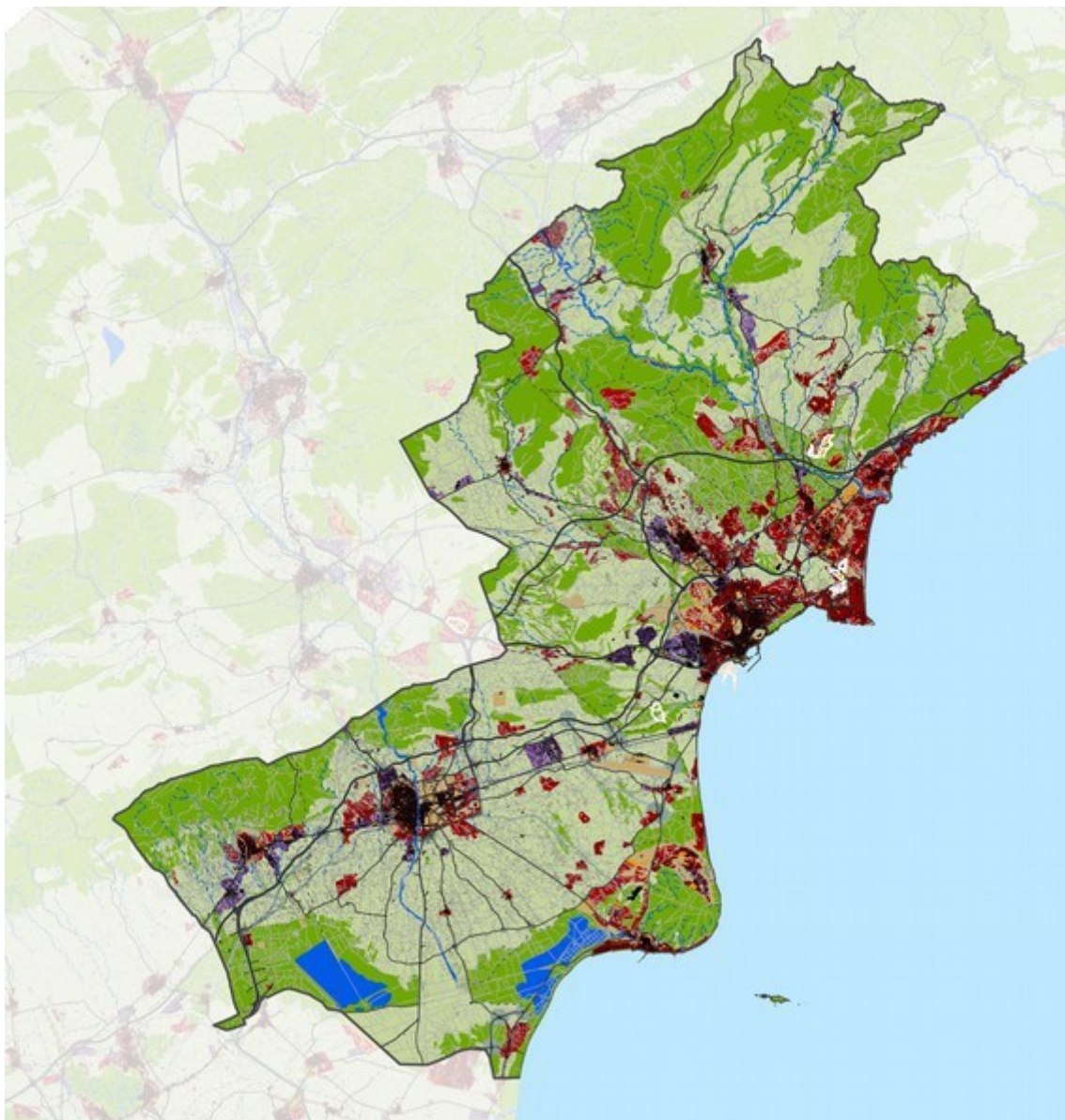


Figura 29: Qualificació del sòl (maig 2016). Font: Terrasit: <<http://terrasit.gva.es>> Institut Cartogràfic Valencià. [Última consulta desembre 2016].

1.9. LA MOBILITAT I LA CONNECTIVITAT EN LES ÀREES URBANES D'ALACANT I D'ELX

Respecte de la connectivitat externa, les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx han d'inserir-se plenament dins de l'esquema del corredor mediterrani. Una vegada solucionades les relacions en alta velocitat d'Alacant amb Madrid, és urgent culminar la incorporació d'Elx a aquestes relacions ferroviàries d'altres prestacions i vertebrar aquestes dues ciutats amb València, Castelló i les seues àrees metropolitanes en temps competitiu i, alhora, que siguen capaces de captar part d'un trànsit que en aquests moments s'efectua majoritàriament en vehicle privat. Connectar adequadament les quatre primeres ciutats de la Comunitat Valenciana quant a volum de població és un dels objectius bàsics per a la vertebració de la Comunitat Valenciana. D'altra banda, les connexions ferroviàries en el corredor mediterrani fins a la frontera francesa, tant en passatgers com en mercaderies, no són ni de bon tros satisfactòries i s'està generant un cost d'oportunitat molt elevat per a aquest territori del sud de la Comunitat, que urgeix resoldre per a satisfer una gran demanda de passatgers i unes perspectives molt elevades pel que fa a les activitats logístiques i industrials en aquest entorn urbà.



Figura 30: Relació amb l'arc mediterrani. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

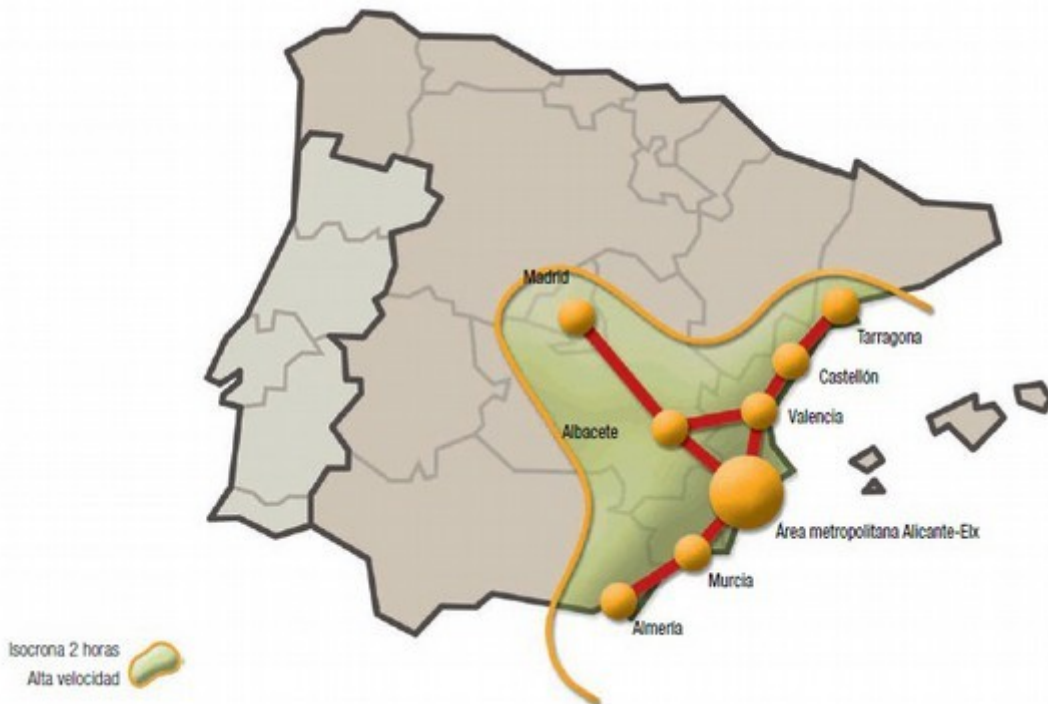


Figura 31: Isòcrona dues hores alta velocitat. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Respecte de la mobilitat interna a Alacant i Elx, s'han fet múltiples propostes, totes molt justificades, per a millorar les relacions d'aquestes dues ciutats i els seus entorns metropolitans, tenint en compte la presència de dues escales territorials: un àmbit funcional que inclou les dues ciutats i el seu entorn metropolità i una altra escala major, la gran regió urbana que inclou nuclis de mitjana extensió situats en un radi menor de 50 km, i sobre els quals s'han plantejat solucions molt ambicioses. A escala funcional, tots els estudis coincideixen en la necessitat de millorar les relacions d'Alacant-Elx per mitjà de l'extensió del TRAM, la millora de les rodalies RENFE i fins i tot l'AVE regional. Per la seua banda, quant a les relacions entre Elx i Alacant amb Torreveieja, Orihuela, Benidorm, Alcoi i Elda s'han plantejat diverses propostes que van des del tren de la costa, compatible amb diverses modalitats, plataformes de transport reservades, regionals i rodalies, així com serveis exprés amb autobús. El problema, igual que succeeix amb altres projectes, resideix en el fet que, en aquests moments, no passen de ser models de referència ideals però allunyats de la realitat pressupostària actual. Per això, el plantejament actual ha de ser realista i optar pe les prioritats més eficients i que es puguem aplicar a curt termini, i que no té per què estar basat exclusivament en la construcció generalitzada de noves infraestructures.

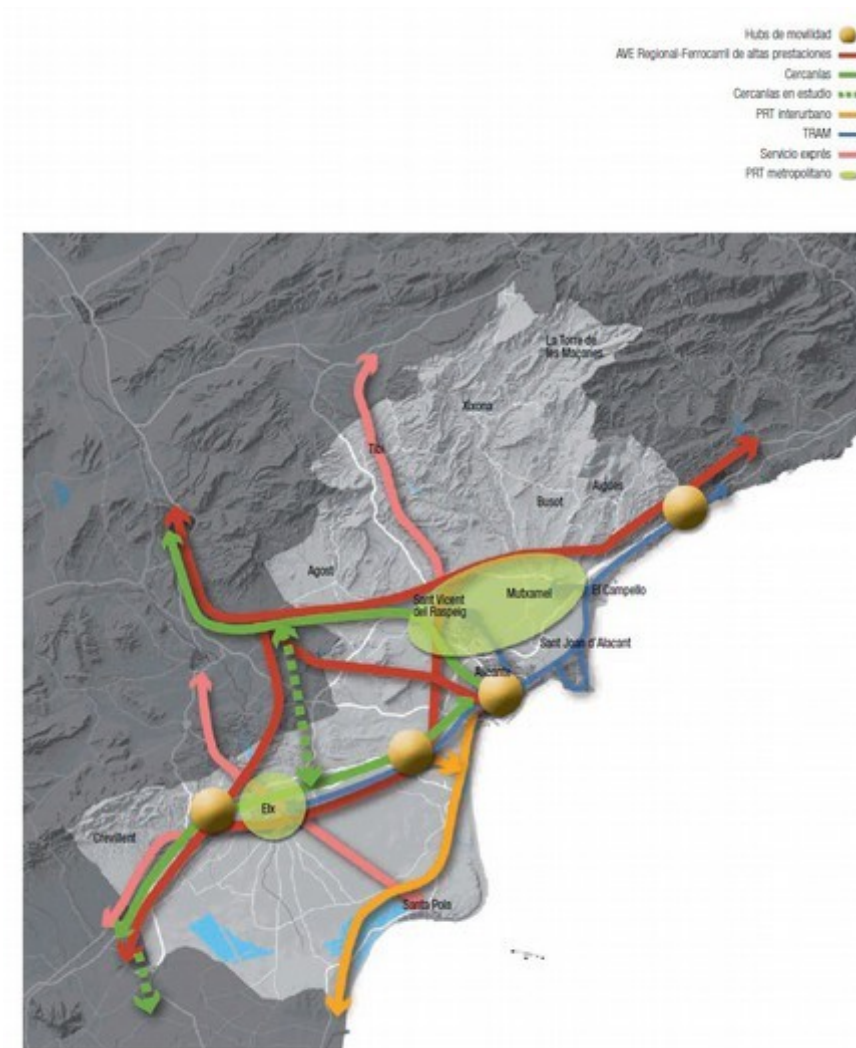


Figura 32: Esquema transport públic Alacant-Elx. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Elx i Alacant són dues ciutats que estructuraven sengles àrees metropolitanes que, en l'actual estadi d'evolució, presenten relacions bàsiques de centre-perifèria o perifèria-centre més que de tipus orbital. De fet, l'única relació orbital d'una certa importància és la que es produeix entre Elx i Sant Vicent del Raspeig pels motius lògics d'ubicació de la Universitat d'Alacant. Quant a les relacions entre aquestes dues ciutats centrals, ja se n'ha comentat exhaustivament la interrelació, encara que en temes de desplaçaments per fluxos de treball les seues relacions no són importants des del punt de vista relatiu, no obstant això el total de desplaçaments que inclouen altres motius sí que té un pes específic major, i aquest va en augment. Com a exemple hi ha els aproximadament 16.000 viatges d'Elx a Alacant, encara que per motius de treball només se'n totalitzen uns 2.500, tot això segons les últimes dades disponibles del Cens de Població i Habitatge i del Pla de Mobilitat d'Elx. Per això, el plantejament del Pla d'Acció Territorial en matèria de mobilitat sostenible ha de solucionar els problemes de cada una de les àrees urbanes i posteriorment la connexió entre aquests dos nodes.

En aquest sentit, aquest pla d'acció territorial s'ha de coordinar amb el Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx, en aquests moments en fase de licitació, que està duent a terme el departament de la Generalitat competent en aquesta matèria. Aquest pla, com a novetat, planteja una enquesta metropolitana rigorosa i exhaustiva per a conèixer la realitat dels desplaçaments interurbans, i que ha de millorar l'actual

coneixement d'aquestes pautes de mobilitat de les quals només disposem de dades parcials i anteriors als últims anys d'una certa recuperació econòmica i de les xifres de desplaçaments.



Respecte de l'àrea metropolitana d'Alacant, i prenent com a referència les dades de l'Observatori de Mobilitat Metropolitana del Govern d'Espanya, Alacant i el seu entorn generen uns 750.000 viatges al dia, 2,1 per persona, lluny dels quatre milions de l'àrea de València. D'aquests viatges, els dels vianants i ciclistes suposen el 43 % (2 % ciclistes), 45 % els realitzats amb mobilitat motoritzada privada i el restant 12 % en transport públic, percentatge que és manifestament millorable però que supera el d'àrees urbanes de dimensió semblant (entorn dels 500.000 habitants). No obstant això, hi ha una gran diferència en percentatges si el còmput se circumscriu als desplaçaments per motius de treball: el 66 % dels totals per causes laborals es fan en vehicle privat motoritzat. Aquesta circumstància s'agreuja fins i tot en el cas dels desplaçaments interurbans per aquest motiu, que aconsegueixen la xifra del 80 %, reforçada a més pel model d'ocupació del sòl recent, que s'ha decantat per un augment del teixit urbà discontinu enfront de la ciutat compacta tradicional.

En aquest apartat del Pla d'Acció Territorial, Alacant ha de fer front a una sèrie de reptes territorials relacionats amb la implantació d'un esquema de mobilitat sostenible:

1. Hi ha una gran concentració d'activitat comercial i empresarial en el centre de la ciutat d'Alacant, que reforça el caràcter radial dels fluxos de mobilitat. Seria convenient dissenyar un model territorial en el qual apareguen en l'àrea urbana noves centralitats que equilibren els teixits urbans i metropolitans d'una manera més racional.
2. El nord de l'àrea metropolitana ha experimentat processos de difusió de població a una perifèria urbana relacionada amb urbanitzacions de baixa densitat i altament generadores de mobilitat privada.

3. La Via Parc s'ha configurat com el gran eix articulador dels diferents teixits urbans de la ciutat i les seues connexions amb Elx. Té un traçat de gran qualitat, que admet sense problemes trànsit segregat de sistemes de mobilitat no motoritzada, però és prioritari culminar-la malgrat l'atonía del desenvolupament urbanístic.
4. El pas per la ciutat de la N-332 és un dels problemes que cal resoldre de manera integral per a millorar la permeabilitat amb el litoral, no només a l'interior de la ciutat sinó en la zona costanera del sud de la ciutat, problemàtica a la qual cal sumar la presència del ferrocarril, factor que hipoteca el futur d'un àmbit territorial d'elevada qualitat.
5. Seguint el projecte de la via del litoral definida en el Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral, la ciutat d'Alacant ha de poder ser transitada de nord a sud per mobilitat ciclista i per vianants, i que donara continuïtat a la Via del Litoral de la Comunitat Valenciana, a la qual ha de contribuir aquest pla d'acció territorial definint-ne el traçat i propasant condicions de gestió.
6. El projecte de l'Estació Terme d'Alacant ha de permeabilizar i cosir els teixits urbans en el context d'un centre intermodal de primer ordre en l'arc mediterrani i contribuir a la millora de les connexions de l'autobús i TRAM amb el ferrocarril.
7. Malgrat els esforços realitzats fins a dia de hui, s'ha de seguir millorant la permeabilitat per als vianants i ciclistes de la zona nord de la ciutat malgrat les dificultats orogràfiques d'aquest entorn.
8. La comunicació en transport públic d'Alacant amb els polígons industrials perifèrics ha de ser millorada, així com la connexió ciclista, que ha de deixar de ser un mitjà exclusivament recreatiu per a convertir-se en alternativa real. El carril bici ha d'estendre's a altres punts de la ciutat per a formar una malla integrada que capte viatges del transport privat.
9. Cal buscar solucions definitives en transport públic a l'articulació de la ciutat d'Alacant i dels municipis de l'àrea metropolitana amb l'aeroport i la universitat.
10. Altres reptes en aquesta matèria són: la lluita contra la forta estacionalitat de l'ús del transport, recuperar les xifres de captació dels autobusos interurbans i la millora de la jerarquia viària.

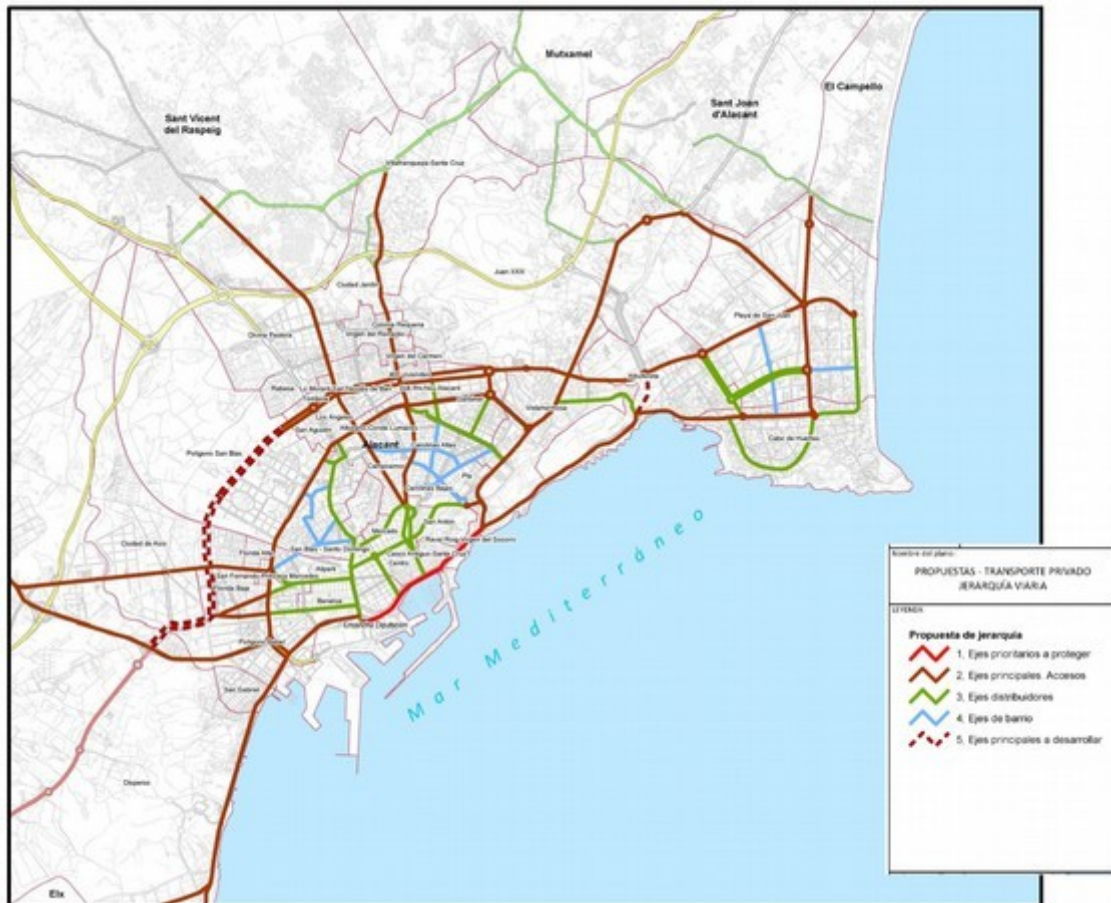


Figura 33: Proposta de jerarquia viària per a transport privat. Font: Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Alacant.



