



**BORRADOR DEL PLAN Y DOCUMENTO DE INICIO DE LA  
EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DE  
MOVILIDAD METROPOLITANA SOSTENIBLE DEL ÁREA DE  
ALICANTE-ELCHE**

Fecha: Septiembre de 2018

---



## INDICE

### **A. BORRADOR DEL PLAN**

<b>1. ANTECEDENTES Y OBJETO .....</b>	<b>5</b>
<b>2. DIAGNÓSTICO Y POTENCIALIDADES.....</b>	<b>5</b>
2.1 Introducción.....	5
2.2 Caracterización de la movilidad en la Comunitat Valenciana.....	6
2.2 Definición del ámbito del PMoMe de Alicante-Elche.....	12
2.3 La movilidad y la conectividad del área de Alicante-Elche.....	20
2.4 Los retos de la movilidad metropolitana en el área de Alicante-Elche .....	41
2.5 Evolución reciente de la población y perspectivas a largo y medio plazo.....	43
2.6 Potencialidades económicas y competitividad del ámbito de Alicante - Elche	46
2.7 El crecimiento del suelo sellado.....	50
2.8 La infraestructura verde del Área Funcional de Alicante-Elche .....	55
2.9 Capacidad del planeamiento urbanístico del área funcional de Alicante y Elche.....	62
<b>3. OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANA SOSTENIBLE DEL ÁREA DE ALICANTE-ELCHE.....</b>	<b>65</b>
<b>4. PROPUESTAS DEL PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANA SOSTENIBLE DEL ÁREA DE ALICANTE-ELCHE.....</b>	<b>67</b>
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE.....	67
TRANSPORTE PÚBLICO .....	69
MOVILIDAD CICLISTA.....	70
MOVILIDAD PEATONAL .....	71
MOVILIDAD DE MERCANCÍAS .....	72
VEHÍCULOS .....	72
OTRAS MEDIDAS .....	73
<b>5. NORMATIVA DE COORDINACIÓN.....</b>	<b>75</b>
<b>6. ESTUDIO DE PAISAJE.....</b>	<b>76</b>
<b>INDICE DE FIGURAS Y TABLAS .....</b>	<b>77</b>

## **B. DOCUMENTO DE INICIO AMBIENTAL**

<b>1. ANTECEDENTES Y OBJETO</b> .....	<b>79</b>
<b>2. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA</b> .....	<b>80</b>
<b>3. EL ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS QUE SE PLANTEAN</b> .....	<b>82</b>
3.1 Alcance y ámbito del PMoMe de Alicante-Elche .....	82
3.2 Alternativas y escenarios .....	82
<b>4. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANO SOSTENIBLE DE LAS ÁREAS DE ALICANTE-ELCHE</b> .....	<b>89</b>
<b>5. UN DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DEL TERRITORIO ANTES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN EN EL ÁMBITO AFECTADO</b> .....	<b>91</b>
5.1 Diagnóstico ambiental .....	91
5.2 Diagnóstico territorial y de movilidad .....	112
<b>6. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y EL TERRITORIO, TENIENDO EN CUENTA LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO</b> .....	<b>114</b>
6.1 Efectos ambientales .....	114
6.2 Efectos territoriales y de movilidad .....	117
<b>7. SU INCARDINACIÓN EN LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA Y SU INCIDENCIA EN OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL O SECTORIAL</b> .....	<b>120</b>
<b>8. CONCLUSIONES</b> .....	<b>123</b>
<b>INDICE DE FIGURAS</b> .....	<b>125</b>

## A. BORRADOR DEL PLAN

### 1. ANTECEDENTES Y OBJETO

El presente documento constituye el **Borrador del Plan** de Movilidad Metropolitana Sostenible del área de Alicante – Elx (PMoMe Alicante-Elx) que está elaborando la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori. De acuerdo a las Leyes 21/2013 de Evaluación Ambiental y 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, se desarrolla el presente Borrador del Plan junto el Documento Inicial Estratégico (DIE) con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica que corresponde a Planes y Programas.

### 2. DIAGNÓSTICO Y POTENCIALIDADES

#### 2.1 Introducción

En los últimos años, el marco normativo relativo a la movilidad ha experimentado importantes cambios tanto en Europa, en España e incluso en la Comunitat con la constatación de la necesidad por apostar por un nuevo paradigma de la movilidad centrado principalmente en el transporte público y los modos no motorizados, la movilidad sostenible y la reducción de las emisiones generadas como consecuencia del transporte.

Dicho cambio de paradigma va a tener que materializarse a través de un cambio de hábitos de la población y va a acabar influyendo en otros muchos aspectos como la expansión urbana o la localización de los servicios urbanos. Todos estos cambios tienen como **principio fundamental** la disminución de la dependencia del vehículo privado en los desplazamientos así como la reducción de los impactos medioambientales derivados del transporte.

En este sentido, en entornos tales como las áreas metropolitanas es especialmente relevante la **planificación conjunta** de todos los municipios implicados ya que, más allá de los límites administrativos, estos entornos se entienden como un conjunto cuyo funcionamiento global presenta múltiples potencialidades y margen de mejora en diversos campos que se pueden alcanzar de una planificación común.

En esta línea se enmarca el presente Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del área de Alicante-Elche, cuyo objeto es posicionarse como un instrumento de referencia del que se derivará el conjunto de actuaciones previstas para alcanzar un sistema de movilidad sostenible de personas y mercancías en el ámbito metropolitano de las ciudades de Alicante y Elche.

En este sentido, los principios y actuaciones del PMoMe están profundamente ligados y van en la línea marcada por el Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche que está elaborando la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Ordenació del Territori con el objeto de definir un modelo territorial sostenible para el área metropolitana de Alicante-Elche.

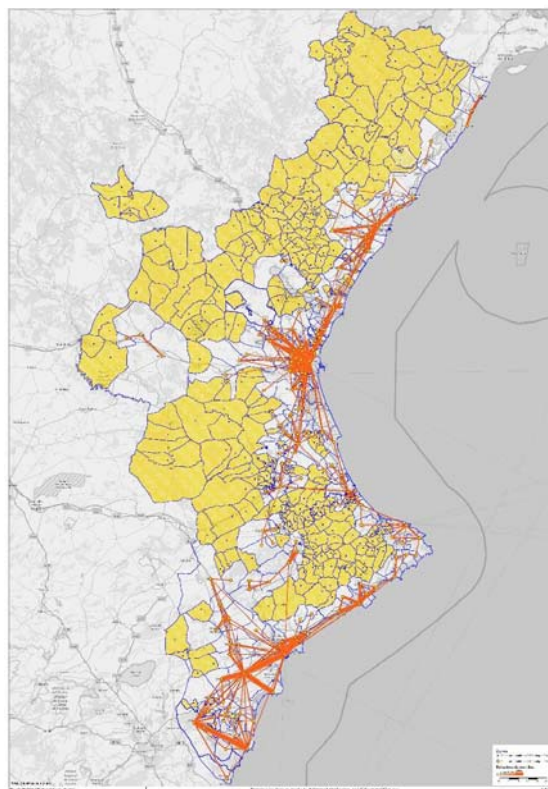
## 2.2 Caracterización de la movilidad en la Comunitat Valenciana

A efectos de realizar una caracterización global de la movilidad en la Comunitat Valenciana, se toma como referencia el **Borrador del Plan y Documento Inicial Estratégico del Plan de Movilidad del área Metropolitana de Valencia** (Mayo 2018- Conselleria d'habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori). Específicamente, la información empleada en tal análisis corresponde a demanda de transporte generada por *Kineo Mobility Analytics* a partir de datos de telefonía móvil. A efectos del presente documento, se presentan las principales conclusiones de tal análisis en lo que respecta a la movilidad de la Comunitat Valenciana y, en particular del área de Alicante-Elche.

- Según el Documento de inicio del PMoMe Valencia<sup>1</sup>, ***“diariamente en la Comunitat Valenciana se realizan algo más de 12 millones de desplazamientos...que supone 2,4 desplazamientos por habitante y día. Esta cifra se sitúa por debajo de regiones como Catalunya, Madrid o País Vasco, con más de 3 desplazamientos por persona y día, pero por encima de otras zonas del sur de España como Andalucía y Murcia”.***
- Tal y como se puede observar en la figura adjunta, ***“La gran mayoría de los desplazamientos se concentran en las tres áreas metropolitanas principales de la Comunitat: Castelló, Alacant-Elx y València. Entre las tres áreas se contabilizan más de 7,6 millones de desplazamientos, 63,4% del total de la Comunitat”.***
- ***“En el Área Metropolitana de València se realizan aproximadamente 4,7 millones de desplazamientos al día (39,1% de toda la Comunitat), mientras que en el Área Metropolitana de Alacant-Elx son 1,9 millones (15,8% de toda la Comunitat) y en la de Castelló casi 980.000 (8,1% de toda la Comunitat)”.***
- Por comarcas ***“Es interesante resaltar la complejidad de la movilidad en el sur de la provincia de Alacant, ya***

Figura 1-Principales vectores de movilidad diaria en la Comunitat.

Fuente: Documento Inicial Estratégico del PMoMe de Valencia a partir de datos de demanda de transporte generada por Kineo Mobility Analytics a partir de datos de telefonía móvil.



<sup>1</sup> Borrador del Plan y Documento Inicial estratégico del *PMoMe de Valencia*. Conselleria d'Habitatge, Obres públiques i Vertebració del Territori, mayo 2018.

que en las comarcas de La Vega Baja/el Baix Segura y el Baix Vinalopó se realizan entre 700.000 y 800.000 desplazamientos al día, en cada una de ellas. Hay una gran cantidad de relaciones de movilidad de intensidad media, entre una gran cantidad de municipios, con una estructura territorial muy dispersa en muchos puntos, que multiplica las necesidades de los modos motorizados”.

- Por municipios, los que “presentan flujos de movilidad más elevados en términos de desplazamientos diarios son:

Tabla 1-Clasificación de los municipios en la Comunitat por desplazamientos diarios

DESPLAZAMIENTOS diarios	MUNICIPIOS
>2.000.000	Valencia
700.000-900.000	Alacant
500.000-700.000	Elx
	Castelló de la Plana
200.000-500.000	Torrevejea
	Benidorm
	Orihuela
	Paterna
100.000-200.000	Torrent
	Sagunt
	Gandia
	San Vicente del Raspeig
	Alzira
	Alcoi
	Quart de Poblet
	Dénia
	Petrer
	Vila-real

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de demanda de transporte generada por **Kineo Mobility Analytics** a partir de datos de telefonía móvil para el **Documento Inicial Estratégico del Plan de Movilidad del área Metropolitana de Valencia**. Conselleria d'Habitatge, Obres públiques i Vertebració del Territori.

Tal y como puede observarse en la tabla anterior, **Alicante, Elche y San Vicente del Raspeig**, son los tres únicos municipios en el entorno metropolitano de Alicante-Elche que generan flujos de movilidad por encima de 100.000 desplazamientos diarios.

- En el documento del PMoMe de Valencia tomado como fuente, “se jerarquizan las relaciones más importantes entre municipios de la Comunitat

Tabla 2- Clasificación de las principales relaciones de movilidad entre pares de municipios en la Comunitat.

DESPLAZAMIENTOS diarios	MUNICIPIOS	
>100.00	Alacant	San Vicente del Raspeig
50.000-100.000	Valencia	Paterna
	Elda	Petrer

DESPLAZAMIENTOS diarios	MUNICIPIOS	
	Valencia	Alboraia
	Alacant	Elx
	Castelló de la Plana	Almassora
	Valencia	Mislata
	Valencia	Burjassot
35.000-50.000	Valencia	Quart de Poblet
	Alacant	Sant Joan d'Alacant
	Valencia	Torrent
	Torreveja	Orihuela
	Elx	Santa Pola
	Valencia	Xirivella

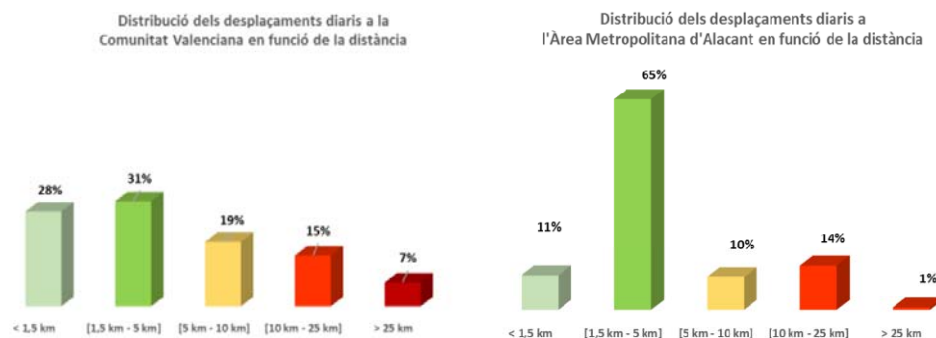
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de demanda de transporte generada por **Kineo Mobility Analytics** a partir de datos de telefonía móvil para el **Documento Inicial Estratégico del Plan de Movilidad del área Metropolitana de Valencia**. Conselleria d'Habitatge, Obres públiques i Vertebració del Territori.

En base a lo que se puede afirmar, que en el entorno de Alicante-Elche los municipios que tienen condición de vinculados son **Alicante-San Vicente del Raspeig, Alicante-Elche, Alicante- San Joan de Alicante y Elche-Santa Pola**.

- Realizando un análisis de la **distribución por distancias**, en el Documento de inicio del PMoMe Valencia se afirma que *"en función de las distancias recorridas, en la Comunitat Valenciana existe un potencial de más del 85% de todos los desplazamientos que podrían ser realizados en modos sostenibles, de acuerdo con la información proporcionada por las curvas de distribución de distancias"*.

*"En la Comunitat Valenciana, el 28% de desplazamientos diarios recorren distancias de menos de 1,5 km. Si sumamos los desplazamientos en el rango entre los 1,5 km y los 5 km de distancia, el potencial de modos no motorizados (a pie y en bicicleta) aumenta hasta el 59% de los flujos de movilidad. Considerando que los desplazamientos entre 5 km y 10 km son aptos para el transporte público, así como la mitad de los que alcanzan entre 10 km y 25 km, el potencial para el transporte colectivo asciende al 26,5% de todos los desplazamientos, lo que indica un total de potenciales desplazamientos sostenibles del 85,5%".*

Figura 2-Distribución de desplazamientos diarios en la Comunitat Valenciana (izquierda) y en el área metropolitana de Alicante-Elx (derecha) en función de la distancia



Fuente: Documento Inicial Estratégico del PMoMe de Valencia a partir de datos de demanda de transporte generada por Kineo Mobility Analytics a partir de datos de telefonía móvil.

Específicamente **“el Área de Alicante-Elx es singular, pues tiene dos municipios de gran tamaño (segundo y tercero de la Comunitat), con elevado índice de autocontención, separados entre sí algunos kilómetros, y apenas municipios de menor tamaño en los que los desplazamientos a pie sean mayoritarios. El porcentaje de viajes diarios que recorren distancias de menos de 1,5 km es de apenas el 11%; por el contrario, los desplazamientos entre 1,5 km y 5 km suman un abrumador 65%, por lo que el total de potenciales desplazamientos sostenibles, incluyendo el transporte público, es del 93%”**.

- Por otra parte, la autocontención es el porcentaje de los desplazamientos con origen y destino dentro del propio municipio respecto del total de desplazamientos del municipio y representa, en cierto modo, el grado de autosuficiencia de los municipios en cuanto a generación y atracción de movilidad. A este respecto, se obtiene que **“el 51,7% de los viajes en la Comunitat son internos”** y que los municipios de la provincia de Alicante que presentan una autocontención superior al 65% son los siguientes:

Tabla 3- Índices de autocontención de los municipios de la provincia de Alicante

MUNICIPIOS	INDICE DE AUTOCONTENCIÓN
Elche	80%
Alcoy	78,8%
Alicante	77,4%
Denia	76,5%
Villena	75%
Torre Vieja	74,8%
Jávea	73,2%
Pilar de la Horadada	67,7%
Benidorm	66,9%

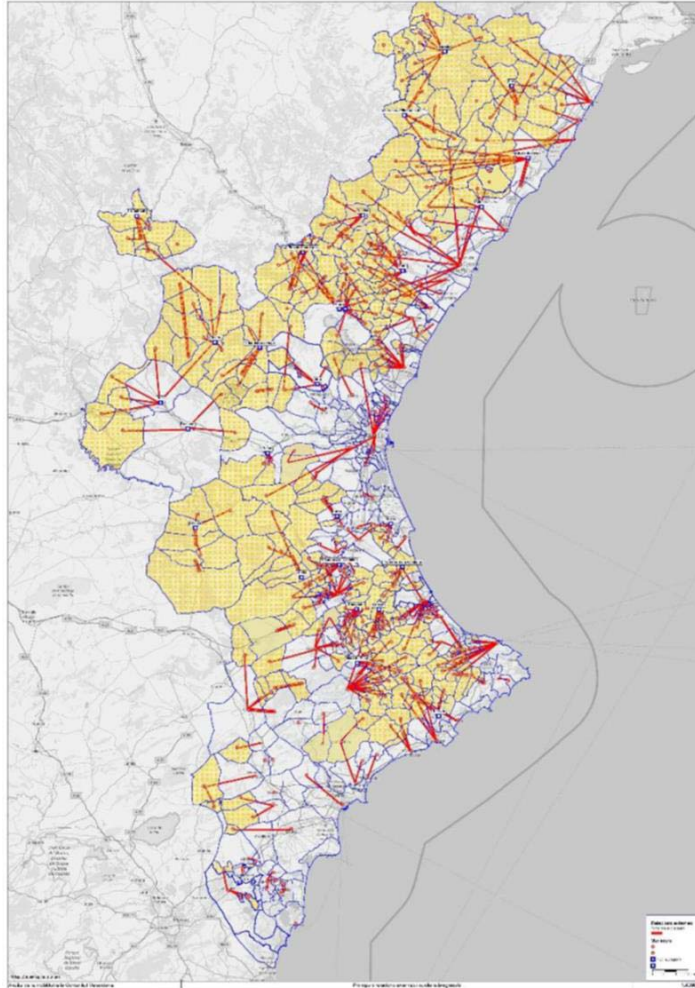
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de demanda de transporte generada por **Kineo Mobility Analytics** a partir de datos de telefonía móvil para el **Documento Inicial Estratégico del Plan de Movilidad del área Metropolitana de Valencia**. Conselleria d'Habitatge, Obres públiques i Vertebració del Territori.

A efectos de comparar los índices de autocontención, se indica que *“la autocontención del municipio de Elx es del 80%, la de Alcoi 78,8%, la de Alacant 77,4% y la de Benidorm 66,9%”* por lo que municipios como *Elx, Alcoi y Alacant en la provincia de Alicante* podrían destacar por funcionar de forma relativamente autosuficiente en términos de generación y atracción de viajes y, tal como se señala en el documento de inicio del PMoMe Valencia, *“por funcionar en cierta manera bastante concentrados en sí mismos”*.

Por otra parte:

- *“La movilidad interprovincial es muy reducida, con apenas el 1,7% (209.000) de los desplazamientos diarios y, por tanto, con elevados índices de autocontención provincial (viajes que se realizan dentro de una misma provincia)”*.
- *“Estos valores ponen de manifiesto la importancia de la provincia como ámbito consolidado a efectos laborales y de prestación de bienes y servicios en la Comunitat. No es habitual salir diariamente de la provincia de residencia”*.
- *“La estructura de flujos de movilidad es compleja, y refleja la diversidad de relaciones funcionales que existen entre los municipios de la Comunitat, reflejando el mapa siguiente los principales vectores de movilidad diaria intermunicipal, y en el que se comprueba la existencia de dos realidades distintas en la Comunitat: el sistema rural y el sistema urbano”*.
- *“El primero (sistema rural), que puede apreciarse en color amarillo, refleja unas zonas del interior que al estar muy poco pobladas apenas registran viajes; y el segundo, muy poblado, y de proyección fuertemente litoral dibuja un rosario de conexiones desde Vinaròs hasta Pilar de la Horadada que sólo se debilita en el tramo de costa comprendido entre Alcalà de Xivert y Cabanes”*.
- En cuanto al sistema rural, en el Documento Inicial Estratégico del PMoMe Valencia se menciona que, analizando el destino principal de los viajes de los municipios del sistema rural, *“a veces los pequeños municipios dependen de centros del sistema urbano próximo para resolver sus necesidades fundamentales (Xàtiva, Ontinyent, Villena, Alcoi, Requena, Segorbe, Benidorm, Dénia, etc.) pero otras veces, estos centros urbanos están tan lejos que otros núcleos rurales están desempeñando esta función. Es el caso de Morella, Xert, Vilafranca, Alcalà de Xivert, Villar del Arzobispo, Chelva, Jalance, Villanueva de Castellón, La Nucía, etc.*

Figura 3-Destino principal de los desplazamientos de cada municipio del sistema rural.



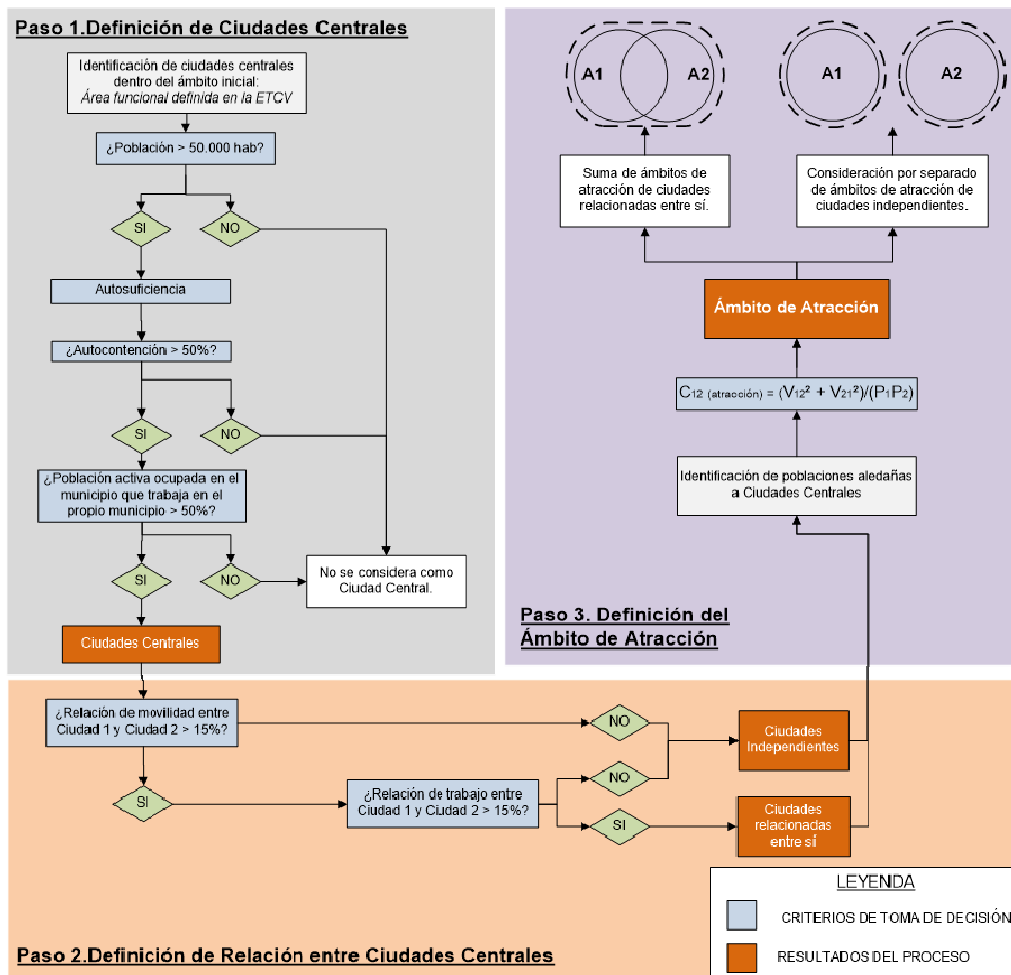
*Fuente: Documento Inicial Estratégico del PMoMe de Valencia a partir de datos de demanda de transporte generada por Kineo Mobility Analytics a partir de datos de telefonía móvil.*

## 2.2 Definición del ámbito del PMoMe de Alicante-Elche

Se presenta a continuación el análisis justificativo del ámbito del PMoMe de Alicante-Elche, analizando para ello la dependencia funcional de diferentes municipios en el entorno de ambos municipios y, por tanto, la conveniencia o no de pertenecer al ámbito del PMoMe. La presente justificación se ha planteado empleando como fuentes de información fundamentales información de demanda de transporte generada por Kineo Mobility Analytics a partir de **datos de telefonía**, en concreto, relaciones origen-destino municipales de un día tipo del año 2017.

En este sentido se ha planteado una metodología estructurada en 3 pasos que permiten definir municipios que tengan una importante relación con el núcleo central. El esquema siguiente sintetiza la metodología:

Figura 4-Esquema de la metodología desarrollada



Fuente: Elaboración propia

## PASO 1. DEFINICIÓN DE LAS CIUDADES CENTRALES

El primer paso de esta metodología consiste en definir los núcleos alrededor de los cuales se conforma la corona metropolitana de los municipios de Alicante y de Elche, esto es el área que se establecerá como ámbito del PMoMe. Estos núcleos, que se denominan habitualmente "ciudades centrales" en la literatura técnica, se establecen a partir de unos criterios de inclusión adaptados, entre otras cosas, a las características intrínsecas del entorno, siendo los **criterios** definidos para considerar un núcleo como **ciudad central** en el entorno de Alacant-Elx son los siguientes:

1. Población suficiente para generar atracción
  - o Criterio 1. Población superior a 50.000 habitantes
2. Autosuficiencia
  - o Criterio 1. Autocontención superior al 50% del total de viajes
  - o Criterio 2. Más del 50% de la población ocupada residente en el municipio, trabaja en el propio municipio<sup>2</sup>

Estos criterios de población y autosuficiencia están basados en los criterios definidos en el documento "Alternative Approaches to Defining Metropolitan and Non metropolitan Areas" del *Federal Register* (1998).<sup>3</sup>

De la aplicación de los criterios anteriores al área urbana integrada de Alacant-Elx (definida por la *Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana* 2011), se obtienen dos **ciudades centrales**: Alacant y Elx.

## PASO 2. DEFINICIÓN DE LA RELACIÓN ENTRE LAS CIUDADES ATRACTORAS

El siguiente paso consiste en analizar la relación entre las ciudades centrales (Alacant y Elx), es decir, establecer si cada una de las ciudades centrales o atractoras funciona como una única área metropolitana o si, por el contrario, cada ciudad central funciona de forma independiente, dando lugar a diversas áreas metropolitanas relativamente independientes.

Para ello, se hace necesario estudiar las relaciones existentes entre ambos municipios, considerando que las ciudades centrales conformarán una única área metropolitana si la interrelación entre ambas cumple los siguientes criterios:

- La relación de viajes entre los municipios suponga, eliminando la autocontención, un porcentaje superior al 15% de los viajes externos.
- La relación de viajes con motivo trabajo, suponga más de un 15% del total de viajes externos a cada uno de los municipios.

Estos criterios están basados en los definidos en el documento "Concepto y delimitación de áreas metropolitanas: una aplicación a las áreas metropolitanas de España" del *Departament d'Economia Aplicada, Universitat Autònoma de Barcelona*.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Datos municipales de *personas afiliadas a la Seguridad Social por municipio de residencia del afiliado* 2017 del Portal estadístico de la GVA y datos de relaciones municipio de residencia-municipio de trabajo del Censo 2011 (INE) actualizadas al 2017 con datos municipales de *personas afiliadas a la Seguridad Social por lugar de actividad del afiliado* 2011-2017 del Portal estadístico de la GVA.

<sup>3</sup> Federal Register (1998): "Alternative Approaches to Defining Metropolitan and Non metropolitan Areas; Notice", Volume 63, Number 244, December 21, pp. 70525-70561.

<sup>4</sup> Rafael Boix Domènech (2007). Concepto y delimitación de áreas metropolitanas: una aplicación a las áreas metropolitanas de España. Departament d'Economia Aplicada, Universitat Autònoma de Barcelona

De la aplicación de los criterios anteriores a las ciudades centrales de Alacant y Elx, se cumplen para ambas y, por tanto, es posible afirmar **que ambas ciudades conformarán un área metropolitana integrada**.

### PASO 3. DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DE ATRACCIÓN DE CADA UNA DE LAS CIUDADES CENTRALES

El siguiente paso consiste en definir para cada una de las ciudades centrales, el ámbito de atracción, es decir, los núcleos de menor entidad a aquellas que se encuentran a su alrededor y que, por su relación de viajes con las ciudades centrales, se puede considerar que tienen dependencia funcional directa con ellas.

En este sentido, se trata de analizar el grado de atracción hacia los núcleos (o ciudades) centrales desde los municipios limítrofes. La metodología empleada para calcular este grado de atracción ha sido basada en la empleada en el trabajo "El Sistema Urbano de España", el cual fue publicado en la revista de geografía y ciencias sociales en marzo de 2012 por los profesores Josep Roca Cladera, Monserrat Moix Bergadà y Blanca Arellano Ramos, de la Universitat Politècnica de Catalunya. Este trabajo recoge la formulación necesaria para el cálculo del denominado "Índice de vinculación" entre municipios.

Así, se ha adaptado esta formulación considerando modelos gravitacionales de distribución de viajes entre dos zonas (1,2) permitiéndose determinar qué municipios están vinculados al ámbito de atracción de cada una de las ciudades centrales y pueden considerarse, por lo tanto, parte del Área Metropolitana d'Alacant-Elx.

Concretamente, la capacidad de atracción entre dos municipios en base a la relación de viajes respecto a la población de ambos, se obtiene mediante la siguiente formulación

$$C_{atracción\ 1-2} = \frac{V_{1,2}^2 + V_{2,1}^2}{P_1 \cdot P_2} \quad (1)$$

Siendo:

- $C_{atracción\ 1-2}$ : Coeficiente capacidad de atracción 1-2
- $V_{1,2}$ : viajes con origen en el municipio de análisis y destino el municipio o ciudad central
- $V_{2,1}$ : viajes con origen en el municipio central y destino el municipio de análisis
- $P_1$ : número de habitantes del municipio de análisis
- $P_2$ : número de habitantes del municipio o ciudad central

Seguidamente, se adjuntan las tablas que permiten analizar la capacidad de atracción desde cada municipio hacia los núcleos centrales del ámbito, Alicante y Elche.

Tabla 4-Capacidad de atracción de municipios aledaños con Alacant

Capacidad de atracción	
Municipios	Alicante
Sant Vicent del Raspeig	356,901
Sant Joan d'Alacant	159,797
Mutxamel	63,985
El Campello	54,789
Elx	30,227
Monforte del Cid	8,683
Agost	5,606
Santa Pola	5,366
Villajoyosa	1,584
Novelda	1,071
Aspe	0,807
Benidorm	0,712
Crevillent	0,337

Fuente: Elaboración propia a partir de información de demanda de transporte generada por Kineo Mobility Analytics a partir de datos de telefonía.

Como se puede observar en la tabla anterior, que muestra el indicador *Capacidad de atracción* entre cada municipio analizado con Alicante, existe una relación de dependencia que varía de forma exponencial. Puesto que el objetivo de este análisis es seleccionar aquellos municipios que tengan **una relación de dependencia significativa con Alicante**, se han analizado los percentiles de la distribución de los indicadores *Capacidad de atracción* con objeto de establecer el punto de inflexión o valor de corte a partir del cual las relaciones con Alicante se pueden considerar significativas. En este sentido, el percentil 60 proporciona el valor que implica que el 60% de la serie de datos queda por debajo de él (y, por tanto, el 40% de la serie queda por encima). Siendo el valor de dicho estadístico 25.92 puntos para el caso que nos ocupa, los municipios que quedarían por encima de este estadístico y, por tanto, que puede considerarse tienen una relación de dependencia significativa con Alicante son los siguientes:

- Sant Vicent del Raspeig
- Sant Joan d'Alacant
- Mutxamel
- El Campello
- (Elx)

A continuación, se realiza un análisis similar de las relaciones de dependencia con el núcleo central de Elx:

Tabla 5- Capacidad de atracción de municipios aledaños con Elx

Capacidad de atracción	
Municipios	Elx
Santa Pola	99,084

Capacidad de atracción	
Municipios	Elx
Crevillent	96,792
Alacant	30,227
Aspe	25,964
Monforte del Cid	4,947
Sant Vicent del Raspeig	4,001
Novelda	1,847
Sant Joan d'Alacant	0,791
Mutxamel	0,611
El Campello	0,593
La Vila Joiosa	0,101
Agost	0,068
Benidorm	0,048

Fuente: Elaboración propia a partir de información de demanda de transporte generada por Kineo Mobility Analytics a partir de datos de telefonía.

En el caso de Elx, se trata de una ciudad central cuyo tamaño es sensiblemente inferior al de Alicante y en la que la autocontención es muy elevada, por lo que la existencia de servicios atractores de movilidad intermunicipal es relativamente menor. De este modo, es comprensible que las relaciones de dependencia y los coeficientes de atracción de los municipios con Elx sean también inferiores a los observados en Alacant, por lo que se justifica el establecimiento del valor de decisión en el percentil 80, que proporciona el valor que implica que el 80% de la serie de datos queda por debajo de él (y, por tanto, el 20% de la serie queda por encima). El valor de dicho estadístico es 56.85 puntos y los municipios que quedarían por encima de este estadístico y, por tanto, que tienen una relación de dependencia significativa con Elx son los siguientes:

- Santa Pola
- Crevillent

Tras la aplicación de la formulación anterior a las ciudades centrales, y según la metodología establecida, se define como ámbito de análisis el conformado por las ciudades centrales y los municipios que presentan una mayor relación de dependencia con ellas. Dicho **ámbito** por tanto está conformado por:

Tabla 6-Ámbito de análisis alrededor de las ciudades centrales para el PMoMe Alicante-Elx

ÁMBITO	
Núcleos centrales	Municipios
Alacant	Sant Vicent del Raspeig
Elx	Sant Joan d'Alacant
	Mutxamel
	El Campello

ÀMBITO	
Núcleos centrales	Municipios
	Santa Pola
	Crevillent

Fuente: Elaboración propia

Se muestra a continuación el ámbito mencionado alrededor de las ciudades centrales de Alacant y Elx, denominado ámbito estricto del PMoMe.

Figura 5- Ámbito estricto del PMoMe Alicante-Elche



Fuente: Elaboración propia.

Estos ocho municipios, definidos como ámbito estricto del PMoMe, coinciden con el área urbana integrada de Alicante-Elche definida en la *Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana* (ETCV en adelante)<sup>5</sup>, en conjunto suman una población de 749.324 habitantes, el 39,1% de la población provincial y tienen una densidad de casi 890 habitantes por kilómetro cuadrado.

Tal y como se ha comentado, se encuentra en fase de elaboración el *Plan de Acción Territorial de las Áreas Metropolitanas de Alicante y Elche* (PAT Alicante-Elche en adelante)<sup>6</sup>, en el que se emplea como ámbito el área funcional de Alicante-Elche.

<sup>5</sup>Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres públiques i Vertebració del Territori, 2011.

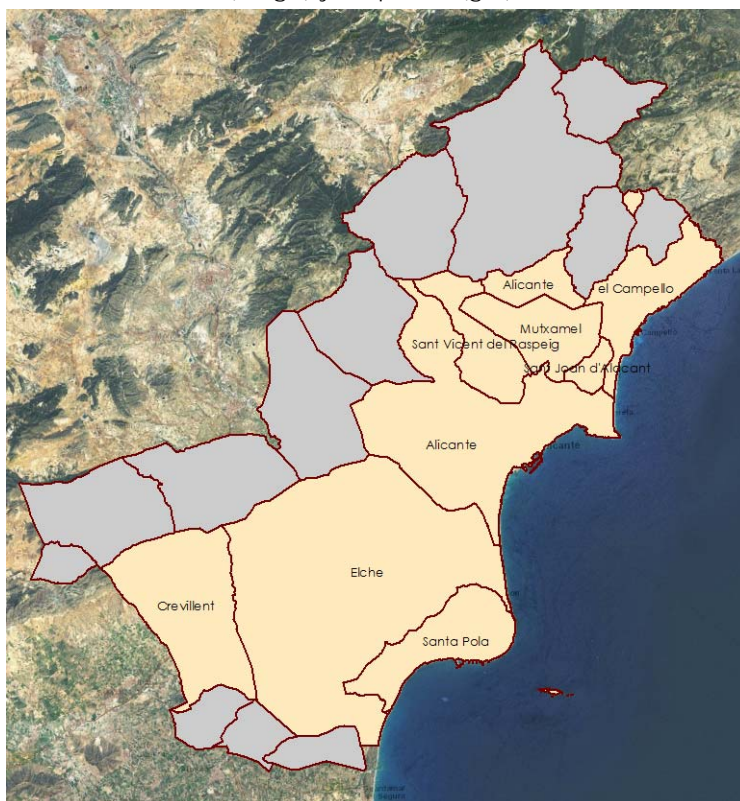
<sup>6</sup>Plan de Acción Territorial de las Áreas Metropolitanas de Alicante y de Elche. Borrador y Documento inicial estratégico. Conselleria d'Habitatge, Obres públiques i Vertebració del Territori, Direcció General de Medi Natural, Julio 2017.

Esta área funcional está formada por un total de 21 municipios tal y como se define en el Documento inicial estratégico del PAT Alicante-Elche.

El **área funcional de Alicante-Elche se va a considerar como ámbito ampliado del PMoMe**, ya que se considera que podría evaluarse en el Plan el establecimiento de medidas ubicadas fuera del ámbito estricto del PMoMe (en el ámbito ampliado) que generasen efectos positivos en la movilidad de ambos ámbitos. De esta forma, se permitirá dar continuidad y permeabilidad al análisis de la movilidad, así como en términos de infraestructura verde evitar la fragmentación de espacios y dotar una visión más global de los espacios de interés ambiental-paisajístico y cultural existentes, permitiendo su conexión ecológica y su puesta en valor a nivel supramunicipal.

Por último, la consideración de los dos ámbitos va a facilitar la coordinación y coherencia entre los dos planes (PAT y PMoMe) que se están elaborando con carácter supramunicipal en la provincia de Alicante.

Figura 6- Ámbitos estricto (beige) y ampliado (gris) del PMoMe Alicante-Elche.



Fuente: Documento inicial estratégico del PAT Alicante-Elche y elaboración propia.

Por otra parte, y a efectos de determinadas propuestas relacionadas fundamentalmente con transporte público, se ha establecido el concepto "subáreas externas de análisis". A este respecto las subáreas definidas son las siguientes:

- Metropolitana dos ciudades
- Vinalopó

- La Marina
- Vega Baja Costa
- Vega Baja Interior

Específicamente, los municipios incluidos en cada una de las subáreas son los siguientes:

**METROPOLITANA DOS CIUDADES:** Alicante, Elche, San Vicente del Raspeig, Santa Pola, Crevillente, El Campello, Mutxamel y Sant Joan d'Alacant.

**VINALOPÓ:** Petrer, Elda, Agost, Monforte del Cid, Novelda y Aspe.

**LA MARINA:** Villajoyosa, Finestrat, Benidorm y L'Alfás del Pi

**VEGA BAJA COSTA:** San Fulgencio, Guardamar del Segura, Torrevieja, San Miguel de Salinas, Pilar de la Horadada y Orihuela.

**VEGA BAJA INTERIOR:** Albatera, Orihuela, Benferri, Granja de Rocamora, Callosa de Segura, Cox, San Isidro, Catral, Dolores, Rafal, Almoradí, Daya Nueva, Daya Vieja, Formentera del Segura, Benijófar, Rojales, Los Montesinos, Algorfa, Jacarilla, Bigastro, Benejúzar y Redován.

Tal y como puede observarse, la subárea denominada Metropolitana dos ciudades coincide en su totalidad con el ámbito estricto del PMoMe Alacant-Elx.

Figura 7. Subáreas del PMoMe Alacant-Elx.



Fuente: Elaboración propia

## 2.3 La movilidad y la conectividad del área de Alicante-Elche.

### 2.3.1 Focos de atracción/generación de desplazamientos en el área metropolitana

A efectos de analizar la movilidad y conectividad del área metropolitana de Alicante-Elche, se hace necesario comenzar identificando los principales focos de atracción y generación de desplazamientos en el área metropolitana, al cobrar importancia en tal ámbito las dotaciones y centros de actividades relacionados con trabajo, estudios, ocio y sanidad.

En el ámbito **industrial**, encontramos múltiples superficies dedicadas a esta actividad en Alicante: Pla de la Vallonga, Las Atalayas, La Florida, Agua Amarga y Rabassa estructuradas fundamentalmente en el eje de la A-31; mientras en Elche encontramos el Parque Empresarial (Torrellano), Altabix y Carrús, que reúnen sectores empresariales como marketing, automoción, consultoría, Logística, Informática, entre otros. Específicamente, el Parque Empresarial de Torrellano representa una de las zonas empresariales más relevantes a nivel de la Comunitat, con alrededor de 2.700.000 m<sup>2</sup> de suelo y unos 12.000 trabajadores que se desplazan diariamente al Parque.

Desde el punto de vista **comercial**, son grandes centros atractores de demanda el centro de Alicante, con la presencia tanto del comercio tradicional como de las grandes distribuidoras, así como cuatro centros comerciales existentes en su corona urbana (Puerta de Alicante, Gran Vía, Vistahermosa y Plaza Mar 2), y, en el caso de Elche, los centros comerciales ubicados en la zona Sur (l'Aljub, El Corte Inglés, CC Carrefour y P.C. El Sauce).

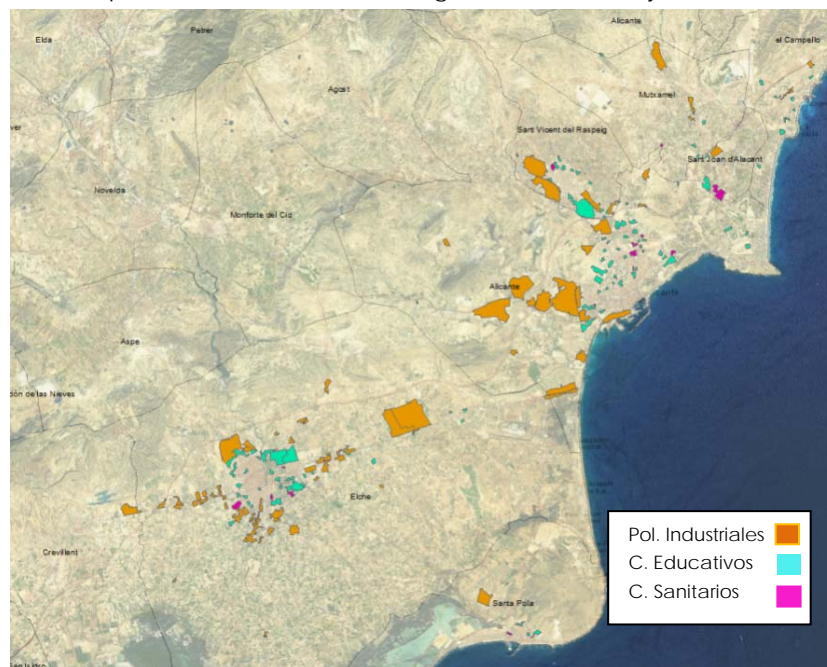
Otro foco de atracción que cabe destacar es el puerto de Alicante tanto en aspectos comerciales como turísticos, así como los hospitales generales universitarios de Alicante, San Joan de Alicante y Elche, además de las instalaciones del Campus de la Universidad de Alicante y la Universidad Miguel Hernández en Elche.

En cuanto a la infraestructura aeroportuaria, el **aeropuerto de Alicante-Elche** ha presentado en el periodo reciente un crecimiento considerable (2016-2017 crecimiento 11,1%) y es actualmente el quinto en tráfico de pasajeros a nivel nacional, con más de 13,5 millones de pasajeras y pasajeros el año 2017. Asimismo, el Aeropuerto también cuenta con un importante volumen de trabajadores y trabajadoras que se desplazan diariamente al mismo, siendo, según estimaciones del propio aeropuerto, alrededor de 7.050 (información de tarjetas de seguridad de trabajadores/as activas durante el año 2017, Aeropuerto de Alicante-Elche).

Por otra parte, la zona de Alicante-Elche y concretamente su línea de costa presenta en época estival un atractivo constante por sus múltiples calas, como las del Cabo en Santa Pola o Lanuza en El Campello; y playas como el Postiguet o San Joan en Alicante y Arenales del Sol en Elche. Estas se convierten en fuertes centros frecuentes de desplazamientos.

Existen por tanto en el ámbito **importantes centros generadores y atractores de movilidad de diferentes tipologías** que motivan una movilidad tanto urbana, como de área metropolitana y del área funcional así como una corona exterior de ámbito provincial e incluso más allá, para determinados nodos de generación de demanda de movilidad.

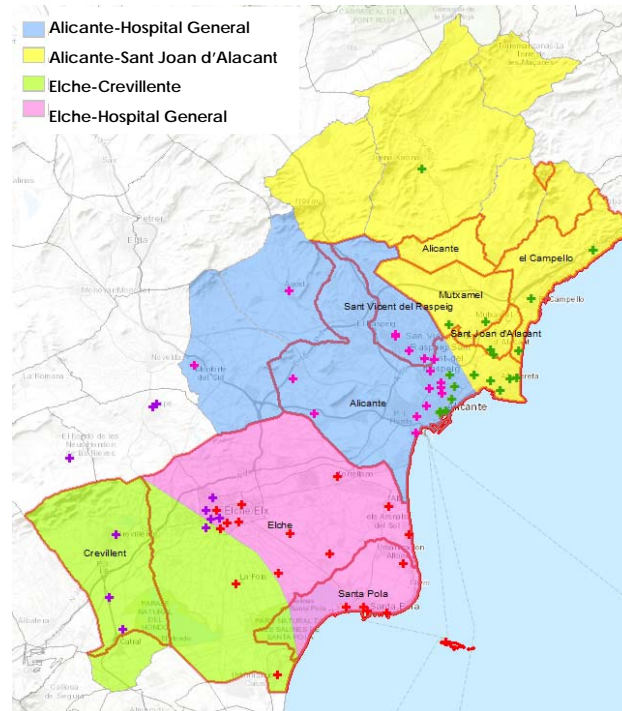
Figura 8- Principales centros de atracción/generación de viajes del ámbito estricto



Fuente: Elaboración Propia

Por lo que respecta a los **servicios de Sanidad**, en el ámbito se distribuyen en cuatro departamentos de salud que se muestran en el plano siguiente:

Figura 9. Centros de Atención primaria de departamentos de salud "Alicante-Hospital General", "Alicante-San Joan d'Alacant", "Elche-Crevillente" y "Elche-Hospital General" en provincia de Alicante



Fuente: Elaboración propia a partir de información de centros de atención primaria de Departamentos de Salud de Provincia de Alicante. Conselleria de Sanitat Universal y Salut Pública. Generalitat Valenciana.

### 2.3.2 Las infraestructuras supramunicipales de conexión en el ámbito

Por lo que respecta a la conectividad de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche, las conexiones con el corredor mediterráneo, la red ferroviaria, portuaria y aeroportuaria española son elementos indisolubles del desarrollo metropolitano y se describen a continuación:

Las conexiones ferroviarias existentes en el ámbito del PMoMe Alicante-Elche son las siguientes:

- **Cercanías núcleo Alicante-Murcia**

**Línea C-1 Alicante Termino-Murcia** con paradas en el ámbito, en Alacant Termino, Sant Gabriel, Torrellano, Elx Parc, Elx Carrus y Crevillent. La frecuencia de servicios de esta línea es de aproximadamente media hora (o una hora según periodo del día) y su demanda, según datos del año 2016, asciende a 7.627 viajeros siendo casi el 60% viajeros subidos en el ámbito.

**Línea C-3 Alicante-Sant Vicent** con paradas en estas dos estaciones y en la Universidad de Alicante. La frecuencia de servicios diaria es aproximadamente una hora, y su demanda diaria, según datos del año 2016, de 426 viajeras y viajeros diarios.



- Conexión de **Alta Velocidad** Alicante-Madrid
- Conexión de **media distancia o larga distancia** (MD y LD) con Valencia, Barcelona, Gijón, Cartagena y Ciudad Real, entre otras.

En este sentido, pese a que la entrada en funcionamiento de la conexión de AVE con Madrid ha supuesto una mejora considerable para las conexiones del ámbito con el centro de la Península, se considera que **en términos de Cercanías y de MD/LD existe en el ámbito margen de mejora.**

Por lo que respecta a las **Cercanías**, las frecuencias son bajas y en el caso de la línea C-3, esta compite directamente con la línea 2 del TRAM, por lo que se justifican las bajas demandas de la línea ferroviaria.

A este respecto, estas líneas han sido incluidas en el *Plan de Mejora de la Calidad de Cercanías* expuesto por el Ministerio de Fomento el 18 de diciembre de 2018. En el plan se prevé una ampliación del servicio de la línea C-3 hasta Villena mediante la ya aprobada declaración de Obligación de Servicio Público (OSP), además de nuevas conexiones de la línea C-1 con el aeropuerto de Alicante-Elche (variante de Torrellano) y con la nueva estación de AVE de Elche (Estación Alta Velocidad de Matola). Estos proyectos mejorarían indudablemente el funcionamiento y captación de las cercanías en el ámbito.

Por otra parte, las **conexiones** con núcleos cercanos como Valencia consisten en trenes de **media distancia** con frecuencias aproximadas de 2 horas (aproximadamente 11 servicios al día) y trenes tipo TALGO, Regionales o EUROMED, con duraciones de recorrido próximas a las 2 horas. En este sentido y considerando

que esta conexión supone la **integración del ámbito en el corredor ferroviario mediterráneo, se considera prioritaria** su mejora (frecuencias y velocidades comerciales) y, en consecuencia, la mejora de la conexión de la zona de Alicante-Elche con el exterior.

En este sentido, conectar adecuadamente mediante **modo ferroviario** las tres áreas metropolitanas fundamentales de la Comunitat Valenciana en términos de población y producción (Castelló, València i Alacant-Elx), es uno de los objetivos básicos para la vertebración de la Comunitat. Esto además concuerda con lo expuesto en el Documento inicial estratégico del PAT Alicante-Elche<sup>7</sup> donde se recomienda la alta velocidad para la conexión de las tres capitales provinciales por su idoneidad de distancia sobre los 150 km (mínimo recomendado para servicios de Alta Velocidad). Estas conexiones, conocidas como AVE Regional e insertas en el Corredor Mediterráneo, están planificadas, actualmente en ejecución y culminarán previsiblemente en 2020 con la conexión Alicante-Valencia. Como puede observarse, ya en el Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España del Ministerio de Fomento del 2010 se detectaba la conexión de las tres áreas metropolitanas como uno de los flujos principales de transporte de Mercancías interprovinciales por carretera.

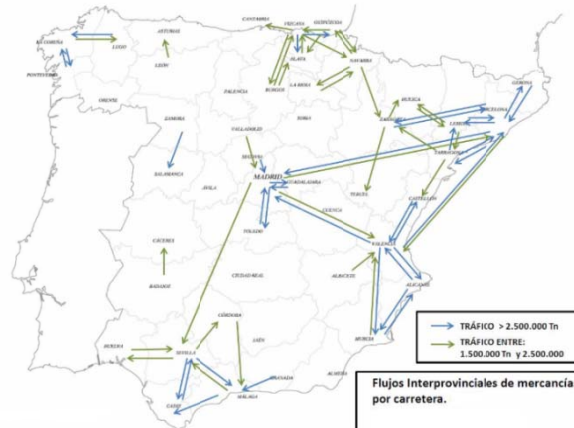
Figura 10- Ejes logísticos Ferroviarios.



Fuente: ETCV.

<sup>7</sup> Borrador del Plan y Documento Inicial Estratégico del Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y de Elche. Generalitat Valenciana.

Figura 11- Flujos interprovinciales de mercancías por carretera.



Fuente: Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España. Ministerio de Fomento. 2010.

Por otra parte, existe en Alicante un sistema tranviario gestionado por Ferrocarrils de la Generalitat (FGV), denominado **TRAM** y que dispone de las siguientes 4 líneas:

- L1 Luceros (Alicante)-Benidorm con servicios cada hora.
- L2 Luceros (Alicante)-Sant Vicent de Raspeig con servicios cada 30 min.
- L3 Luceros (Alicante)-El Campello con servicios aproximadamente cada 30 min,
- L4 Luceros (Alicante)-Pl. La Coruña con servicios cada hora.

Figura 12-Esquema de las líneas del TRAM Alicante



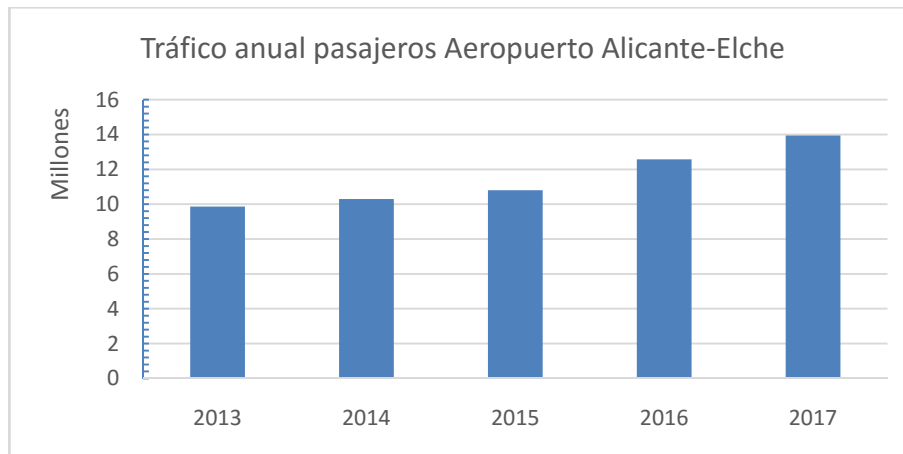
Fuente: FGV

Al referirse al **modo aéreo de transporte**, en el ámbito de estudio encontramos una particularidad muy significativa, ya que el elemento generador de movilidad de personas más grande de la provincia és el aeropuerto de Alicante-Elche, quinto en volumen a nivel nacional y sin conexión alguna con la red ferroviaria en la actualidad.

Como se puede observar en la siguiente figura, casi 14 Millones de personas transitaron el aeropuerto durante el 2017, siendo todas ellas transferidas directamente a la carretera por ausencia de alternativas.