Elx, per la seua banda, genera una àrea metropolitana en el mateix terme municipal amb una sèrie de nuclis urbans perifèrics que fins i tot han crescut per damunt del mateix nucli principal en els últims anys, fet que ha incrementat les taxes de motorització d'aquestes pedanies que satisfan pràcticament tota la seua mobilitat en vehicle privat. A aquests nuclis rurals en origen s'ha sumat una sèrie de municipis que bolquen la major part dels seus desplaçaments supramunicipals a la ciutat d'Elx, com ara Aspe, els Fondons, Santa Pola, Crevillent, Dolores, Catral i San Fulgencio.



Quant a xifres, només es disposen de les del Pla de Mobilitat de la ciutat d'Elx, que no estan actualitzades. El total de desplaçaments diaris és d'aproximadament 450.000, dels quals el 10 % es fan en transport públic, el 49 % són desplaçaments no mecanitzats (el 99 % a peu) i el restant 41 % en vehicle privat. No obstant això, i tenint en compte aquesta dada de motorització, cal suposar que el mitjà privat serà predominant en les relacions supramunicipals, segurament per damunt del 80 %, fins i tot del 90 %, segons dades parcials del Pla de Mobilitat d'Elx, amb només un 7 % en transport públic. Com succeeix en altres ciutats, dins dels desplaçaments per motius de treball, el vehicle privat té una elevada predominança (67 %), que ofereix un gran marge de millora per a captar part d'aquests viatgers amb un transport públic competitiu en temps amb el privat i en mitjans no motoritzats. No obstant això, aquestes dades seran evidentment millorades i posades al dia pel Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx que s'ha esmentat més amunt.

En aquest context, Elx i el seu entorn urbà han de fer front a una sèrie de reptes en aquesta matèria de mobilitat sostenible, com són:

1. Un augment de la taxa de motorització, molt elevada en els nuclis perifèrics de la ciutat central, als quals caldrà satisfer les seues demandes de mobilitat per mitjà de la millora del transport públic i les polítiques d'equilibri urbà.

2. Una excessiva tendència a la implantació de centres que atrauen oci i compres en la perifèria urbana amb baixa dotació de transport públic.
3. Per les xifres de l'estructura de la mobilitat, la captació de viatgers en transport públic té un gran marge de millora.



Figura 34: Vials gestionats d'Elx. Font: Pla de Mobilitat Urbana Sostenible del municipi d'Elx.

4. Per la morfologia urbana, la ciutat central permet xarxes d'autobusos mallades que fan eficient el transport, encara que l'amplària dels carrers en l'exemple dificulta que es puga organitzar més bé. S'haurien de buscar sistemes innovadors de segregació de trànsits i espais en aquests teixits urbans.
5. És necessari implantar algun tipus de consorci o organisme de transport que gestione l'àrea metropolitana d'Elx, que pot ser el mateix per a tota l'Àrea Funcional.
6. S'ha de millorar la permeabilitat del riu Vinalopó com a element articulador dels espais urbans d'Elx.
7. Millorar la connectivitat del carril bici i el paper d'aquest vehicle com a alternativa real de mobilitat.

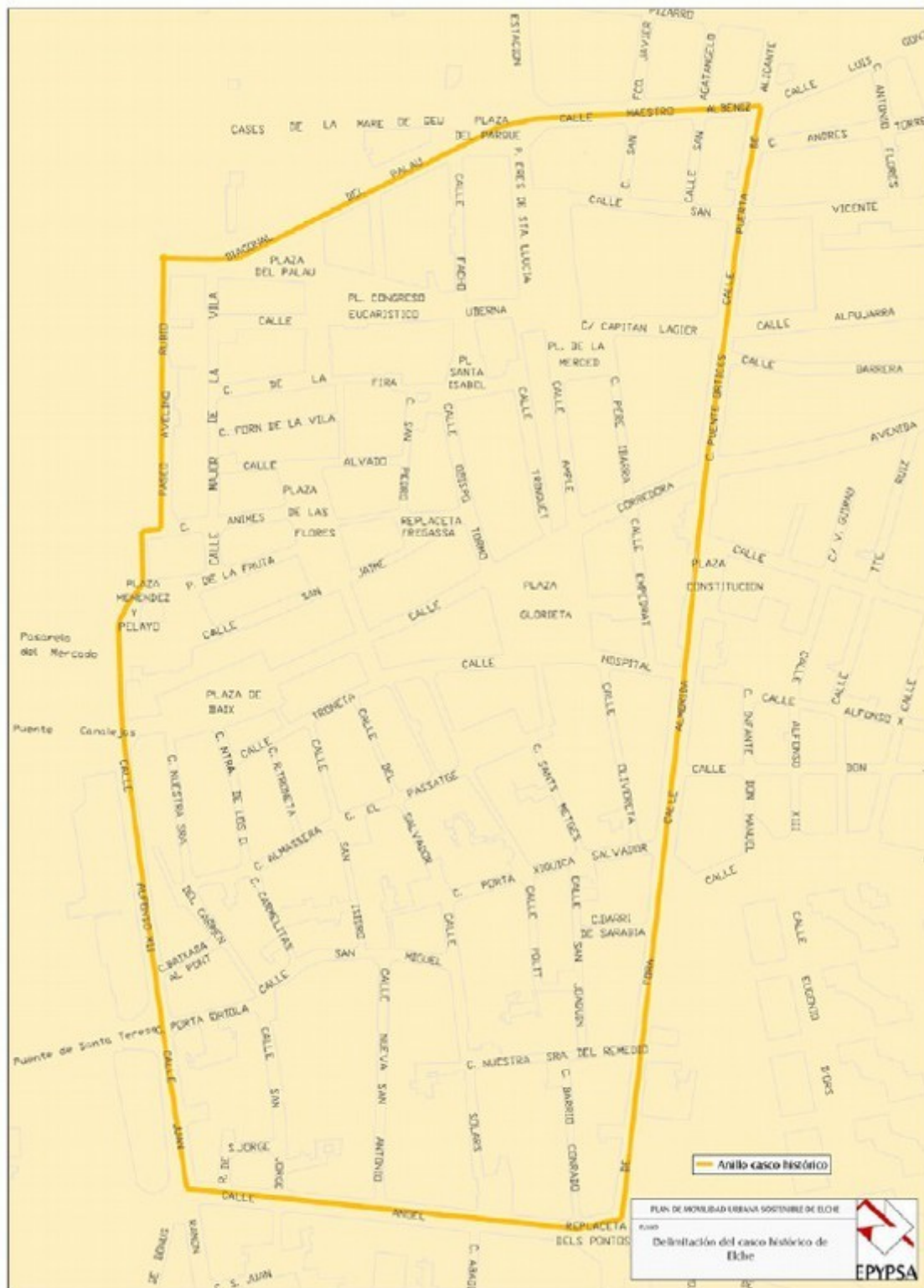


Figura 35: Delimitació del nucli històric d'Elx. Font: Pla de Mobilitat Urbana Sostenible del municipi d'Elx.

Finalment, i treballant a una altra escala del territori, la connexió d'Alacant i Elx en sistemes de transport públic està lluny de resoldre's. L'única connexió, en ferrocarril de rodalies i regional, és insuficient i de baixa qualitat. Per això, el Pla de Mobilitat Sostenible Metropolità haurà d'analitzar la situació real, i les grans tendències quant als desplaçaments entre aquestes dues ciutats, i proposar solucions eficients, viables i de qualitat, tenint en compte que el més important sempre és la qualitat del servei i les seues prestacions, que el facen atractiu al

ciudadà i competitiu amb els mitjans privats.

Una proposta raonable podria ser la remodelació de les rodalies ferroviàries, hui totalment insuficients i insatisfactòries. La solució passaria, d'una banda, pel canvi de traçat de la via fèrria actual suprimint-ne el pas pel litoral del sud d'Alacant, amb això s'eliminaria l'efecte barrera sobre la costa i qualificaria un espai d'oportunitat. D'altra banda, el traçat ferri s'hauria de rectificar per a aconseguir la intermodalitat amb l'AVE en la futura estació d'Elx (Matola), tot això en el context d'una millora de les infraestructures i del material mòbil, així com la seua adaptació per a les parades en punts àlgids com IFA, aeroport, etc. És un projecte de llarg recorregut que requereix la cooperació dels dos ajuntaments, de la Generalitat i per descomptat de l'Administració general de l'Estat.

És a dir, l'aposta per un eix de transport públic potent des de l'estació de (Elx-Matola)-Elx centre-aeroport-Alacant és un projecte de gran abast estratègic que haurà de ser concretat en el Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible d'Alacant-Elx.



Figura 36: Projecte de traçat accés a l'aeroport d'Alacant. Font: Demarcació de Carreteres de l'Estat a la Comunitat Valenciana. Ministeri de Foment.

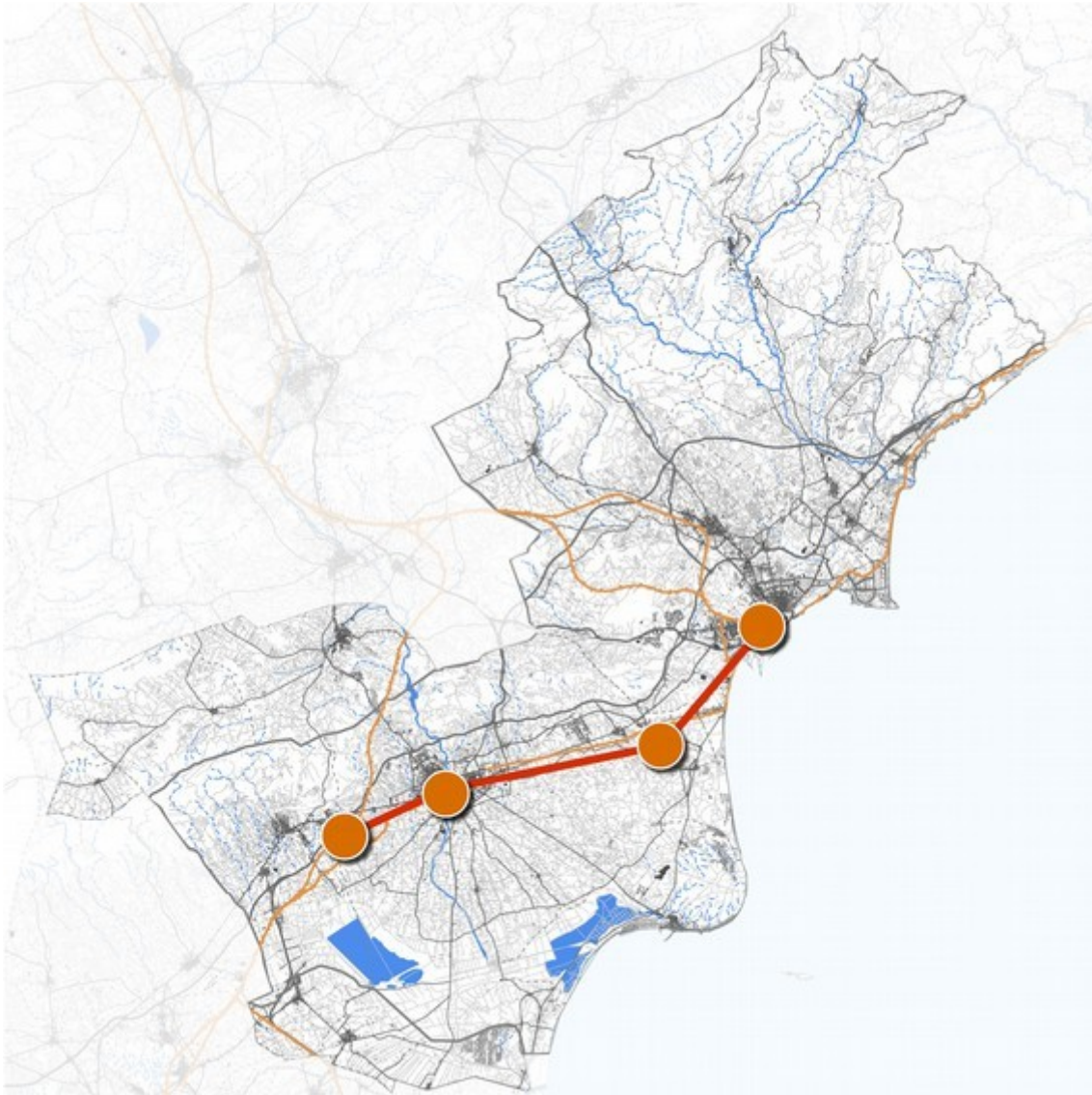


Figura 37: Corredor de transport públic (Elx-Matola)-Elx centre-aeroport-Alacant. Font: Elaboració pròpia.

2. OBJECTIUS DEL PLA D'ACCIÓ TERRITORIAL DE LES ÀREES METROPOLITANES D'ALACANT I D'ELX

Aquest Pla d'Acció Territorial té com a meta bàsica situar l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx com una de les de més qualitat urbana de l'arc mediterrani de la Unió Europea, la qual cosa suposa la configuració d'un espai competitiu però al mateix temps amable, inclusiu i solidari amb les persones, capaç de retindre i atraure talent i professionals creatius, integrador dels grups més desfavorits i coneixedor del gran valor ambiental i cultural dels seus actius territorials.

Com a pla d'acció territorial de caràcter integrat regulat en l'article 16 de la LOTUP té com a funcions, en el seu àmbit d'actuació, les següents:

- Concretar i completar els objectius, principis, criteris i propostes de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, i adaptar-los a la realitat territorial de l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx.
- Coordinar la planificació urbanística municipal de caràcter estructural per a aconseguir els objectius de sostenibilitat territorial marcats per aquest pla d'acció territorial.
- Definir els criteris territorials per a les actuacions sectorials de les diferents administracions públiques amb competències a la Comunitat Valenciana.
- Definir i harmonitzar la infraestructura verda en l'àmbit de l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx i establir fórmules participatives de gestió.
- Proposar accions, projectes, directrius i fórmules de governança territorial per a assegurar un desenvolupament de l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx eficient i racional.

Aquestes funcions del Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx s'articulen a través d'una sèrie d'objectius desenvolupats en tres grans blocs temàtics com són: la infraestructura verda del territori, el sistema d'assentaments urbans i les infraestructures de mobilitat.

Des del punt de vista de la **infraestructura verda** els objectius del Pla d'Acció Territorial són:

1. Dissenyar un sistema d'espais oberts que tinga com a principals elements d'articulació els espais de major valor ambiental, cultural i territorial d'Alacant i Elx, i garantir-ne la connectivitat ecològica i funcional.
2. Garantir la preservació del patrimoni natural, paisatgístic i cultural d'aquest espai, la conservació dels seus processos ecològics i el manteniment i millora dels béns i serveis ambientals com ara: l'adaptació i lluita contra el canvi climàtic, la protecció davant dels riscos i la millora de la qualitat del medi ambient.
3. Evitar una excessiva fragmentació del territori afavorint-ne la continuïtat territorial i visual, així com el manteniment d'espais agrícoles (*green belts*) al voltant dels nuclis urbans per a millorar-ne la integració paisatgística i mantindre la seua personalitat urbana.

4. Desenvolupar un sistema de preferències quant a la implantació d'usos i activitats en el territori, i dirigir els nous desenvolupaments cap als espais de menor valor ambiental i menor afecció de riscos naturals i induïts.

5. Definir un conjunt de connexions i itineraris per a fomentar l'ús públic sostenible dels espais oberts metropolitans, tant els rurals com els urbans, i que permeten l'accés en sistemes de mobilitat no motoritzada als recursos paisatgístics de major valor.

6. Posar en valor la infraestructura verda des del punt de vista productiu, dinamitzant el territori a través de fórmules com els parcs agraris i la seua connexió amb el sector terciari i l'ús públic i recreatiu del territori.

Des del punt de vista del **sistema d'assentaments** els objectius són:

1. Consolidar el conjunt urbà d'Alacant i d'Elx com un referent nacional i internacional en matèria d'adaptació d'un territori a les necessitats del nou model productiu en matèria de sòl.

2. Prioritzar la rehabilitació, renovació i regeneració dels teixits urbans existents en l'àrea enfront dels nous desenvolupaments en el territori que siguen consumidors de sòl.

3. Definir àmbits estratègics metropolitans i rurals en funció de les vocacions del territori i orientar els creixements de sòl residencial i d'activitats econòmiques cap als espais de menor valor ambiental i cultural.

4. Actuar sobre aquells sectors de sòl urbanitzable que presenten una marcada insostenibilitat per la disconformitat que permeten amb els criteris de desenvolupament territorial i urbà sostenibles determinats, tant en la legislació vigent com en el present pla d'acció territorial.

5. Potenciar una aglomeració urbana policèntrica, amb nodes urbans compactes i d'usos mixtos, i amb massa crítica suficient per a fer viables els sistemes de transport públic adaptats a la demanda específica de cada àmbit territorial.

6. Afavorir la integració dels creixements i de les dotacions, combatre els riscos de segregació urbana i garantir el principi d'equitat quant a l'accés als equipaments de la societat del benestar.

7. Racionalitzar la implantació dels usos i activitats de naturalesa econòmica en el territori en funció de la sostenibilitat ambiental, l'accessibilitat, la connectivitat en transport públic i les demandes de la nova economia.

8. Adoptar criteris d'actuació respecte de les peces del territori especialitzades en usos residencials de baixa densitat i allunyades dels teixits urbans compactes.

9. Fomentar la cooperació urbana entre Elx i Alacant des del punt de vista de la implantació de dotacions i activitats que milloren el seu rang urbà dins del context regional, nacional i internacional.

Des del punt de vista de les **infraestructures de mobilitat**, els objectius són:

1. Propiciar un canvi de l'estructura de la mobilitat actual en favor de les formes de transport més sostenibles, amb especial incidència en el transport públic i la mobilitat no motoritzada.
2. Assegurar unes condicions òptimes de connectivitat i intermodalitat per a les dues àrees metropolitanes i les seues relacions, que permeten millorar l'eficiència global d'aquest territori respecte de la satisfacció de les demandes de mobilitat.
3. Vincular l'accessibilitat en sistemes de transport públic als nous usos del territori, potenciant els models urbans compactes i amb un adequat equilibri en termes de residència, ocupació i dotacions.
4. Gestionar eficaçment la mobilitat i el sistema d'estacionament dissuasiu en congruència amb les polítiques de transport públic i les formes no mecanitzades de viatges.
5. Facilitar els mecanismes de coordinació de la mobilitat en termes de tarifes, intercanvi modal, millora de l'accessibilitat i reducció de l'accidentalitat.
6. Dissenyar les infraestructures de mobilitat de manera que en minimitzen els efectes barrera, eviten duplicitats que propicien un consum innecessari de sòl i incorporen en el seu disseny les alternatives de mobilitat en transport públic o en mitjans no motoritzats.
7. Assegurar unes condicions òptimes de vertebració externa i, especialment, la implantació d'un corredor mediterrani ferroviari en condicions d'elevada qualitat dels serveis, tant per a passatgers com per a mercaderies.
8. Millorar la qualitat dels serveis de transport, la satisfacció ciutadana, adequant les diferents fórmules, siguen de noves actuacions o de gestió, a les demandes reals ciutadanes i a les capacitats financeres de les diferents administracions.

3. PROPOSTES DEL PLA D'ACCIÓ TERRITORIAL DE LES ÀREES METROPOLITANES D'ALACANT I D'ELX

Les propostes del Pla es recolliran en la documentació gràfica dels plànols d'ordenació així com en les disposicions normatives d'aquest pla d'acció territorial. El detall territorial i les seues determinacions seran les corresponents a una escala 1:50.000, sense perjudici de la necessitat d'efectuar anàlisis i propostes a altres escales de menor o major denominador.