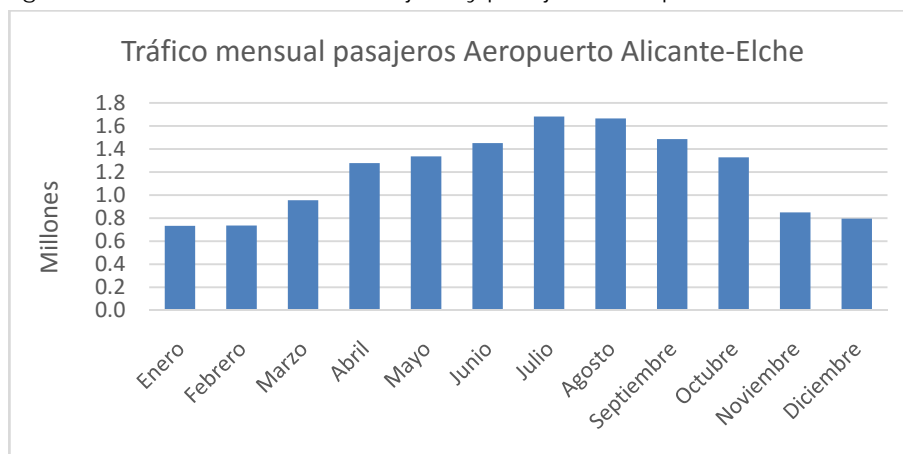
Se entiende por tanto como necesaria la conexión ferroviaria directa del aeropuerto con las principales estaciones de transporte de Alicante y Elche, donde se realizará la conexión con los alimentadores ferroviarios regionales, los servicios de larga distancia, la alta velocidad u otros modos de transporte. Esta conexión, planificada como se ha comentado en el plan de mejoras de cercanías de RENFE, actuará como nodo intermodal integrado entre Alicante y Elche.

Figura 13- Evolución del tráfico de pasajeras y pasajeros anuales del aeropuerto Alicante-Elche.



Fuente: AENA

Figura 14- Tráfico Mensual de Pasajeras y pasajeros Aeropuerto Alicante-Elche.



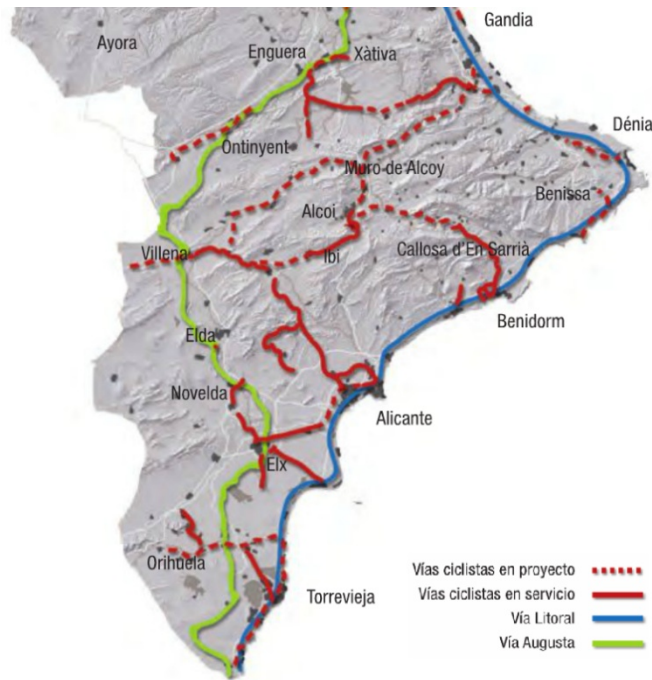
Fuente: AENA

Esto, sin embargo, no se puede disociar de la correcta vertebración de los puntos de destino, que pueden responder a motivos vacacionales y por tanto a patrones



En relación a la **red ciclista** se encuentra actualmente en fase de ampliación en muchos municipios del ámbito. Estas ampliaciones se están realizando tanto a nivel urbano, como a nivel interurbano o supramunicipal con viales que comunican varias poblaciones. Se muestra en la figura a continuación la red ciclista existente y propuesta por la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV, en adelante) en el año 2011.

Figura 16. Red de vías ciclistas existente y propuesta en Alicante en la ETCV (2011)



Fuente: Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.

De las propuestas realizadas por la ETCV en 2011, se han ejecutado algunas de ellas y se encuentra actualmente en fase de redacción el inventario de la *Xarxa d'Itineraris No Motorizats (XINM)* del que se muestra en el plano siguiente el borrador a fecha de enero de 2018 en las comarcas correspondientes al ámbito del Plan.

Figura 17. Borrador de red de itinerarios no motorizados en la Provincia de Alicante enero 2018

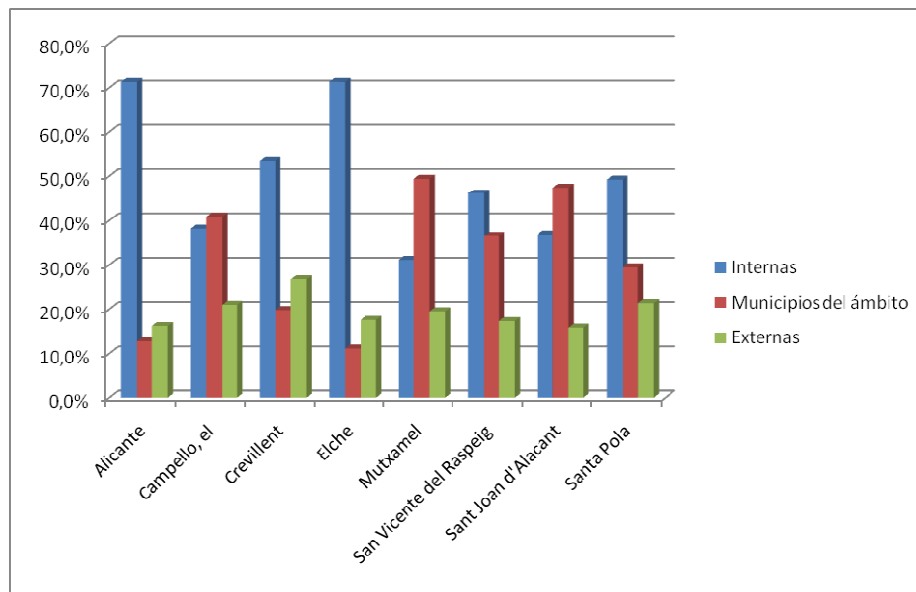


Fuente: Borrador de *Xarxa d'itineraris No Motorizats (XINM)*. GVA.

### 2.3.3 La evolución reciente de la movilidad en el ámbito

Tras la descripción de las infraestructuras existentes al ámbito relacionadas con la movilidad y los transportes y con objeto de analizar la evolución reciente de la movilidad en el ámbito del PMoMe Alicante-Elche, se toman como punto de partida los datos de movilidad casa-trabajo del Censo de Población y Vivienda del año **2011** del INE, mostrándose a continuación la relación entre lugar de residencia y trabajo de los ocho municipios del ámbito estricto:

Figura 18- Distribución del reparto de viajes entre los municipios del ámbito estricto



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Censo 2011 -INE

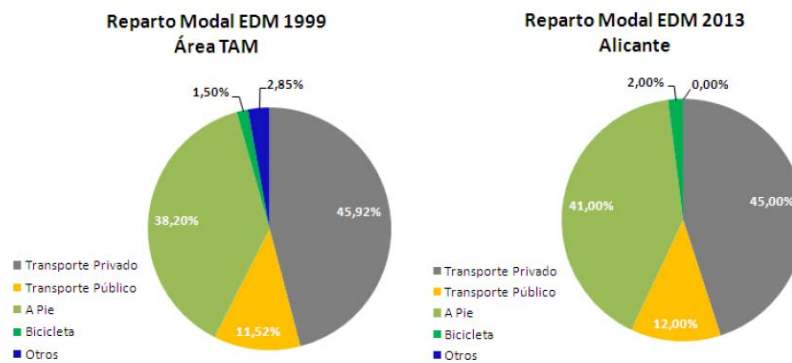
Puede observarse que los desplazamientos por motivos laborales eran en 2011, en mayor porcentaje, internos municipales o internos al ámbito del Plan para todos los municipios del ámbito.

Partiendo de esta situación en la que existía una fuerte dependencia entre los municipios del ámbito en términos de movilidad, se analizan a continuación los principales datos de movilidad reciente en el ámbito metropolitano de Alicante-Elche.

En primer lugar, tomando como referencia el análisis efectuado en el **PMUS** (Plan de Movilidad Urbana Sostenible) de **Alicante** del año **2013**, se comparan los resultados de las encuestas domiciliarias de movilidad (EDM) realizadas en 1999 y las de 2013. Hay que destacar que el ámbito de la EDM de 1999 es el área TAM (Transporte Alicante Metropolitano), conformada por cinco de los ocho municipios del ámbito estricto del PMoMe, específicamente Alicante, Sant Vicent del Raspeig, Mutxamel, el Campello y Sant Joan d'Alacant, mientras que la EDM 2013 sólo se realizó para el municipio de Alicante. Pese a no ser directamente comparables por no incluir el mismo ámbito en ambos trabajos, debe considerarse un mismo orden de magnitud en ambos ámbitos y, por lo tanto, la comparación entre ambas fuentes se considera suficientemente aproximada.

De este análisis se observa que el reparto modal para Alicante y su entorno se ha mantenido sin variaciones significativas en el periodo 1999-2013, manteniéndose un claro dominio del vehículo privado frente al resto de modos de transporte, con porcentajes cercanos al 50%.

Figura 19- Comparación del reparto Modal del Área TAM entre EDM 1999 y EDM 2013.



Fuente: PMUS Alicante 2013

Ha crecido ligeramente el porcentaje de los modos no motorizados, tanto el modo a pie como la bicicleta. Este pequeño incremento procede probablemente del transporte privado ya que este es el único modo que no ha crecido en el periodo analizado.

Por lo que respecta al transporte público apenas ha variado, pasando de un 11,5% en 1999 a un 12% en 2013 a pesar de que en el periodo si se ha modificado notablemente la oferta de transporte público en el ámbito con la ya mencionada introducción del TRAM de Alicante.

Por otra parte, los servicios de **cercanías** de la línea C-1 Alicante – Murcia, que cobran especial significado en las relaciones internas entre Alicante y Elche, apenas han observado en los años recientes mejoras considerables ni en la calidad del servicio ni en las frecuencias, lo que, unido al envejecimiento del parque motor, ha provocado un estancamiento de la demanda, pese a que, en las dos ciudades centrales (Alicante-Elche), la ubicación de sus estaciones de Cercanías es óptima. Concretamente, dada la información proporcionada por RENFE sobre el servicio de cercanías en el ámbito, se observa en la siguiente tabla incluso un leve pero claro descenso generalizado de uso del servicio de CERCANÍAS en el ámbito entre 2015 y 2016.

Tabla 7. Viajeros en las líneas C1/C3 cercanías RENFE.

Línea C1 Murcia/Alacant	Viajeros (en miles)				
	2015		2016		
	Subidos	Bajados	Subidos	Bajados	
Alacant-Terminal	565,4	516,4	555,8	510,3	
Crevillente	25,7	38,7	24,6	39,4	
Elx-Carrus	300,8	299,8	287,9	286,1	
Elx-Parc	408,9	362,4	402,7	354,7	
San Gabriel	73,6	89,8	72,9	65,8	
Torrellano	21,1	21,8	19,0	19,0	
Línea C3 Centre/Alacant	S.Vicent	Viajeros (en miles)			
		2015		2016	
		Subidos	Bajados	Subidos	Bajados
Alacant-Terminal		69,4	66,9	63,9	63,9
San Vicent Centre (APD)		60,3	62,2	58,1	58,4
Universidad de Alicante (APD)		7,7	7,6	6,5	5,8

Fuente: RENFE.

A efectos de analizar las fundamentales relaciones en el ámbito y los modos de transporte, se realiza la **caracterización modal de la movilidad**, desarrollada interna y externamente al área próxima de los núcleos principales de Alicante y Elche basadas en sus Planes de Movilidad realizados con anterioridad al presente PMoMe.

En primer lugar, para **Alicante** tomando como base su **PMUS** del año **2013**:

REPARTO MODAL INTERNO ALICANTE			
Vehículo Privado Motorizado	Transporte Público	Ciclista	Peatonal
37,18%	11,17%	1,48%	49,92%

Fuente: PMUS de Alicante 2013.

En los viajes **internos** al municipio de Alicante, los **viajes peatonales y ciclistas** supone aproximadamente la **mitad** de los desplazamientos totales generados en Alicante.

El resto de movilidad interna la asume en su mayoría el **medio privado motorizado**, con un 37%, y minoritariamente el **transporte público**, con un 11% del total de viajes.

Cuando profundizamos en el **reparto modal en función de la actividad** asociada al desplazamiento, encontramos diferencias muy significativas. Existe una gran diferencia porcentual si el cálculo se realiza en base a desplazamientos por **motivos de trabajo**. En este caso, el 66% del total de viajes corresponden a desplazamientos en vehículo privado motorizado, donde claramente predomina respecto al resto de modos:

Alicante según MOTIVOS	Modos Blandos	Transporte Privado	Transporte Público
TRABAJO	22%	67%	11%
ESTUDIOS	34%	44%	22%
COMPRAS	69%	22%	9%

Alicante según MOTIVOS	Modos Blandos	Transporte Privado	Transporte Público
OCIO	49%	38%	13%
MEDICO	37%	42%	21%

Fuente: PMUS de Alicante 2013.

Se observa como, por motivos, los **modos blandos** adquieren una gran relevancia fundamentalmente en los viajes con motivo compras o ocio. Mientras, el **transporte público** se comporta muy modestamente, incluso en aquellas tipologías que responden a una demanda muy concentrada, como estudios o médico, en las que se considera que podría alcanzar una mayor penetración del servicio.

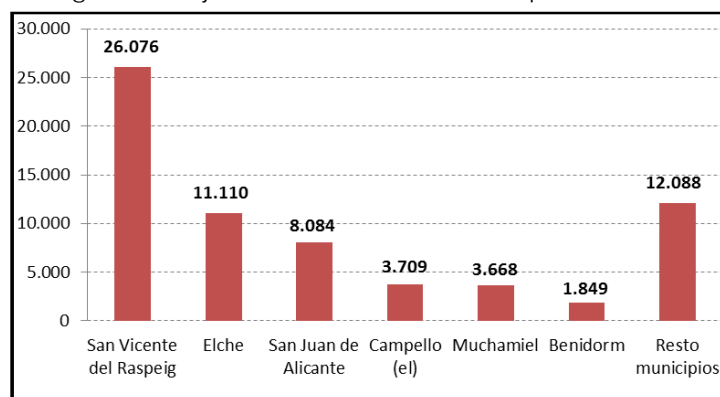
El diagnóstico para los desplazamientos **interurbanos** empeora notablemente, alcanzando el **vehículo privado** motorizado cuotas del **80%** del total, debido en gran parte al aumento de tejido urbano discontinuo frente al modelo de ciudad compacta tradicional, así como la escasez de infraestructuras y servicios de transporte público competitivos en tiempos de desplazamiento y frecuencias:

REPARTO MODAL INTERURBANO ALICANTE - ÁMBITO			
Vehículo Privado Motorizado	Transporte Público	Ciclista	Peatonal
80,40%	12,83%	2,29%	4,27%

Fuente: PMUS de Alicante 2013.

Por lo que respecta a las **relaciones de Alicante con sus municipios colindantes**, se muestran a continuación las relaciones de movilidad de los residentes de Alicante con municipios de su entorno, en las cuales se observa que la relación fundamental de Alicante era en el año 2013 con el municipio de Sant Vicent del Raspeig.

Figura 20 Viajes relacionados con municipios externos



Fuente: PMUS de Alicante 2013.

Por último, en términos de **volumen total de viajes**, según lo mencionado en PMUS de Alicante (2013), en **Alicante** el total de viajes diarios es aproximadamente 715.000 viajes, de los cuales el 81.70% correspondían a viajes internos.

Por lo que respecta a **Elche** dentro de su propio término municipal existen zonas con la presencia de múltiples núcleos urbanos periféricos denominados pedanías, que en los últimos años han crecido incluso por encima del propio núcleo principal, incrementando así las tasas de motorización, que son satisfechas en su mayoría por

vehículos privados. Así, tomando como base el PMUS de Elche de 2009, el reparto modal **intramunicipal o interno** al municipio de Elche se muestra en la tabla siguiente en la que se observa que algo menos del 50% de los viajes se realiza en modos blandos y el transporte privado tiene una cuota superior al 40% del total de viajes interiores al municipio.

REPARTO MODAL INTERNO ELX (intramunicipal)			
Vehículo Privado Motorizado	Transporte Público	Ciclista	Peatonal
41,20%	10,30%	0,34%	48,16%

Fuente: PMUS de Elche 2009.

Por lo que respecta al **transporte público**, en Elche apenas supera la décima parte de los viajes totales. En cuanto a los **desplazamientos no motorizados**, estos representan un 49% de los desplazamientos totales, siendo el 99% de ellos realizados a pie.

En los desplazamientos **interurbanos**, el modo privado es el predominante, situándose cerca del 90%, con apenas 7% en transporte público.

REPARTO MODAL INTERURBANO ELX			
Vehículo Privado Motorizado	Transporte Público	Ciclista	Peatonal
89,90%	8,70%	0,70%	0,70%

Fuente: PMUS de Elche 2009.

Análogamente como se ha observado que sucede en Alicante, si se analizan los **desplazamientos por motivos** en Elche, el modo predominante de movilidad es el vehículo privado con similares porcentajes de participación que en Alicante.

Elche según MOTIVOS	Modos Blandos	Privado	Publico	Otros
TRABAJO	26%	67%	6%	1%
ESTUDIOS	41%	30%	23%	6%
COMPRAS	75%	19%	6%	0%
OCIO	61%	31%	8%	1%
MEDICO	52%	24%	22%	1%
OTROS	53%	38%	10%	0%

Fuente: PMUS de Elche 2009.

De igual forma, el resto de motivos siguen el patrón observado en Alicante, con un **predominio** algo mayor de los **modos blandos** en Elche en aquellas tipologías de motivos con mayor capacidad de penetración tienen estos por sus características (compras u ocio).

Como se ha mencionado, en el caso de Elche, la estructura territorial está condicionada por el modelo de "Huerta", con numerosas pedanías, núcleos dispersos y actividades industriales ubicadas fuera de los polígonos tradicionales, que dificulta en parte la aplicación de soluciones de transporte público capaces de captar usuarios, tendiendo la movilidad predominante mediante vehículo privado. Analizando las relaciones origen/destino fundamentales de Elche con sus municipios y zonas

colindantes, por sus modos, se observa el total de viajes y el reparto modal de los mismos:

Tabla 8. Modos de transporte en viajes externos a ELCHE según la zona de atracción.

ZONAS ATRACTORAS	NO-MEC	%	OTROS	%	PRIVADO	%	PUBLICO	%	Total general
Zonas exteriores de Elche	642	2,2%	1474	5,1%	26224	91,0%	467	1,6%	28807
Zona 20: CV-84	32	1,6%		0,0%	1975	98,4%		0,0%	2007
Zona 21: Camí al cementerio	256	15,6%		0,0%	1356	82,5%	31	1,9%	1643
Zona 22: Carretera a Crevillente	134	2,1%	963	14,9%	5355	83,0%		0,0%	6452
Zona 23: Carretera a La Foia y La Marina		0,0%		0,0%	5182	100,0%		0,0%	5182
Zona 24: Carretera a Santa Pola y Camí La Perleta		0,0%	145	3,8%	3294	85,0%	436	11,2%	3875
Zona 25: Carrera Murcia-Alicante	219	2,3%	366	3,8%	9062	93,9%		0,0%	9647
Provincia de Alicante	342	1,0%	1329	3,8%	29694	84,8%	3632	10,4%	34997
03002-Agost		0,0%		0,0%	295	100,0%		0,0%	295
03005-Albatera		0,0%		0,0%	659	100,0%		0,0%	659
03009-Alcoy/Alcoi		0,0%		0,0%	673	100,0%		0,0%	673
03014-Alicante/Alacant	224	1,4%	600	3,8%	12532	78,8%	2546	16,0%	15902
03015-Almoradí		0,0%		0,0%	447	100,0%		0,0%	447
03018-Altea		0,0%		0,0%	419	100,0%		0,0%	419
03019-Aspe		0,0%		0,0%	1254	100,0%		0,0%	1254
03021-Banyeres de Mariola		0,0%		0,0%	202	100,0%		0,0%	202
03031-Benidorm		0,0%	13	2,3%	525	97,7%		0,0%	538
03053-Castalla		0,0%		0,0%	404	100,0%		0,0%	404
03059-Crevillent		0,0%		0,0%	2450	100,0%		0,0%	2450
03066-Elda		0,0%		0,0%	341	100,0%		0,0%	341
03074-Granja de Rocamora		0,0%		0,0%	404	100,0%		0,0%	404
03076-Guardamar del Segura		0,0%		0,0%	467	100,0%		0,0%	467
03077-Hondón de las Nieves		0,0%		0,0%	376	100,0%		0,0%	376
03083-Jijona/Xixona		0,0%		0,0%	183	100,0%		0,0%	183
03088-Monforte del Cid		0,0%	224	57,9%	163	42,1%		0,0%	387
03091-Muría		0,0%		0,0%	295	100,0%		0,0%	295
03093-Novelda		0,0%		0,0%	326	100,0%		0,0%	326
03099-Orihuela		0,0%		0,0%	312	54,2%	264	45,8%	576
03104-Petrer		0,0%		0,0%	178	100,0%		0,0%	178
03105-Pinoso		0,0%		0,0%	57	100,0%		0,0%	57
03113-Rojales		0,0%		0,0%	46	100,0%		0,0%	46
03116-Salinas		0,0%		0,0%	139	100,0%		0,0%	139
03119-Sant Joan d'Alacant		0,0%		0,0%	295	100,0%		0,0%	295
03120-San Miguel de Salinas		0,0%		0,0%	236	100,0%		0,0%	236
03121-Santa Pola	118	5,4%		0,0%	1756	80,9%	296	13,7%	2171
03122-Sant Vicent del Raspeig		0,0%	494	19,1%	1687	65,2%	407	15,7%	2587
03129-Tibi		0,0%		0,0%	12	100,0%		0,0%	12
03132-Torremanzanas/Torre de les Maçanes (la)		0,0%		0,0%	741	100,0%		0,0%	741
03133-Torrevieja		0,0%		0,0%	1819	93,9%	118	6,1%	1937
Fuera de la provincia	0	0,0%	372	7,8%	4120	86,4%	273	5,7%	4766
02003-Albacete		0,0%		0,0%	150	100,0%		0,0%	150
04013-Almería		0,0%		0,0%	191	100,0%		0,0%	191
23050-Jaén		0,0%		0,0%	139	100,0%		0,0%	139
28079-Madrid		0,0%	94	0,0%		0,0%	46	32,8%	140
29069-Marbella		0,0%		0,0%	139	100,0%		0,0%	139
30016-Cartagena		0,0%		0,0%	695	100,0%		0,0%	695
30024-Lorca		0,0%		0,0%	183	100,0%		0,0%	183
30030-Murcia		0,0%		0,0%	1409	100,0%		0,0%	1409
30043-Yecla		0,0%		0,0%	96	100,0%		0,0%	96
46250-Valencia		0,0%		0,0%	546	80,0%	136	20,0%	682
99098. Fuera provincia Alicante		0,0%	278	0,0%	571	60,7%	91	9,7%	941
<b>Total general</b>	<b>984</b>	<b>1,4%</b>	<b>3176</b>	<b>4,6%</b>	<b>60038</b>	<b>87,6%</b>	<b>4372</b>	<b>6,4%</b>	<b>68570</b>

Fuente: PMUS de Elche 2009.

En la tabla se refuerza el mencionado predominio global del vehículo privado y la captación relativamente baja del transporte público, observando relaciones con gran generación/atracción de viajes y existencia de oferta de transporte público no son capaces de transferir los viajes a este modo,

Por otro lado, cabe destacar el caso de Orihuela, el cual, a pesar de no constituir una relación de primer orden en volumen de viajes, la participación del transporte público alcanza cotas muy próximas al 50%. Esto da indicios de las posibilidades de aplicación del transporte público incluso con bajo volumen de viajes.

Mención aparte merece la relación entre Elche y la San Vicent del Raspeig, definida por la relación con el campus de la Universidad de Alicante. Aquí encontramos un alto porcentaje de "otros" modos, que corresponde al **servicio de bus discrecional**. Esta

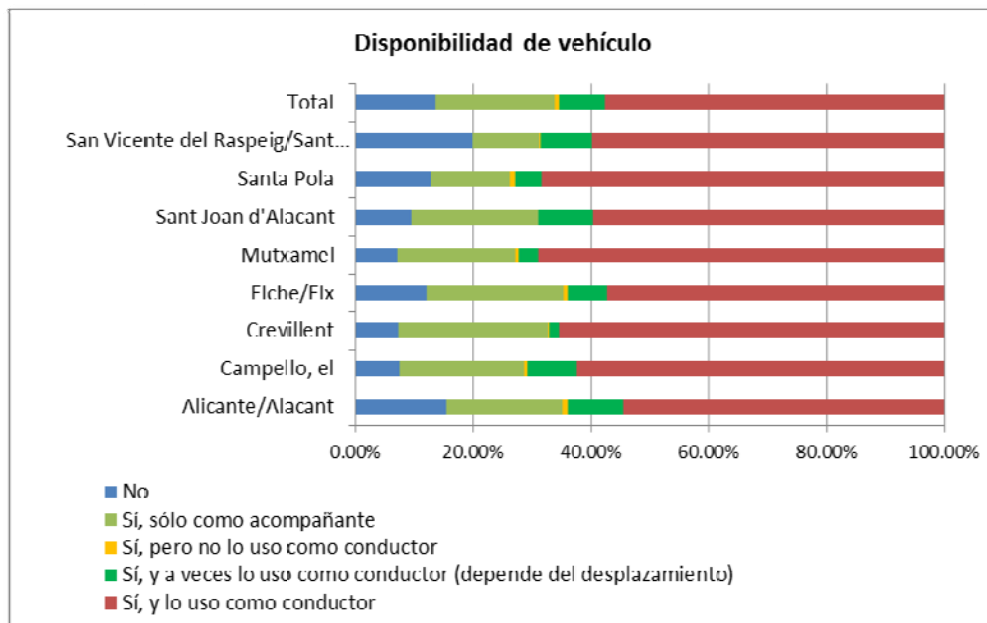


### 2.3.4 La movilidad actual en el ámbito

Tras el análisis de la evolución reciente de la movilidad en el ámbito del PMoMe de Alicante-Elche, se presenta el análisis de la movilidad actual en el ámbito basado en la elaboración y explotación de las Encuestas Domiciliarias de Movilidad realizadas en la campaña de campo en el marco del presente PMoMe. Esta campaña, desarrollada entre los meses de febrero y de mayo de 2018, ha consistido en la realización de más de 13.500 encuestas telefónicas a los hogares por zonas de transporte según cuotas de sexo y edad, y su objeto ha sido obtener el patrón de los desplazamientos de un día laborable tipo en el ámbito de Alicante-Elche. Se presentan a continuación los principales resultados de tales encuestas:

Por lo que respecta a la **disponibilidad de vehículo por municipio**, en el conjunto del ámbito el 13,58% de los residentes no disponen de vehículo para realizar sus viajes habituales, es decir, se trata de población cautiva del transporte público ya que depende del transporte público para realizar sus viajes motorizados. Destacan por encima de la media los residentes en San Vicente del Raspeig y Alicante (19,87% y 15,47%, respectivamente) y en el extremo contrario se sitúan los residentes en Mutxamel (7,03%), Crevillent (7,26%), El Campello (7,41%) y Sant Joan d'Alacant (9,57%), con bajas cautividades.