3.1. PROPOSTES EN MATÈRIA D'INFRAESTRUCTURA VERDA

El disseny del sistema metropolità dels espais oberts inclourà:

1. Els sòls de valor ambiental protegits per la legislació en matèria d'espais naturals, la Xarxa Natura 2000, les zones humides catalogades, les muntanyes de domini públic i d'utilitat pública o protectors, els sòls forestals estratègics i aquells espais d'especial valor ambiental que es consideren adequats per a mantindre la funcionalitat dels ecosistemes i reduir els efectes del canvi climàtic.
2. Des del punt de vista territorial en la proposta s'inclouran tots els sòls litorals de valor estratègic, els sòls de pendent superior al 25 %, els sòls d'alta capacitat agrològica, els paisatges culturals, els sòls de valor paisatgístic i visual, així com els elements del patrimoni cultural i els sòls afectats per riscos naturals i induïts. També s'hi inclouran els espais agrícoles perifèrics de determinats nuclis que impedeixen les conurbacions no desitjades, i els elements de connexió que doten el sistema de naturalesa funcional, permeabilitzant el territori i connectant la infraestructura verda d'àmbit rural amb la urbana.
3. Els espais costaners d'interés que així definisca com a tals el Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral de la Comunitat Valenciana en aquest àmbit.
4. Els connectors ecològics i funcionals que permeten l'intercanvi de matèria, energia i informació entre els ecosistemes, així com els connectors funcionals o territorials que garanteixen la permeabilitat física i visual, actuen com a elements de contenció del desenvolupament urbà impeding conurbacions no desitjades i reforçant la identitat dels nuclis urbans.
5. Els elements urbans de la infraestructura verda d'àmbit supramunicipal, incloent-hi espais oberts i zones verdes urbanes i els seus itineraris de connexió entre aquests i amb la infraestructura verda rural.

Un dels aspectes crítics a l'hora de dissenyar la infraestructura verda és l'anàlisi de la connectivitat general del territori, especialment l'ecològica, ja que cada espècie sol demanar unes característiques territorials diferents quant a amplitud, cobertura vegetal, successió d'espais o peces de connexió, circumstància que fa molt complexa la definició d'un model de connector global que puga ser vàlid per a diferents espècies. No obstant això, i a aquesta escala metropolitana del territori, sí que cal definir almenys passadissos de connexió que puguen ser compatibles amb una proporció significativa de les espècies característiques de cada territori.

Per això, es recomana la utilització de metodologies científiques que mostren els diferents graus de permeabilitat del territori basades en la ponderació dels diferents usos del sòl, l'orografia o la proximitat a les vies de comunicació. Una vegada definit aquest model de connectivitat teòrica, ha de ser el mateix coneixement pràctic i el treball de camp el que ajude a perfilar els connectors definitius, basant-se en peces del territori, com ara espais agrícoles, masses forestals, etc., que contribuïsquen a una millora de la biodiversitat del conjunt del territori.

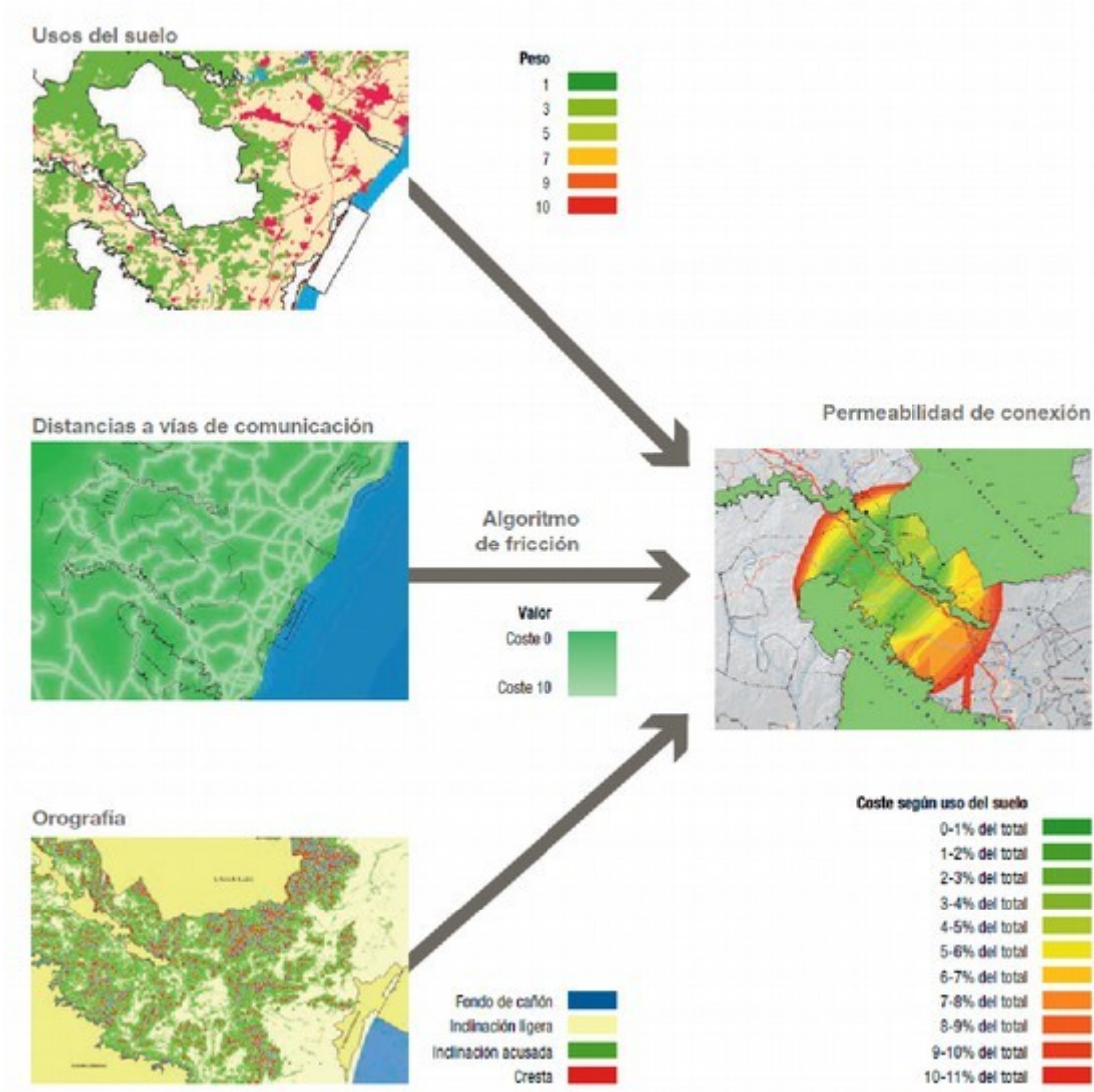


Figura 38: Passadissos teòrics de connectivitat. Metodologia de càlcul dels connectors teòrics. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Posteriorment, el Pla identificarà les relacions crítiques entre la infraestructura verda amb els creixements urbans i les infraestructures de mobilitat, amb la finalitat de proposar actuacions que eviten una major fragmentació de la denominada matriu bàsica o biofísica del territori.

En aquesta superposició dels diferents sistemes territorials es podran identificar diferents peces no conformes amb els objectius del Pla d'Acció Territorial, així com els espais crítics des del punt de vista de la permeabilitat de la infraestructura verda. En tots aquests, i una vegada detectats i dibuixats en mapes, s'hauran de proposar diferents actuacions i regulacions d'ús per

a garantir la continuïtat dels ecosistemes i la funcionalitat dels corredors. Els instruments de desenvolupament d'aquest pla d'acció territorial han de concretar aquestes mesures a una escala de major detall.



Figura 39: Exemple de connectivitat territorial. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

La normativa del Pla d'Acció Territorial desenvoluparà les seues disposicions tenint en compte les diferents tipologies de sòls que componen la infraestructura verda, amb la finalitat d'harmonitzar-ne la gestió per a aconseguir una major eficiència del conjunt del sistema, tant pel que fa a la producció de béns i serveis per al conjunt de la societat com per a l'ús públic sostenible que se'n farà. Es regularan els diferents usos i activitats que es poden autoritzar en aquesta infraestructura, i s'establirà el marc de referència en el qual podran actuar els ajuntaments, concretant les propostes determinades pel Pla d'Acció Territorial a la realitat física dels seus respectius municipis, suplementant la infraestructura verda supramunicipal del Pla amb aquells espais i elements d'interès local, tant rurals com urbans, i procurant mantindre la connectivitat entre les dues.

Finalment, la superposició de la infraestructura verda amb els diferents usos del sòl i el planejament urbanístic vigent permetrà detectar les disfuncions urbanes i territorials existents a la llum del nou model territorial que es vol implantar en l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx, dins d'un marc en què hi ha molts sòls classificats, i fins i tot edificats, que són incompatibles amb la funcionalitat de la infraestructura verda. Sobre aquesta problemàtica detectada s'hauran d'adoptar les estratègies pertinents en el marc de la sostenibilitat territorial que pretén el Pla d'Acció Territorial.

En aquest sentit, les tipologies d'elements que constitueixen la infraestructura verda i els usos i activitats admissibles amb caràcter general són els següents:

Sòls de la infraestructura verda amb valors ambientals

- Sòls que formen part la Xarxa Natura 2000 i els espais marins a què estiguen associats.
- Els espais naturals protegits de la legislació valenciana i els protegits per la legislació estatal sobre patrimoni natural i biodiversitat.
- Les zones humides catalogades segons la legislació ambiental.
- Les muntanyes de domini públic i d'utilitat pública catalogades, les àrees forestals de protecció.
- Els connectors ecològics definits com a tals en la legislació ambiental.
- Els sòls de reforç i amortiment dels espais protegits pels seus valors naturals.

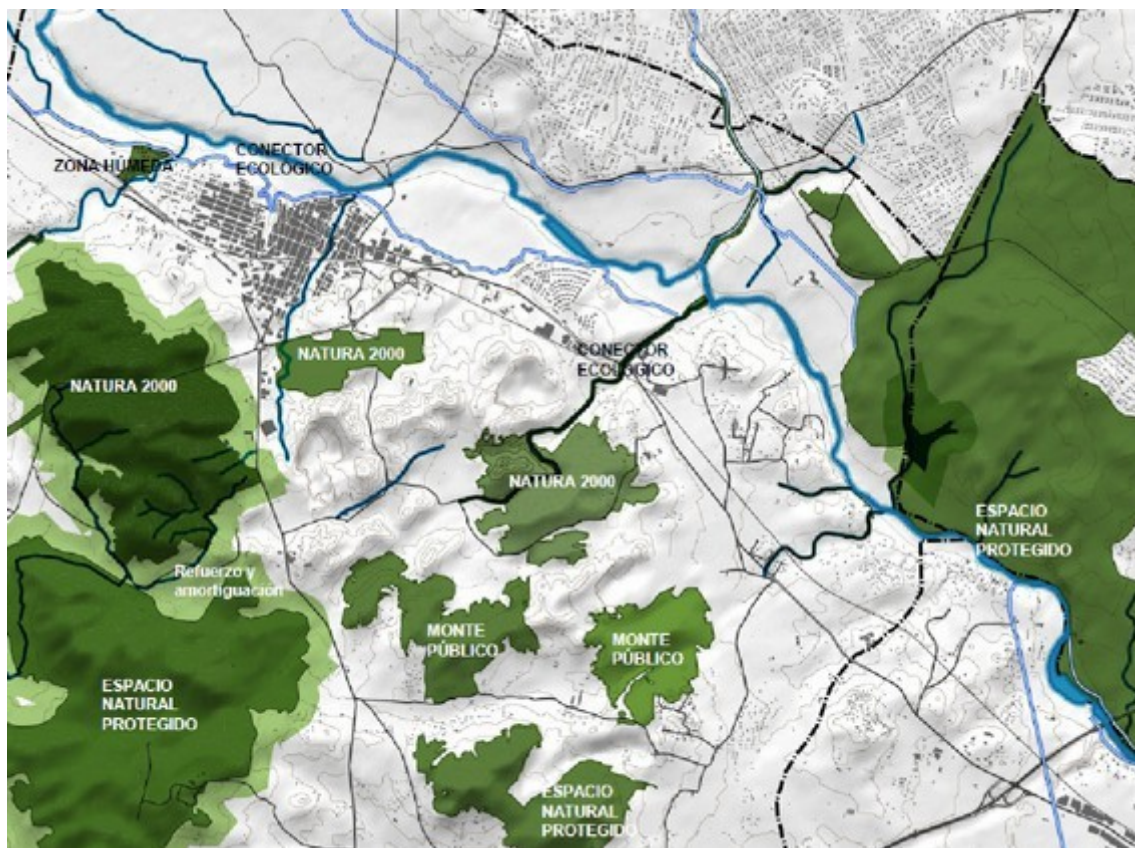


Figura 40: Esquema ideogràfic de la infraestructura verda ambiental. Font: Elaboració pròpia.

El règim d'aquests sòls serà el definit pels seus instruments de protecció, ordenació i gestió. En el cas que hi haja sòls d'aquest tipus que no tinguen l'empareda de cap instrument legal de protecció, s'ajustaran al que estableix l'article 26 de la Llei 5/2014, d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge. Es qualificaran com a zona rural protegida natural (ZRP-NA).

Sòls de la infraestructura verda amb valors territorials

- Espais costaners d'interés.

Aquests sòls estaran definits en el Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral de la Comunitat Valenciana (PATIVEL), el qual establirà diferents tipologies de sòls i el règim d'usos i activitats. Es qualificaran, en general, com a zona rural protegida natural (ZRP-NA).

- Espais amb riscos d'inundabilitat.

Aquests sòls estaran sotmesos a la normativa específica del Pla d'Acció Territorial sobre prevenció del risc d'inundació (PATRICOVA) i s'incorporaran les seues classes de perillositat 1 al 6 a la infraestructura verda del territori. Amb caràcter general, es classificaran com a sòl no urbanitzable i es qualificaran com a zona rural protegida per riscos (ZRP-RI), llevat de les excepcions previstes en la mateixa normativa del PATRICOVA respecte als sòls ja classificats com a sòl urbà o urbanitzable en el planejament vigent.

- Espais de riscos de lliscaments, erosió, desprendiments, etc.

En general, el pendent, el tipus de materials i la coberta vegetal són els elements que defineixen aquests riscos. En aquest sentit, es determinarà la prohibició de programar nous usos i activitats en el territori per als sòls amb pendents superiors al 25 %; només és autoritzable l'habitatge aïllat i integrat en el paisatge, en el rang de pendents 25 % - 30 %. L'única excepció a aquesta determinació es donarà en les petites ampliacions de nuclis històrics tradicionals que tenen aquest patró de creixement per la seua adaptació a la morfologia del territori, una vegada efectuat l'estudi d'integració paisatgística. També s'integraran en la infraestructura verda els sòls amb elevat risc d'erosió potencial i lliscaments i desprendiments. Es classificaran com a sòl no urbanitzable i qualificaran com a zona rural protegida per riscos (ZRP-RI).

- Espais agrícoles d'interés.

En aquest apartat s'inclouen àmbits tan rellevants com el Camp d'Elx, els Carrissars o la molt degradada Horta d'Alacant. La resta d'espais agrícoles d'interés, especialment aquells relacionats amb l'agricultura de proximitat, es classificaran com a sòls no urbanitzables, i els usos admissibles seran els relacionats amb la mateixa activitat agrària, amb prohibició dels nous habitatges amb caràcter general en aquests espais. En l'àmbit de l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx es recomana una dotació objectiu de 100 m² per habitant de sòl agrícola d'alta productivitat i que estiga pròxima (en una envolupant de 10 quilòmetres) als nuclis urbans. Es qualificaran com a zona rural protegida agrícola (ZRP-AG).

Per això, la selecció dels espais agraris de més interés per a preservar-los, al marge de la seua capacitat agrològica, ha d'observar criteris com la seua orientació respecte al sol, el pendent, la proximitat o contigüitat a un espai d'interés natural, el fet de ser terrenes de regadiu, la proximitat a la ciutat, l'existència de cultius específics de qualitat o marques d'origen, la presència de patrimoni cultural, etc.

- Espais d'interés paisatgístic.

Inclouen els ja declarats com a tals en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, o els incorporats a través de l'Estudi de Paisatge del Pla d'Acció Territorial. Aquests sòls es classificaran, en general, com a sòls no urbanitzables i comprendran les àrees d'interés paisatgístic, les de gran visibilitat, els paratges caracteritzats per elements singulars, determinades fites paisatgístiques i els seus entorns, etc. Es qualificaran com a zona rural protegida natural (ZRP-NA).

- Espais de valor cultural.

Són els que tenen aquesta consideració en aplicació de la normativa sectorial de protecció del patrimoni cultural, artístic o històric i els seus entorns de protecció. Es regiran per la seua normativa sectorial. Segons els casos, es podran qualificar com a zona rural protegida per afeccions (ZRP-AF), zona rural agrícola (ZRP-AG) o zona rural natural (ZRP-NA).

- Connectors funcionals i ambientals sense protecció sectorial.

S'hi inclouen sòls perimetrals a lleres fluvials, zones humides i altres ecosistemes, així com els funcionals per motius de contenció del creixement urbanístic i evitar conurbacions no desitjades entre nuclis urbans, fragmentació del sòl, espais intersticials d'interés, etc.

En general, es classificaran com a sòl no urbanitzable i es qualificaran com a zona rural protegida (ZRP-NA), i els usos o activitats donaran prioritat a l'aprofitament sostenible dels recursos naturals i aquells que siguen compatibles amb la funció connectora d'aquests espais, com els esportius de caràcter obert o similars. La regulació específica per a aquests sòls està determinada per les directrius 43 i 44 de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana. En aquest sentit, quan es tracte de terrenys contigus a lleres, la línia d'edificació se situarà en una distància de 20 metres de la ribera de la llera per a sòls urbans i urbanitzables, i 50 metres per als sòls no urbanitzables en funció de la grandària i la morfologia de la llera i del corredor fluvial.

Els connectors es podran representar cartogràficament per mitjà de vectors, la concreció dels quals s'haurà de fer a escala municipal. A més, es representaran els àmbits sensibles de connexió (punts crítics i conflictes) i s'establiran directrius concretes per a aquestes zones.

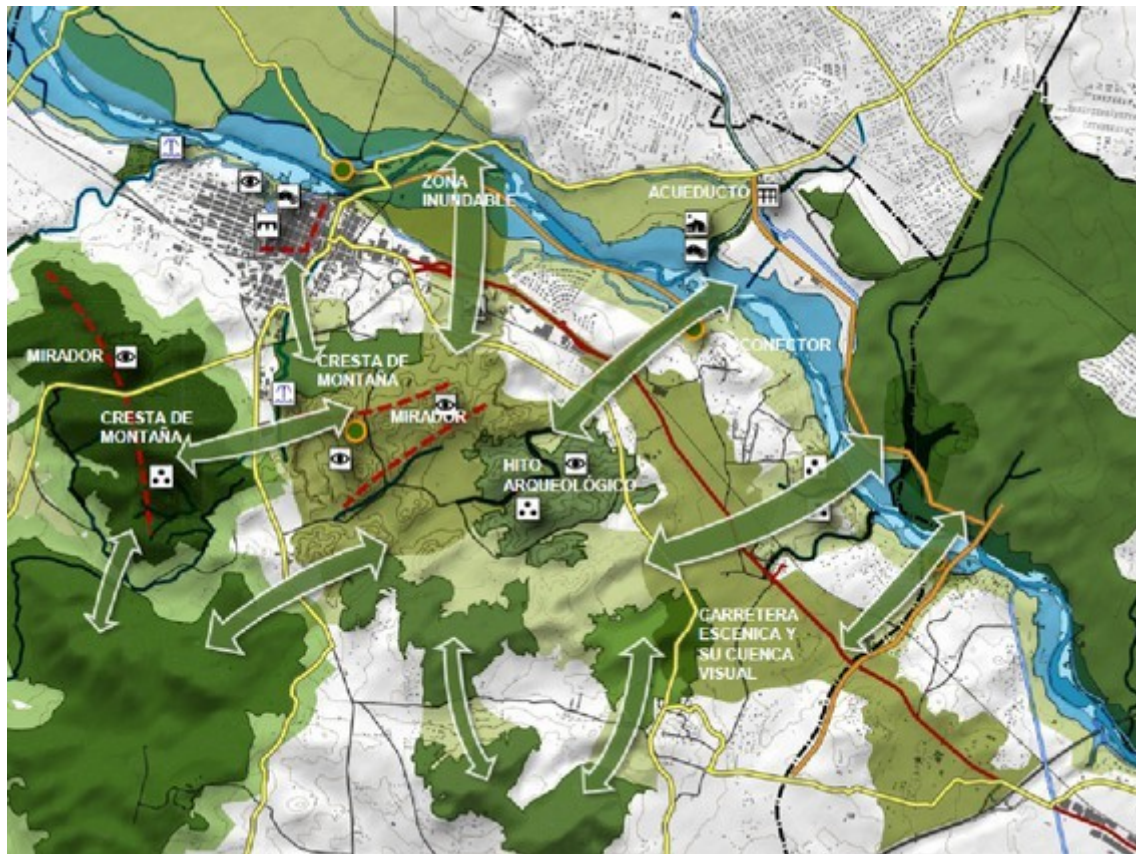


Figura 41: Esquema ideogràfic de la infraestructura verda territorial. Font: Elaboració pròpia.