Figura 22-Disponibilidad de vehículo por municipio



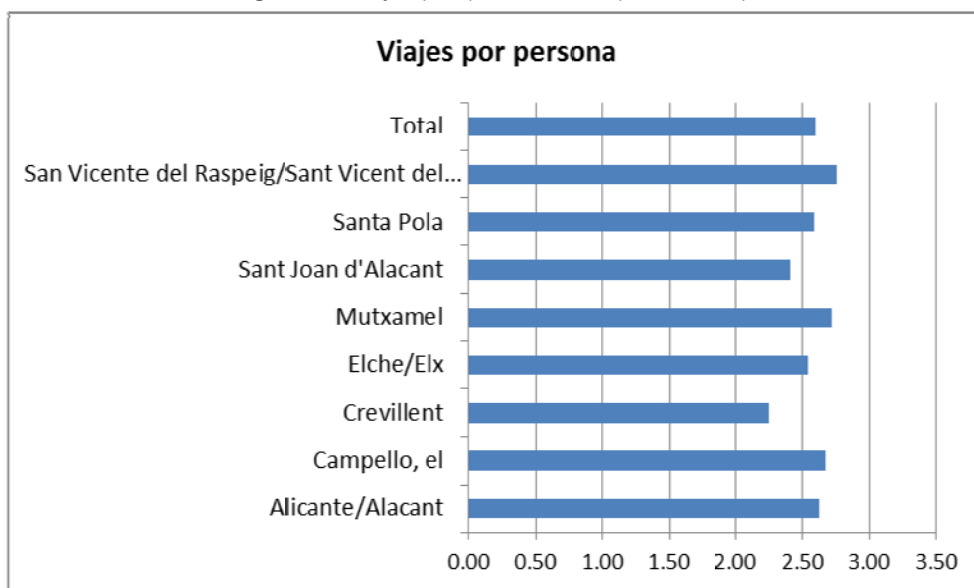
Fuente: Elaboración propia a partir de campaña de EDM, 2018.

Por lo que respecta a los viajes, en la EDM se ha obtenido alrededor de **1.756.000 viajes totales diarios**, de los cuales algo más de 782.000 correspondieron a Alicante y 522.000 a Elche, observándose efectivamente la tendencia creciente en el número de viajes en ambos municipios respecto de análisis recientes de movilidad (715.000 viajes en Alicante según PMUS 2013 y 450.000 viajes en Elche según PAT Elche).

Analizando los **viajes por persona** y día, se observa un promedio de **2,59 viajes/persona** y día para el global del ámbito, destacando San Vicente del Raspeig y Mutxamel con los ratios más elevados (2,75 y 2,72 viajes por persona/día respectivamente).

Por el contrario, con los valores de movilidad relativa más bajos se encuentran Crevillente con 2,25 viajes por persona y Sant Joan d'Alacant con 2,41 viajes por persona

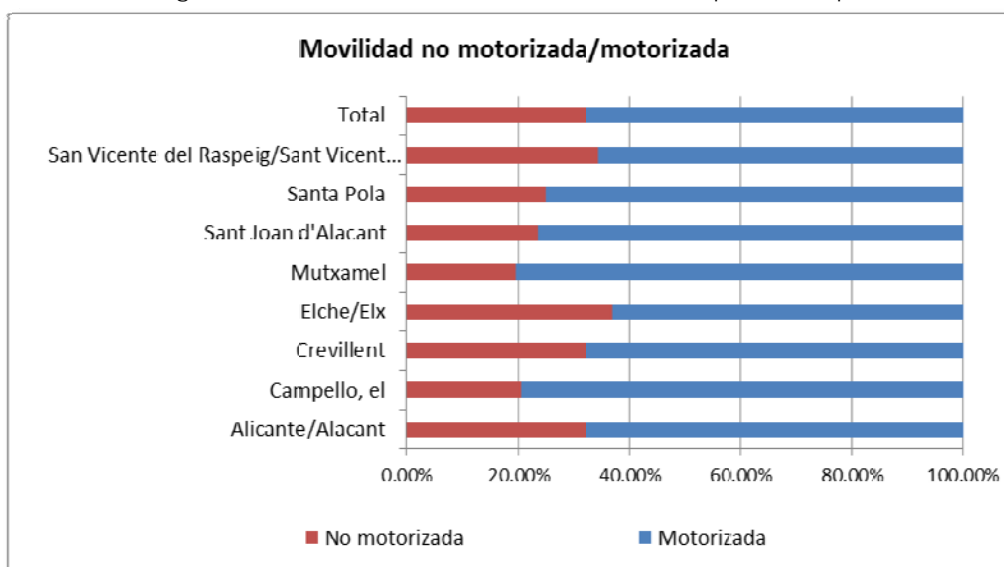
Figura 23-Viajes por persona/día por municipio



Fuente: Elaboración propia a partir de campaña de EDM, 2018.

La distribución de estos viajes entre **movilidad motorizada y no motorizada** se muestra en el siguiente gráfico:

Figura 24-Movilidad motorizada/no motorizada por municipios



Fuente: Elaboración propia a partir de campaña de EDM, 2018.

Así, el reparto de la movilidad en el ámbito Alicante-Elche según modos motorizados (vehículo privado y transporte público) y no motorizados (a pie y bicicleta) muestra una clara **superioridad de los modos motorizados, con el 67,55% de los viajes**, siendo necesario destacar los municipios de Mutxamel y El campello como aquellos en los que existe mayor predominio de los modos motorizados, con captaciones en torno al 80%.

Asimismo, los viajes realizados por los residentes en el ámbito en modos motorizados se realizan predominantemente en **modos privados** (coche como conductor o acompañante; moto como conductor o acompañante; furgoneta/camión), con el 85,82% del total de los viajes motorizados. .

Como en los casos anteriores, también se observan diferencias por municipios, aunque siempre con predominancia del vehículo privado. En concreto, cabe destacar los siguientes:

- Santa Pola (96,59%)
- Crevillent (94,16%)
- Mutxamel (92,87%)
- El Campello (90,88%)

En el extremo contrario se sitúan Alicante y Elche con los mayores porcentajes de viajes en transporte público, el 18,20% y 14,31%, respectivamente, lo que resulta coherente con la mayor oferta disponible como corresponde a municipios de su tamaño.

Analizando el reparto modal global, se han obtenido los siguientes porcentajes de reparto modal entre transporte público, vehículo privado y movilidad no motorizada, que se observan coherentes con los valores mostrados en el análisis reciente de la movilidad procedentes de estudios previos.

Tabla 9-Reparto modal global por municipios

MUNICIPIO DE RESIDENCIA	Transporte público	Vehículo privado	No motorizada
Alicante/Alacant	12.3%	55.3%	32.4%
Campello. el	7.2%	72.2%	20.6%
Crevillent	3.9%	63.6%	32.4%
Elche/Elx	9.0%	54.0%	36.9%
Mutxamel	5.7%	74.7%	19.6%
Sant Joan d'Alacant	8.6%	67.8%	23.6%
Santa Pola	2.6%	72.5%	25.0%
San Vicente del Raspeig/Sant Vicent del Raspeig	5.6%	60.1%	34.3%
<b>Total</b>	<b>9.6%</b>	<b>58.0%</b>	<b>32.5%</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de campaña de EDM, 2018.

Estos viajes se distribuyen entre según su distribución espacial de la manera siguiente:

- Interior: Viajes que se realizan con origen y destino en el municipio residencia.
- Área: Viajes que se realizan fuera del municipio de residencia, entre municipios ámbito.
- Exterior: Viajes que se realizan entre el resto de municipios de origen y destino.

En el ámbito, se observa que la **mayoría de los viajes son interiores**, con el 75,48% del total, seguidos de los viajes en el área con el 20,25%, pudiendo afirmarse que **el 95,74% de los viajes se realizan en ámbito del PMoMe del área de Alacant/Elx**.

Por municipios cabe destacar la movilidad de los residentes en los siguientes municipios:

- Municipios con mayor porcentaje de viajes internos: Elche (86,86%) y Alicante (81,75%)
- Municipios con mayor porcentaje de viajes en el área: Mutxamel (60,52%), Sant Joan d'Alacant (57,97%) y El Campello (52,82%).
- Municipios con mayor porcentaje de viajes exteriores: Crevillent (9,90%)

Por lo que respecta a los **motivos de viaje**, el 42,78% de los viajes en el ámbito tienen como motivo trabajo o estudios, la denominada comúnmente "movilidad obligada", siendo el resto de los viajes de movilidad no obligada, es decir, motivos como médico, compras, gestiones, ocio o similares.

Por último, en términos de **relaciones de movilidad en el ámbito**, los principales flujos origen-destino obtenidos son los siguientes (en término de viajes diarios totales entre los pares origen/destino municipales):

- Alicante-Sant Vicente del Raspeig ~95.000 viajes diarios
- Elche-Alicante ~47.000 viajes diarios
- Alicante-Sant Joan d'Alacant ~40.000 viajes diarios

Como puede observarse y ya se había avanzado del análisis introductorio de la movilidad intermunicipal en la Comunitat con datos de telefonía, **existe una fuerte vinculación en el par Alicante-Sant Vicent del Raspeig**.

## 2.4 Los retos de la movilidad metropolitana en el área de Alicante-Elche

El predominio del modo de **transporte privado motorizado** sobre todos los demás resulta evidente en todas las relaciones interurbanas del ámbito. Incluso en las relaciones intramunicipales el vehículo privado motorizado representa un porcentaje importante de los desplazamientos, aún con el hecho de que en los desplazamientos de cercanía el modo peatonal encuentra su posición naturalmente favorable.

Por otra parte, el **transporte público** muestra captaciones reducidas en el reparto modal (del orden del 10%), a excepción de conexiones concretas como la existente con la Universidad de Alicante. Este hecho se confirma en el hecho de que, incluso en los motivos de viaje más susceptibles de atraer viajeras y viajeros, el transporte público no supera captaciones moderadas en torno al 20%, prefiriendo las personas usuarias incluso el modo peatonal pese a las dificultades que pudiera suponer. La conexión ferroviaria del ámbito presenta una gran potencialidad de transporte, y junto a la red de autobuses urbanos e interurbanos presentan una amplia cobertura del territorio.

La estructura urbana del ámbito ha mantenido en cierta medida el modelo de **ciudad residencial compacta**, presentando densidades territoriales relativamente elevadas con los orígenes de los desplazamientos concentrados. En cambio, la **deslocalización de los puestos de trabajo**, genera una dispersión de los destinos del transporte, que se puede observar con las importantes relaciones interurbanas, y a nivel interno, entre las distintas zonas de actividad económica. Esto explica los valores medios de ocupación de vehículo privado, que se acercan a la población viajera única por vehículo. No obstante, como se detalla más adelante, sí existe en la zona determinado desarrollo de vivienda residencial de tipo disperso que, junto con la deslocalización del trabajo explican en cierto modo la elevada captación del vehículo privado en los desplazamientos fuera de los núcleos.

El reto fundamental de la movilidad en el área metropolitana de Alicante-Elx, compartido por la gran mayoría de las ciudades españolas, es el de conseguir un sistema de movilidad equilibrado modalmente, que garantice la sostenibilidad medioambiental, social y económica. Este paradigma, se desagrega en los siguientes retos específicos:

**Incremento de la competitividad de los servicios de transporte público.** Una cobertura adecuada es necesaria, pero no suficiente para el éxito del transporte público. Para que la persona usuaria lo perciba como una alternativa real al vehículo privado, debe ofrecerse un servicio con una velocidad comercial y, sobre todo, un tiempo total de recorrido comparable, en la medida de sus posibilidades, al modo privado. Esto se podría abarcar mediante distintos tipos de medida:

- Infraestructura preferente o exclusiva para el transporte público.
- Reducción del espacio dedicado al modo privado
- Canalización de grandes flujos concentrados con servicios específicos tipo lanzadera/exprés.

**Recuperación de espacio para modos blandos de transporte** (peatón y ciclista). Pese a constituir la mayor parte de los desplazamientos internos municipales, el espacio dedicado a este modo en la red viaria es minoritario. Esto se debe fundamentalmente a la cesión de espacio al modo privado motorizado para garantizar fluidez y accesibilidad al centro urbano, relegando el modo peatonal a corredores específicos concentrados y segregación en grandes vías. Es por tanto un reto conseguir una mayor proporción de viario dedicado a los modos blandos a nivel urbano, siendo el reto fundamental del PMoMe garantizar la continuidad de los espacios destinados a modos blandos entre entornos urbanos e interurbanos, permitiéndose conjuntamente el aumento de la captación de estos modos en los desplazamientos intramunicipales y en los intermunicipales de corta/media distancia.

**Aumento de la ocupación media del vehículo privado motorizado.** En un ámbito con orígenes relativamente concentrados pero destinos deslocalizados como es el caso del ámbito Alicante-Elche, la penetración del transporte público resulta especialmente compleja. En cambio, esto presenta una oportunidad muy grande para la movilidad basada en desplazamientos privados compartidos o colaborativos (i.e. car-pooling, car-sharing, vehículos autónomos). Esta solución es aplicable a escalas donde el transporte público presenta dificultades para operar, y constituye una alternativa que, bien gestionada puede cumplir todas las premisas de sostenibilidad. Considerando las distintas alternativas existentes y que surgen continuamente, el reto del PMoMe es aumentar la ocupación media del vehículo privado y, de alguna manera, estructurar y aprovechar las potencialidades de las alternativas existentes en cuanto a movilidad colaborativa.

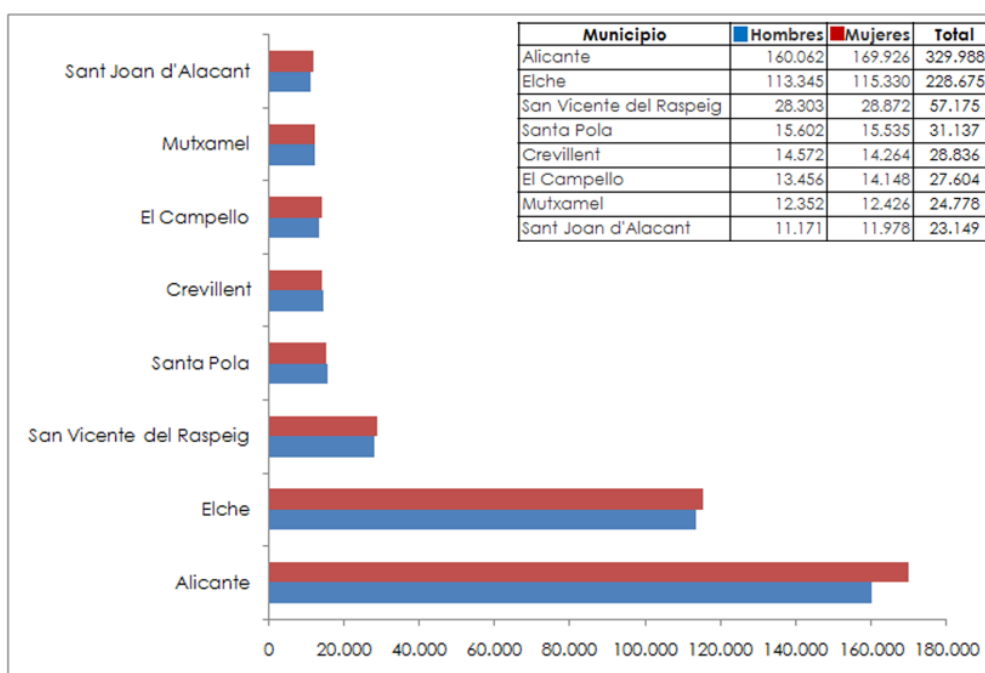
**Integración del sistema de transporte intermodal y facilidad de uso.** Poniendo el foco en la persona usuaria final del transporte, que es la ciudadanía, el sistema debe estar estructurado de forma que cualquier individuo sea capaz de efectuar un desplazamiento desde su origen a su destino, mediante la ruta óptima, empleando los modos en conjunto más sostenibles, con un sistema tarifario único, realizando el mínimo número de consultas de información y en menor tiempo posible. En este sentido, el reto del PMoMe es lograr el funcionamiento integrado del entorno metropolitano de Alicante-Elche en materia de movilidad, y específicamente, de transporte público, bien sea a través de la creación de una Autoridad Metropolitana de Transportes o similar, mediante la creación de títulos de transporte integrados en el ámbito.

## 2.5 Evolución reciente de la población y perspectivas a largo y medio plazo

La provincia de Alicante tiene una población de 1.825.332 habitantes (*INE, revisión del padrón municipal, 1 de enero del año 2017*), de la cual, la población de los 8 municipios que conforman el ámbito estricto del PMOME representa el 41,16% del total de la provincia, con un total de 751.342 de habitantes.

Esta población de los municipios que integran el ámbito del PMOME se distribuye como se muestra en la grafica siguiente, siendo Alicante y Elche los municipios que mayor población concentran con 329.988 y 228.675 habitantes respectivamente, representando así estos municipios el 18% y 12,53% del total de la provincia.

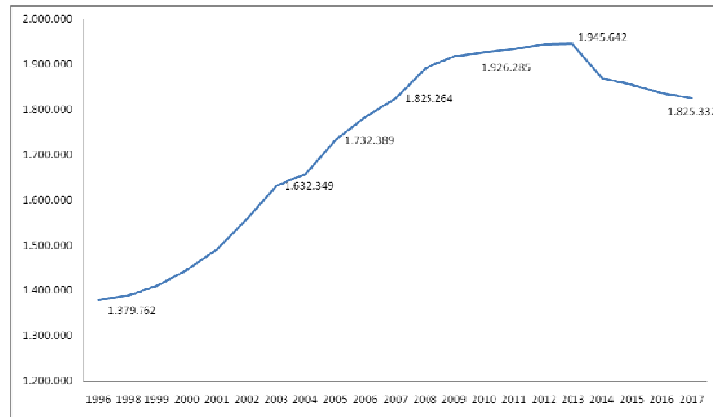
Figura 25-Población municipal por sexo del ámbito estricto del PMoMe Alicante-Elx, año 2017



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la revisión del padrón municipal a 1 de enero de 2017.  
 Instituto Nacional de Estadística (INE)

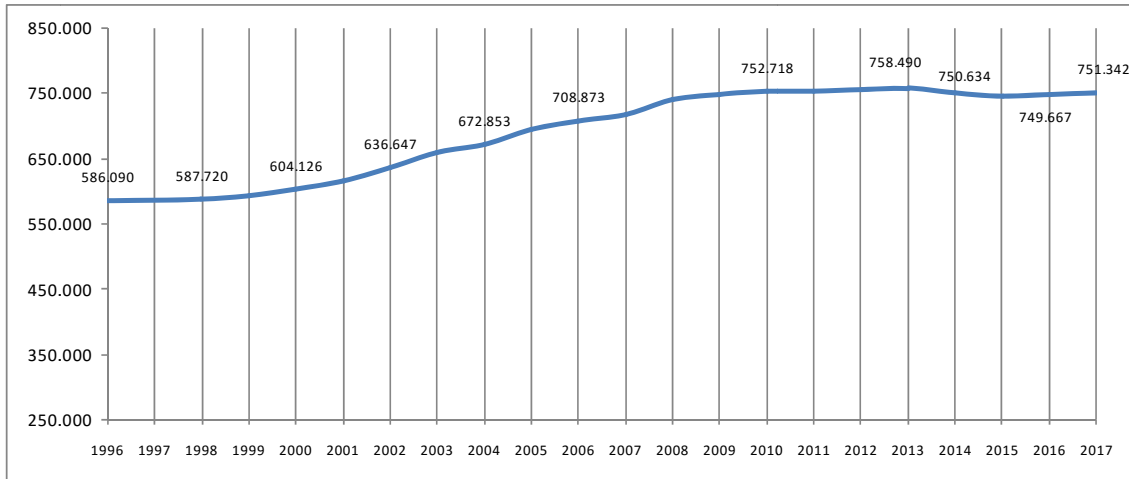
Por lo que respecta a la **evolución de la población** del ámbito del PMoMe de Alicante-Elx, se observa que la tendencia de crecimiento de las últimas décadas ha sufrido un estancamiento y posterior decrecimiento desde el año 2008, coincidente con el periodo de recesión económica.

Figura 26- Evolución de la población del área metropolitana de Alicante - Elche (hab.)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (revisión del padrón municipal a 1 de enero de 2017. Instituto Nacional de Estadística).

Figura 27- Evolución de la Población del Ámbito del Plan (hab.)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (revisión del padrón municipal a 1 de enero de 2017. Instituto Nacional de Estadística).

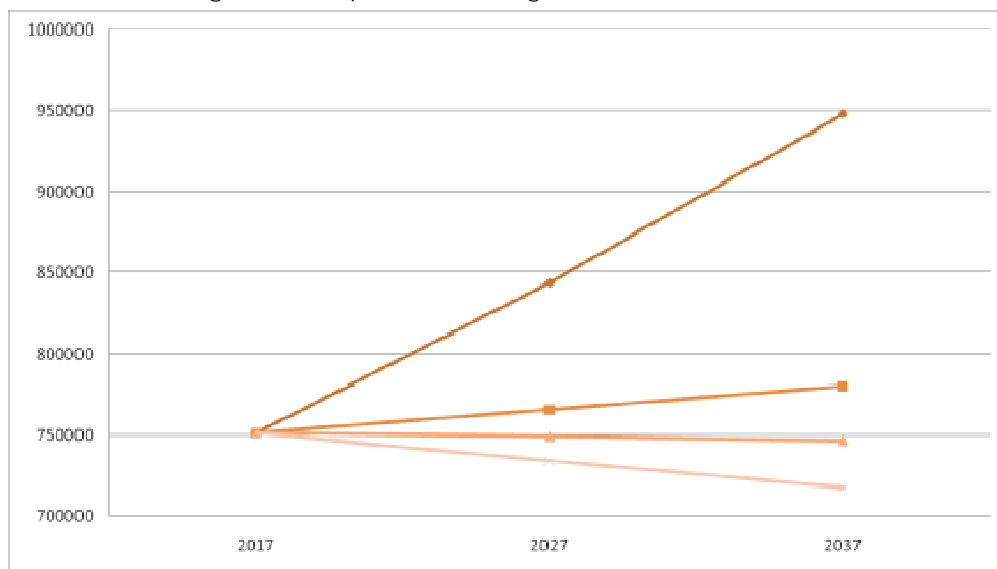
Además, analizando el comportamiento de la evolución poblacional, se determina que las cifras poblacionales han experimentado cambios desiguales, dado que ha existido un periodo de gran crecimiento entre 1995 y 2008, seguido por un periodo de estancamiento demográfico que se mantiene en la actualidad, coincidiendo con la tendencia presentada en la Comunitat Valenciana y en España en general.





Así, observando la gráfica de la evolución poblacional de los municipios del ámbito estricto del PMoMe, se puede identificar que en el año 1996, la población rondaba los 586.090 habitantes y para el año 2006 ascendió a 708.873 habitantes, es decir que en 10 años tuvo un aumento de 122.783 habitantes representando un crecimiento relativo de 21% aproximadamente.

Por otro lado, siguiendo con el análisis, entre los años 2007 y 2017 se observa que el crecimiento fue mucho menor o casi nulo, de 718.873 habitantes en el 2007 a 751.342 habitantes en el 2017 significando un crecimiento relativo de 4,5% en 10 años, e incluso entre el año 2013 y el año 2017 se refleja un decrecimiento de la población, de 758.490 habitantes a 751.342 habitantes, representando un descenso medio de 0,9% en los últimos 4 años.

Respecto a las **perspectivas demográficas a medio** (10 años) y largo plazo (20 años) del ámbito del PMOME y utilizando como fuentes metodológicas el Instituto Nacional de Estadística (INE), el Instituto Valenciano de Estadística (IVE) y la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), se puede afirmar que, con excepción de las cifras resultantes de la ETCV, los registros de población apuntan a unos crecimientos de población moderados y prácticamente regresivos.

Figura 28-Perspectivas demográficas del Ámbito estricto PMoMe.



Año / Tasa anual	ETCV 	LPIVE 	CPIVE 	INE 
	1,17	0,19	-0,03	-0,23
2.017	751.342	751.342	751.342	751.342
2.027	844.025	765.740	749.091	734.239
2.037	948.140	780.414	746.847	717.525

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE y del Plan de Acción Territorial de Alicante.

Por lo tanto, las proyecciones de la población utilizando como fuente el IVE a largo plazo estiman una tasa de crecimiento medio anual del 0,19% para el año 2037, lo que mantendría la población por debajo de los 800 mil habitantes (780.414).

En cambio, las proyecciones con el IVE a corto plazo muestran una tendencia negativa de crecimiento de -0,03% con alrededor de 5 mil habitantes menos en el 2037 que en 2017. De igual forma las proyecciones con el INE muestran también una tendencia negativa de crecimiento del -0.23% significando alrededor de 34.000 habitantes menos en el año 2037 que en el año 2017.

Ahora bien, la ETCV sí prevé un aumento de población significativo, con una tasa de crecimiento anual media del 1,17% para un total de 948.140 habitantes en 2037, lo que corresponde a 196.798 más respecto al año 2017.

Por lo anterior, **se considera que el escenario más probable es un crecimiento poblacional moderado, que no implicaría en principio un aumento notable ni desproporcionado de las necesidades de movilidad en el ámbito metropolitano de Alicante-Elche.**

## 2.6 Potencialidades económicas y competitividad del ámbito de Alicante - Elche

En el marco económico, el ámbito del Plan, del mismo modo que la provincia de Alicante, ha presentado una evolución parecida a la de la Comunitat Valenciana y la nacional, con un crecimiento y posterior decrecimiento de las variables económicas como consecuencia del auge y recesión económica del periodo 2008-2013, no habiéndose recuperado totalmente el nivel de PIB nacional que se tenía en el año 2008.

Así, el **PIB per cápita de la provincia de Alicante** ha tenido una evolución similar aunque algo por debajo de la media regional.

Figura 29- PIB per cápita

	<i>PIB per cápita (Euros/habitante)</i>
<i>Comunitat Valenciana</i>	<i>21.296</i>
<i>Província de Alicante</i>	<i>18.722</i>

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas (INE)

En concreto, observando la evolución de la **renta per cápita bruta media** del ámbito estricto del plan que incluye los 8 municipios ésta **presenta valores superiores tanto a nivel provincial** (provincia de Alicante) **como a nivel regional** respecto a la Comunidad Valenciana.

Figura 30- Renta bruta media.

	<b>Renta Bruta Media (€)</b>
España	25.337
C. Valenciana	22.732
Província de Alicante	21.033
<b>Àmbito PMoMe Alicante-Elche</b>	<b>22.921</b>

Fuente: Estadística de los declarantes del IRPF por municipios. Agencia tributaria.

Observando detalladamente este indicador para cada uno de los municipios, se observa que los municipios de San Juan, El Campello y Alicante presentan las rentas superiores en el ámbito y que Crevillente presenta la renta inferior:

Figura 31- Renta bruta media de los Municipios del ámbito del plan.

	Renta Bruta Media (€)
San Juan de Alicante	26.616
El Campello	26.121
Alicante	25.874
Mutxamel	24.665
San Vicente del Raspeig	21.683
Santa Pola	21.450
Elche	19.495
Crevillente	17.466

Fuente: Estadística de los declarantes del IRPF por municipios. Agencia tributaria.

Respecto a las **perspectivas de crecimiento** de la economía valenciana, según el *BBVA Research*, en su informe "Situación Comunitat Valenciana" (2017), se prevé que el PIB crezca un 2,7% en 2018, creándose 120.000 puestos de trabajo en conjunto entre el año 2017 y hasta el final del año 2018, de esta forma la tasa de paro bajaría hasta 14,4%<sup>8</sup>. Con estas cifras y según la perspectiva presentada en este informe, se recuperaría el nivel de PIB per cápita pre-crisis, sin embargo, el mayor reto a alcanzar es la creación de más y mejor empleo.

Por lo que respecta a las actividades económicas, en términos generales el área de Alicante-Elche cuenta con **5 sectores de actividades más competitivos**, que además se consideran sectores **tradicionales**:

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

De acuerdo a lo indicado en el *Plan de Acción Territorial de las Áreas Metropolitanas de Alicante y Elx* (Borrador del Plan y Documento de Inicio Ambiental de mencionado PAT), en los últimos años " *estos sectores han evidenciado un repunte con la creación de nuevas empresas, la relocalización de ciertas industrias para mejorar su calidad y ser más competitivos, lo cual da lugar a un entorno muy favorable para el modelo productivo*".

*Estos sectores tradiciones, junto con el turismo generado en la zona, constituyen un pilar fundamental para el crecimiento económico del área mencionada, pero también es importante identificar que las Universidades de Alicante y Elche, junto con el parque industrial de Elx (Torrellano), el aeropuerto de Alicante-Elche, el recinto ferial IFA, la Ciudad de la Luz, el parque El Palmeral, la Oficina de Armonización del Mercado Interior (OAMI) y el puerto, entre otros, han contribuido sustancialmente en este crecimiento.*

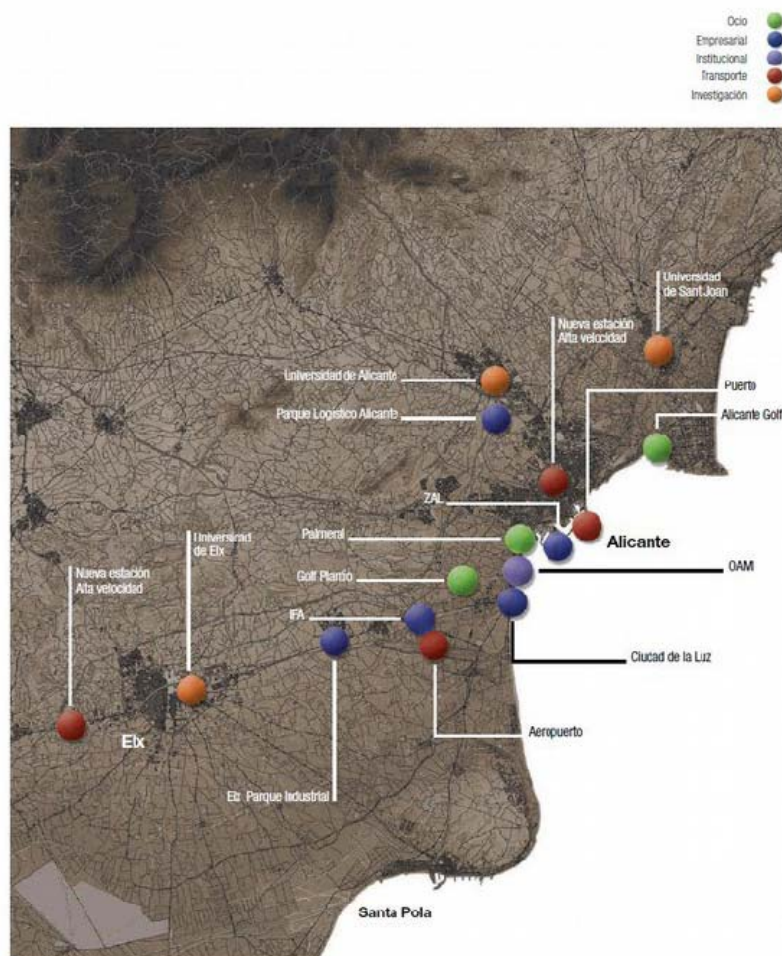
<sup>8</sup><https://www.bbva.com/es/pib-comunitat-valenciana-crecera-32-2017-27-2018/>

Adicional a estos sectores mencionados, Alicante y Elche son dos ciudades con distintos perfiles urbanos pero complementarios. Están situadas a una distancia idónea para favorecer un conjunto de procesos de integración funcional. Además cuentan con potencialidades como: espacios de gran valor ambiental y cultural, gran biodiversidad de ecosistemas, equipamiento e infraestructura de rango supramunicipal y una posición estratégica respecto del corredor mediterráneo, África y Centro Peninsular. Tal y como concreta el ya mencionado PAT: *"Elche y Alicante cuentan con una serie de componentes territoriales de excelencia que les permiten singularizar su territorio y diferenciarlo de otros con los que compite"*, siendo los siguientes los principales:

- *"La existencia de espacios de gran valor ambiental y cultural: humedales de rango internacional, el Palmeral y el Misteri d'Elx, ambos declarados como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO"*
- *El municipio de Elche es un espacio paradigmático en cuanto a la gran biodiversidad que alberga: ecosistemas húmedos diversos, zonas dunares, el Palmeral, espacios agrícolas, etc.*
- *Carácter emprendedor de la población reflejado en la elevada tasa de empresas por habitante.*
- *Un espacio lineal entre Elche y Alicante donde se sitúan los equipamientos y dotaciones de rango supramunicipal (EUIPO, aeropuerto, IFA, etc.), que permite obtener sinergias territoriales.*
- *Unas condiciones climáticas de elevado confort, que son realmente atractoras de población tanto turística como residencial permanente.*
- *El quinto aeropuerto peninsular con conexiones directas con ciudades clave en cuanto a su capacidad innovadora y presencia de clases profesionales creativas.*
- *Presencia de clusters terciarios ya muy desarrollados como el de la salud en la ciudad de Alicante.*
- *Un modelo de sistema urbano equilibrado y unas pautas de movilidad de corto recorrido ligadas al modelo productivo de base local que produce menores emisiones de gases de efecto invernadero.*
- *El puerto de Alicante con una clara vocación comercial-logística, turística y de acogida de espacios tecnológicos, posición que se verá reforzada por su conexión con el corredor mediterráneo.*
- *La elevada conectividad ferroviaria de pasajeros con la capital del Estado en alta velocidad y la futura con Valencia y Castellón.*
- *Posición estratégica respecto del corredor mediterráneo, relaciones con África, y el centro peninsular para albergar actividades logísticas, potenciando la intermodalidad carretera-ferrocarril-puerto.*
- *Clara voluntad de todas las universidades de Alicante y Elche en la apuesta por la innovación y el desarrollo de la investigación aplicada.*
- *Existencia de ejes culturales muy consolidados y ligados a la promoción turística de las ciudades de Elche y Alicante.*
- *Alicante como referente internacional de ciudad sostenible, tal y como lo reconoce el proyecto Hábitat de la ONU.*

- *Elche como ejemplo de ciudad de diseño equilibrado y con tejidos urbanos muy atractivos para la atracción de profesionales creativos.*
- *Un potencial de crecimiento muy elevado en cuanto al aumento del tamaño funcional de rango superior, para mejorar su influencia y capitalidad sobre el conjunto provincial, lo cual supone el reforzamiento de los lazos de cooperación de Alicante y de Elche.*

Figura 32-El corredor de la Innovación Elx-Alicante.



Fuente: ETCV, 2011.

Por todo lo indicado, y de acuerdo a lo propuesto en el Documento inicial estratégico del PAT Alicante-Elche, el modelo que debe ser considerado como condicionante de las decisiones en materia de suelo que deban adoptarse debe ser un modelo diversificado, innovador y de mejora de los sectores económicos industriales tradicionales, teniendo en cuenta las recomendaciones y sugerencias que lleven a Alicante y Elche hacia la sostenibilidad territorial:

- *Cooperación entre los espacios urbanos de Alicante y Elche, y los municipios en los que tienen ámbito de influencia, sin perder su individualidad en términos económicos y territoriales; y a su vez potenciar las dinámicas territoriales del entorno urbano de Alicante y Elche con otras ciudades de la provincia de*

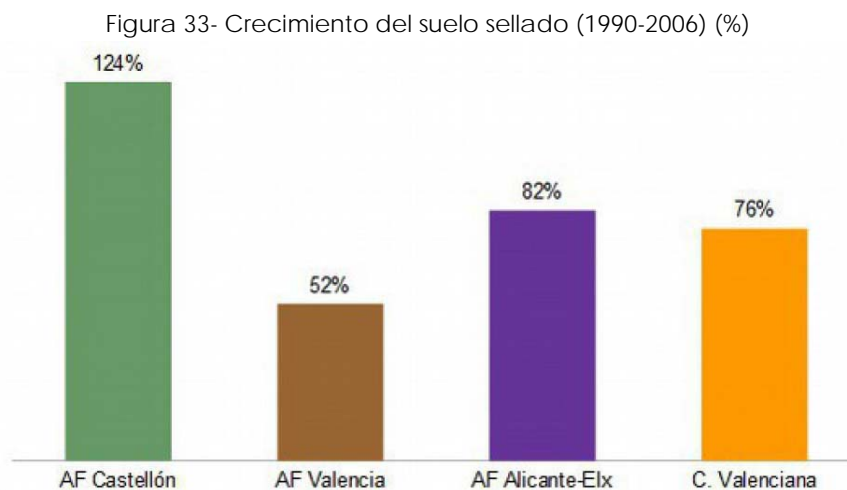
*Alicante, mejorando la conexión del transporte público y desarrollando actividades que suplan las necesidades de estos ámbitos territoriales.*

- *Internacionalización de los sectores económicos con medidas que impulsen y faciliten la salida al exterior de empresas y captación de nuevos inversores extranjeros.*
- *Rehabilitación de tejidos urbanos y corrección del modelo urbano discontinuo de baja densidad que se ha venido presentando en los últimos años, el cual es un modelo de baja eficiencia en cuanto al consumo de suelo, agua, energía y mantenimiento de los servicios básicos. Las correcciones podrían basarse en la creación de elementos urbanos de centralidad minimizando los desplazamientos motorizados en transporte privado.*
- *Es innegable la necesaria intermodalidad del transporte, el cual debe ser estructurado por niveles o "capas" de modo que se pueda jerarquizar los recorridos de alta capacidad con los de aporte, y en particular, solventar la falta de oferta en la interconexión entre Alicante-Elche, y la integración de los transportes interurbanos y metropolitanos, con los grandes nodos de transporte nacional e internacional en el área, así como con la oferta de transporte público existente a nivel provincial, dado que se trata de una de las provincias de España donde la capital tiene MENOS peso específico en población respecto a su total provincial.*
- *El Puerto de Alicante debe desempeñar un doble papel, ya que por un lado debe mejorar su integración con la ciudad, potenciando sus aptitudes como puerto turístico-recreativo, fomentando la realización de importantes eventos deportivos y culturales; y por otro lado, debe aprovechar las ventajas referentes a flexibilidad y agilidad de los trámites y procesos relacionados con la actividad portuaria. y su adaptación a las necesidades del sistema productivo provincial.*
- *Asimismo, el aeropuerto de Alicante-Elche debe continuar con su papel de infraestructura de vertebración exterior de Alicante-Elche y el conjunto de la provincia, pero deberá tenerse en cuenta que su carácter principalmente vacacional, hace que gran parte de los movimientos de pasajeras y pasajeros, tienen como origen o destino final, no el área de Alicante Elche, sino las zonas turísticas de la provincia situadas al norte (Marinas Alta y Baja) y Sur (Bajo Segura).*
- *Finalmente, la alta velocidad se considera como un gran potencial territorial prioritario a desarrollar, aprovechando la centralidad de la estación de Alicante y Elche, conexiones con el aeropuerto y la cooperación con la Región de Murcia.*

## **2.7 El crecimiento del suelo sellado**

Tal y como se señala en el Documento de Inicio del PAT Alicante-Elche, la Comunidad Valenciana, el área de Alicante-Elche y España en general experimentó un fuerte crecimiento de suelo urbanizado durante el periodo comprendido entre los años 1990 a 2006. Posterior a este año, debido a la crisis económica e inmobiliaria que ha atravesado el país, este crecimiento se considera poco relevante, por lo cual y de

acuerdo a lo presentado en el Documento inicial estratégico del PAT Alicante-Elche, "se considera al periodo 1990-2006 suficientemente representativo de la evolución de los diferentes usos del suelo, tal y como se observa en la siguiente figura":



Fuente: Documento inicial estratégico del PAT Alicante-Elche

De acuerdo a esta gráfica, el crecimiento de suelo sellado o urbanizado en el área funcional de Alicante-Elche (ámbito ampliado del PMOME) ha sido en el periodo 1996-2006 un 82%, siendo éste superior al crecimiento producido en el Área funcional de Valencia y similar al crecimiento presentado en la Comunidad Valenciana.

En relación al crecimiento del suelo artificial, tal y como se refleja en la ETCV, se ha producido un crecimiento importante en algunos usos de suelo sellado, **predominando el crecimiento disperso frente al compacto en el uso residencial**, en detrimento del suelo agrícola y forestal.

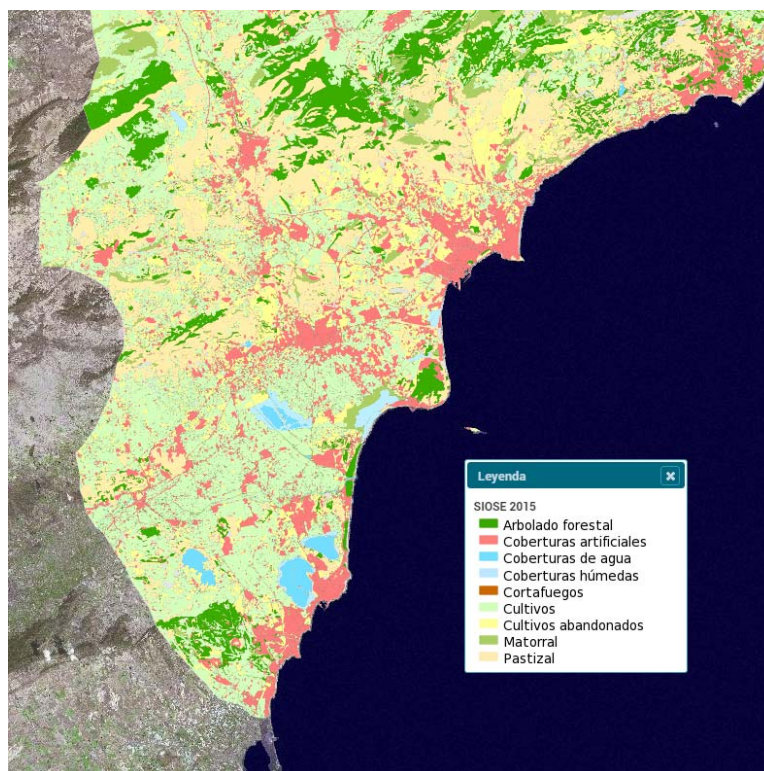
Es importante también comparar el crecimiento del suelo discontinuo de baja densidad respecto al crecimiento de suelo urbano compacto, *siendo el primero 102% y el segundo apenas 26%*, lo cual ha provocado una situación de insostenibilidad territorial ya que esto general un aumento de consumos de agua, suelo, energía y un incremento de la movilidad privada motorizada. Por otra parte, en cuanto al uso industrial, de actividades económicas y terciario, la ETCV refleja un crecimiento del 65%.

*El crecimiento de suelo urbanizado ha estado en el orden de aproximadamente 7.000 hectáreas y se ha realizado tanto sobre suelo agrícola como suelo forestal, afectando a las superficies agrarias heterogéneas y no directamente al regadío.*

*Así también, el crecimiento de suelo urbanizado ha aumentado en una proporción de 3 veces más que el crecimiento de la población durante el mismo periodo de tiempo, debido a la dispersión de nuevos usos de suelo, aumento de la edificación de baja densidad fuera del casco urbano, usos industriales, comerciales y zonas verdes.*



Figura 36- Principales Usos del suelo en el ámbito.



Fuente: Institut Cartogràfic Valencià [Última consulta Febrero 2018].

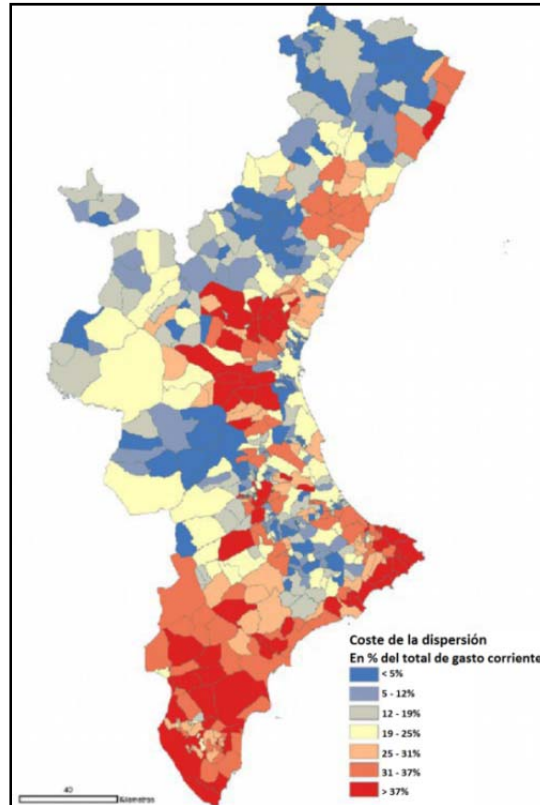
Tal y como se señala en el PAT, *"a todo ello hay que añadir la gran cantidad de tejidos diseminados en el territorio que se han producido al margen de la legalidad vigente. Son ejemplos representativos el Campo de Elche, donde puede hablarse de una verdadera "ciudad difusa". Este problema desborda en muchos casos la propia realidad local y genera notables impactos en el medio ambiente"*.

Otro aspecto derivado de este crecimiento, respecto a los usos del suelo de naturaleza forestal, es la **pérdida de bosque** esclerófilo, coníferas y del matorral mediterráneo para dar lugar a pastizales naturales, los cuales protegen menos al suelo frente a los procesos erosivos.

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

metropolitana de Alicante y en Elche - Crevillent, **superando el 37 % del gasto corriente medio en estos municipio**" tal y como se puede observar en la figura siguiente:

Figura 37- Coste de la dispersión urbana a nivel municipal (% de gasto corriente).



Fuente: Plan de Acción Territorial de Alicante-Elche

## 2.8 La infraestructura verde del Área Funcional de Alicante-Elche

La Infraestructura Verde es una estructura territorial definida en su momento por *la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (LOTPP)*, que se mantiene y amplía en la actual *Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (TÍTULO I. La infraestructura verde, el paisaje y la ocupación racional del territorio, CAPÍTULO I La infraestructura verde)*.

Esta última la define como el sistema territorial básico compuesto por los siguientes espacios:

1. Los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico;
2. Las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad.
3. El entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores

Dado que el PAT de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana en la actualidad está pendiente de aprobación, sus determinaciones tienen carácter orientativo.

Desde el punto de vista de la trama verde se pueden diferenciar dos ámbitos territoriales: uno más ampliado al área funcional de Alicante-Elche y el entorno urbano más próximo de Alicante y Elche

### ***Ámbito ampliado al área funcional Alicante-Elche***

Si se analiza el ámbito más extendido del Área Funcional de Alicante y de Elche, al margen de un espacio litoral muy valioso, con espacios dunares y ecosistemas marinos de mucha calidad, cuenta con activos ambientales de primera magnitud.

El sur de esta área alberga uno de los conjuntos de zonas húmedas de mayor valor a escala regional y mediterránea, como es la antigua **Albufera de Elche**, de la que subsisten los Parques Naturales de El Fondo y las Salinas de Santa Pola y sus conexiones ecológicas a través de los humedales de Carrissars y el Hondo de Amorós.

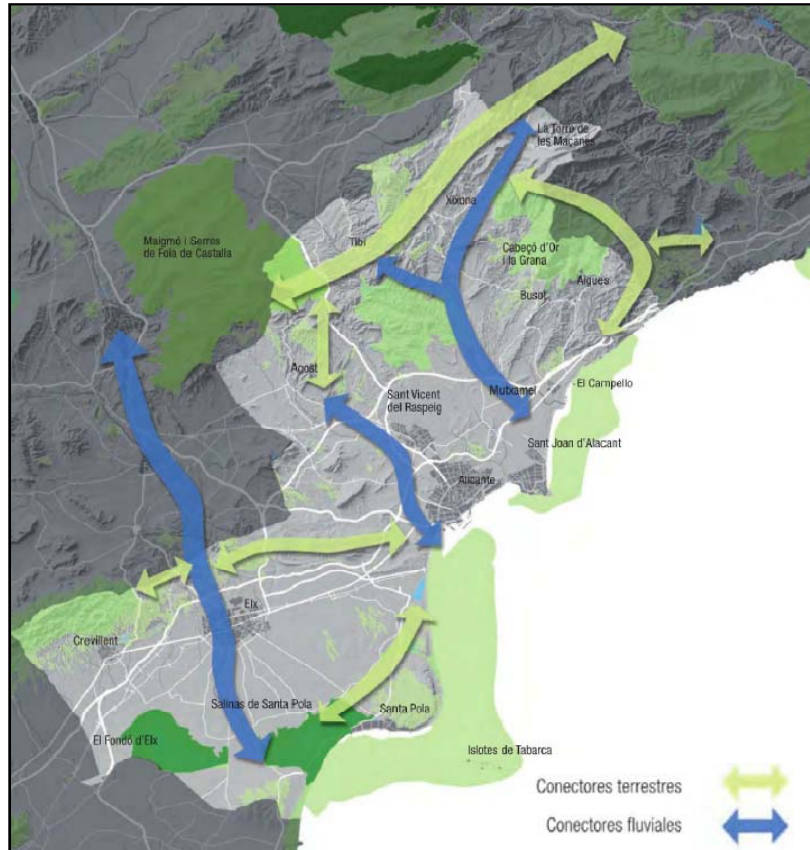
Este sistema se completa con el **Saladar d'Aigua Amarga, los humedales de Rabassa y el Clot de Galvany**, en un ecosistema húmedo de gran escala comparable a los grandes humedales mediterráneos, siendo además su gran variedad de ambientes (duciacuícolas y salinos) los que le otorgan una carta diferencial.

Además, la malla verde metropolitana incorpora la **Sierra y el cabo de Santa Pola, la isla de Tabarca**, los hitos paisajísticos de los **embalses históricos de Tibi y Elche**, así como las elevaciones de Colmenares, Maigmó, Serra de Crevillent y Cabeçó d'Or, entre otros.

En estas conexiones, que permiten la permeabilidad del territorio y el óptimo desarrollo de los procesos ecológicos, adquieren especial relevancia los  cursos fluviales de los **ríos**

Montnegre y Vinalopó, así como la rambla Rambutxar, el conector terrestre de la Serra de Crevillent – Saladar d'Aigua Amarga, el corredor de Salinas de Santa Pola – Aigua Amarga, el del Maigmó– Puig Campana y el de la sierra de la Grana –Cabeçó d'Or y su prolongación hacia el litoral.

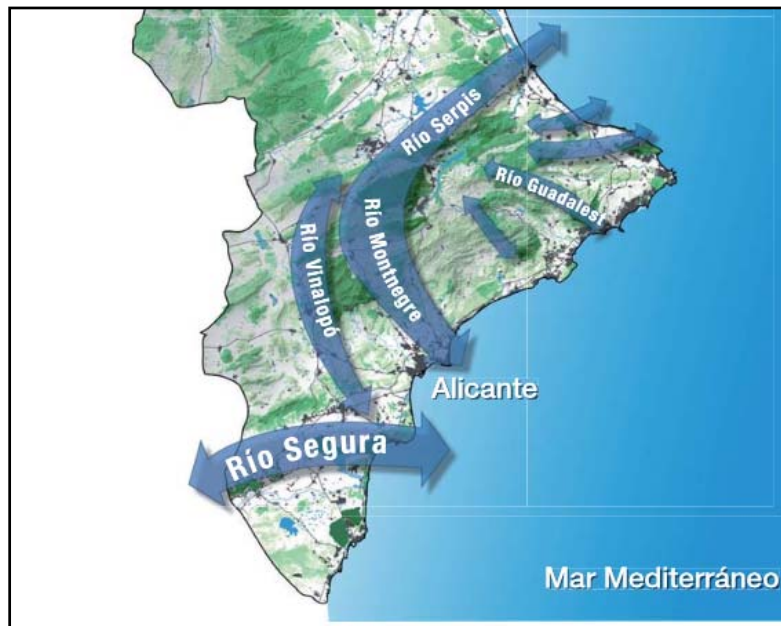
Figura 38- Esquema de conexión biológica y territorial del entorno urbano de Alicante-Elche.



Fuente: Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana

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

Figura 39- Espacios de conexión ecológica y funcional



Fuente: Plan de Infraestructura verde y paisaje de la Comunidad Valenciana

Para consolidar esta infraestructura verde que permita conservar y poner en valor los activos ambientales, paisajísticos y culturales del territorio, se desarrollan un conjunto de actuaciones enmarcadas según objetivos específicos.

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana propone como objetivos para consolidar esta infraestructura verde en Alicante-Elche: *Conectar los ecosistemas litorales y de interior a través de un sistema de corredores territoriales y biológicos, restaurar los ecosistemas fluviales, las zonas húmedas y los espacios litorales de mayor valor y conservar y poner en valor el extraordinario patrimonio ambiental y cultural del área funcional*

Otra de las grandes posibilidades de la infraestructura verde de Alicante-Elche es la de fomentar el uso público sostenible del territorio a través de itinerarios blandos adecuados para la movilidad no motorizada que conecten los puntos del territorio con mayores valores ambientales y culturales. En este ámbito, es destacable la vía litoral de la Comunitat Valenciana.

Figura 40- Propuesta de trazado de la vía litoral.



Fuente: PATIVEL\_vp2

### **Entorno urbano más próximo a Alicante-Elche**

El **municipio de Alicante** presenta una gran diversidad de ambientes naturales abarcando desde los fondos litorales de la Isla de Tabarca, pasando por los ambientes fluviales del río Montnegre, el Saladar de Agua Amarga y la zona dunar de los Arenales y la Sierra del Cabeço d'Or.

Cabe destacar, que además de esta vía litoral, en Alicante también existen rutas de gran potencial como sendero Sierra de los Colmenares (al Sur de Alicante), senderos en el Benacantil, senderos en el Cabo de la Huerta, itinerario ambiental Parque Lo Morant.

Asimismo, **Elche** cuenta con una gran diversidad de hábitats que configura un territorio de gran riqueza natural, convirtiéndolo en el municipio de la Comunidad Valenciana con mayores índices de biodiversidad.

Los 326,5 kilómetros cuadrados del amplio término municipal de Elche ofrecen una gran variedad de paisajes, hábitats, fauna y flora, distribuidos en tres ecosistemas: los montes y lomas que conforman las sierras del interior del municipio, los conjuntos dunares del litoral y los típicos humedales costeros mediterráneos que se desarrollan entre ambos espacios.

Los humedales illicitanos constituyen uno de los conjuntos más relevantes de la Comunidad Valenciana y uno de los últimos vestigios de los numerosos marjales (también llamados saladares) pantanosos existentes en su franja litoral. Tan solo la

Albufera de Valencia supera en importancia ecológica y ornitológica al parque natural de El Hondo, que comparten Elche y Crevillent.

Los humedales del Fondo d'Elx y Santa Pola están considerados como Paisajes de Relevancia Local según el PAT de Infraestructura Verde y Paisaje, puesto que contiene lugares de gran valor natural, paisajístico y cultural:

- Láminas de agua como el embalse de Levante y el de Poniente en el Fondo d'Elx, o la del Braç del Port en las Salinas de Santa Pola y ecosistemas asociados.
- Hito visual de la Torre de Tamarit en las Salinas d Santa Pola.
- Sistemas dunares de Pinet y Tamarit que flanquean la Gola de Les Salines.
- Enclaves culturales próximos como el Palmeral d'Elx y el Castillo Fortaleza de Santa Pola, así como el referente visual de primer orden del Cap de Santa Pola.