Sòls rurals comuns

S'inclouen en aquests sòls aquells espais que no tinguen valors específics de protecció, però tenen determinats valors ambientals, paisatgístics, productius, de sòls de transició entre la ciutat i el seu entorn rural, etc. La seua classificació serà de sòl no urbanitzable comú i el seu règim s'adaptarà a l'article 26.b de la LOTUP per al sòl rural comú, tot això sense perjudici que per mitjà de la utilització de les figures de planejament d'ordenació urbana municipal es delimiten àrees per a ser urbanitzades i edificades. Es qualificaran com a zona rural comuna agropecuària (ZRC-AG) o zona rural comuna forestal (ZRC-FO).

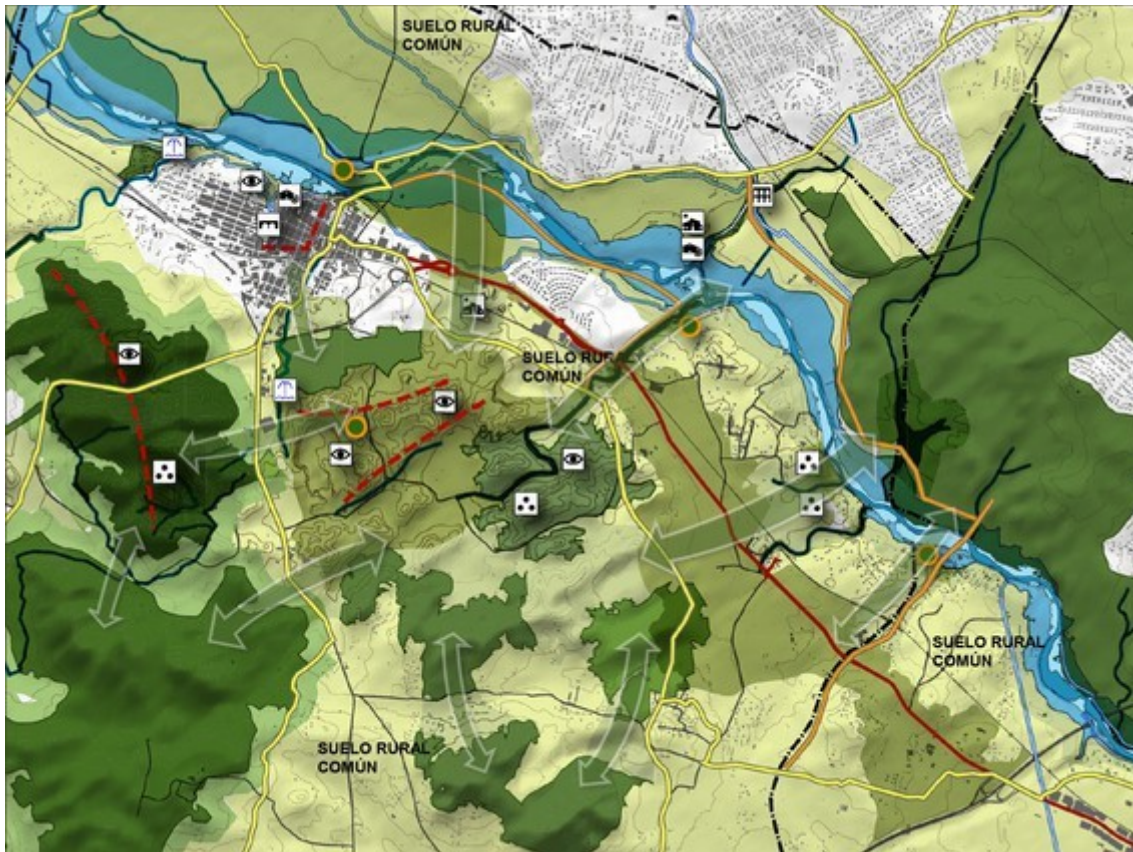


Figura 42: Esquema ideogràfic del sòl rural comú. Font: Elaboració pròpia.

Infraestructura verda urbana

Són sòls situats en l'espai urbà i en el sòl urbanitzable que siguen rellevants per a la infraestructura verda, bé per les seues funcions d'espais lliures i zones verdes urbanes, o per les seues funcions de connexió i integració paisatgística dels espais urbans amb la infraestructura verda rural. La seua classificació i zonificació serà la que li atorgue la planificació urbanística.



Figura 43: Esquema ideogràfic de la infraestructura verda urbana. Font: Elaboració pròpia.

Connexió amb el Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral de la Comunitat Valenciana (PATIVEL)

En aquests moments es troba en tramitació el PATIVEL, que té com a objectius, entre d'altres, la preservació dels sòls de major valor ambiental i territorial de la franja del litoral en un àmbit que discorre entre la vora del mar i 2.000 metres mesurats en projecció territorial terra endins. Aquest pla també vol evitar les conurbacions en la franja litoral, la connectivitat ecològica i funcional de la costa amb l'interior i la millora de la qualitat de l'espai construït des d'una perspectiva relacionada amb l'activitat turística i l'ús públic sostenible.

El PATIVEL identifica diferents categories de sòl i els assigna una regulació específica quant als usos i activitats que s'hi puguem implantar. És una protecció territorial o conservació activa del territori que no busca la seua fossilització, sinó la compatibilitat de determinades activitats amb la preservació dels valors del territori. En el cas del litoral de l'àmbit d'aquest Pla d'Alacant i Elx, l'afecció arriba als municipis del Campello, Alacant i Elx, en major o menor mesura, per això hauran de reflectir aquestes afeccions en els documents del Pla. D'altra banda, com que hi ha una superposició de plans d'àmbit supramunicipal sobre el mateix espai, el criteri tècnic que s'ha de mantindre és el de la predominança del PATIVEL per la seua major especificitat i escala de menor denominador.

3.2. PROPOSTES EN MATÈRIA DEL SISTEMA D'ASSENTAMENTS

A causa de la gran varietat de tipologies de teixits urbans que hi ha en l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx, els seus projectes metropolitans futurs exigeixen la identificació d'aquestes amb la finalitat d'assignar-los, des del Pla d'Acció Territorial, unes estratègies i determinacions normatives específiques per a reforçar un model territorial sostenible a llarg termini, basat en el desenvolupament de les seues potencialitats urbanes i territorials en un context econòmic i social que es caracteritzarà per una elevada incertesa i una forta competència a escala global. Per això, és convenient que aquest pla d'acció territorial identifique aquelles àrees urbanes que tenen factors diferencials positius i les vocacions territorials dels quals han de plasmar-se en projectes de transformació del territori, els quals s'hauran d'orientar necessàriament a la satisfacció de l'interés general i les aspiracions dels ciutadans que viuen en aquest espai urbà.

És un tema certament complex, perquè els teixits urbans metropolitans es veuen sotmesos a diferents pulsions, tant centrífugues com a centrípetes, com s'ha pogut comprovar aquests últims anys. A mesura que l'àrea metropolitana evoluciona, canvien els usos i la seua localització, les funcions urbanes i el potencial d'accessibilitat dins d'aquest espai. Determinats usos esdevenen obsolets, emergeixen localitzacions que adquireixen major rellevància per a la implantació d'activitats econòmiques, es degraden teixits urbans tant centrals com a perifèrics, les infraestructures van orientant nous creixements i també les preferències i el nivell econòmic de la població demana nous productes immobiliaris. Tot això en un context recent on s'ha tendit a una forta dispersió dels usos i activitats en el territori, que amenaça el tradicional model de ciutat compacta d'arrel mediterrània, i on l'absència d'una visió supramunicipal ha propiciat la predominança d'un model territorial confús i de planificació urbana sobredimensionada composta per la mera suma dels planejaments de cada municipi.

Per això, el Pla d'Acció Territorial s'haurà de circumscriure a dues grans línies d'actuació. En primer lloc, corregir les tendències urbanes insostenibles que atempten contra l'eficiència del territori, proposant un model adaptat als seus objectius de racionalitat urbana sent alhora eficient i integrat, atorgant un tractament equitatiu al territori i posant en qüestió i, si escau, desclassificant, aquells desenvolupaments planificats que no són compatibles ni amb la infraestructura verda ni amb els principis directores de l'ETCV o d'aquest pla d'acció territorial en matèria de sostenibilitat urbana. Tot això sense perjudici de la necessària anàlisi de la situació juridicourbanística que els afecta.

En aquest sentit el Pla d'Acció Territorial definirà:

- Sectors de sòl no sostenibles a extingir o reestructurar, definits per una sèrie de criteris com ara:
 1. Desproporció manifesta respecte al teixit urbà ja construït, en relació amb l'àmbit municipal.
 2. Superació injustificada dels índexs màxims de creixement de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.
 3. Teixits urbans planificats de baixa densitat i llunyania als teixits urbans compactes.
 4. Distàncies superiors a 1.000 metres des d'un punt nodal de càrrega de la xarxa bàsica de

transport públic d'alta capacitat: TRAM i rodalies RENFE.

5. No adequació a la infraestructura verda del territori o afecció a la seua funcionalitat territorial i ambiental.

6. Incoherència amb la programació del desenvolupament urbà de cada municipi.

7. Aquells sectors planificats que són incompatibles amb les determinacions del Pla d'Acció Territorial.

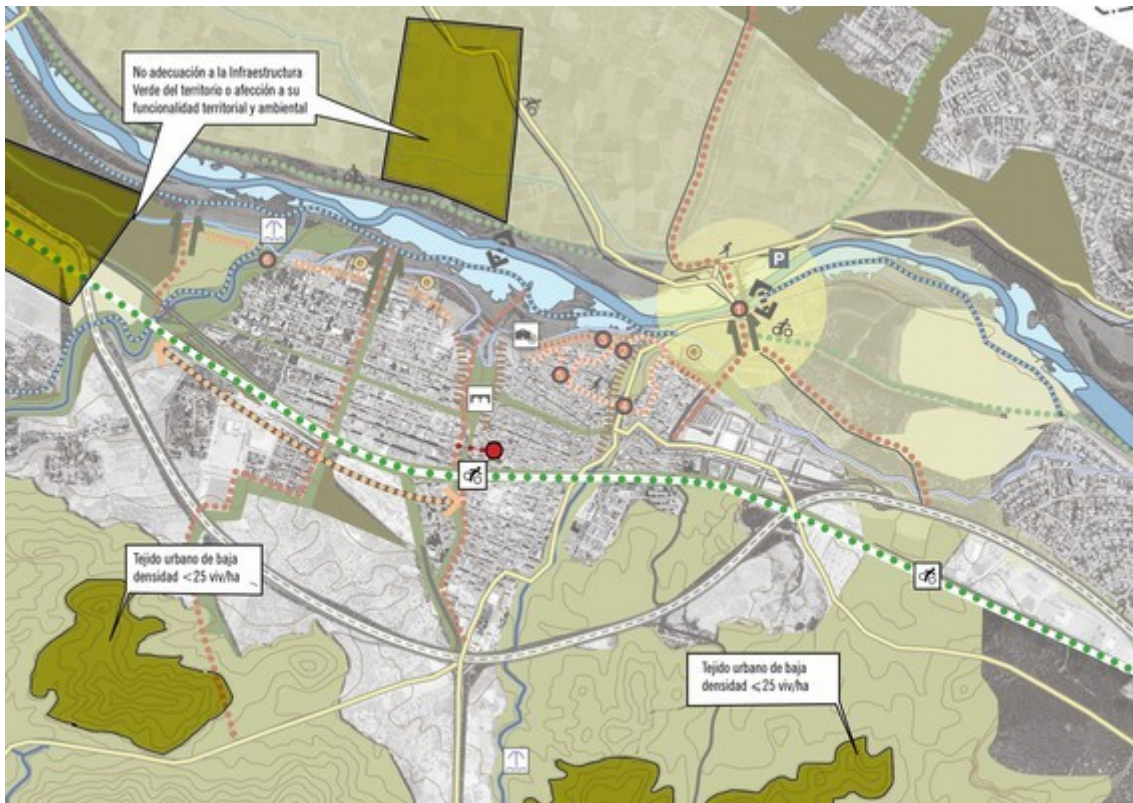


Figura 44: Esquema ideogràfic de sectors de sòl no sostenibles. Font: Elaboració pròpia.

En segon lloc, el Pla d'Acció Territorial identificarà i proposarà condicions de disseny, ordenació, gestió, usos, etc., per a aquells espais i teixits urbans de gran potencialitat, tant per a usos residencials com dotacionals i d'activitats econòmiques. Tot això amb la finalitat d'aconseguir un millor aprofitament de les oportunitats que la seua realitat territorial permet, i que seran desenvolupades tant a escala supramunicipal com local pel planejament municipal. Les tipologies proposades pel Pla d'Acció Territorial, en principi, serien les següents:

- **Àrees d'oportunitat**, definides com aquelles que, tenint una posició central o estratègica en el conjunt metropolità, estan ocupades per usos i infraestructures amb un cert grau d'obsolescència, i la regeneració i transformació de la qual permet acollir usos de major valor afegit, i millorar-ne la integració en la infraestructura verda urbana. Aquestes àrees solen presentar com a característiques:

1. Teixits urbans industrials, terciaris, dotacionals, etc., molt ben localitzats des del punt de vista supramunicipal, i que es troben en estat d'abandó, infrautilització o obsolescència (els

denominats *brownfields* en la literatura científica).

2. Instal·lacions industrials, terciàries o dotacionals que, encara que estan en ús, tenen un potencial real d'acollir-ne d'altres de major valor afegit o interès general per al conjunt de la societat.

3. Infraestructures obsoletes o el soterrament o substitució de les quals fa emergir espais centrals i estratègics que poden ser regenerats, qualificats per a usos i activitats d'interès general.

4. L'ordenació d'aquests espais, en part, pot afavorir la implantació de noves formes i tipologies d'hàbitat adequades als nous usos emergents i les seues demandes per professionals creatius.

5. En són exemples representatius el passeig de la Calabarda al sud d'Alacant, l'Estació Terme d'Alacant, espais aeroportuaris obsolets, etc.



Figura 45: Exemple d'un àrea d'oportunitat. Font: Elaboració pròpia.

- Àrees de nova centralitat, o aquelles que presenten, o guanyaran, un elevat potencial d'accessibilitat amb les propostes del Pla d'Acció Territorial, o per la seua localització o condicions singulars, com les següents:

1. Connexió en transport públic d'alta capacitat actual o previst.

2. Ubicació en un eix estratègic de desenvolupament territorial o pròxim a elements de gran importància territorial.

3. Posició central o estratègica en l'àmbit de les dues àrees metropolitanes.

4. Existència de patrimoni de sòl públic que facilite les operacions urbanístiques estratègiques.

5. Estar en continuïtat o amb possibilitat d'integració en els teixits urbans preexistents.



Figura 46: Exemple d'un àrea de nova centralitat. Font: Elaboració pròpia.

Aquestes àrees són especialment idònies per a:

- La implantació d'equipaments públics i privats d'escala supramunicipal amb gran capacitat per a generar desplaçaments.
- Operacions estratègiques d'espais urbans multifuncionals d'usos mixtos amb inclusió de dotacions i habitatges de protecció pública.
- En general, activitats econòmiques que requereixen un elevat nivell d'accessibilitat, generen un elevat valor afegit i requereixen un ús intensiu del sòl.
- Els sectors que es desenvolupen en aquestes àrees hauran de tindre un índex d'edificabilitat bruta residencial mínim superior a $0,45 \text{ m}^2 \text{ sostre/ m}^2 \text{ de sòl}$ o una densitat mínima superior als 45 habitatges per hectàrea. Per exemple, s'hi podrien incloure espais com l'entorn de la IFA, la nova estació de l'AVE a Elx-Crevillent o l'entorn del polígon de Carrús, etc.
- Àrees de regeneració, que presenten greus problemes d'índole urbanístic i social. És indispensable adoptar estratègies de llarg termini encaminades a millorar les condicions de vida dels seus habitants, la qualitat de l'espai urbà i la integració social dels col·lectius amb menors capacitats i oportunitats. Per exemple, barris com Joan XXIII o el Cementeri a Alacant, Sant Anton a Elx, les Coves a Crevillent o el Calvari a Santa Pola.

En ocasions, aquestes zones regenerades presenten un gran atractiu per a determinades classes professionals, especialment les relacionades amb la indústria cultural i els serveis avançats, que cal fomentar planificant espais adequats per a desenvolupar les seues activitats i la interacció personal, que és crucial per a la generació d'innovacions en aquests sectors.



Figura 47: Exemple d'un àrea de regeneració. Font: Elaboració pròpia

No obstant això, amb el pas del temps, en aquests barris, quan les polítiques de regeneració van donant resultat, es poden generar processos intensos de gentrificació, que sempre comporten increments de preus de l'habitatge i l'augment de la segregació social. Aquest és un procés urbà indesitjat que cal mitigar, especialment en àrees crítiques, evitant l'expulsió massiva de la població original d'aquestes àrees, i de gent jove amb pocs recursos, per mitjà de polítiques públiques d'habitatge.

- Centres urbans i eixamples tradicionals, als quals s'aplicarien estratègies de creixement en funció de les seues potencialitats i posició en el territori, considerant les directrius de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana quant als seus índexs de creixement màxim, però sempre prioritzant la regeneració i renovació dels seus teixits urbans. En concret:
 1. Potenciació de les seues funcions urbanes centrals sobre un conjunt territorial molt més ampli.
 2. Potenciació del caràcter mixt dels seus usos, i un objectiu de proporció racional entre residència i activitat econòmica.
 3. Dotació d'equipaments en funció del seu àmbit de prestació de serveis, bé siga d'escala local o supralocal.
 4. Millores de l'accessibilitat en transport públic i foment de la mobilitat sostenible no motoritzada.
 5. Recuperació d'espais per a l'ús per als vianants en funció de la grandària de l'àrea urbana.
 6. Requalificació de teixits urbans abans que planificar nous desenvolupaments.
 7. En el cas de nous desenvolupaments d'eixample, aquests seran contigus i amb un índex d'edificabilitat bruta residencial mínim de $0,45 \text{ m}^2 \text{ sostre/ m}^2 \text{ de sòl}$ o una densitat mínima de 45 habitatges per hectàrea.

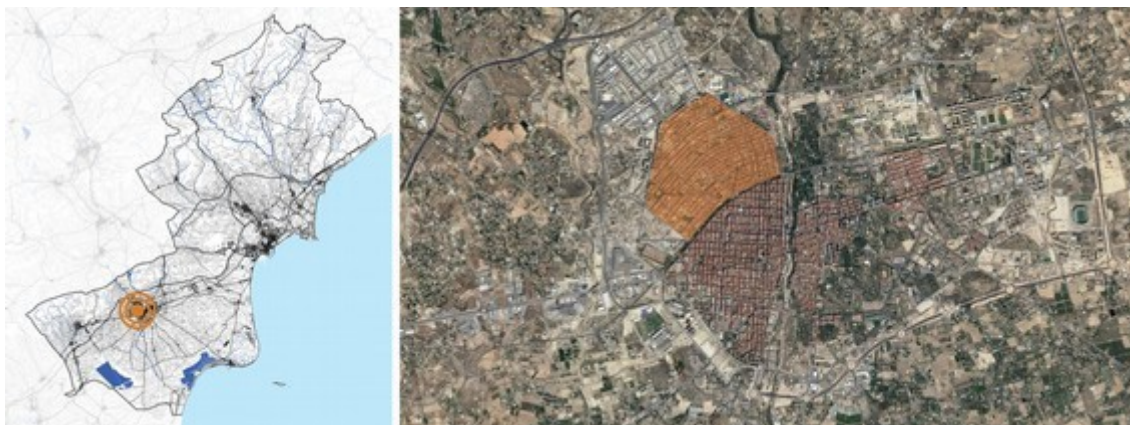


Figura 48: Exemple d'un centre urbà i eixample tradicional. Font: Elaboració pròpia.

- Àrees especialitzades en usos residencials extensius, especialment de baixa densitat, establint per a cada peça urbana estratègies de reestructuració, creixement, densificació, estabilització o reducció. També es poden definir alguns àmbits amb major aptitud per a implantar de manera excepcional aquest tipus d'usos amb els condicionants exposats en la directriu 89 de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

En general, en aquests àmbits residencials especialitzats s'adoptaran aquestes estratègies:

1. Potenciació estratègica d'elements de centralitat urbana a través de la implantació d'equipaments bàsics i serveis públics i privats.
2. Articulació d'aquests espais amb els centres urbans consolidats.
3. Creació de noves centralitats sobre els elements estructurants d'aquests teixits, amb peces de major densitat i intensitat urbana.
4. Articulació del transport públic sobre aquests elements estructurants.
5. Densificació d'aquest tipus de sòls en les proximitats d'estacions del TRAM o Rodalies RENFE.



Figura 49: Exemple d'actuació en àrees especialitzades en usos residencials extensius. Font: Elaboració pròpia.

- Nodes de caràcter rural, en els quals convé mantindre aquesta condició evitant creixements que la menyscaben, i permetre únicament creixements selectius que no en modifiquen el patró paisatgístic i territorial. En qualsevol cas s'aplicarien els condicionants de creixement per als nuclis rurals de baix creixement i mobilitat de la Llei d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge, i els índexs màxims de creixement de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.



Figura 50: Exemple d'un node de caràcter rural. Font: Elaboració pròpia.

- Àrees especialitzades en activitats econòmiques a consolidar, es tracta d'espais per a l'activitat econòmica (industrial, terciària, logística, etc.) que presenten una certa extensió, bona localització d'escala supramunicipal i estan ben dotades per al transport de mercaderies. En general, aquestes peces urbanes s'han de potenciar, i poden superar de forma raonable i justificada els índexs de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana per als municipis que comprega. Les estratègies a aplicar serien les següents:
 1. Millorar l'accessibilitat de les mercaderies i de les persones, especialment en transport públic i sistemes de mobilitat no motoritzada.
 2. Optimitzar la distribució dels usos, activitats i tipologies, afavorint l'agrupació de serveis comuns.
 3. Integració adequada d'aquests espais en la infraestructura verda del territori, tant en la rural com en la urbana.
 4. Evitar els processos de terciarització massiva dels polígons industrials per mitjà de mecanismes de selecció d'activitats.
 5. Facilitar els usos de component logística en aquests espais dins d'una estratègia global de la Comunitat Valenciana en aquest sector.



Figura 51: Esquema ideogràfic d'un àrea especialitzada en activitats econòmiques a consolidar. Font: Elaboració pròpia.

- Àrees especialitzades en activitats econòmiques a transformar, són aquelles que presenten localitzacions molt urbanes i són generadores de molèsties sobre els teixits residencials, tenen dificultats per al transport de mercaderies per la falta de connexions amb les xarxes principals o presenten localitzacions perifèriques o en àmbits sensibles des del punt de vista ambiental o territorial.

Les estratègies a desenvolupar per a aquestes peces urbanes poden ser, en funció de cada cas concret, de reestructuració (introduir nous usos i activitats compatibles amb la residència), estabilització, reducció o obsolescència.



Figura 52: Exemple d'un àrea especialitzada en activitats econòmiques a transformar. Font: Elaboració pròpia.

Les tipologies dels teixits urbans seran identificades pel Pla d'Acció Territorial en les diferents cartografies d'ordenació, i s'establiran unes normes de coordinació perquè les noves demandes d'habitatge i espais per a l'activitat econòmica es produïsquen de forma harmònica i coherent amb les potencialitats de cada municipi, i sempre en relació amb el desenvolupament sostenible del conjunt metropolità. És evident que sumades, en aquests moments, les diferents ofertes de sòls vacants, sòl urbanitzat sense edificar i sòl urbà o urbanitzable sense desenvolupar, per si soles són suficients (fins i tot amb escreix) per a satisfer les possibles noves demandes de sòl per a residència, dotacions i activitat econòmica en les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx.

Però és també evident que la major part d'aquesta oferta, especialment el sòl urbanitzable, no s'ajusta als objectius d'aquest pla d'acció territorial; per això la necessitat de desenvolupar totes aquestes estratègies proposades per a complir amb aquestes metes a curt, mitjà i, fins i tot, llarg termini. És l'única garantia possible per a aconseguir un model territorial eficient i sostenible des del punt de vista econòmic, ambiental i social.

El Pla d'Acció Territorial podrà a més modificar les determinacions de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana quant a creixements de sòl, sempre que el balanç global no supere el permés per l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana per al conjunt de l'àmbit del Pla d'Acció Territorial, ja que, en aquest supòsit, s'estaria en l'escenari de futur més optimista que, com ja s'ha comentat àmpliament en aquest document, té una baixa probabilitat d'ocurrència a la vista de les variables fonamentals des del punt de vista social i econòmic.

3.3. PROPOSTES EN MATÈRIA D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITAT

En matèria de vertebració externa de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx, una vegada es produísca la incorporació d'Elx a l'alta velocitat, el primer apartat a abordar és el que fa referència a la xarxa ferroviària de passatgers, amb la prioritat de la posada en marxa d'una plataforma específica per a l'alta velocitat en el corredor mediterrani, fins a Barcelona, frontera francesa i Lió. També és important la millora de la connexió d'Elx i Alacant amb València en aquest tipus de transport, la qual cosa redundarà de manera molt positiva en la vertebració de la Comunitat Valenciana.

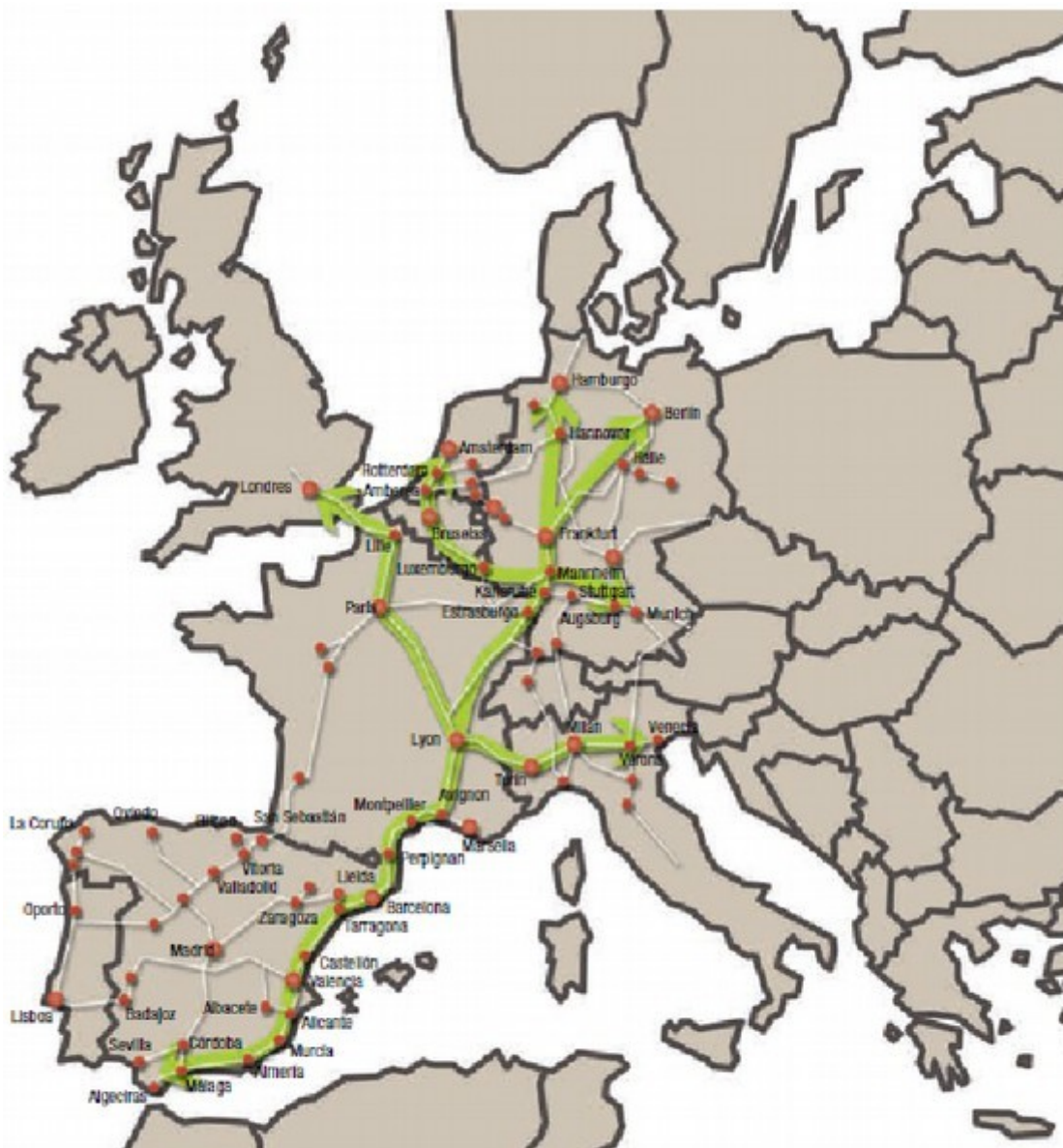


Figura 53: Corredor mediterrani. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Respecte del trànsit de mercaderies, és evident que el reforçament del binomi indústria-logística, en relació amb el teixit productiu de la província d'Alacant, exigeix la posada en valor dels potencials logístics d'aquesta àrea urbana, on ja s'estan detectant demandes reals de sòl per a aquesta activitat. En aquest context, el port d'Alacant ha d'adquirir un protagonisme

especial i adaptar-se a les necessitats reals de l'entorn productiu i connectar-se de manera adequada amb el corredor mediterrani de mercaderies, tot això amb independència de les grans potencialitats que té en matèria turística, recreativa i d'acolliment d'usos relacionats amb la innovació.

A escala de la seua regió urbana, Alacant i Elx han de millorar les connexions amb els nodes d'Alcoi, Benidorm, Elda-Petrer, Torrevieja i Orihuela, exercir la centralitat provincial i implantar els serveis de transport públic més eficients en cada cas, tant des del punt de vista de la qualitat com de la demanda existent i prevista, bé siga rodalies TRAM, serveis exprés, plataformes reservades de transport o altres sistemes.

Des del punt de vista de la mobilitat interna de cada una d'aquestes àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx, i com a pas previ a la definició de les propostes d'aquest pla d'acció territorial, s'haurà d'explotar l'enquesta de mobilitat metropolitana que està duent a terme en aquests moments el departament de la Generalitat competent en matèria de mobilitat, així com la posterior elaboració del Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible (PMUS), que serà l'element de referència per a la introducció de les infraestructures de mobilitat en el Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx.

Abans d'exposar la naturalesa de les propostes en aquesta matèria, és necessari centrar el debat de la mobilitat metropolitana establint una sèrie de premisses bàsiques. En primer lloc, és necessari reflexionar sobre l'evolució futura de la mobilitat per carretera i en vehicle privat, tal com la coneixem en aquests moments. La pregunta és, continuarà augmentant aquest tipus de mobilitat de manera més o menys lineal i indexada a la conjuntura econòmica? És una qüestió complexa, la resposta afirmativa de la qual era previsible ja que aquesta mobilitat s'ha associat tradicionalment amb el progrés econòmic i social. Però en els últims temps, almenys en països d'alta mobilitat com els Estats Units, sembla detectar-se un canvi de paradigma en què per primera vegada el nombre de quilòmetres recorreguts en carretera disminueix sense estar relacionat amb períodes econòmics crítics. Les explicacions són variades i es relacionen amb l'adveniment de canvis sociològics i econòmics, especialment de comportament i preferències de les generacions joves. En qualsevol cas, siga un indicatiu o una tendència consolidada, és evident que el futur de l'evolució de la mobilitat almenys planteja alguns interrogants, que van més enllà d'una mera extrapolaració al futur de les tendències passades.

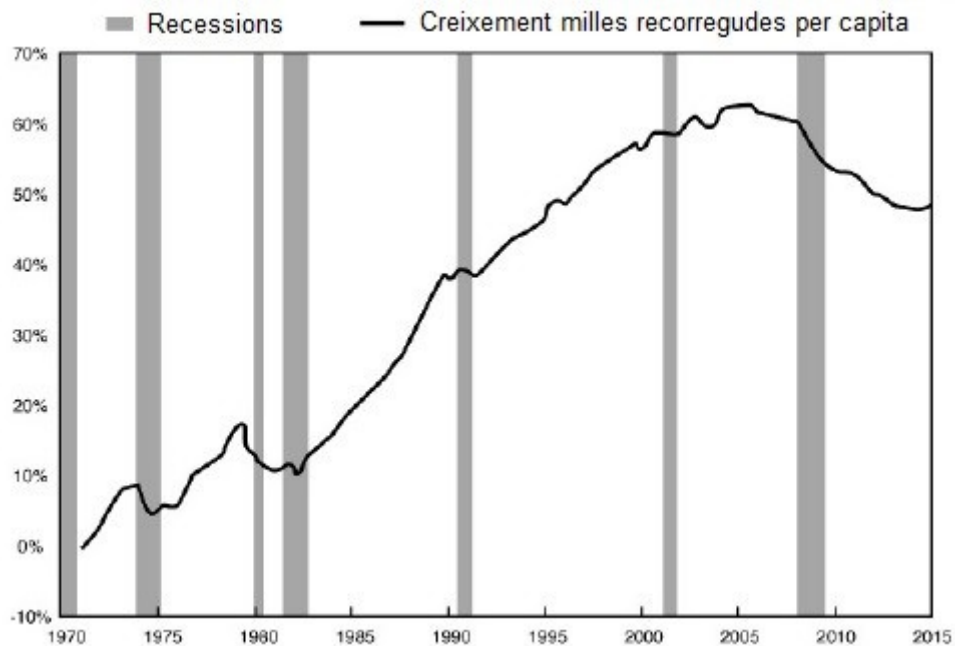


Figura 54: Milles viatjades per vehicle en carreteres dels Estats Units, 1971-2015. Font: SCHWARTZ, S. I. (2015): *Street Smart. The rise of cities and the fall of cars.*

Una altra de la qüestions importants és la relació de l'increment de la mobilitat motoritzada amb la dispersió dels usos del sòl, sobre la qual hi ha àmplies evidències empíriques, especialment en els entorns metropolitans. En augmentar les distàncies i la separació dels teixits urbans de la xarxa bàsica de transport públic, augmenta el nombre de viatges i la distància recorreguda per mitjans de transport privat. És a dir, hi ha una correlació molt forta entre els fluxos de mobilitat i la densitat urbana mesurada en hectàrees de sòl urbà per habitant.

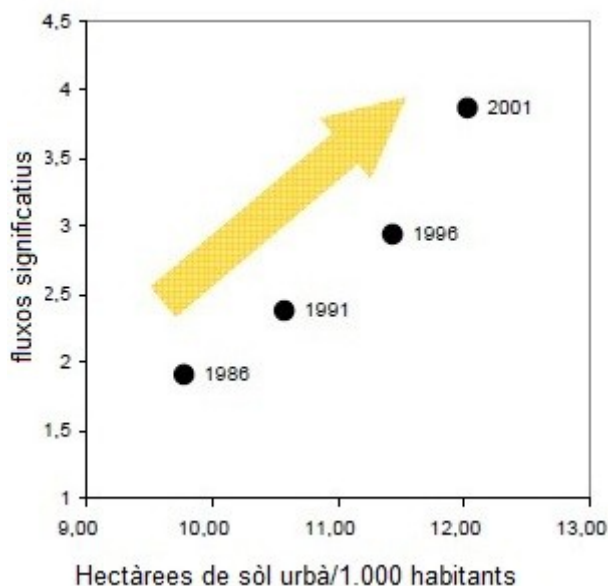


Figura 55: Evolució del RMB 1986-2001. Font: Pla Territorial Metropolità de Barcelona.

La tercera premissa està relacionada amb la relació entre la mobilitat extramunicipal i l'especialització funcional dels teixits urbans. En aquest sentit, alguns estudis metropolitans demostren que com menys barreja d'usos, o proximitat entre treball i residència, més augmenta la mobilitat intermunicipal. És a dir, l'equilibri harmònic entre la població resident treballadora d'un municipi i els llocs de treball que s'hi localitzen és una mesura lògica de contenció d'una mobilitat de major distància i que, principalment, usa mitjans de transport motoritzats privats.

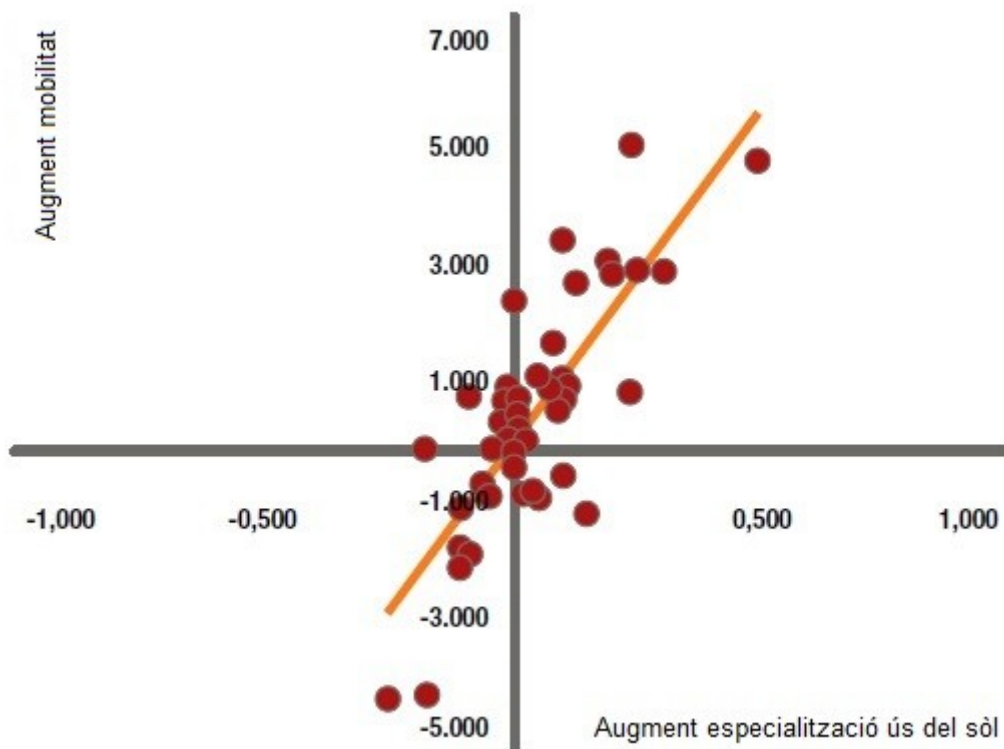


Figura 56: La mobilitat depén de l'especialització dels usos del sòl. Font: Avantprojecte del Pla Territorial Metropolità de Barcelona.

Per tant, i com primera mesura, i en relació amb la implantació d'usos i activitats en el territori, cal donar prioritat a la gestió de la demanda en matèria de mobilitat enfront d'una gestió des del punt de l'oferta basada en la massiva construcció de noves infraestructures que operen amb rendiments decreixents. Aquesta gestió de la demanda ha de basar-se en:

1. Afavorir la mixtura d'usos i activitats en el territori, evitant la monoespecialització dels teixits urbans.
2. Aconseguir masses crítiques i concentració de població i activitats que permeten rendibilitzar el transport públic.
3. Buscar una proporció raonable entre els assentaments de la població i la ubicació de les activitats econòmiques.
4. Limitar la classificació de nous sòls més enllà d'unes distàncies crítiques als punts de càrrega de la xarxa bàsica de mobilitat sostenible, existent o projectada.

5. Augmentar raonablement les densitats residencials, i implantar aparcaments dissuasius en els entorns d'aquests punts de càrrega intermodal.
6. Limitar la implantació de grans centres de demanda de transport de persones sense comptar amb punts bàsics de càrrega de la xarxa bàsica del transport públic.
7. Identificar els punts actuals i potencials d'intermodalitat en el territori i, si escau, reservar terrenys en el Pla d'Acció Territorial per a ús estratègic.

En segon lloc, és necessari establir una visió integrada de la mobilitat. Això exigeix millorar els temps d'accés en transport públic, així com la seua regularitat i confort, perquè puguen ser competitiu amb el transport privat. En aquest sentit, les màximes dificultats en l'àrea metropolitana d'Alacant se centren en la congestió del centre i l'accés a determinats polígons i centres d'activitat productiva que generen una gran quantitat de viatges. En el cas de l'àrea metropolitana d'Elx, les demandes de transport dels nuclis perifèrics a la ciutat s'han de resoldre amb l'adequada combinació de polítiques d'ordenació del territori i de transport públic, i no afavorir en cap cas urbanitzacions de baixa densitat ni grans centres de demandes de viatges allunyades dels corredors de transport públic.

En tercer lloc, millorar les condicions per a la mobilitat per als vianants i ciclistes. D'una banda, adaptant la ciutat a les necessitats de la mobilitat per als vianants i, d'una altra, dissenyant una xarxa ciclista metropolitana compacta i amb la capacitat suficient perquè es convertisca en una alternativa real per al transport urbà, interurbà o com el tram final del desplaçament. S'ha de fomentar la cultura que la bicicleta no és un mitjà exclusivament esportiu o recreatiu, és una alternativa real al transport.



Figura 58: Accessos viaris a l'estació Elx-Matola. Font: Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Ordenació del Territori.