Figura 41- Vista desde el Sur de humedales Fondo d'Elxy Salinas de Santa Pola



Fuente: Plan de Infraestructura verde y paisaje de la Comunidad Valenciana

Tal y como se define en el PAT de la Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad valenciana, *la conectividad del paisaje entre estos dos espacios es clave a través de los Azarbes de Dalt y Dulce en la Partida del Carrizal como pieza clave de articulación de las zonas húmedas.*

Asimismo, se debe potenciar su permeabilidad hacia el Norte para conectar con los humedales del Altet, hacia el Sur para conectar con las Salinas de la Mata y Torrevieja y el corredor del Segura y hacia el oeste para conectar con los sistemas forestales de Serra de Crevillent.

Junto con estos dos humedales, hay que remarcar el Paraje Natural Municipal del Clot de Galvany, espacio protegido con una interesante diversidad de ambientes que lo convierten en un centro de biodiversidad de primer orden en la Comunidad Valenciana. Integrado en el conjunto de humedales de la pedanía de Balsares y

conectado con el sistema dunar de Arenales y Carabassí, constituye otro de los elementos destacables del rico patrimonio medioambiental ilicitano.

En cuanto a los **recursos culturales de interés en el tramo Alicante-Elche**, su rico patrimonio pivota alrededor de sus dos ciudades principales, Alicante y Elche, agrupando la gran mayoría de las declaraciones de BIC de este espacio litoral.

Los elementos más comunes son las torres, sobresaliendo las de Alicante (hasta 24 diferenciando las militares o defensivas, de las de tipo vigía). Muchas de éstas se encuentran en la antigua Huerta de Alicante; siendo éste un "campo regado" de valor histórico y que hoy se encuentra amenazado por la presión urbana.

En Elche, destacar como recurso cultural, declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, el **Palmeral de Elche**, gran extensión de palmeras (más de 60.000) dentro del casco urbano de la ciudad. Es el palmeral más grande de Europa, y en el mundo sólo le superan algunos palmerales árabes.

**Santa Pola** también dispone de 5 torres, pensadas principalmente para la vigilancia costera. También es significativo el abrigo rupestre de Santa Pola (Cueva de las Arañas del Carabasi) o el Conjunto Histórico de la Isla de Tabarca.

Por lo que respecta a los yacimientos arqueológicos, destacan los de Alicante (Villas Romanas del Castillo de Ansaldo, Tossal de Manises y Muralla Ibérica del Cerro de las Balsas). Santa Pola presenta además, todo un legado cultural vinculado a la producción salinera, todavía en funcionamiento, incluyendo también antiguos búnkeres relacionados con la Guerra Civil española.

Conforme a lo expuesto y tal y como se refleja en el Plan de Acción Territorial Metropolitano de Alicante y Elche, *el área funcional de Alicante-Elche cuenta con unos valores naturales y ambientes puntuales de interés a nivel nacional y europeo, un clima excepcional, una franja litoral variada y adecuada para múltiples actividades, una cultura creciente de protección medioambiental y un potencial de turismo basado en recursos marítimos.*

En cambio, la escasez de agua, tanto en aportes superficiales como subterráneos, la pérdida generalizada de rasgos naturales y deterioro del paisaje por ocupación intensa, el riesgo de inundación, el abandono extensivo de cultivos el alto grado de erosión y pérdida de suelo fértil y el litoral altamente urbanizado y densificado, dificultan la potenciación y conexión de dichos recursos, siendo necesaria una planificación tanto territorial como de movilidad.

Los objetivos dispuestos en el Plan de Acción Territorial de Alicante-Elche (PAT Alicante-Elche), en referencia a la infraestructura verde definida apoyados en esa Estrategia Territorial son, por tanto:

- Diseñar un sistema de espacios abiertos que tenga como principales elementos de articulación los espacios de mayor valor ambiental, cultural y territorial de Alicante y Elche, y garantizar su conectividad ecológica y funcional.

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

## 2.9 Capacidad del planeamiento urbanístico del área funcional de Alicante y Elche

El área funcional de Alicante-Elche en el año 2016 contaba con un porcentaje de 8,56% de suelo sellado o urbano respecto del total de su superficie. Además, el suelo urbanizable representaba un 6,31% del total de la superficie, teniendo, como indica el PAT Alicante-Elche *"un ratio urbanizable/urbano igual a 0,73, ligeramente menor al 0,80 que tenía en el mismo año la Comunidad Valenciana"*.

Figura 42- Planeamiento urbanístico (ha) (mayo 2016).

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

Fuente: Plan de Acción Territorial de Alicante - Elche

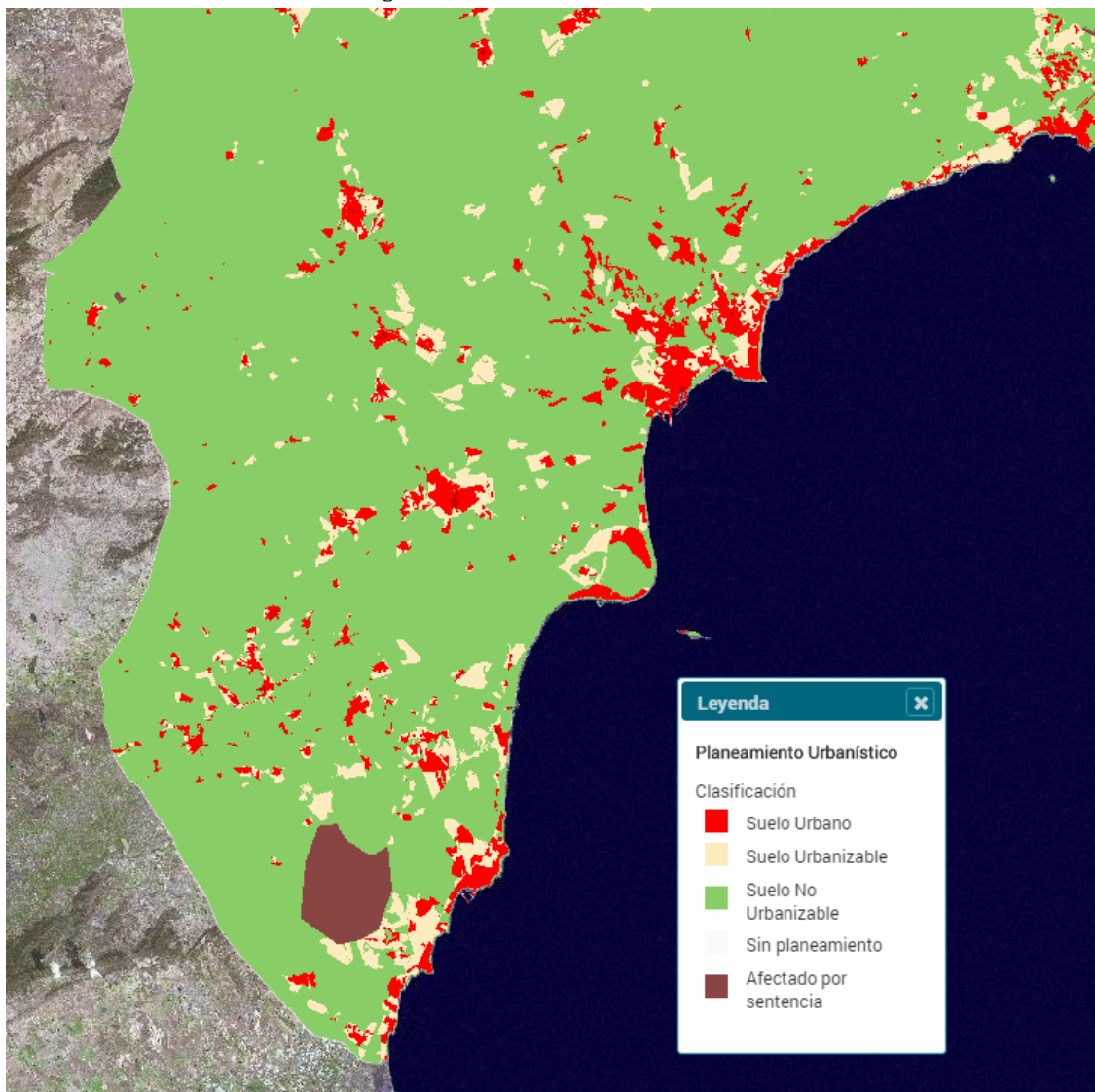
Tal y como se observa en la tabla, en el año 2016, del 6,31% correspondiente a suelo urbanizable, el uso residencial representa el 3,78% y la superficie para uso de actividades económicas representan el 1,26% (1,03% uso industrial y 0,23% uso terciario).

Esta superficie urbanizable tendría capacidad de acoger una demanda potencial importante, estimándose en el PAT Alicante-Elche que, en el planeamiento urbanístico actual, *"se podría construir actualmente alrededor de 115.000 viviendas, considerando una media de 25 viviendas/hectárea bruta, que cubrirían un periodo de 30 años de consumo de vivienda"*.

Por otro lado, teniendo en cuenta el porcentaje de suelo destinado para actividades económicas y considerando una media de *"40 trabajadores/hectárea bruta, en condiciones actuales se tendría una capacidad de acogida de 60.000 empleos nuevos. Además se estiman 10.000 empleos nuevos adicionales que ocuparían la superficie de uso industrial y terciario, dando un total de 70.000 empleos nuevos"*.

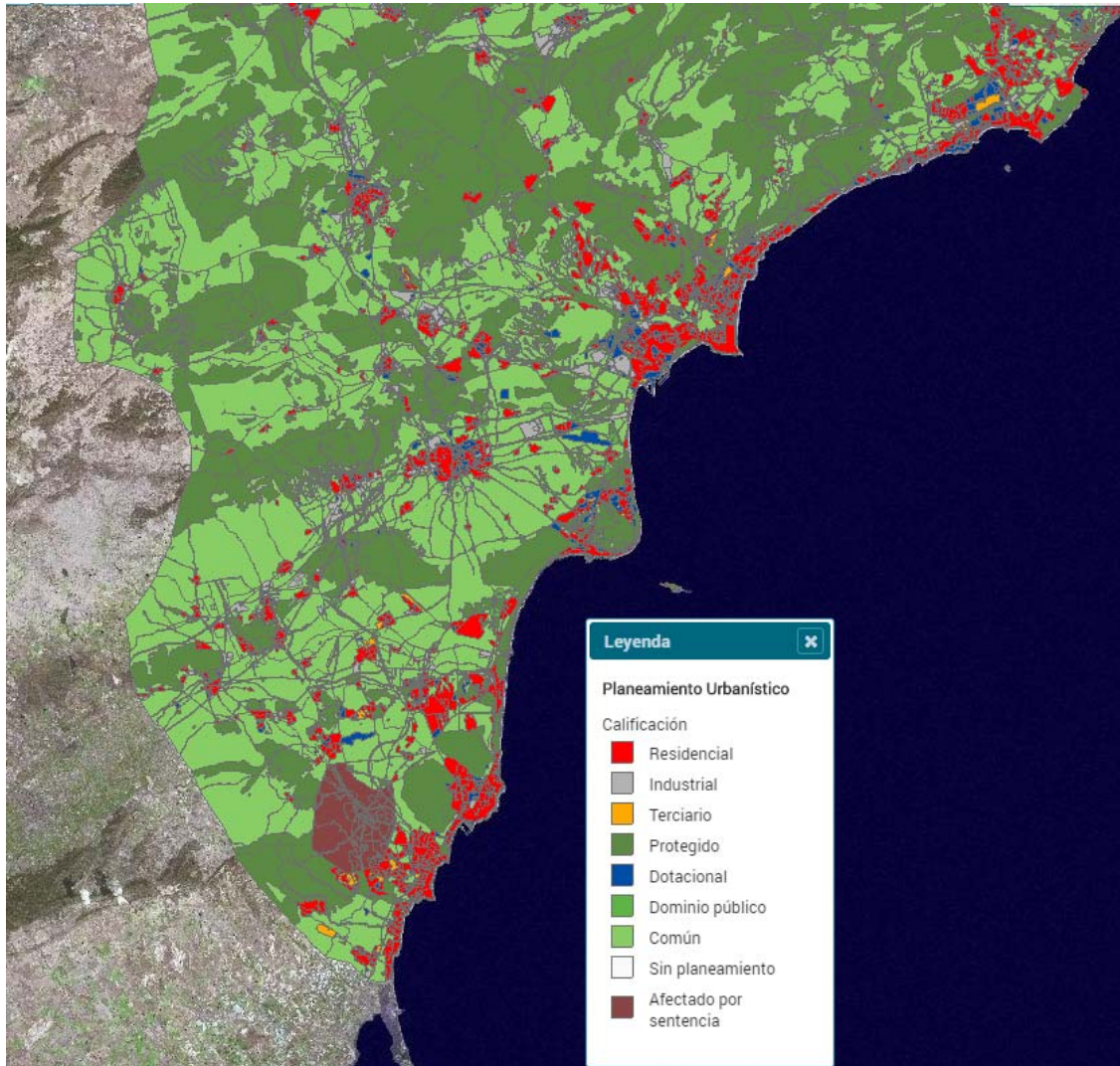
Con los datos observados y según lo mencionado en el Documento inicial estratégico del PAT Alicante-Elche, *“a la vista de estos datos cabría pensar que no hay necesidad de planificar esta área, puesto que cualquier demanda que se plantee, incluso en el escenario más optimista, está cubierto con creces por el planeamiento actual. Pero el PAT identifica que el problema del modelo actual no es éste sino que el modelo urbano actual que consiste en la **superposición de planeamientos municipales de la aglomeración urbana de Alicante y Elche no es considerado como satisfactorio en cuanto a sostenibilidad territorial y de acuerdo a los criterios de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. Esta insatisfacción se da debido a la nula viabilidad en el mercado que tiene el suelo clasificado, además de la insostenibilidad generada por superar los índices máximos de crecimiento, por encontrarse lejos de los tejidos compactos preexistentes o por la incompatibilidad con la infraestructura verde del territorio, por lo cual es necesario que se adopten medidas y se tomen decisiones para ajustar al modelo de territorial y urbanístico sostenible”***.

Figura 43- Clasificación del suelo.



Fuente: Institut Cartogràfic Valencià [Última consulta Febrero 2018].

Figura 44- Calificación del suelo.



Fuente: Institut Cartogràfic Valencià [Última consulta Febrero 2018].

### 3. OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANA SOSTENIBLE DEL ÁREA DE ALICANTE-ELCHE.

Se definen a continuación los objetivos pormenorizados del Plan de Movilidad Sostenible del área de Alicante-Elche:

1. Consolidar el ámbito del Plan como área metropolitana integrada que facilite los intercambios ágiles de personas y mercancías imprescindibles para garantizar el desarrollo y bienestar de la población.
2. Potenciar el transporte público. Mejorar la cobertura, calidad, seguridad y accesibilidad del servicio y fomentar la intermodalidad entre el transporte público urbano y los modos de transporte no mecanizados con el transporte interurbano, ferroviario o autobús.
3. Equilibrar el reparto modal entre el vehículo privado, transporte público y modos no mecanizados, mediante el trasvase de personas usuarias del vehículo privado al sistema de transporte colectivo, así como a los modos no mecanizados.
4. Fomentar la integración institucional, tarifaria, física y operativa de los diferentes sistemas de transporte público para favorecer la intermodalidad en el ámbito.
5. Gestionar eficazmente el tráfico y el sistema de estacionamiento en congruencia con las políticas de potenciación del transporte público y de los modos no mecanizados de desplazamiento.
6. Potenciar la incorporación de estacionamientos de disuasión en las estaciones y paradas localizadas en los accesos a la ciudad como medio para fomentar el intercambio entre el vehículo privado y los modos de transporte público, posibilitando así la elección óptima para cada etapa del desplazamiento.
7. Recuperar espacio de la vía pública para los modos no mecanizados de transporte (peatones y ciclistas), mejorando la calidad del entorno urbano y devolviendo a las calles y plazas su protagonismo como espacios de convivencia de primer nivel.
8. Mejorar las operaciones de carga, distribución y descarga de mercancías para mantener su función esencial con el menor perjuicio posible para el resto de personas usuarias del espacio público.
9. Reducir emisiones contaminantes y ruido y garantizar un consumo energético más eficiente en el ámbito de la movilidad.
10. Potenciar la renovación de las flotas de vehículos en vehículos menos contaminantes (híbridos, eléctricos, gas, etc.) tanto en el ámbito privado como institucional.
11. Promover las nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad para facilitar la coordinación tarifaria, el intercambio modal, la mejora de la accesibilidad, la reducción de la accidentalidad, la información en tiempo real y la comodidad de personas usuarias.
12. Promover la movilidad sostenible en los desplazamientos a los grandes centros atractores.

13. Crear estrategias de movilidad segura y sostenible en los desplazamientos laborales tendentes a eliminar desplazamientos innecesarios, acortar los desplazamientos existentes (acordando políticas de movilidad geográfica) y el fomento de los modos de desplazamiento sostenibles (rutas de empresa y lanzaderas, políticas disuasorias de aparcamiento, promoción del coche compartido o car pooling y del coche multiusuario o car sharing, fomento de las rutas peatonales y ciclistas, flexibilidad horaria, flexibilidad retributiva con las tarjetas de transporte público...).
14. Incorporar criterios de movilidad sostenible en la política urbanística y territorial que apuesten por la ciudad compacta mediterránea, con barrios y distritos equilibrados en términos de residencia, empleo, servicios y equipamientos.
15. Evaluar la idoneidad y especificidades requeridas para impulsar la creación de una Autoridad Única de Transporte en el área, que facilite la integración modal, tarifaria y administrativa en el ámbito en beneficio de las formas de desplazamiento más sostenibles.
16. Promover la más amplia participación ciudadana en la elaboración y posterior gestión del Plan.
17. Informar y educar a la población, especialmente a los más jóvenes, en las ventajas de desarrollar hábitos de movilidad más sostenibles.
18. Mejorar la seguridad de los desplazamientos, reducir la accidentalidad y focalizar las actuaciones prestando especial atención a la persona usuaria más vulnerable.
19. Suprimir barreras que puedan dificultar o impedir los desplazamientos de las personas con movilidad reducida, de personas mayores, que circulen con carritos de bebé... (accesibilidad universal).

Estos objetivos pormenorizados, que incluyen entre otros los Objetivos del Pacte Valencià per a la Mobilitat Segura i Sostenible, se posicionan como el origen de las propuestas del Plan de Movilidad Metropolitana del área de Alicante-Elche que se presentan en el apartado siguiente.

#### 4. PROPUESTAS DEL PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANA SOSTENIBLE DEL ÁREA DE ALICANTE-ELCHE.

Las propuestas presentadas a continuación para el PMoMe Alicante-Elche tienen diferentes niveles de concreción y limitaciones en función de la entidad o actor con competencias para su implantación. De este modo, existen entre las siguientes propuestas algunas que podrán ser implantadas directamente por la Generalitat Valenciana y otras que, al no ostentar la Generalitat las competencias directas, deberán ser desarrolladas o implantadas por otros organismos o entidades mediante convenios, subvenciones o ayudas. En este segundo caso, el papel de la Generalitat Valenciana y, en particular de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori será de impulsar o promover el desarrollo de las propuestas.

Se muestran a continuación las propuestas planteadas agrupadas por áreas de actuación, **siendo necesario señalar que éstas serán concretadas y ajustadas en fases posteriores del Plan**, por lo que son susceptibles de variar, adaptándose a las problemáticas diagnosticadas en el ámbito:

##### INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

#### 1. Mejora de las condiciones para la operación del transporte público y de los vehículos de alta ocupación en ejes interurbanos prioritarios

Mejorar la velocidad comercial del transporte público y de los vehículos de alta ocupación para incrementar su competitividad con respecto al vehículo privado "con un solo ocupante" como modo de transporte habitual en aquellos ejes viarios interurbanos en los que se detecte su idoneidad.

Específicamente, las medidas propuestas podrían estar relacionadas con la implantación de carriles exclusivos para transporte público, carriles reservados para vehículos de alta ocupación (BUS-VAO) o medidas de priorización semafórica. Estas medidas serán susceptibles de ser aplicadas en aquellos ejes viarios con concentración de movilidad tales como el eje Elx-Aeroport-Alacant Sud o el corredor Sant Joan-Alacant Nord.

#### 2. Mejora de las paradas de autobús interurbano.

Mejorar la información, equipamiento, señalización, accesibilidad y seguridad en las paradas de autobús interurbano, con el objetivo de hacerlas visibles, accesibles y comprensibles en cuanto a la información proporcionada de horarios e itinerarios para la ciudadanía y personas usuarias esporádicas (turistas). Estas actuaciones se enmarcan en el denominado "Programa de paradas de Autobús" mencionado en el *Programa Estratégico UNEIX para la mejora de la movilidad, infraestructuras y el transporte de la Comunitat Valenciana*.

#### 3. Red de infraestructuras nodales para aparcamiento

Planificar y desarrollar una red de infraestructuras nodales para aparcamiento que fomenten el intercambio con modos de transporte sostenibles, tales como

aparcamientos disuasorios y park&ride. Estas infraestructuras se ubicarán en aquellos emplazamientos en los que la disponibilidad de aparcamiento fomente que la persona usuaria evite realizar la totalidad del trayecto en vehículo privado. Por ejemplo en las estaciones de RENFE de Cercanías de las líneas C-1 y C-3 o las estaciones de TRAM Alicante-El Campello, se evaluará la implantación de zonas destinadas al aparcamiento, de modo que se potencie el intercambio de modos motorizados y no motorizados con el ferrocarril. Paralelamente, para garantizar el uso de estas infraestructuras es necesario restringir el aparcamiento en destino y mejorar la dotación de servicios en los intercambiadores, propuesta que se detalla a continuación.

#### **4. Mejora de la dotación de servicios en los intercambiadores de transportes existentes.**

Aumentar la oferta dotacional en intercambiadores ya existentes, tales como estaciones de ferrocarril y estaciones de autobús interurbano, fomentando con este aumento de la oferta de servicios el aumento del uso de tales infraestructuras. Algunos de los servicios incorporados podrían ser: aparcamientos vigilados, infraestructuras de recarga eléctrica, aparcamientos de bicicleta seguros, estacionamiento de sistemas de bicicleta pública, etc., medidas que se detallan en apartados posteriores.

#### **5. Evaluación de actuaciones en infraestructura viaria**

Pese a que los objetivos del PMoMe no van ligados necesariamente a las inversiones en infraestructura viaria, se podrán evaluar aquellas infraestructuras viarias que mejoren notablemente las conexiones en el ámbito metropolitano de Alicante-Elche y que justifiquen la inversión por el volumen de movimientos diarios y por su carácter vertebrador.

#### **6. Actuaciones en red ferroviaria del estado (RFIG)**

Impulsar el desarrollo por parte del Estado de las siguientes actuaciones ferroviarias en el ámbito de Alicante-Elche, tal y como se concreta en el *Programa Estratégico UNEIX para la mejora de la movilidad, infraestructuras y el transporte de la Comunitat Valenciana*:

- Finalización de la implantación de ancho estándar en el tramo Alacant-Elx-Murcia
- Plan de Cercanías para el núcleo Alacant-Murcia:
  - C-1: conexión de Alacant con el aeropuerto de Alacant-Elx y conexión de la línea convencional con la línea de alta velocidad en la estación de Alta Velocidad de Elx-Matola.
  - C-3: extensión de servicios hasta Villena y mejoras de servicio.
- Operaciones de integración ferroviaria entre las ciudades de València y Alacant.

#### **7. Actuaciones en red ferroviaria autonómica de la Generalitat (FGV)**

Impulsar el desarrollo de las siguientes actuaciones ferroviarias en el ámbito de Alicante-Elche, tal y como se concretan en el *Programa Estratégico UNEIX para*

*la mejora de la movilidad, infraestructuras y el transporte de la Comunitat Valenciana:*

- Puesta en servicio del túnel de la Serra Grossa (TRAM d'Alacant)

## **TRANSPORTE PÚBLICO**

### **8. Implementación de líneas exprés de autobús.**

Se evaluará la idoneidad y condiciones para implementar servicios exprés de autobús interurbano (con adecuadas frecuencias y elevadas velocidades de recorrido) en aquellos flujos que tengan como destino núcleos relevantes de generación/atracción de viajes, de modo que se mejoren las condiciones de operación y por tanto la competitividad del transporte público frente al vehículo privado.

### **9. Implementación de servicios de transporte público a demanda**

Evaluar la implantación de servicios de transporte a demanda para cubrir aquellas relaciones en las que la baja demanda no justifique la rentabilidad económica ni la idoneidad de líneas de transporte público regulares. Tradicionalmente, relaciones con baja demanda (zonas rurales, núcleos urbanos de poca población, zonas de débil tráfico, etc.) han tendido a servirse con servicios regulares de bajas frecuencias, actuando en muchas ocasiones las bajas frecuencias como elemento disuasorio del uso del transporte público. En el PMoMe puede evaluarse reemplazar algunas de las líneas de baja demanda por servicios de transporte a demanda (TAD) que funcionan a petición de la persona usuaria mediante un protocolo de activación mediante reservas.

### **10. Directrices para homogeneización de los servicios de transporte interurbano**

Establecer directrices y criterios para la coordinación y homogeneización entre operadores de transporte público en el ámbito (bases para creación e implantación de títulos integrados de transporte público en el ámbito, nomenclatura, información en paradas, imagen única de los vehículos que permita identificar la red, etc.).

### **11. Integración/coordinación de los servicios urbanos e interurbanos del ámbito.**

El transporte público urbano de los municipios y el transporte público interurbano del área de Alacant funcionan, salvo en el entorno de Alicante (área TAM) y en el entorno de Elche, sin ningún tipo de integración en aspectos tales como la ubicación de las paradas, información, horarios, tarifas, títulos de transporte, etc. El establecimiento de medidas y directrices para mejorar la integración, información y complementariedad entre todos los servicios de movilidad en el ámbito metropolitano permitirá el uso combinado de ambos de manera sencilla por parte de la población usuaria.

### **12. Evaluar la necesidad y condiciones para la creación de un Ente metropolitano de Coordinación, Consorcio o Autoridad Única de Transportes en el área de Alacant-Elx.**

Se evaluará la necesidad, idoneidad y condiciones para la creación de un ente encargado de coordinar a los operadores de transporte público urbano (autobuses urbanos y TRAM), operadores de autobuses interurbanos, RENFE y otros organismos relacionados con la movilidad del ámbito. En caso de crearse, la Autoridad sería la encargada de impulsar y desarrollar las medidas relacionadas con la coordinación del funcionamiento integrado de la movilidad en el área de Alacant-Elx en aspectos tales como la integración tarifaria, título único, coordinación horaria y de paradas, información integrada, etc.

### **13. Mejora de la información de transporte público a turistas y residentes temporales.**

Fomentar el uso del transporte público entre turistas y residentes temporales en el área de Alacant-Elx mediante la creación de abonos de transporte turísticos, abonos turísticos combinados y/o campañas de información en otros idiomas.

### **14. Mejora de la información de movilidad en el ámbito**

La información correspondiente a los autobuses interurbanos en el ámbito de Alacant-Elx se limita, salvo casos concretos del entorno de Alicante y de Elche, a la información proporcionada por cada operador, siendo difícil para la persona usuaria obtener una visión global de la oferta de transporte público disponible en el área para tomar decisiones. Se propone agregar toda la información de movilidad del ámbito en una web y una app, de manera que la persona usuaria pueda decidir la solución óptima para su recorrido con toda la información de la oferta disponible. De este modo, se dispondrá de forma agregada, en una plataforma única para toda el área metropolitana de Alacant-Elx, de información de la oferta de transporte público, información en tiempo real, recarga de títulos de transporte, gestión de incidencias, solicitud de servicios de transporte a demanda, etc.