- Crear vies segregades per a l'autobús en aquells punts de major congestió detectada.
- Crear serveis de bus exprés als polígons industrials i terciaris de major concentració d'ocupacions.
- Crear carrils VAO en punts crítics de congestió de les dues àrees metropolitanes, i millorar els serveis d'autobús en els eixos de major càrrega de trànsit, tant d'entrada com d'eixida.
- Procurar que les noves expedicions tinguem l'origen i la destinació final en un bescanviador de transport.
- Incrementar la xarxa d'aparcaments dissuasius connectats amb el TRAM i rodalies RENFE
- Jerarquitzar i especialitzar els diferents eixos col·lectors de trànsit.
- Ampliar la utilització de les noves tecnologies per a la millora de la gestió del trànsit.
- Estudiar la segregació del trànsit en alguns dels grans col·lectors de trànsit per a millorar l'eficiència global de la xarxa.
- Fomentar la utilització dels vehicles compartits, que presenten una taxa molt baixa en l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx.
- Desenvolupar les màximes sinergies possibles entre el TRAM i la xarxa d'autobusos urbans.

- Crear una autoritat sobre la mobilitat metropolitana en l'àmbit del Pla en matèries com la intermodalitat, les polítiques tarifàries integrades, la visió supramunicipal del transport, etc.
- Implantar una xarxa ciclista funcional i contínua en les dues àrees metropolitanes, amb una doble visió tant d'oci i esplai com d'alternativa real als desplaçaments forçosos.
- Fomentar la peatonalització en les àrees centrals dels nuclis urbans d'una certa dimensió, i potenciar els recorreguts per als vianants com a alternativa a les altres formes de mobilitat.



Figura 59: Exemple d'aparcament dissuasiu. Font: Elaboració pròpia.

Finalment, i en relació amb la integració de les infraestructures en la morfologia del territori i del paisatge, en el cas que siga necessària la implantació de noves infraestructures de mobilitat, aquestes atendran les determinacions contingudes tant en les disposicions normatives de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (directrius 129 a 135) com en aquest pla d'acció territorial. En qualsevol cas, aquestes infraestructures hauran de preveure i incorporar en el disseny i traçat solucions alternatives per a la mobilitat no motoritzada.

4. NORMATIVA DE COORDINACIÓ

Tal com expressa l'article 16 de la LOTUP, una de les funcions més importants dels plans d'acció territorial de naturalesa integrada és la coordinació dels planejaments municipals. En aquest sentit, la normativa del Pla proposarà un conjunt de disposicions normatives per a la coordinació, entre altres àmbits, dels següents:

1. La coordinació de la regulació del sòl no urbanitzable en l'àrea metropolitana, indicant les diferents tipologies d'espais que ha d'incloure la infraestructura verda rural i les seues normes d'ús i gestió, que hauran de ser incorporades en tots els plans generals estructurals, que podran concretar-les a la seua realitat territorial específica.
2. La coordinació quant a la zonificació del sòl rural, que haurà d'adaptar-se a les diferents unitats de paisatge que determinarà el mateix estudi de paisatge del Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx.
3. La implantació d'usos, activitats i equipaments supramunicipals, els quals seran definits en el Pla, juntament amb un conjunt d'estratègies d'actuació sobre aquests.
4. La implantació de les infraestructures que es proposen, si escau, especialment pel que fa a les reserves de sòl i integració en la morfologia del territori.
5. Les demandes i les ofertes d'habitatges de protecció pública, les quals es desenvoluparan a escala supramunicipal.
6. Els creixements que, si escau, es proposen en els plans estructurals s'estimaran en funció de l'ETCV i de la capacitat d'acolliment dels municipis metropolitans.
7. El desenvolupament de fórmules de compensació intermunicipal quan estiguen previstes en el Pla o en la legislació vigent.

5. ESTUDI DE PAISATGE

L'Estudi de Paisatge del Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx s'adaptarà en els seus continguts al que determine l'annex I de la LOTUP. En aquest sentit, cal tindre en compte que la definició de les diferents unitats del paisatge de l'àmbit del Pla d'Acció Territorial, les quals seran d'obligada observança per a la zonificació del sòl en estat rural i urbanitzat dels plans generals estructurals, haurà de tindre la mateixa escala del Pla d'Acció Territorial, és a dir 1:50.000, la qual cosa significa que la seua delimitació no només haurà d'atendre criteris morfològics, hidrològics o estructurals del territori, sinó que s'haurà d'aconseguir un detall marcat pels diferents patrons del territori quant a la seua ocupació humana, i tenint una associació harmònica amb el procés de definició i caracterització de la infraestructura verda del territori.

A més, aquest estudi de paisatge serà congruent amb el del Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral, que serà prevalent en el seu àmbit d'actuació.

En tot cas, aquest estudi de paisatge haurà de desenvolupar un conjunt de directrius de paisatge en les seues determinacions normatives en dues escales: una de més general, les directrius més genèriques de la qual ja s'incorporen en aquest document i altres d'específiques per a cada unitat de paisatge, on s'identificaran els recursos paisatgístics que tinguen una escala supramunicipal. A més, es catalogaran tots els recursos paisatgístics d'àmbit supralocal i s'establiran directrius per a la seua preservació i posada en valor.

Avanç de les Directrius de Paisatge de caràcter general

- Morfologia del territori.
 - Es respectaran els elements del territori que contribueixen a la definició de l'estructura espacial, del caràcter i la identitat del lloc com a condicionants de qualsevol desenvolupament. Especialment, s'evitarà la destrucció d'elements estructurals del paisatge agrícola de valor, com marges, murs de pedra seca, riberes, lleres, etc.
 - En general, es considerarà positiva qualsevol activitat que restaure la morfologia original del territori en aquells espais on ha sigut alterada.
 - S'han de minimitzar els moviments de terra i la seua afecció a la xarxa de drenatge.
 - Els tractaments dels talussos dependran del tipus de sòl i de la vegetació utilitzable, sense excloure la utilització d'elements estructurals que milloren la integració paisatgística dels pendents dels talussos esmentats.
 - S'ha d'evitar el terraplenament de les lleres fluvials per a mantindre la funcionalitat hidràulica d'aquests ecosistemes.

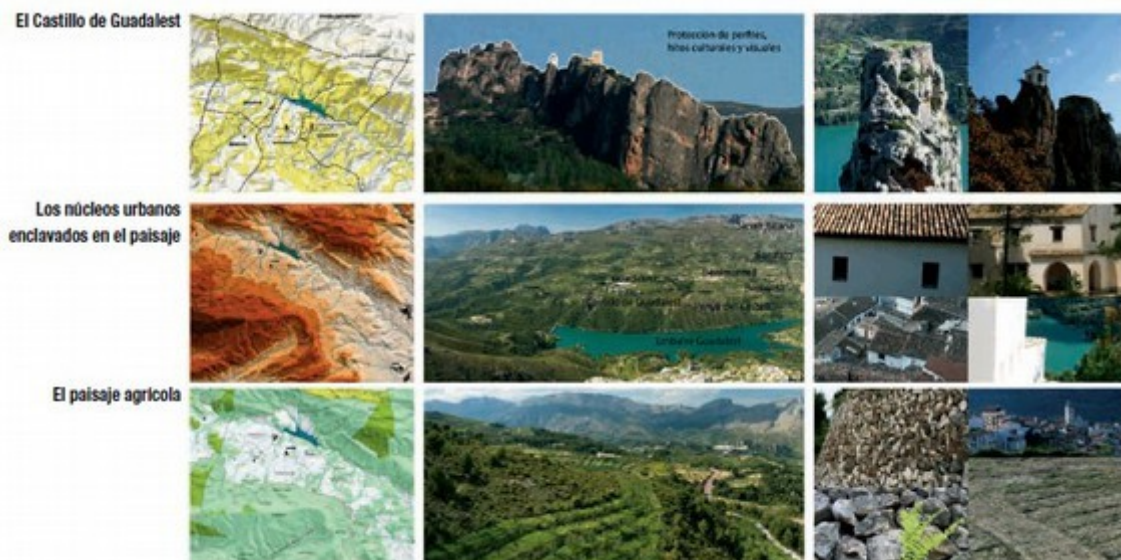


- Paisatges de l'aigua i ecosistemes hídrics.
 - Els ecosistemes humits, els paisatges de l'aigua i les zones inundables amb un període de tornada de 500 anys formaran part de la infraestructura verda del territori de l'Àrea Funcional.
 - Al marge dels seus requeriments i funcionalitat hidrològica i hidràulica, aquests espais hauran d'aprofitar, des del punt de vista de la qualitat del territori i de l'ús públic sostenible, el seu elevat valor paisatgístic en el context d'un ecosistema àrid o semiàrid com el valencià.
 - Sense perjudici del compliment de la legislació sobre aigües, la línia d'edificació en sòl no urbanitzable tindrà una separació de fins a 50 metres des de la ribera fluvial.
 - Els sòls que confronten amb els ecosistemes humits hauran de definir espais de transició entre la línia d'edificació i el límit d'aquests espais, i concentrar les zones verdes i espais lliures de l'ordenació urbana en aquesta franja de transició.
 - L'ordenació urbana tractarà amb una cura especial les edificacions amb front als ecosistemes humits per la gran visibilitat i valor paisatgístic del conjunt que tenen.
 - Els fronts marítims i fluvials tindran un tractament adequat en el planejament urbanístic i s'hauran d'establir mesures per a recuperar la coherència formal i el patró territorial en aquells casos en què s'haja perdut o degradat.



- Els espais agraris.
 - L'espai agrari és un component cultural i identitari del territori. Els plans territorials i urbanístics compatibilitzaran la funció productiva amb la preservació dels valors ambientals, culturals i paisatgístics.
 - Es consideren elements estructurals del paisatge agrari els camins, les xarxes de reg i drenatge, les separacions topogràfiques de vegetació entre cultius, els murs de pedra tradicionals, i les pautes de localització i tipologia de les construccions tradicionals. S'han de preservar aquests elements amb caràcter general i, en cas que es transformen, s'hauran de mantindre els patrons tradicionals del territori.
 - En el cas de posseir valors extraordinaris, alguns d'aquests espais agraris hauran de protegir-se estrictament mantenint aquests elements estructurals; protecció que haurà d'estar associada al foment i dinamització de l'activitat agrària d'aquests espais.
 - En tant que siga possible, s'evitarà l'obertura de nous camins rurals que suposen una fragmentació de l'espai agrari, sense perjudici dels requeriments de la concentració parcel·lària allà on siga possible i estiga permesa.
 - La construcció de closos en l'espai agrícola serà excepcional i només justificable per les necessitats de l'ús o les característiques específiques de l'explotació.

- Amb caràcter general, els closos que excepcionalment s'implanten hauran de subjectar-se a les condicions següents:
 1. Utilitzar vegetació de l'entorn per a aconseguir l'opacitat desitjada.
 2. Utilitzar murs de pedra seca fins a una altura de 80 cm.
 3. Observar un tractament homogeni amb les excepcions que en milloren la integració paisatgística.
 4. Els materials manufacturats que s'utilitzen hauran d'integrar-se en la trama cromàtica del lloc.
 5. Permetre el pas de la fauna xicoteta del lloc.
 6. Només s'admeten closos totalment opacs d'obra per raons de seguretat i justificant la impossibilitat de la utilització d'altres mitjans.
- Fites visuals i fons escènics.
 - Els plans territorials i urbans d'ordenació preservaran la imatge de les fites paisatgístiques i fons escènics condicionant la localització, les dimensions, la volumetria i els colors de les edificacions que puguen afectar-los.
 - Per a protegir el fons escènic i la visualització dels paisatges de valor, els plans territorials i urbans delimitaran zones d'afecció visual, imposant condicionants de no-edificació o, si escau, de posició, altures, formes, colors o qualsevol altra característica o dimensió dels edificis.
 - Els Estudis de Paisatge podran delimitar àrees específiques amb limitació de paràmetres d'edificació, així com àmbits territorials on siga preceptiu l'Estudi d'Integració Paisatgística informat pel departament competent de la Generalitat.
 - Per a la millor integració en el fons escènic, els parcs eòlics observaran pautes geomètriques quant a altura, distància, alineació i altres elements significatius.



- Noves extensions urbanes.
 - Les noves trames urbanes d'extensió de les ciutats establiran relacions de continuïtat i harmonia formal amb les trames existents.
 - En aquests àmbits els criteris de compacitat i densificació no seran eximents per a la ruptura de les pautes formals dels teixits urbans existents.
 - El planejament vetlarà per la seqüència visual d'aproximació i accés als nuclis urbans des de les vies de comunicació, especialment amb les de major utilització.
 - La silueta (*skyline*) dels nuclis urbans constitueixen recursos paisatgístics de primer nivell. El planejament impedirà la desfiguració d'aquesta imatge evitant o condicionant aquells desenvolupaments elements volumètrics que l'alteren.
 - Les trames d'extensió urbana tindran sempre un nivell de coherència adequat amb la morfologia i els patrons del territori, encara més en els petits nuclis de caràcter rural i amb una major llibertat de solucions en les vores urbanes de les ciutats.
- Construccions aïllades en el territori.
 - En les estratègies d'harmonització, ocultació, mimesi o monumentalització d'una edificació aïllada es considerarà preferent la primera.
 - Els plans territorials i urbans definiran paràmetres per a la regulació de les edificacions aïllades en sòl no urbanitzable, els quals seran coherents amb el patró agrari format per xarxes de camins, parcel·lació, sistema de regs i la topografia.
 - Amb caràcter general aquestes edificacions se subjectaran a:

1. Avaluació de diferents alternatives d'implantació, evitant punts d'alta exposició visual.
 2. Respectaran el perfil visual de fons del paisatge, evitant situar-se en promontoris o en els punts més alts del territori.
 3. Les construccions seran proporcionals a la dimensió i escala del paisatge.
 4. S'evitaran els pendents elevats, i en tot cas superiors al 30 %, i la construcció de grans plataformes horitzontals amb considerables diferències de cota; aquestes edificacions hauran d'escalonar-se de forma articulada.
 5. En general, s'ocuparà la mínima porció de parcel·la possible i la resta mantindrà el seu caràcter rural.
 6. Hauran d'observar tractament de façana en tots els paràmetres exteriors de l'edificació, i utilitzar materials de colors que harmonitzen amb el caràcter del paisatge de l'entorn.
 7. S'utilitzarà la vegetació arbòria del lloc per a facilitar la integració paisatgística de l'actuació.
- Infraestructures lineals.
 - Els nous traçats minimitzaran la fragmentació física del territori i els canvis morfològics necessaris per a la seua construcció.
 - Es fomentarà l'adequat disseny de determinades infraestructures que poden realçar el valor del paisatge si estan ben integrades, com són els ponts i viaductes, conduccions d'aigua a cel obert al nivell de rasant o trams viaris amb arbrat en els marges.
 - Els projectes viaris, a més de la correcta integració en el paisatge, podran adoptar funcions de recorreguts escènics per a millorar la percepció del paisatge.
 - Les infraestructures lineals s'hauran de concentrar en corredors per a minimitzar-ne l'impacte en el paisatge.
 - Àrees d'activitats econòmiques.
 - Les noves implantacions d'aquestes activitats hauran de minimitzar-ne l'impacte visual, especialment en els àmbits rurals.
 - La minimització d'aquest impacte visual i l'existència d'àrees alterades o que presenten un major potencial d'integració paisatgística haurà de ser una causa important en les alternatives de localització d'aquestes noves implantacions.
 - L'ordenació urbanística de les noves implantacions haurà d'accentuar l'harmonia volumètrica i la qualitat arquitectònica de les façanes perimetrals de la implantació i adoptar directrius en relació amb la publicitat i els closos.

- Les tècniques d'ocultació o mimesi per mitjà d'arbrat són recomanables per a la integració paisatgística de les noves implantacions de polígons industrials.



- Espais urbans.

- Els plans territorials i urbans establiran determinacions per a la preservació del caràcter dels diferents paisatges urbans i la millora de la seua qualitat, per mitjà del control dels elements amb incidència en aquests, una vegada caracteritzats aquests paisatges.
- Seran elements determinants de la configuració dels paisatges urbans la morfologia del terreny i els seus elements conformadors, els usos del sòl, les trames urbanes, els volums, les tipologies d'edificacions (tipus i disposició de l'edificació, densitat, edificabilitat, altura), les singularitats urbanes i la proporció entre espais públics i zones verdes i espais privats.
- S'adoptaran mesures de requalificació del paisatge urbà, i es potenciaran les àrees lliures públiques amb un adequat tractament paisatgístic i la seua posada en ús com a llocs d'espai i relació, i els recorreguts no motoritzats, per tal de garantir amb el disseny d'espais públics i viari la funcionalitat i connectivitat de la infraestructura verda a escales supramunicipal i municipal.
- Els plans territorials i urbans adoptaran mesures per al manteniment de les principals vistes i perspectives que caracteritzen el medi urbà, una vegada identificats els punts, les zones i rutes significatives, per freqüentats o per representatius a causa de les vistes que s'obtenen des d'aquests, així com de les principals escenes urbanes.
- Les vores urbanes es definiran tenint en compte la integració dels diferents sòls en la morfologia del territori i els patrons del paisatge, així com a la identitat visual del lloc.

- Es fomentaran actuacions per a la millora i ordenació dels espais periurbans, i especialment els de transició entre nuclis urbans, procurant la integració d'aquests sòls en les trames i patrons del territori, rurals o urbans, i garantint l'estructura, la funcionalitat i la integració paisatgística de la infraestructura verda de connexió entre el sòl urbanitzat i el rural.
- Àrees degradades.
 - Es fomentaran les actuacions per a la restauració paisatgística dels espais degradats que, en alguns casos, poden ser una oportunitat per a projectes creatius que aporten nous valors al paisatge.
 - La restauració d'aquests espais pot estar relacionada amb la implantació d'usos i activitats que puguen implantar-se en espais més sensibles.
 - L'autorització d'activitats que degraden el paisatge en preveuran la restauració paisatgística amb atenció preferent a la restitució de la morfologia i tipus de vegetació anterior.
- Itineraris i miradors.
 - És deure dels poders públics facilitar l'accés dels ciutadans als recursos paisatgístics de major valor.
 - Es promouran itineraris i miradors que permeten la percepció del paisatge i que siguen accessibles per mitjans de transport no motoritzats.
 - Les actuacions sobre itineraris i miradors evitaran al màxim l'artificialització dels seus elements i espais.
 - Observaran especial atenció els miradors i itineraris periurbans i els camins relacionats amb el mar com la futura Via Litoral prevista en el PATIVEL.

Aquestes directrius generals s'aplicaran de manera complementària a les ja determinades per la LOTUP o l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, no només en l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx, sinó al conjunt del territori valencià, i podran ser concretades en els diferents estudis de paisatge/catàlegs de les respectives àrees funcionals. En qualsevol cas, com que es tracta d'un esborrany del Pla, la seua aplicació serà orientativa, i si s'aparten d'aquestes directrius general haurà de justificar-se de manera adequada.



B. DOCUMENT INICIAL ESTRATÈGIC

1. OBJECTIUS DE LA PLANIFICACIÓ I DESCRIPCIÓ DE LA PROBLEMÀTICA SOBRE LA QUAL S'ACTUA

Aquest pla d'acció territorial té com a objectius bàsics situar les àrees d'Alacant i d'Elx com unes de les de major qualitat urbana de la Unió Europea, i això suposa la configuració d'un espai amable i inclusiu amb les persones, capaç de retindre i atraure talent i professionals creatius, solidària i integradora de grups més desfavorits i coneixedora del gran valor ambiental i cultural dels seus actius territorials. Aquests objectius s'articulen entorn de tres grans blocs temàtics com són: la infraestructura verda del territori, el sistema d'assentaments urbans i les infraestructures de mobilitat.

Des del punt de vista de la **infraestructura verda**, els objectius del Pla d'Acció Territorial són:

1. Dissenyar un sistema d'espais oberts que tinga com a principals elements d'articulació els espais de major valor ambiental, cultural i territorial d'Alacant i Elx, i garantir-ne la connectivitat ecològica i funcional.
2. Garantir la preservació del patrimoni natural, paisatgístic i cultural d'aquest espai, la conservació dels seus processos ecològics i el manteniment i millora dels béns i serveis ambientals com ara: l'adaptació i lluita contra el canvi climàtic, la protecció davant dels riscos i la millora de la qualitat del medi ambient.
3. Evitar una excessiva fragmentació del territori afavorint-ne la continuïtat territorial i visual, així com el manteniment d'espais agrícoles (*green belts*) entorn dels nuclis urbans per a millorar-ne la integració paisatgística i mantindre la seua personalitat urbana.
4. Desenvolupar un sistema de preferències quant a la implantació d'usos i activitats en el territori, dirigint els nous desenvolupaments cap als espais de menor valor ambiental i menor afecció de riscos naturals i induïts.
5. Definir un conjunt de connexions i itineraris per a fomentar l'ús públic sostenible dels espais oberts metropolitans, tant els rurals com els urbans, i que permeten l'accés en sistemes de mobilitat no motoritzada als recursos paisatgístics de major valor.
6. Posar en valor la infraestructura verda des del punt de vista productiu, dinamitzant el territori a través de fórmules com els parcs agraris i la seua connexió amb el sector terciari i l'ús públic i recreatiu del territori.



Des del punt de vista del **sistema d'assentaments**, els objectius són:

1. Consolidar el conjunt urbà d'Alacant i d'Elx, com un referent nacional i internacional en matèria d'adaptació d'un territori a les necessitats del nou model productiu en matèria de sòl.
2. Prioritzar la rehabilitació, renovació i regeneració dels teixits urbans existents en l'àrea davant dels nous desenvolupaments en el territori que siguen consumidors de sòl.
3. Definir àmbits estratègics metropolitans i rurals en funció de les vocacions del territori, i orientar els creixements de sòl residencial i d'activitats econòmiques cap als espais de menor valor ambiental i cultural.
4. Actuar sobre aquells sectors de sòl urbanitzable que presenten una marcada insostenibilitat per la seua disconformitat amb els criteris de desenvolupament territorial i urbà sostenibles determinats, tant en la legislació vigent com en aquest pla d'acció territorial.
5. Potenciar una aglomeració urbana policèntrica, amb nodes urbans compactes i d'usos mixtos, i amb massa crítica suficient per a fer viables els sistemes de transport públic adaptats a la demanda específica de cada àmbit territorial.
6. Afavorir la integració dels creixements i de les dotacions, combatre els riscos de segregació urbana i garantir el principi d'equitat quant a l'accés als equipaments de la societat del benestar.
7. Racionalitzar la implantació dels usos i activitats de naturalesa econòmica en el territori en funció de la sostenibilitat ambiental, l'accessibilitat, la connectivitat en transport públic i les demandes de la nova economia.
8. Adoptar criteris d'actuació respecte de les peces del territori especialitzada en usos residencials de baixa densitat i allunyades dels teixits urbans compactes.

9. Fomentar la cooperació urbana entre Elx i Alacant des del punt de vista de la implantació de dotacions i activitats que milloren el seu rang urbà dins del context regional, nacional i internacional.



Des del punt de vista de les **infraestructures de mobilitat**, els objectius són:

1. Propiciar un canvi de l'estructura de la mobilitat actual en favor de les formes de transport més sostenibles, amb especial incidència en el transport públic i la mobilitat no motoritzada.
2. Assegurar condicions òptimes de connectivitat i intermodalitat per a les dues àrees metropolitanes i les seues relacions, que permeten millorar l'eficiència global d'aquest territori respecte de la satisfacció de les demandes de mobilitat.
3. Vincular l'accessibilitat en sistemes de transport públic als nous usos del territori, potenciant els models urbans compactes i amb un adequat equilibri en termes de residència, ocupació i dotacions.
4. Gestionar eficaçment la mobilitat i el sistema d'estacionament dissuasiu, en congruència amb les polítiques de transport públic i les formes no mecanitzades de viatges.
5. Facilitar els mecanismes de coordinació de la mobilitat en termes de tarifes, intercanvi modal, millora de l'accessibilitat i reducció de l'accidentalitat.
6. Dissenyar les infraestructures de mobilitat de manera que en minimitzen els efectes barrera,

eviten duplicitats que propicien un consum innecessari de sòl i incorporen en el seu disseny les alternatives de mobilitat en transport públic o en mitjans no motoritzats.

7. Assegurar condicions òptimes de vertebració externa i, especialment, la implantació d'un corredor mediterrani ferroviari en condicions d'elevada qualitat dels serveis, tant per a passatgers com per a mercaderies.

8. Millorar la qualitat dels serveis de transport, la satisfacció ciutadana, adequant les diferents fórmules, siguen de noves actuacions o de gestió, a les demandes reals ciutadanes i a les capacitats financeres de les diferents administracions.



2. ABAST, ÀMBIT I POSSIBLE CONTINGUT DE LES ALTERNATIVES QUE ES PLANTEGEN

L'àmbit del Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx està definit, en principi, pels 14 municipis que comprenen la denominada Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx, tal com l'estableix l'ETCV, però a la qual s'afegen municipis perifèrics a Elx que tenen relacions funcionals i urbanes amb la capital del Baix Vinalopó. Aquests municipis són: Aspe, Dolores, Catral, San Fulgencio i els dos Fondons; és a dir, municipis pertanyents a les comarques de el Baix Segura i al Vinalopó Mitjà. Aquesta inclusió és convenient per les tendències dels fluxos per motius de treball, oci i equipaments socials, a més de la mobilitat per mercat d'habitatge, tant principal com secundari.

L'abast de les determinacions és el corresponent a una escala regional d'1:50.000, encara que pot contindre escales molt més precises per a les àrees estratègiques o altres determinacions que tinguen una rellevància supramunicipal d'alt impacte.

Quant de les alternatives de planificació metropolitana de les dues àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx respecte de la sostenibilitat del territori, se seguirà una adaptació dels estudis efectuats per Richard T. T. Forman, de la Universitat de Harvard, sobre diferents àrees metropolitanes d'escala global i la seua relació amb la sostenibilitat quant als diferents patrons d'ocupació del sòl. Aquests treballs compten amb un ampli aval de la comunitat científica i la seua adaptació a les característiques singulars del territori d'aquestes comarques del sud de la Comunitat Valenciana ha generat les alternatives següents:

- Alternativa 0: d'absència de planificació metropolitana.
- Alternativa 1: denominada *d'integració física, o de creixement axial*, entorn dels eixos que comuniquen Alacant i Elx.
- Alternativa 2: de creixement nodal o policèntric de les dues àrees metropolitanes, dins d'un model de xarxa de ciutats compactes.

2.1. ALTERNATIVA 0: ABSÈNCIA DE PLANIFICACIÓ METROPOLITANA

En aquesta alternativa necessàriament cal acudir a l'actual model de planificació territorial compost per la suma dels diferents planejaments dels municipis que configuren les dues àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx.

En aquests moments, el sòl urbanitzat sense edificar en les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx ascendeix a 521 hectàrees de vocació residencial i 272 de sòl per a activitats econòmiques. Per la seua banda, el sòl urbanitzable planificat ascendeix a 4.668 hectàrees quant a ús residencial i 1.557 quant a usos econòmics. És evident que si es desenvolupa tot aquest sòl es cobreix amb escreix la demanda global de l'escenari més optimista d'aquest pla però, com ja s'ha insistit repetides vegades en l'esborrany del Pla, aquest no és el model territorial sostenible, i una de les estratègies clau serà la correcció del planejament que no s'adapte als objectius del Pla.

D'altra banda, la tipologia dels creixements previstos es caracteritza per l'accentuació del model urbà dispers de baixa densitat, les conurbacions no desitjades que perjudiquen la identitat dels municipis, i la ruptura de la connectivitat i la permeabilitat del territori. És a dir, la consolidació de l'actual model planificat consumiria una quantitat de sòl no compatible amb l'ETCV, perjudicaria la funcionalitat de la infraestructura verda i augmentaria de manera notable la mobilitat motoritzada en vehicle privat.

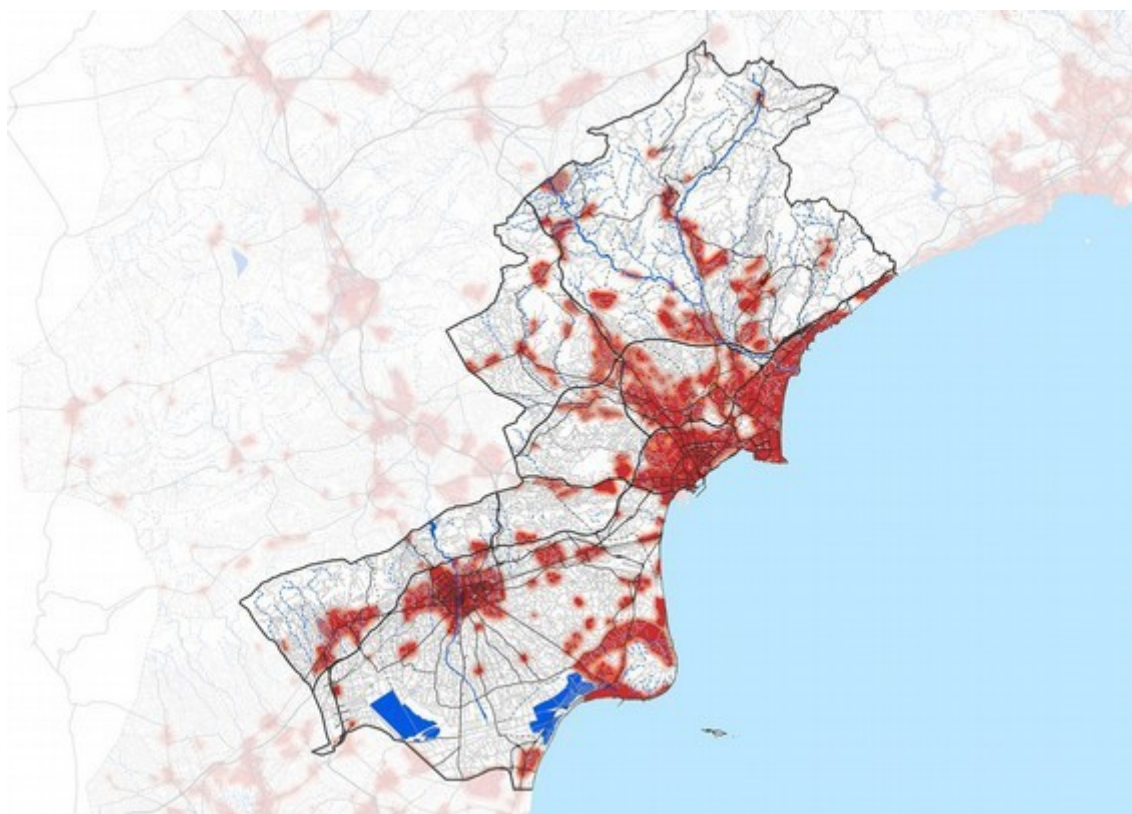


Figura 60: Alternativa 0. Absència de planificació metropolitana. Font: Elaboració pròpia.

2.2. ALTERNATIVA 1: INTEGRACIÓ FÍSICA D'ALACANT I D'ELX

En aquest model urbà preval la connexió de les dues ciutats per mitjà d'un eix lineal, sense solució de continuïtat, en el qual es concentrarien majoritàriament els nous creixements urbans, residencials i d'activitat econòmica buscant una total conurbació entre Alacant i Elx per a aconseguir economies d'escala a l'hora d'implantar dotacions i equipaments. Aquest model axial comportaria desenvolupar aquest tipus de creixements entorn d'un eix articulat per sistemes de transport públic d'alta capacitat. És a dir, es tractaria d'un model que ja està plenament desenvolupat en alguns àmbits metropolitans i fins i tot en la mateixa àrea metropolitana d'Alacant. Com a aspecte molt favorable d'aquest model es troba l'optimització del transport públic, especialment per la proximitat dels usuaris a aquest. No obstant això, el creixement axial, en general, és advers per a les comunicacions de tipus orbital, passen a un segon pla les relacions d'Alacant i Elx amb els municipis del seu entorn, impedeix la permeabilitat de la infraestructura verda i incrementa la fragmentació del territori. És un model que podria experimentar un cert rebuig ciutadà, especialment a Elx, però que tindria aspectes funcionals positius i ha de ser debatut i avaluat, tant des del punt de vista ambiental i territorial com de la participació ciutadana.

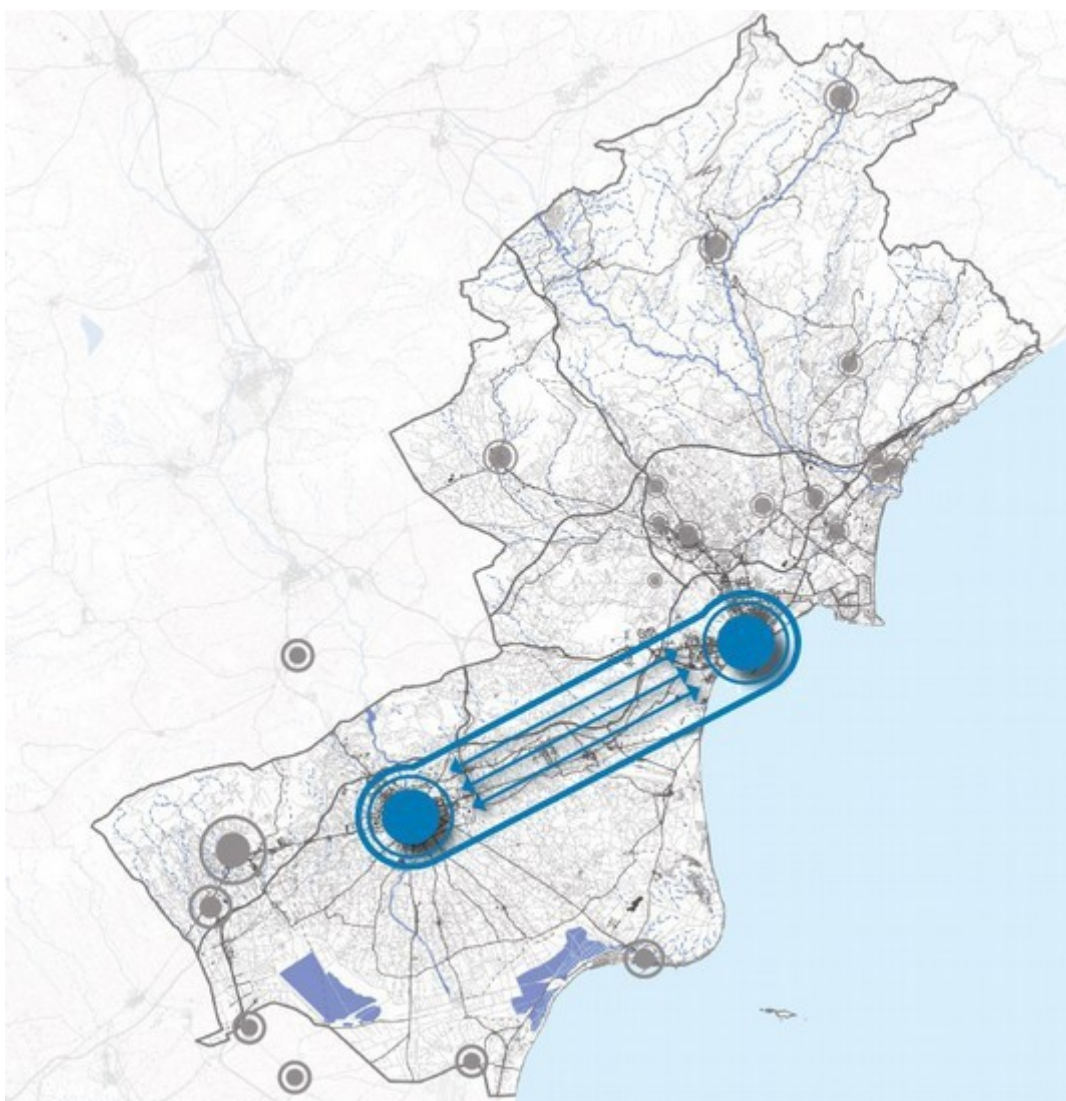


Figura 61: Alternativa 1. Integració física d'Alacant i d'Elx. Font: Elaboració pròpia.

2.3. ALTERNATIVA 2: MODEL POLICÈNTRIC

A priori, és el model territorial més sostenible i el que millor s'adapta als objectius d'aquest pla d'acció territorial. En aquest cas, Alacant i Elx estructurarien les seues àrees metropolitanes i els creixements nous es produirien per extensió dels nuclis consolidats. És el que proposen tant l'Estratègia Territorial Europea com l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana com el més idoni a escala regional. Entre els seus avantatges hi ha amb la consecució de masses crítiques per a rendibilitzar el transport públic en determinats nodes compactes, una major jerarquització del sistema urbà metropolità i, per tant, un model de provisió de béns i serveis públics i privats molt més eficient en termes de cost i eficiència. És, a més, un model policèntric que pren decisions sobre el territori d'una manera selectiva però equitativa, desplaçant el creixement cap als nuclis urbans més aptes per a acollir-los una vegada s'ha esgotat la capacitat dels teixits urbans existents. Permet la permeabilitat de la infraestructura verda, la millora de la biodiversitat i evita la formació de conurbacions que atempten contra la personalitat dels nuclis urbans i la seua correcta inserció dins de la morfologia del territori i del paisatge, i permet, a més, un sistema de mobilitat metropolitana més eficient.

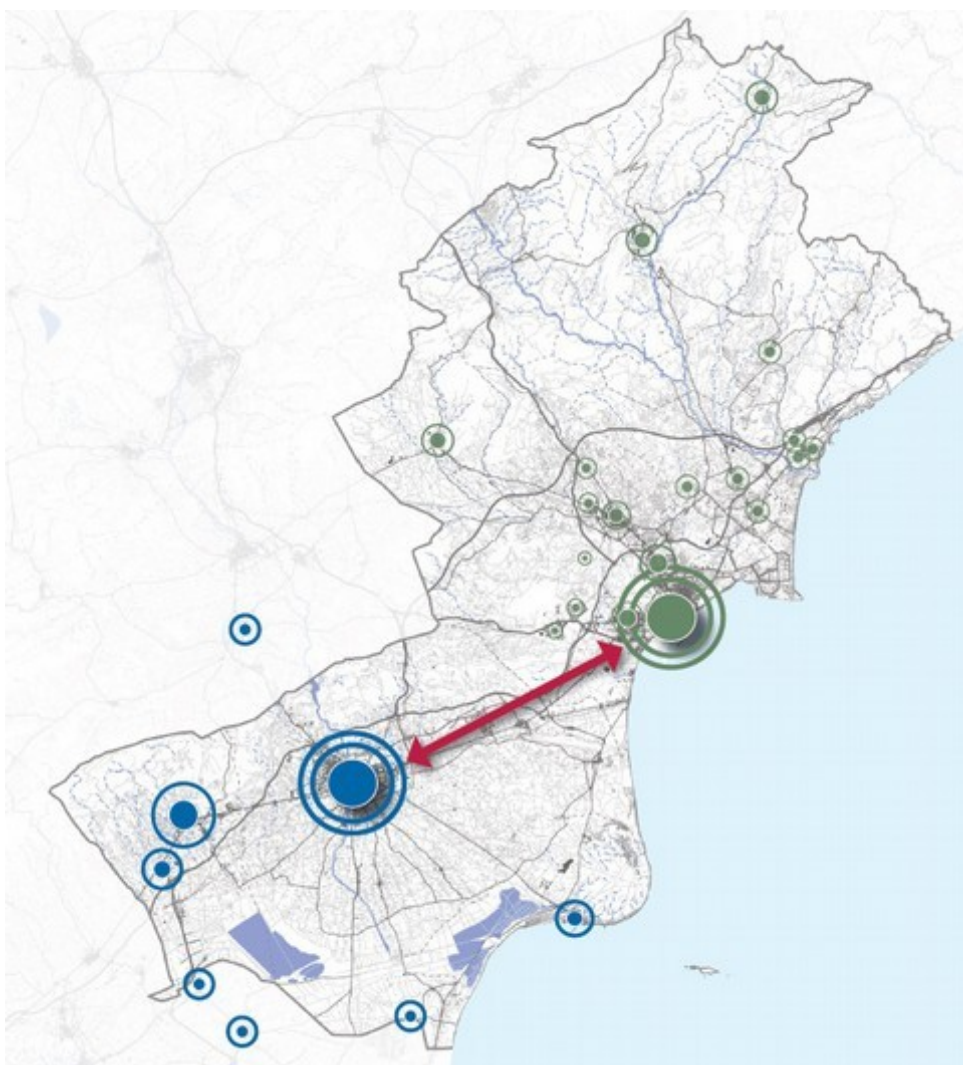


Figura 62: Alternativa 2. Model policèntric. Font: Elaboració pròpia.

Una primera aproximació quant a l'avaluació ambiental i territorial estratègica dels diferents models territorials es pot efectuar a partir de l'encreuament dels diferents models amb les

variables ambientals i territorials que es consideren en el Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanas d'Alacant i d'Elx. La valoració es basa en treballs de planificació consultats i en un enfocament pluridisciplinari de diferents opinions expertes, les quals, de forma qualitativa, proporcionen un acostament a la realitat del Pla i els seus efectes sobre el territori.

	Funcionalitat Infraestructura Verda	Biodiversitat	Paisatge i patrimoni cultural	Espais agraris
Alternativa zero				
Model integració física				
Model policèntric				

	Afaveix el compliment
	Dificulta el compliment
	Efecte neutre/poc significatiu

Figura 63: Patrimoni natural i paisatge. Font: Elaboració pròpia.