## **MOVILIDAD CICLISTA**

### **15. Red de itinerarios ciclistas troncales de ámbito metropolitano**

Coordinar el desarrollo de una red de itinerarios ciclistas troncales entre los municipios del ámbito, garantizando la continuidad, funcionalidad y seguridad de los recorridos ciclistas y, específicamente, la continuidad de los itinerarios ciclistas municipales con aquellos de carácter interurbano o metropolitano.

Concretamente, las actuaciones estarían incluidas en la denominada *Xarxa d'itineraris no motoritzats de la Comunitat* y algunas de ellas podrían ser: Itinerario entre Sant Joan d'Alacant y Alacant por la Avenida de Dénia o la prolongación del carril bici sur de la ciudad de Alicante.

### **16. Red de aparcamientos de bicicletas seguros.**

Fomentar la instalación de aparcamientos de bicicletas seguros frente a robos, distribuidos en los principales centros atractores del ámbito y en los intercambiadores de transporte (estaciones de cercanías de Renfe, paradas de TRAM, entre otros). El factor "riesgo de robo" puede ser en muchas

ocasiones disuasorio para aquella población usuaria que quiera desplazarse en bicicleta propia, por lo que la instalación de aparcamientos seguros puede derivar en un aumento de la captación de la bicicleta por parte de poseedoras y poseedores de tales vehículos.

#### **17. Red de bicicleta pública metropolitana.**

Establecer un marco común y coordinado en los sistemas de bicicletas públicas de los municipios del ámbito, permitiendo la interoperabilidad entre sistemas y eliminando barreras en la conexión ciclista intermunicipal, logrando una red de bicicleta pública metropolitana al extender la solución adoptada a todos los municipios del ámbito.

Específicamente en la actualidad funcionan en el ámbito algunos sistemas de bicicleta pública pero no son operables entre sí, por lo que se podrían evaluar alternativas tales como los sistemas del tipo “dockless” (“free-floating bike sharing systems”). Estos sistemas, que están teniendo buena acogida en algunas ciudades de Europa, que se caracterizan por no tener anclajes a diferencia de los sistemas tradicionales y funcionar a través de app móviles.

#### **18. Promoción de la bicicleta.**

Promover el uso de la bicicleta como modo de transporte habitual mediante campañas de concienciación ciudadana dirigidas a usuarias y usuarios potenciales. Estas campañas podrán versar sobre temas como la seguridad en la circulación ciclista y el respeto entre la población usuaria.

### **MOVILIDAD PEATONAL**

#### **19. Red de itinerarios peatonales troncales de ámbito metropolitano**

Coordinar el desarrollo de una red de itinerarios peatonales que garanticen la continuidad, funcionalidad y seguridad de los recorridos a pie, así como la continuidad de los itinerarios peatonales municipales con aquellos de carácter interurbano o metropolitano donde se precise.

#### **20. Coordinación para implementación de Itinerarios peatonales urbanos y peatonalización de vías en zonas urbanas**

Coordinar el desarrollo de una red de itinerarios peatonales en zonas urbanas mediante peatonalización de vías. El papel de la Conselleria d'Habitatge a este respecto será impulsar estas acciones, apoyando a los Ayuntamientos en el objetivo de devolver el espacio público de las zonas urbanas al peatón, con la consiguiente disminución del dominio de la ciudad por el tráfico rodado, disminución de emisiones, ruidos, etc. ligados al tráfico motorizado.

#### **21. Coordinación para implementación de calles 30 o zonas de tráfico pacificado en zonas urbanas.**

Coordinar la implantación de calles 30 en aquellas zonas urbanas en las que el calmado o pacificación del tráfico se considere una herramienta adecuada para mejorar la convivencia de vehículos y peatones y asimismo, una herramienta para reducir el tráfico de paso en determinados ejes viarios urbanos transfiriéndolo a vías realmente destinadas al paso o circulación de los

vehículos motorizados. El papel de la Conselleria d'Habitatge a este respecto será impulsar estas acciones, apoyando a los Ayuntamientos.

## MOVILIDAD DE MERCANCÍAS

### 22. Marco común de la movilidad de mercancías en el ámbito

Establecer marco común y coordinado en las ordenanzas relacionadas con la movilidad de mercancías (restricciones, limitación de peso, horarios, políticas de uso de las reservas de carga y descarga, etc.) entre los municipios del ámbito.

## VEHÍCULOS

### 23. Fomento del uso de los vehículos eficientes y menos contaminantes ("ECO") entre la ciudadanía y en los municipios

Promover la renovación de las flotas de vehículos municipales, flotas de transporte público o vehículos particulares de la ciudadanía a vehículos "eco" (eléctricos o a gas). El papel de la Conselleria será el de promover esta renovación y transformación progresiva mediante campañas de fomento y concienciación, ayudas, etc, de manera coordinada con el proyecto "Plan de impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga en la Generalitat" en ejecución actualmente.

### 24. Electrificación de la flota de vehículos de la Generalitat Valenciana

La Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo en acuerdo de 16 de diciembre de 2016, del Consell, aprobó el *Plan de ahorro y eficiencia energética, fomento de las energías renovables y el autoconsumo de los edificios, infraestructuras y equipamientos del sector público de la Generalitat*, con el objeto de conseguir que el sector público de la Generalitat reduzca sus consumos de energía y ejerza un papel ejemplificador en materia de ahorro y eficiencia energética(...).

Específicamente, como criterios de eficiencia energética en la renovación de flotas y vehículos, se establece: *"La renovación de flotas y vehículos se hará siguiendo, entre otros, criterios energéticos, de manera que se opte por equipos que incrementen el ahorro y la eficiencia energética, la utilización de energías renovables y que contribuyen a la disminución del uso de combustibles derivados del petróleo. Además se tendrá en cuenta a la hora de comprar vehículos de transporte por carretera y neumáticos, los impactos energético y medioambiental de la utilización durante su vida útil. Así, siempre que sea posible en función del uso y características particulares del servicio, los nuevos vehículos deberán ser de clasificación energética A. En el caso de flotas de vehículos que realizan un transporte exclusivamente urbano, se priorizará la compra de vehículos eléctricos"*.

A este respecto, el papel de la Conselleria d'Habitatge será garantizar la transformación progresiva de su flota siguiendo los criterios que marca el acuerdo del Consell citado.

## 25. Red de puntos de recarga de vehículos eléctricos y de vehículos de gas

Promover la implantación de electrolinerías y gasinerías, bien apoyando a los Ayuntamientos en la implantación o bien promoviendo la propia Conselleria la implantación de una red de puntos de recarga, de manera coordinada con el proyecto "Plan de impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga en la Generalitat" en ejecución actualmente.

## 26. Fomento de la movilidad colaborativa (car sharing, car pooling, etc)

Impulsar el empleo del coche compartido para la movilidad en vehículo privado en el ámbito, aumentando la ocupación media de los vehículos y minimizando al máximo el uso del vehículo privado con un solo ocupante. La propuesta podría pasar por fomentar el desarrollo de plataformas de movilidad colaborativa para determinados centros de atracción de viajes de forma que se garantice la seguridad de la población usuaria y la integridad conceptual del *car sharing*.

## OTRAS MEDIDAS

### 27. Definición y gestión de Zonas de Bajas Emisiones

Impulso del establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) por parte de los Ayuntamientos del ámbito, en similitud a las medidas implementadas en ciudades de referencia como Madrid o Barcelona. En estas ZBE, con el objetivo de proteger a las personas y el medio ambiente de la contaminación de los vehículos, se gestionarán los accesos a las Zonas de Bajas emisiones en función de episodios de contaminación en los que se superen umbrales de determinados contaminantes. Previsiblemente, la gestión en los episodios de contaminación se realizará empleando como base el sistema de clasificación del parque móvil por etiquetas de la DGT. Como parte del sistema de Gestión de accesos a las ZBEs, esta propuesta podría ir ligada a refuerzos de la oferta de transporte público en mencionados episodios de contaminación, en caso de considerarse necesario.

### 28. Promover la Actualización y redacción de Planes de Mejora de la Calidad del Aire en el ámbito de Alicante y Elche.

### 29. Promoción de directrices coordinadas y consistentes en movilidad sostenible

- Potenciar el desarrollo y actualización de Planes de Movilidad Urbana Municipales garantizando que los objetivos a nivel municipal son coherentes con los del PMoMe.
- Potenciar el desarrollo y actualización de Planes de Movilidad de Centros Generadores de movilidad tales como centros de trabajo, centros de ocio, puerto, aeropuerto y Universidades.
- Fomentar la elaboración de Planes de Accesibilidad Municipal y la colaboración entre administraciones para una gestión más eficiente de la movilidad metropolitana.
- Establecer directrices urbanísticas derivadas de los objetivos del Plan que hayan de ser consideradas por los planes urbanísticos y territoriales

del ámbito, garantizando que los criterios y propuestas territoriales están alineadas con criterios en materia de movilidad sostenible (mantenimiento del modelo de ciudad compacta mediterránea, por ejemplo).

- Promover la creación de espacios de relación entre los distintos actores involucrados en la movilidad metropolitana (Ayuntamientos, Conselleria, Diputación, etc.) de manera que se fomente la coordinación entre ellos.

En estos aspectos, en caso de implantarse una Autoridad única de Transporte o Consorcio de Transportes, esta velará por que los Planes de movilidad sectoriales desarrollados se ajusten a los criterios establecidos por el PMoMe.

### **30. Promoción de la movilidad sostenible entre la ciudadanía.**

Desarrollar campañas para mejorar la comunicación, información y sensibilización hacia la movilidad Sostenible entre la población, así como promover la investigación y participación en proyectos piloto en materia de movilidad Sostenible

### **31. Participación ciudadana**

Promover la participación de la ciudadanía en la elaboración y posterior implementación del PMoMe.

## 5. NORMATIVA DE COORDINACIÓN

El Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elche tiene como prioridades el facilitar criterios de movilidad sostenible para una política urbanística y territorial que apueste por la ciudad compacta mediterránea, con barrios y distritos equilibrados en términos de residencia, empleo, terciario y equipamientos, suprimiendo barreras a los desplazamientos de las personas con movilidad reducida y recuperando el espacio de la vía pública para los modos no mecanizados de transporte (peatones y ciclistas), entre otros.

Respecto a la movilidad urbana y transporte público los planes urbanísticos o territoriales, como es el **PAT de Alicante- Elche, serán los encargados de establecer reservas de suelo que, en caso de requerirse, mejoren las comunicaciones entre los municipios del ámbito.**

Es por ello, que la normativa de coordinación será la que se establezca en el PAT de Alicante-Elche puesto que es el instrumento que debe establecer las reservas de suelo que permitan llevar a cabo las actuaciones definidas en el PMoMe de Alicante-Elche.

Asimismo, el PMoMe de Alacant-Elx también se coordinará con los Planes Generales de Ordenación Urbana –PGOU- y con los Planes de Movilidad Urbana Sostenible –PMUS- de los municipios del ámbito, garantizando la coherencia de los objetivos y propuestas de ambos con los del PMoMe.

En este sentido, la normativa del PAT de Alicante-Elche, propondrá un conjunto de disposiciones normativas para la coordinación de, entre otros **ámbitos**, los siguientes:

- 1. La coordinación de la regulación del suelo no urbanizable en el área funcional, indicando las distintas tipologías de espacios que debe incluir la infraestructura verde rural y sus normas de uso y gestión, que deberán ser incorporadas en todos los planes generales estructurales, pudiendo éstos concretarlas a su realidad territorial específica.*
- 2. La coordinación en cuanto a la zonificación del suelo rural, que deberá adaptarse a las distintas unidades de paisaje que determinará el propio estudio de paisaje del PAT de Alicante-Elche.*
- 3. La implantación de usos, actividades y equipamientos supramunicipales, los cuales serán definidos en el plan, junto con un conjunto de estrategias de actuación sobre los mismos.*
- 4. La implantación de las infraestructuras que, en su caso, se propongan, especialmente en cuanto a sus reservas de suelo e integración en la morfología del territorio.*
- 5. Coordinación de las demandas y las ofertas de viviendas de protección pública, las cuales se desarrollarán a escala supramunicipal.*

6. Los crecimientos que, en su caso, se propongan en los planes estructurales se estimarán en función de la ETCV y de la capacidad de acogida de los municipios metropolitanos.

7. El desarrollo de fórmulas de compensación intermunicipal cuando estén previstas en el plan o en la legislación vigente.

## **6. ESTUDIO DE PAISAJE**

El Estudio de Paisaje del Plan Metropolitano de Movilidad Sostenible del Área de Alicante-Elche se adaptará en sus contenidos a lo determinado en el Anexo I de la LOTUP.

Debido a que el Plan Metropolitano de Movilidad Sostenible del Área de Alicante-Elche se encuentra englobado dentro del Área Funcional del PAT de Alicante-Elche, tanto la caracterización territorial y la caracterización del paisaje (definición de unidades de paisaje, recursos visuales y paisajísticos) como el análisis visual y la valoración de las unidades y recursos de paisaje se obtendrá del PAT de Alicante-Elche.

Las directrices finalmente propuestas y normas de integración paisajística (criterios de integración paisajística) se realizarán en base a las actuaciones programadas en el Plan Metropolitano de Movilidad Sostenible del Área de Alicante-Elche, optando siempre por actuaciones respetuosas con el medio ambiente y el paisaje, definiendo una serie de criterios paisajísticos para que se tengan en cuenta a la hora de su ejecución y se integre perfectamente en el entorno en el que se encuentran no generando barreras visuales y facilitando la conexión entre elementos de la infraestructura verde.

## INDICE DE FIGURAS Y TABLAS

Figura 1-Principales vectores de movilidad diaria en la Comunitat.....	6
Figura 2-Distribución de desplazamientos diarios en la Comunitat Valenciana (izquierda) y en el área metropolitana de Alicante-Elx (derecha) en función de la distancia.....	9
Figura 3-Destino principal de los desplazamientos de cada municipio del sistema rural.....	11
Figura 4-Esquema de la metodología desarrollada.....	12
Figura 5- Ámbito estricto del PMoMe Alicante-Elche.....	17
Figura 6- Ámbitos estricto (beige) y ampliado (gris)delPMoMe Alicante-Elche.....	18
Figura 7. Subáreas del PMoMe Alacant-Elx.....	19
Figura 8- Principales centros de atracción/generación de viajes del ámbito estricto ...	21
Figura 9. Centros de Atención primaria de departamentos de salud " Alicante-Hospital General", " Alicante-San Joan d'Alacant", " Elche-Crevillente" y " Elche-Hospital General" en provincia de Alicante.....	22
Figura 10- Ejes logísticos Ferroviarios.....	24
Figura 11- Flujos interprovinciales de mercancías por carretera.....	25
Figura 12-Esquema de las líneas del TRAM Alicante.....	25
Figura 13- Evolución del tráfico de pasajeras y pasajeros anuales del aeropuerto Alicante-Elche.....	26
Figura 14- Tráfico Mensual de Pasajeras y pasajeros Aeropuerto Alicante-Elche.....	26
Figura 15- Red viaria ámbito del PMoMe Alicante-Elche.....	27
Figura 16. Red de vías ciclistas existente y propuesta en Alicante en la ETCV (2011).....	28
Figura 17. Borrador de red de itinerarios no motorizados en la Provincia de Alicante enero 2018.....	29
Figura 18- Distribución del reparto de viajes entre los municipios del ámbito estricto ....	30
Figura 19- Comparación del reparto Modal del Área TAM entre EDM 1999 y EDM 2013.....	31
Figura 20 Viajes relacionados con municipios externos.....	33
Figura 21- Esquema propuesta transporte público Alicante-Elx.....	36
Figura 22-Disponibilidad de vehículo por municipio.....	37
Figura 23-Viajes por persona/día por municipio.....	38
Figura 24-Movilidad motorizada/no motorizada por municipios.....	38
Figura 25-Población municipal por sexo del ámbito estricto del PMoMe Alicante-Elx, año 2017.....	43
Figura 26- Evolución de la población del área metropolitana de Alicante - Elche (hab.).....	44
Figura 27- Evolución de la Población del Ámbito del Plan (hab.....	44
Figura 28-Perspectivas demográficas del Ámbito estricto PMoMe.....	45
Figura 29- PIB per cápita.....	46
Figura 30- Renta bruta media.....	46
Figura 31- Renta bruta media de los Municipios del ámbito del plan.....	47

Figura 32-El corredor de la Innovación Elx-Alicante. ....	49
Figura 33- Crecimiento del suelo sellado (1990-2006) (%).....	51
Figura 34- Crecimiento del suelo artificial y la población de las áreas metropolitanas de Alicante y Elche (1990-2006).....	52
Figura 35-Evolución del suelo artificial del área urbana integrada de Alicante-Elche (1987-2006).....	52
Figura 36- Principales Usos del suelo en el ámbito. ....	53
Figura 37- Coste de la dispersión urbana a nivel municipal (% de gasto corriente).....	54
Figura 38- Esquema de conexión biológica y territorial del entorno urbano de Alicante-Elche. ....	56
Figura 39- Espacios de conexión ecológica y funcional .....	57
Figura 40- Propuesta de trazado de la vía litoral. ....	58
Figura 41- Vista desde el Sur de humedales Fondo d´Elxy Salinas de Santa Pola .....	59
Figura 42- Planeamiento urbanístico (ha) (mayo 2016).....	62
Figura 43- Clasificación del suelo.....	63
Figura 44- Calificación del suelo. ....	64
Tabla 1-Clasificación de los municipios en la Comunitat por desplazamientos diarios....	7
Tabla 2- Clasificación de las principales relaciones de movilidad entre pares de municipios en la Comunitat.....	7
Tabla 3- Índices de autocontención de los municipios de la provincia de Alicante .....	9
Tabla 4-Capacidad de atracción de municipios aledaños con Alacant .....	15
Tabla 5- Capacidad de atracción de municipios aledaños con Elx .....	15
Tabla 6-Ámbito de análisis alrededor de las ciudades centrales para el PMoMe Alicante-Elx .....	16
Tabla 7. Viajeros en las líneas C1/C3 cercanías RENFE. ....	32
Tabla 8. Modos de transporte en viajes externos a ELCHE según la zona de atracción. 35	
Tabla 9-Reparto modal global por municipios.....	39

## B. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

### 1. ANTECEDENTES Y OBJETO.

Hasta la fecha las actuaciones efectuadas en materia de infraestructuras de transporte y de movilidad en la Comunitat y, específicamente en las tres áreas metropolitanas de Castelló, Valencia y Alacant-Elx, se han desarrollado en ausencia de instrumentos de planificación de movilidad de carácter supramunicipal careciendo, por tanto, de planificación conjunta.

Este hecho ha dificultado a la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, como órgano ambiental, la evaluación ambiental de los efectos acumulativos o sinérgicos que generan las infraestructuras lineales fundamentalmente en lo relativo a la fragmentación de espacios de la infraestructura verde del territorio, que deben evaluarse desde un marco más amplio y general.

Según lo dispuesto en el artículo 9 de la *Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana*: "Los planes de movilidad son los instrumentos que concretan, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados en esta ley, y en particular el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar tales objetivos, sirviendo por lo tanto de marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano"

Es necesaria, por tanto, la realización de un **Plan de Movilidad Metropolitano Sostenible**, en este caso en el **área de Alicante-Elche**, con su correspondiente **evaluación ambiental estratégica ordinaria**, que incluya un diagnóstico ambiental, paisajístico y cultural, además del territorial, en un ámbito más ampliado, que tenga en cuenta la infraestructura verde en el área de Alicante y los Planes existentes a nivel supramunicipal, apostando por la calidad del entorno y del medio ambiente, la disminución de los consumos energéticos y de la contaminación acústica y el empleo de modos de transporte más eficientes, siendo de gran importancia las fases de participación pública y ciudadana y la integración de sus determinaciones en las sucesivas fases del Plan.

Conforme a lo expuesto, se redacta el presente **Documento Inicial Estratégico** que, junto con el Borrador del Plan (artículo 50.1 de la LOTUP), **inicia el procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria** del Plan de Movilidad Metropolitano Sostenible del área de Alicante, (PMoMe Alicante, en adelante), con el fin de que la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, tras periodo de consultas, emita el Documento de Alcance (artículo 51.2.a LOTUP) para la elaboración del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico (artículo 52.2 LOTUP).

## **2. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA.**

Se definen a continuación los objetivos pormenorizados del Plan de Movilidad Sostenible del área de Alicante-Elche:

1. Consolidar el ámbito del Plan como área metropolitana integrada que facilite los intercambios ágiles de personas y mercancías imprescindibles para garantizar el desarrollo y bienestar de la población.
2. Potenciar el transporte público. Mejorar la cobertura, calidad, seguridad y accesibilidad del servicio y fomentar la intermodalidad entre el transporte público urbano y los modos de transporte no mecanizados con el transporte interurbano, ferroviario o autobús.
3. Equilibrar el reparto modal entre el vehículo privado, transporte público y modos no mecanizados, mediante el trasvase de personas usuarias del vehículo privado al sistema de transporte colectivo, así como a los modos no mecanizados.
4. Fomentar la integración institucional, tarifaria, física y operativa de los diferentes sistemas de transporte público para favorecer la intermodalidad en el ámbito.
5. Gestionar eficazmente el tráfico y el sistema de estacionamiento en congruencia con las políticas de potenciación del transporte público y de los modos no mecanizados de desplazamiento.
6. Potenciar la incorporación de estacionamientos de disuasión en las estaciones y paradas localizadas en los accesos a la ciudad como medio para fomentar el intercambio entre el vehículo privado y los modos de transporte público, posibilitando así la elección óptima para cada etapa del desplazamiento.
7. Recuperar espacio de la vía pública para los modos no mecanizados de transporte (peatones y ciclistas), mejorando la calidad del entorno urbano y devolviendo a las calles y plazas su protagonismo como espacios de convivencia de primer nivel.
8. Mejorar las operaciones de carga, distribución y descarga de mercancías para mantener su función esencial con el menor perjuicio posible para el resto de personas usuarias del espacio público.
9. Reducir emisiones contaminantes y ruido y garantizar un consumo energético más eficiente en el ámbito de la movilidad.
10. Potenciar la renovación de las flotas de vehículos en vehículos menos contaminantes (híbridos, eléctricos, gas, etc.) tanto en el ámbito privado como institucional.
11. Promover las nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad para facilitar la coordinación tarifaria, el intercambio modal, la mejora de la accesibilidad, la reducción de la accidentalidad, la información en tiempo real y la comodidad de personas usuarias.
12. Promover la movilidad sostenible en los desplazamientos a los grandes centros atractores.

13. Crear estrategias de movilidad segura y sostenible en los desplazamientos laborales tendentes a eliminar desplazamientos innecesarios, acortar los desplazamientos existentes (acordando políticas de movilidad geográfica) y el fomento de los modos de desplazamiento sostenibles (rutas de empresa y lanzaderas, políticas disuasorias de aparcamiento, promoción del coche compartido o car pooling y del coche multiusuario o car sharing, fomento de las rutas peatonales y ciclistas, flexibilidad horaria, flexibilidad retributiva con las tarjetas de transporte público...).
14. Incorporar criterios de movilidad sostenible en la política urbanística y territorial que apuesten por la ciudad compacta mediterránea, con barrios y distritos equilibrados en términos de residencia, empleo, servicios y equipamientos.
15. Evaluar la idoneidad y especificidades requeridas para impulsar la creación de una Autoridad Única de Transporte en el área, que facilite la integración modal, tarifaria y administrativa en el ámbito en beneficio de las formas de desplazamiento más sostenibles.
16. Promover la más amplia participación ciudadana en la elaboración y posterior gestión del Plan.
17. Informar y educar a la población, especialmente a los más jóvenes, en las ventajas de desarrollar hábitos de movilidad más sostenibles.
18. Mejorar la seguridad de los desplazamientos, reducir la accidentalidad y focalizar las actuaciones prestando especial atención a la persona usuaria más vulnerable.
19. Suprimir barreras que puedan dificultar o impedir los desplazamientos de las personas con movilidad reducida, de personas mayores, que circulen con carritos de bebé... (accesibilidad universal).

Estos objetivos pormenorizados, que incluyen entre otros los Objetivos del Pacte Valencià per a la Mobilitat Segura i Sostenible, se posicionan como el origen de las propuestas del Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del área de Alicante-Elche.

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

#### 3.1 Alcance y ámbito del PMoMe de Alicante-Elche

El Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible de Alicante- Elche se posiciona como un instrumento de referencia del que se derivará el conjunto de actuaciones previstas para alcanzar un sistema de movilidad sostenible de personas y mercancías en el entorno metropolitano de Alicante y Elche.

En el PMoMe del Área de Alicante-Elche se consideran dos ámbitos:<sup>1</sup>

- Ámbito estricto compuesto por 8 municipios: Alicante, El Campello, Crevillente, Elche, Mutxamel, Sant Joan d'Alacant, Santa Pola y San Vicente del Raspeig.
- Ámbito ampliado compuesto por un total de 21 municipios y coincidente con el definido en el área funcional de Alicante-Elche (Documento Inicial Estratégico del Plan de Acción Territorial-PAT de Alacant-Elx), ya que algunas de las propuestas del PMoMe podrían, aun estando ubicadas en el ámbito ampliado, incidir en la movilidad en el ámbito estricto.

#### 3.2 Alternativas y escenarios

En lo que respecta a las alternativas y escenarios, se han concebido en **dos niveles** relacionados con la planificación territorial y la planificación del transporte y la movilidad, respectivamente. En este sentido, las alternativas se plantean a nivel de planificación territorial y los escenarios a nivel de planificación del transporte y la movilidad.

En relación a las alternativas, existe una interrelación y dependencia del Plan de Movilidad Metropolitana de Alacant-Elx respecto del PAT de Alicante y Elche. En este sentido, los principios y actuaciones del PMoMe están profundamente ligados y van en la línea marcada por el Plan de Acción Territorial de las áreas metropolitanas de Alicante y Elche, ya que el objeto de éste último es definir el modelo territorial para mencionada área. Es por ello, que las alternativas presentadas a continuación han sido planteadas desde el punto de vista territorial y están basadas en las del Documento Inicial Estratégico del PAT así como en el Documento de Alcance del PAT:

##### ***Alternativa 0: Ausencia de planificación metropolitana***

La primera de las alternativas implica "no hacer nada", es decir, continuar con el modelo territorial existente en la actualidad, en ausencia de planificación metropolitana y continuando con la planificación actual. Su evolución razonable en los años próximos será, tal y como señala el documento de alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico del PAT de Alicante-Elche:

---

<sup>1</sup> La inclusión de estos dos ámbitos ha quedado justificada en el borrador del plan que se presenta junto con este documento. El listado de municipios de los ámbitos se incluyen como anexo al documento.

*“Se mantendría la planificación actual donde el suelo urbanizado sin edificar asciende 521 ha residenciales y 272 ha para actividades económicas, mientras que el urbanizable planificado asciende a 4.668 y 1.557 ha respectivamente. Desarrollando este suelo **se supera las demandas reales más optimistas alejándose del modelo territorial sostenible**. Además el **modelo urbano** se caracteriza por su **dispersión** y generación de conurbaciones no deseadas.*

*Se descarta por proponer un consumo de suelo excesivo, perjudicar la funcionalidad de la infraestructura verde y aumentar la movilidad con el vehículo privado.”<sup>2</sup>*

Actualmente, con la ausencia de un instrumento superior de planeamiento que establezca unas directrices en cuanto a ocupación de suelo, sin una evaluación ambiental previa en un contexto más amplio que el de un término municipal, y sin tener en cuenta los efectos sinérgicos, las conexiones y los impactos indirectos derivados de determinadas acciones sobre el medio; se ha provocado en el ámbito el crecimiento descontrolado y relativamente desordenado, sin una coordinación entre administraciones y sin una participación ciudadana en fase de toma de decisiones.