	Ús eficient de l'aigua	Emissions CO ₂	Qualitat de l'aire	Gestió de residus
Alternativa zero				
Model integració física				
Model policèntric				

	Afaveix el compliment
	Dificulta el compliment
	Efecte neutre/poc significatiu

Figura 64: Fluxos ambientals i energètics. Font: Elaboració pròpia.

	Reutilització de teixits urbans	Compacitat creixement	Barreja d'usos	Heterogeneïtat tipologia social, etc.
Alternativa zero				
Model integració física				
Model policèntric				

	Afaveix el compliment
	Dificulta el compliment
	Efecte neutre/poc significatiu

Figura 65: Model d'ocupació del territori. Font: Elaboració pròpia.

	Racionalització desplaçaments	Accesibilitat ferroviària	Eficiència de la xarxa	Rendibilitat transport públic
Alternativa zero				
Model integració física				
Model policèntric				

	Afavoreix el compliment
	Dificulta el compliment
	Efecte neutre/poc significatiu

Figura 66: Mobilitat sostenible. Font: Elaboració pròpia.

Alternativa zero	0	10
Model integració física	8	1
Model policèntric	14	0

	Afavoreix el compliment
	Dificulta el compliment

Figura 67: Resum alternatives. Font: Elaboració pròpia.

3. EL DESENVOLUPAMENT PREVISIBLE DEL PLA D'ACCIÓ TERRITORIAL DE LES ÀREES METROPOLITANES D'ALACANT I D'ELX

El Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx, una vegada aprovat, es desenvoluparà per mitjà de diferents instruments de gestió recollits en la legislació vigent:

- En primer lloc, a través d'altres plans d'acció territorial de caràcter integrat però de molt més detall, arribant a l'escala d'1:10.000 o 1:5.000 per a determinacions urbanístiques de més abast, coordinant el planejament municipal de diversos municipis, i fins i tot permetent la implantació de sectors de sòl per a activitats econòmiques de caràcter supramunicipal que, preferentment, seran de gestió mancomunada, o el desenvolupament d'àmbits territorials orientats a les polítiques d'habitatge en l'Àrea Funcional.
- En segon lloc, es pot desenvolupar a través de plans d'acció territorial de caràcter sectorial en aspectes com la mobilitat, infraestructures i equipaments supramunicipals, el comerç, els connectors ecològics, el turisme, plans territorials agrícoles i de parcs agraris, etc.
- En tercer lloc, pels plans generals estructurals dels municipis o els plans generals estructurals mancomunats. Tots han d'adaptar-se a les determinacions del Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx i concretar aquells aspectes que requereixen una escala de molt més detall.

En aquest sentit, és important considerar que, quan estiga aprovat aquest pla d'acció territorial, els municipis més xicotets tindran un esquema bastant acabat del seu territori i avaluat des del punt de vista ambiental i territorial. Amb això, es facilitarà la revisió del seu planejament i consegüentment es reduiran els costos materials d'aquesta revisió.

- En quart lloc, les figures urbanístiques que es defineixen i identifiquen en el territori tindran totes un caràcter estratègic en el sentit de les directrius 108 a 116 de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, per la qual cosa el seu desenvolupament i gestió podrà adaptar-se a les condicions establides en la directriu 113 quant al seu no-còmput en l'índex màxim de creixement, la tramitació urgent o els avantatges econòmics o administratius que puguin establir-se, si escau.

Aquests avantatges també podrien aplicar-se a determinats projectes estratègics, dinamitzadors del territori, que disposaren de finançament adequat, així com d'un ampli consens ciutadà i polític.

4. UN DIAGNÒSTIC DE LA SITUACIÓ DEL MEDI AMBIENT I DEL TERRITORI ABANS DE L'APLICACIÓ DEL PLA EN L'ÀMBIT AFECTAT

Prenent com a referència l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana i l'evolució recent de l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx es pot fer un primer diagnòstic ambiental que, a grans trets, es caracteritzaria per:

- Una petjada ecològica elevada, entesa com la quantitat de sòl necessària per a proveir un habitant de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx, la qual està per damunt de 3,26 hectàrees per habitant, bastant superior al que els experts consideren el llindar de sostenibilitat i que estaria a l'entorn d'1,8 ha/habitant.
- Pèrdua de 6.000 hectàrees de sòl agrícola i de 1.000 hectàrees de sòl forestal durant els últims 20 anys. Cal tindre en compte que en aquests anys el creixement del sòl artificial ha sigut d'unes tres vegades el creixement de la població, fet que ha generat un mecanisme d'insostenibilitat que es reflecteix també en les pautes de mobilitat i en l'emissió de gasos d'efecte d'hivernacle.
- Aquest desenvolupament recent presenta un acusat creixement del sòl urbà discontinu que s'ha duplicat en els últims 20 anys (103 %). La taxa de sòl segellat arriba als 135 m² per habitant, molt per damunt dels 50 m² per habitant de la comarca metropolitana de l'Horta de València.
- Desenvolupament i planificació d'alguns sòls urbanitzables en pendents superiors al 25 %, amb el consegüent agreujament dels riscos d'erosió, lliscaments i desprendiments.
- Hi ha punts en la xarxa hidrogràfica i les masses d'aigua de l'Àrea Funcional on no s'aconsegueixen els indicadors previstos en la Directiva d'Aigües. Baixa qualitat de les aigües de reg al Camp d'Elx i a l'Horta d'Alacant, les dues en unitats hidrogeològiques molt explotades. A més, l'aigua procedent del Segura per als Riegos de Levante és de molt baixa qualitat.
- Pèrdua accelerada del patrimoni cultural de l'Horta d'Alacant i del Camp d'Elx per l'abandó de l'activitat agrícola i la proliferació d'edificacions disseminades, moltes de les quals en situació de manifesta alegalitat i amb insuficient sanejament.
- Problemes en l'alimentació hídrica del parc natural del Fondo, que s'ha de compatibilitzar amb l'ús funcional de Riegos de Levante. És necessària una visió integral d'aquest sistema de regs que incloga la interconnexió de tots els recursos hídrics.
- Existència de zones humides molt alterades que no tenen cap grau de protecció.
- Els aqüífers del Vinalopó i l'Alacantí són clarament deficitaris i gran part del subministrament de recursos hídrics és extern o procedent del dessalatge. És prioritari regenerar-los, aprofitant racionalment el transvasament del Xúquer i la millora de les tècniques d'estalvi de recursos, en un espai on hi ha una cultura molt implantada quant a la reutilització d'aquests

recursos.

- Presència d'àrees del territori sensibles a la perillositat per risc d'inundació, que a més solen estar en entorns urbans, la qual cosa n'agreuja especialment la vulnerabilitat.
- Efectes del canvi climàtic que ja s'estan notant en aspectes com la salinització i desertificació del sòl, augment del nivell del mar, torrencialitat de la precipitació i increment dels processos erosius costaners (exemples a Muchavista, Sant Joan o la Marina), agreujats a més per la presència i nova construcció d'infraestructures portuàries.
- Deterioració ambiental i paisatgístic generada per l'abandó de cultius com a conseqüència de la crisi agrària i també de les expectatives urbanístiques en espais periurbans. Aquesta situació es veu agreujada per la falta de relleu generacional en l'agricultura i l'escassa rendibilitat de l'activitat. Això ha propiciat ecosistemes més homogenis i de major presència de la vegetació herbàcia xeròfila, la qual és consubstancial amb la zona però protegeix en menor mesura que el matoll o el bosc mediterrani dels processos erosius en el territori.
- Falta de connectivitat ecològica i funcional en espais naturals de l'interior de l'Àrea Funcional, agreujats per l'abandó de l'activitat agrícola en aquests espais, la qual cosa també va en detriment de la fauna. Aquests espais agrícoles, que són crucials per a l'equilibri dels ecosistemes, tampoc han tingut cap tipus de conservació activa.
- Existència d'impactes ambientals generalitzats en forma d'abocadors incontrolats, espais periurbans abandonats, hivernacles abandonats, tanques publicitàries en sòl no urbanitzable protegit i, en general, elements impropis.
- Falta de connectivitat ambiental i funcional entre els espais litorals i l'interior de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx. És especialment necessari potenciar la connectivitat de l'Horta d'Alacant amb l'interior a través dels corredors fluvials, de l'aiguamoll d'Aigua Amarga amb el Clot de Galvany i les salines de Santa Pola, o la serra de Crevillent amb el saladar d'Aigua Amarga.
- Excessiu consum de sòl per als models de creixements discontinus. Aquest model de baixa densitat representa el 65 % del sòl residencial urbanitzat en l'àrea. Aquesta realitat ha sigut més accentuada en els espais més allunyats d'Alacant i en els municipis d'Elx i Catral, on s'afegeix una gran quantitat d'edificacions en disseminat. Existència de punts crítics per a la connectivitat territorial per la fragmentació del territori i la presència d'infraestructures de mobilitat.
- Increment dels riscos en el territori, especialment el d'inundació, per l'agreujament de les condicions d'aridesa i el sòl segellat, que ja supera el 13 % del territori metropolità. Tot això unit a una tendència observable de majors precipitacions torrencials en la franja del litoral i menors en les capçaleres dels rius.
- El creixement urbà, l'abandó de l'activitat agrícola, la destrucció dels abancalaments tradicionals, la mateixa escassetat de precipitacions i la sobreexplotació dels aqüífers, l'increment de l'erosió fluvial, etc., propicien un augment de la superfície del territori desertificat o amb greu risc de desertificació.

- Existència de masses boscoses sense protecció que proporcionen importants serveis ambientals per al conjunt de població de les àrees metropolitanes.
- Deterioració de les activitats agrícoles en la perifèria d'alguns municipis per la seua classificació urbanística, que han disminuït la qualitat del paisatge de vora urbana d'aquests municipis i la transició entre la ciutat i l'espai rural.
- S'està davant d'un territori molt deficitari quant a recursos hídrics, i hi ha una amenaça derivada del canvi climàtic perquè, a escala de les precipitacions de l'àrea (prop de 300 mm/any), les aportacions dels vessaments són pràcticament zero.
- Increment de la mobilitat en transport privat, majors emissions de CO₂, i cada vegada majors distàncies per la baixa densitat i inadequació dels nous creixements amb els punts de càrrega del sistema bàsic de mobilitat sostenible.
- Proliferació dels teixits disseminats en determinats municipis, la situació d'alegalitat dels quals propicia la contaminació dels ecosistemes.

5. EFECTES PREVISIBLES SOBRE EL MEDI AMBIENT I EL TERRITORI, TENINT EN COMPTE ELS EFECTES DEL CANVI CLIMÀTIC

L'evolució previsible de l'estat del medi ambient i les dinàmiques del territori sense intervenció de la planificació territorial supramunicipal derivaria en realitats poc satisfactòries per a l'estructura de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx. Però a més, els efectes del canvi climàtic ja són evidents i s'agreujaran, sense cap dubte, en el futur. Per tant és necessari contrarestar (i adaptar-se) a aquest efecte de caràcter global a través d'una planificació supramunicipal rigorosa i eficient:

- Des del punt de vista de la biodiversitat, les tendències avaluades cap a l'empobriment del mosaic agroforestal i l'augment de les masses forestals de baixa diversitat condueixen a una pèrdua de la qualitat del territori, un empitjorament dels hàbitats, una disminució de la connectivitat biològica i un augment de riscos naturals i induïts, com els incendis forestals o la desertificació del territori. El Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx ha d'assumir aquesta realitat i dissenyar la infraestructura verda del territori de forma coherent i adaptada a la millora de les seues funcions ambientals. D'aquesta manera, i si aquesta ordenació va acompanyada d'un marc financer en coordinació amb polítiques forestals i de desenvolupament rural, aquesta tendència negativa es pot invertir en honor d'una major sostenibilitat del territori.
- Respecte dels recursos hídrics, i com ja s'ha comentat anteriorment, la disminució de les aportacions serà un fet greu i inqüestionable. Segons dades de treballs del Consell Valencià de Cultura per a la Cimera del Clima celebrada a París, les aportacions hídriques a la Comunitat Valenciana tindran una disminució considerable per la no-linealitat demostrada entre la disminució prevista de precipitacions del 10 % i la disminució dels vessaments. En el cas de les comarques del Baix Vinalopó i l'Alacantí, amb rangs de precipitacions entorn dels 300 litres per metre quadrat i any, el descens pot ser dramàtic, ja que les aportacions de les lleres fluvials per davall d'aquesta precipitació són insignificants. Això pot comportar un augment de la pressió i una deterioració de la qualitat dels aqüífers en un espai altament deficitari en recursos hídrics i que necessita aportacions externes per a satisfer la demanda. Cal, doncs, desenvolupar models urbans i territorials eficients en el consum d'aigua tal com proposa aquest pla d'acció territorial, evitant creixements urbans de baixa densitat i aplicant sistemes de gestió de la demanda per als recursos hídrics. Aquesta escassetat i baixa qualitat dels recursos pot afectar els ecosistemes humits, especialment d'Elx, que contenen una elevada biodiversitat.
- Respecte del sòl, si s'extrapolen la pautes recents quant al model urbà de baixa densitat, i desconnectats dels grans corredors de transport metropolità, el territori tendirà a una marcada insostenibilitat, ja que es pot superar a curt o mitjà termini el llindar del 15 % del sòl segellat, que resulta preocupant des del punt de vista dels riscos en el territori. És necessari apostar per un model urbà que es base en el reciclatge dels teixits ja existents. Com a dada il·lustrativa, és rellevant indicar que exemples analitzats als Estats Units indiquen que en les conques hidrogràfiques amb més del 7 % del sòl segellat la deterioració de la qualitat dels recursos hídrics és evident i que per damunt del 25 % aquesta deterioració és irreversible.
- L'espai litoral serà un altre dels grans afectats per les oscil·lacions del nivell del mar,

agreujades per l'efecte de les infraestructures portuàries i transversals a la línia de costa. Basculació de platges, increment de l'erosió, pèrdues de sediments, increment de la intrusió salina en el litoral i afecció als cultius, etc. En aquest context, l'adaptació al canvi climàtic condicionarà els usos i activitats del litoral de les àrees d'Alacant i Elx, la qual cosa requeriria l'establiment de llindars crítics per a les diferents activitats en funció de la naturalesa de la costa, pendent, grau d'erosió, etc. D'altra banda, les zones humides seran un altre dels ecosistemes en risc, tant pels propis problemes de contaminació i escassetat de cabal per a alimentar-les, com pels efectes del canvi climàtic que poden produir canvis ecosistèmics de llarg abast.

- El manteniment de les dinàmiques actuals, des del punt de vista de l'ocupació del territori, tindrà conseqüències importants, i generarà externalitats negatives en el conjunt de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx, com ara un gran consum de sòl, ús massiu del vehicle privat, increments d'emissions de CO₂, etc. És evident que una vegada se supere la crisi econòmica i immobiliària actual, és probable que els patrons de transformació del sòl mantinguen la inèrcia anterior a la crisi, prioritzant el desenvolupament de sectors de baixa densitat i allunyats dels grans nodes del transport públic d'elevada capacitat. D'altra banda, és evident la presència de sòls urbanitzables poc sostenibles per raons com ara: la desproporció respecte al sòl urbà i consolidat actual, la falta d'adequació a la infraestructura verda, la baixa densitat, etc., que requereixen una correcció necessària per a garantir el desenvolupament sostenible del conjunt urbà d'Elx i d'Alacant. Aquest pla d'acció territorial ha de convertir-se en un instrument clau per a la correcció d'aquestes tendències.
- Una altra dinàmica adversa es refereix al canvi dels patrons de precipitació en l'Àrea Funcional d'Alacant i d'Elx i, en general, a la Comunitat Valenciana. El fet científicament demostrat de la reducció de les precipitacions en capçalera (interior de l'Àrea Funcional) i l'augment de la torrencialitat del litoral fa cada vegada menys aprofitable aquest recurs, especialment si s'incrementa el sòl impermeabilitzat que ha aconseguit percentatges molt elevats. Aquest increment de les puntes de precipitació també augmentarà el risc d'inundació en la franja costanera, que, al seu torn, és la de major vulnerabilitat per la concentració de població i activitat econòmica.
- Respecte a la funcionalitat de la infraestructura verda, cal esperar que aquest pla supose un canvi fonamental en les dinàmiques de pèrdua de sòl i reforce una infraestructura verda capaç de mantindre els processos ecològics i territorials d'aquest àmbit. Amb això es contribuirà a la millora quant a la prestació de serveis ambientals, la lluita contra el canvi climàtic i també la posada en marxa d'una agricultura de proximitat que reforce els atractius de la zona, el patrimoni cultural i el paisatge.
- Cal esperar que els nous creixements de sòl urbanitzat i d'infraestructures seran molt moderats, en línia amb els objectius del Pla d'Acció Territorial, que prioritzen la gestió de la demanda de les necessitats de mobilitat, apostant clarament per la mobilitat en transport públic i sistemes no motoritzats, evitant models d'oferta indiscriminada de noves infraestructures que, a més, tenen uns rendiments clarament decreixents. De la mateixa manera, quant al sòl, la línia marcada no és una altra que atorgar prioritat a la rehabilitació, renovació i regeneració dels teixits urbans existents, minimitzant els nous desenvolupaments de sòls no urbanitzables a les necessitats estrictes i demostrables de la població i del conjunt de les activitats econòmiques.

6. LA INCARDINACIÓ DEL PLA EN L'ESTRATÈGIA TERRITORIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA I LA INCIDÈNCIA EN ALTRES INSTRUMENTS DE LA PLANIFICACIÓ TERRITORIAL O SECTORIAL

L'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), aprovada pel Decret 1/2011, del Consell, introdueix entre els seus objectius, concretament en el tercer: “convertir l'àrea urbana d'Alacant i Elx en el gran node de centralitat del sud-oest peninsular”, tenint en compte que aquesta aglomeració urbana és una realitat pròxima als 800.000 habitants, que representa la huitena del conjunt de l'Estat. L'ETCV analitza les potencialitats de gran escala d'aquesta conurbació en relació amb el seu context exterior, una anàlisi DAFO, els grans reptes de futur i un conjunt de propostes estratègiques a desenvolupar per un pla d'acció territorial de naturalesa metropolitana:

- Proposa un esquema de la infraestructura verda de les dues àrees metropolitanes amb els seus elements estructurals i les seues connexions ecològiques i funcionals, tant internes com externes.
- Definició d'àrees estratègiques en la regió urbana: oportunitat, nova centralitat, regeneració, bulevards metropolitans, polígons comarcals d'innovació i àrees d'activitat econòmica.
- Proposa una sèrie d'actuacions de regeneració i qualificació del front litoral de la ciutat d'Alacant.
- Esquema de transport públic de les dues àrees metropolitanes i la regió urbana.
- Esquema d'una futura xarxa ferroviària de mercaderies, i de connexió amb el corredor mediterrani.
- Disseny del corredor de la innovació entre Alacant i Elx.
- Potencialitats de desenvolupament econòmic diferencial, analitzant-se en concret les potencialitats d'un clúster entorn de les tecnologies de l'ús eficient de l'aigua.

En aquest context, el Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx aplicarà tots els principis i criteris de l'ETCV al conjunt de les seues determinacions: infraestructura verda, sistema d'assentaments i infraestructures de mobilitat. Com que és un pla d'acció territorial, i a més de caràcter integrat, els índexs de creixement màxim de sòl residencial o sòl per a activitats econòmiques previstos en l'ETCV podran ser modificats justificadament per a adaptar-los a la realitat territorial metropolitana.

Quant a altres plans o instruments d'ordenació del territori que estan relacionats amb el Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx són:

Administració general de l'Estat:

- Pla Hidrològic de les Demarcacions del Xúquer i del Segura.
- Pla de Gestió del Risc d'Inundació de les Demarcacions del Xúquer i del Segura.
- Pla d'Infraestructures, Transport i Habitatge 2014-2024.
- Estratègia Logística d'Espanya.
- Pla Estratègic del Ministeri de Foment.
- Estratègia de Mobilitat Sostenible.

Generalitat Valenciana:

- Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV).
- Pla d'Acció Territorial del Sector del Comerç a la Comunitat Valenciana (PATSECOVA).
- Pla i Estratègies sobre el Nou Model Econòmic de la Comunitat Valenciana.
- Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral de la Comunitat Valenciana (PATIVEL).
- Pla d'Acció Territorial sobre Prevenció del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana (PATRICOVA).
- Estratègia Valenciana davant del Canvi Climàtic (EVCC).
- Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible d'Alacant i d'Elx.

Administració local:

- Plans generals estructurals dels municipis integrants del Pla d'Acció Territorial de les àrees metropolitanes d'Alacant i d'Elx.

C. ANNEX

ANNEX:

RELACIÓ DE MUNICIPIS DEL PLA D'ACCIÓ TERRITORIAL DE LES ÀREES METROPOLITANES D'ALACANT I D'ELX

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