Además, tal y como se comenta en el Documento de Inicio del PAT, “*la tipología de los crecimientos previstos de baja densidad y las conurbaciones no deseadas perjudican la identidad de los municipios, y generan la ruptura de la conectividad y la permeabilidad del territorio. Es decir, la consolidación del actual modelo planificado consumiría una cantidad de suelo no compatible con la ETCV, perjudicaría a la funcionalidad de la infraestructura verde y aumentaría de manera notable la movilidad motorizada en vehículo privado*”.

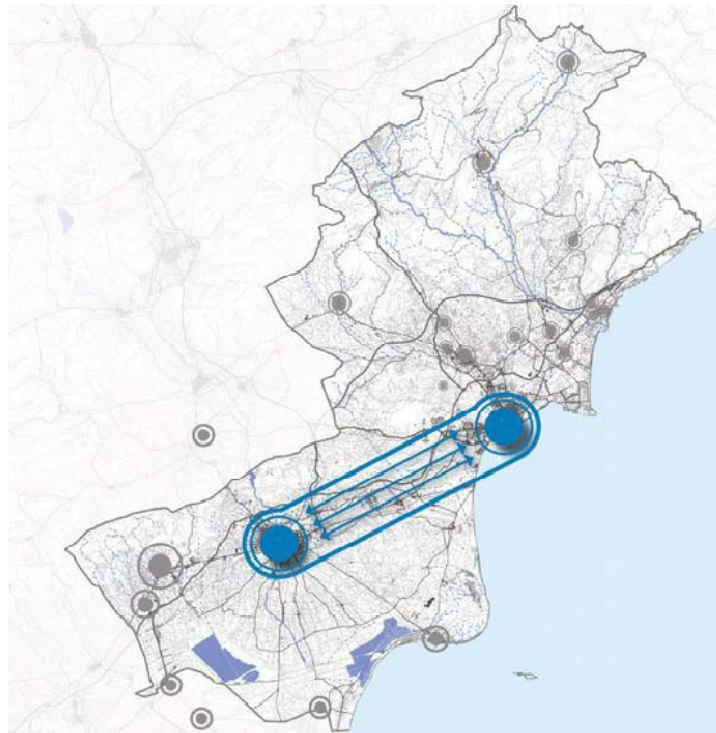
#### **Alternativa 1: Crecimiento axial en torno a los ejes que comunican Alicante y Elche**

La primera alternativa territorial propuesta consiste “*en el crecimiento axial en torno a los ejes que comunican Alicante y Elche*”. Tal y como se desarrolla en el Documento de Inicio del PAT, “*En este modelo urbano prima la conexión de las dos ciudades mediante un eje lineal, sin solución de continuidad, en el que se concentrarían de forma mayoritaria los nuevos crecimientos urbanos, residenciales y de actividad económica buscando una total conurbación entre Alicante Elche para conseguir economías de escala a la hora de implantar dotaciones y equipamientos. Este modelo axial conllevaría desarrollar este tipo de crecimientos en torno a un eje articulado por sistemas de transporte público de alta capacidad. Es decir, se trataría de un modelo que ya está plenamente desarrollado en algunos ámbitos metropolitanos e incluso en la propia área metropolitana de Alicante. Como aspecto muy favorable de este modelo se encuentra la optimización del transporte público, especialmente por la proximidad de los usuarios al mismo. Sin embargo, el crecimiento axial, en general, es*

<sup>2</sup>Documento de Alcance del EATE del PAT de las áreas metropolitanas de Alicante y Elche. Comisión de Evaluación Ambiental de 27 de julio de 2017.

*adverso para las comunicaciones de tipo orbital, pasa a un segundo plano las relaciones de Alicante y Elche con los municipios de su entorno, impide la permeabilidad de la infraestructura verde e incrementa la fragmentación del territorio”.*

Figura 1-Alternativa 1. Integración física de Alicante y de Elche.



Fuente: Documento Inicial Estratégico del PAT Alicante-Elche.

Los crecimientos se concentrarían en este eje buscando una conurbación entre Elche y Alicante. El transporte público se optimizaría. Se descarta por marginar las relaciones con el resto de municipios, impedir la permeabilidad de la infraestructura verde y fragmentar el territorio.

### ***Alternativa 2: Crecimiento nodal, modelo policéntrico***

Esta alternativa está basada en el desarrollo alrededor de nodos ya existentes, de manera relativamente radial, que como lo menciona el documento de alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico del PAT Alicante-Elche: *“El modelo territorial más sostenible. Alicante y Elche estructurarían sus áreas metropolitanas y los crecimientos nuevos se producirían por extensión de los núcleos consolidados.”*

*“A priori, es el modelo territorial más sostenible y el que mejor se adapta a los objetivos del PAT. En este caso, Alicante y Elche estructurarían sus áreas metropolitanas y los crecimientos nuevos se producirían por extensión de los núcleos consolidados. Es el que proponen tanto la Estrategia Territorial Europea como la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana como el más idóneo a escala regional, cuenta entre sus ventajas con la consecución de masas críticas para rentabilizar el transporte público*

*en determinados nodos compactos, una mayor jerarquización del sistema urbano metropolitano y, por consiguiente, un modelo de provisión de bienes y servicios públicos y privados mucho más eficiente en términos de coste y eficiencia. Es, además, un modelo policéntrico que toma decisiones sobre el territorio de una forma selectiva pero equitativa, desplazando el crecimiento hacia los núcleos urbanos más aptos para acogerlos una vez se ha agotado la capacidad de los tejidos urbanos existentes. Permite la permeabilidad de la infraestructura verde, la mejora de la biodiversidad y evita la formación de conurbaciones que atentan a la personalidad de los núcleos urbanos y su correcta inserción dentro de la morfología del territorio y del paisaje permitiendo, además, un sistema de movilidad metropolitana más eficiente”.*

Figura 2-Alternativa 2. Modelo Policéntrico



Fuente: Documento Inicial Estratégico del PAT Alicante-Elche.

En este sentido, va orientada hacia el mantenimiento del modelo de ciudad compacta mediterránea y, se trataría, por tanto de fomentar su desarrollo, existiendo, por supuesto, relaciones axiales pero dejando de lado el sistema de crecimiento por ejes de la alternativa 1 que ha demostrado ineficiencia desde el punto de vista del transporte y la movilidad.

Destacando además entre otras, las ventajas de esta alternativa señaladas en el documento de alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico del PAT Alicante-Elche:

- *“Consecución de masas críticas para rentabilizar el transporte público en determinados nodos compactos*
- *Mayor jerarquización del sistema urbano metropolitano*
- *Modelo de provisión de bienes y servicios públicos y privados mucho más eficiente*
- *Permeabilidad de la infraestructura verde*
- *Evita la formación de conurbaciones que atentan a la personalidad de los núcleos urbanos y su correcta inserción dentro de la morfología del terreno,*
- *Permite un sistema de movilidad metropolitana más eficiente.*

En relación a **los escenarios**, estos se han planteado desde el punto de vista de la planificación del transporte y la movilidad. Asimismo, se ha tratado de garantizar, en la medida de lo posible, la consistencia de los escenarios con los propuestos en los otros planes de movilidad metropolitana que se encuentran actualmente en redacción en la Comunitat (PMoMe Castelló y PMoMe Valencia). Sin embargo, las diferencias entre escenarios son lógicas si se considera el hecho de que el nivel de madurez de las tres áreas metropolitanas es diferente, siendo Alicante-Elche el área que se encuentra en un **estado de madurez intermedio** comparativamente con València y Castelló:

- **Escenario tendencial**

Este escenario consiste en no aplicar ninguna de las medidas en materia de planificación del transporte y movilidad propuestas por el PMoMe Alacant-Elx. En este sentido, la previsible evolución de las variables y parámetros de movilidad sería continuista respecto de la situación actual, manteniendo, a modo de ejemplo, la tendencia en el reparto modal (con el uso masivo del vehículo privado) y los niveles de emisiones al medio ambiente actuales que existen en el ámbito metropolitano de Alicante-Elche.

- **Escenario convencional**

Este escenario, denominado convencional o tradicional, consiste en aplicar la planificación en materia de transportes y movilidad que se ha venido implementando históricamente en la Comunitat y, en general, a nivel nacional. Este escenario estaría basado en:

- Inversiones en infraestructuras viarias
- Limitadas inversiones en oferta de transporte público de calidad y competitivo con el vehículo privado
- Ausencia de medidas para limitar el uso del vehículo privado con un único ocupante

- Ausencia de medidas relacionadas con la regulación y restricción del aparcamiento en destino (zonas urbanas, zonas comerciales o centros de trabajos, por ejemplo).
- Las mejoras en el reparto modal hacia modos "sostenibles" están únicamente ligadas a las decisiones y concienciación individual de la población y al cambio de prioridades de la población joven.
- Crecimiento tendencial del parque móvil

- **Escenario innovador**

Este escenario implica el asentamiento de las tendencias de innovación tecnológica en materia de movilidad que han ido desarrollándose en los años recientes, del modo siguiente:

- Afianzamiento de la movilidad como servicio (MaaS) como forma general de canalizar las necesidades de desplazamiento en el área metropolitana de Alicante-Elche.
- Determinada implantación del vehículo autónomo.
- Elevación a máximos de la cuota del transporte público y combinación del mismo con el transporte a demanda para aquellos desplazamientos que no puedan ser cubiertos con transporte público por la naturaleza de sus orígenes/destinos.
- Aumento del teletrabajo, por lo que disminuyen las necesidades de movilidad obligada motivo trabajo y se laminan en el día, disminuyendo las "puntas" típicas de concentración de movilidad.
- Aumento a máximos del e-commerce con reducción drástica del comercio tradicional y con él, de las necesidades de movilidad ligadas a compras.
- Se reduce la necesidad de espacio en las infraestructuras viarias y en las infraestructuras nodales para aparcamiento.
- Devolución del espacio público a la ciudadanía para sus desplazamientos en modos no motorizados (a pie, bicicleta) al liberar espacio procedente de las infraestructuras viarias.
- Generalización de uso de los modos no motorizados en los desplazamientos metropolitanos de corta/media distancia.
- Decrecimiento del parque móvil y entrada en desuso de los vehículos en propiedad.

Podría establecerse una variante a este escenario innovador en el que, pese al desarrollo tecnológico, éste no redundase en un cumplimiento de los objetivos de movilidad sostenible ni de recuperación del espacio público por parte de la

ciudadanía, al aumentar la ocupación del espacio público por vehículos no de transporte público (autónomos, compartidos u eléctricos).

- **Escenario transitorio**

Este escenario implica el asentamiento relativo de las tendencias de innovación tecnológica en materia de movilidad que han ido desarrollándose en los años recientes y el mantenimiento de algunos de los patrones de comportamiento actuales en materia de movilidad:

- Determinada penetración de la movilidad como servicio (MaaS)
- Limitada implantación del vehículo autónomo.
- Aumento de la cuota del transporte público y combinación del mismo con el transporte a demanda para aquellos desplazamientos que no puedan ser cubiertos con transporte público por su naturaleza.
- Determinado aumento del teletrabajo, por lo que disminuyen las necesidades de movilidad obligada motivo trabajo y se laminan en el día, disminuyendo las "puntas" típicas de concentración de movilidad.
- Aumento considerable del e-commerce pero mantenimiento relativo del comercio tradicional y con él, de las necesidades de movilidad ligadas a compras.
- Reducción de la necesidad de espacio en determinadas infraestructuras viarias en las que el transporte público afiance su captación.
- Necesidad de inversiones puntuales en infraestructuras viarias estructurantes y en mantenimiento de las existentes
- Aumento notable de la captación de los modos no motorizados en movimientos metropolitanos de corta/media distancia, canalizados a través de una potente red de itinerarios ciclopeatonales.
- Devolución en cierta medida del espacio público a la ciudadanía para sus desplazamientos en modos no motorizados (a pie, bicicleta)
- Decrecimiento ligero del parque móvil.

#### 4. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANO SOSTENIBLE DE LAS ÁREAS DE ALICANTE-ELCHE.

El presente Plan de Movilidad Metropolitana, una vez aprobado, se posicionará como un instrumento de referencia del que se derivará un conjunto de actuaciones para alcanzar un sistema de movilidad sostenible de personas y mercancías en el entorno metropolitano de Alacant-Elx. En este sentido, las propuestas iniciales del Plan se muestran en el Borrador del Plan que acompaña a este mismo documento y están orientadas al cumplimiento y concreción de los objetivos antes expuestos.

La concreción y Plan de implementación de las propuestas del PMoMe será desarrollado en posteriores documentos del Plan en base al diagnóstico y modelización de escenarios y al análisis de competencias de cada administración responsable.

De este modo, el PMoMe va a incluir algunas propuestas que podrán ser llevadas a cabo en su totalidad por la propia *Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori* y otras que requerirán la coordinación y participación de otras Administraciones o entidades.

Específicamente, las **competencias** que le atribuye la Ley 6/2011 de Movilidad a la **Generalitat** son las siguientes:

- A. *“La potestad normativa en relación con la movilidad de las personas, de los servicios de transporte público y de sus infraestructuras dentro de la Comunitat Valenciana.*
- B. *La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte interurbano, salvo aquellas que sean de interés general del Estado.*
- C. *La provisión de los servicios de transporte público interurbano de viajeros dentro de la Comunitat Valenciana.*
- D. *La potestad inspectora y sancionadora en relación con sus competencias”*

Por otra parte, tal y como señala la mencionada Ley, a la administración local le corresponde:

- A. *“La promoción de patrones equilibrados de movilidad urbana, en especial en relación con los desplazamientos a pie y en otros modos no motorizados.*
- B. *La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte urbano, de acuerdo con lo previsto al respecto en la presente norma y en la legislación urbanística y de régimen local.*
- C. *La provisión de los servicios de transporte público dentro de los núcleos urbanos”.*

*“Las competencias antes señaladas serán ejercidas bajo el **principio general de la colaboración administrativa**, de manera que la acción conjunta de las diversas*

*administraciones tenga como fruto ofrecer a la ciudadanía un sistema integrado de transportes, tanto en lo referente a la planificación de las infraestructuras y los servicios, como en los aspectos relacionados con la intermodalidad, la información, la tarificación y la coordinación de itinerarios y horarios".<sup>3</sup>*

Específicamente y por la propia naturaleza del PMoMe, en lo que respecta a la implementación de las propuestas que no sean competencia directa de la Conselleria se podrían implementar a través de algunos de los instrumentos de gestión contemplados en la legislación vigente tales como:

- Plan de Acción Territorial, específicamente *el PAT de las áreas metropolitanas de Alicante-Elche*, coordinando la reserva de suelo para infraestructuras relacionadas con la movilidad, en caso de requerirse.
- Planes generales estructurales de los municipios o los planes generales estructurales.
- Planes de movilidad urbana sostenibles de los municipios.
- Planes de Acción Territorial de carácter sectorial (PATFOR, PATIVEL, PATRICOVA, etc).

---

<sup>3</sup> LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana. Artículo 3- Competencias administrativas.

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

### 5.1 Diagnóstico ambiental

Tomando como referencia la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y la evolución reciente del Área Funcional de Alicante-Elche (fuente: *Borrador del Plan y Documento de Inicio Ambiental del PAT de Alicante-Elche*) y documentación adicional, se realiza en el presente apartado un primer diagnóstico ambiental del ámbito del Plan.

El **principal problema** de esta área de Alicante-Elche que no favorece la recuperación frente a las consecuencias del cambio climático sino que lo agrava, es el desarrollo urbanístico en los últimos 20 años el cual ha provocado un **aumento desproporcional del suelo urbano discontinuo** (103%) que ha demandado la construcción de infraestructuras de transporte siguiendo demandas puntuales sin ningún tipo de coordinación generando un modelo insostenible tanto en términos de movilidad como en términos ambientales.

La **huella ecológica**, se define como un indicador del impacto ambiental generado por la demanda humana de los recursos existentes en los ecosistemas del planeta, relacionándola con la capacidad ecológica de la Tierra de regenerar sus recursos.

Conforme al modelo territorial que se ha venido desarrollando en el Área Funcional de Alicante-Elche, es predecible que éste presente una **huella ecológica elevada**, por encima de 3,26 ha/habitante, considerándose el umbral de sostenibilidad en torno a 1,8 ha/habitante, siendo este umbral la biocapacidad del planeta por cada habitante, o lo que es lo mismo, si tuviéramos que repartir el terreno productivo de la tierra en partes iguales, a cada uno de los más de seis mil millones de habitantes en el planeta, les corresponderían 1,8 hectáreas para satisfacer todas sus necesidades durante un año.

Además de fragmentar el territorio, este modelo urbanístico insostenible y este crecimiento desproporcionado de suelo sellado artificial, planificando incluso en pendientes superiores al 25%, ha sido en detrimento de una **pérdida progresiva de suelo agrícola y forestal** y de una alteración y no protección de masas boscosas y zonas húmedas existentes, que ha provocado el desarrollo de procesos de erosión y aumento del riesgo de desertificación que, agravado por las bajas precipitaciones del área (territorio con gran escasez hídrica), ha conducido a un deterioro ambiental y paisajístico y a una **pérdida de vectores de conexión entre espacios naturales** a través de estos suelos de gran importancia ambiental, paisajística y cultural, provocando un desequilibrio cada vez más acentuado en el ecosistema.

Este crecimiento disperso, que ha conllevado al desarrollo de infraestructuras de transporte para su conexión, ha ido fragmentando el territorio, **no favoreciendo una permeabilidad de la infraestructura verde existente**.

Este incremento de suelo sellado, favorece el incremento progresivo de los riesgos en el territorio, especialmente el de inundación.

El entorno de Alicante-Elche además de un entorno litoral privilegiado cuenta con importantes activos ambientales. Cabe destacar la abundancia de hitos naturales y puntos de observación del territorio embebidos en la trama urbana de la zona sin una gestión paisajística eficaz.

Además la parte meridional del área de Alicante-Elche alberga uno de los conjuntos de zonas húmedas más importantes del contexto peninsular que junto con saladares, malla verde metropolitana existente e hitos paisajísticos de los embalses históricos de Elche y Tibi configuran una infraestructura verde en la que actualmente no existe conexión ambiental ni territorial y cuyos impactos territoriales son aun más visibles debido a la aridez climática existente.

Conforme a lo expuesto, junto con la contaminación acústica existente asociado principalmente a infraestructuras lineales y el exceso de consumo energético, hacen que se conviertan en aspectos medioambientales claves a tener en cuenta a la hora de definir propuestas de actuación para conseguir una mejora progresiva en los mismos.

### *Pérdida del suelo agrícola y forestal*

En la cuenca mediterránea, los espacios urbanos concentran un elevadísimo porcentaje de población, actividades y recursos. En su expansión, consumen volúmenes crecientes de suelo, generalmente los destinados originariamente a usos agrícolas o forestales.

Al mismo tiempo, la densificación de la red viaria contribuye a los cambios por la expansión de determinados usos del suelo a lo largo de esos ejes. Generalmente, el fin último del uso del suelo es el aprovechamiento de los recursos naturales para las necesidades humanas, a veces a expensas de la degradación ambiental.

En este sentido, en el área de Alicante-Elche, el crecimiento urbanístico desproporcionado de los últimos 20 años ha provocado una pérdida progresiva de suelo agrícola y forestal, concretamente terrenos de secano y pastizales xerófitos mediterráneos.

Esta superficie de campos de cultivo de secano y la superficie de matorrales xerófitos mediterráneos forma parte de la gran Infraestructura Verde.

La renuncia al aprovechamiento de las tierras de cultivo, además del devastador impacto económico que supone, implica al mismo tiempo un serio problema medioambiental, higiénico e incluso sanitario debido a la propagación de vertederos incontrolados, fauna silvestre, plagas, desertificación (riesgo de erosión) e incendios.

La proliferación de edificaciones dispersas muchas de ellas ilegales en terrenos de cultivo abandonados conllevan a su vez a la pérdida acelerada del patrimonio cultural asociado a esos terrenos como ocurre con el de la Huerta de Alicante y el Campo de Elche.

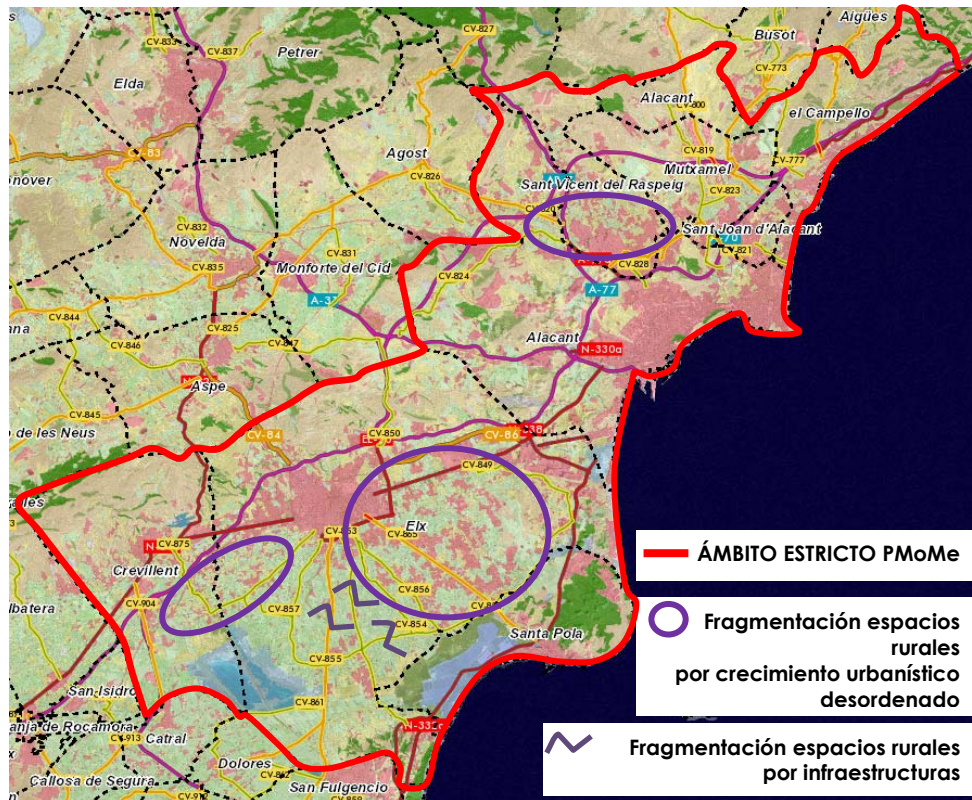
Además la desaparición de masa forestal autóctona, agravado por un área que presenta déficit hídrico, aumenta el riesgo a la desertificación potenciando los efectos sobre el cambio climático.

Este abandono de la actividad agrícola no solo se produce en el interior del Área de Alicante-Elche sino también en la periferia, en zonas en donde la conectividad ecológica y funcional con el interior son fundamentales estos espacios agrícolas para el equilibrio de los ecosistemas, careciendo por tanto de protección alguna y convirtiéndose en puntos críticos donde la calidad del paisaje es actualmente baja y no hay un adecuado tratamiento de los bordes urbanos, sin una transición progresiva de la zona agrícola y la urbana.

Con la actuación coordinada del PAT del Área de Alicante -Elche y el presente PMoMe, se deben seleccionar aquellos espacios integrantes de la infraestructura verde y que requieren una protección urbanística a través del PAT, además de frenar ese crecimiento urbanístico disperso de los últimos años, para poder planificar y establecer criterios ambientales y paisajísticos desde el punto de vista de la movilidad, integrando paisajísticamente infraestructuras ya existentes y potenciando recorridos de

movilidad no motorizada que conecten dichos espacios naturales consiguiendo una puesta en valor de los mismos. En la figura siguiente se muestran conflictos territoriales detectados en cuanto a fragmentación de espacios en el ámbito estricto del PMoMe.

Figura 3- Usos del suelo (SIOSE 2015) y conflictos en el territorio



Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta abril 2018) y elaboración propia

### Regresión del frente litoral

Tal y como definido en el PATIVEL, en el ámbito de estudio del PMoME de Alicante-Elche aparecen dos áreas diferenciadas:

- La norte, mucho más turística, donde están las playas de El Campello, Muchavista, San Juan, la Albufereta y el Postiguet (ésta última dentro de la ciudad de Alicante).
- El área sur posee excepcionales valores ambientales gracias a la presencia de una serie de espacios naturales situados a escasa distancia (el saladar de Agua Amarga, el Clot de Galvany, la sierra de Santa Pola, y los Parques Naturales de las Salinas de Santa Pola y del Hondo de Elche).

Las playas de la provincia de Alicante se caracterizan por la presencia de praderas de *Posidonia oceánica* a lo largo de la costa.

Las localidades que tienen frente costero en este tramo tienen cada vez más actividad turística relacionada con la playa; incrementándose la demanda de playas con unos niveles de calidad propios de ella.

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, en su análisis-diagnóstico global de la franja litoral apunta como principales problemas de la franja costera los siguientes:

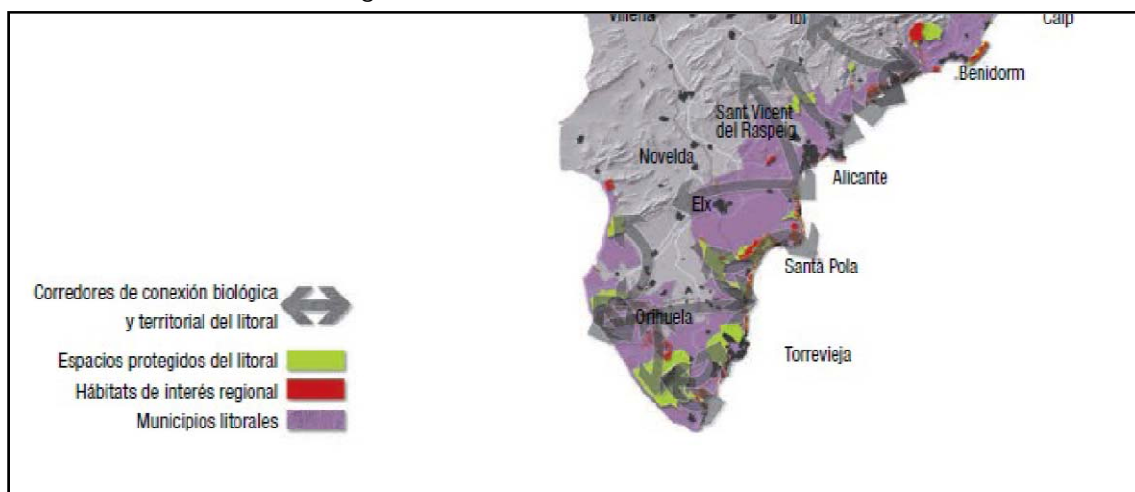
1. Excesiva proporción de suelo artificial en el litoral.
2. Tramos en regresión costera.
3. Falta de conexión biológica y funcional entre el litoral y el interior.
4. Pérdida de valores paisajísticos del litoral.
5. Banalización de los paisajes urbanos de los municipios costeros.
6. Efectos del cambio climático sobre el litoral

La gran presión por el aprovechamiento de los recursos naturales, especialmente suelo y agua, se traduce en la proporción de los usos del suelo del primer kilómetro del litoral: el 46% es suelo sellado (urbanizado), el 31% es agrícola, el 19% forestal y el restante 4% masas de agua y zonas húmedas.

El suelo no urbanizable común, en la zona del litoral, según define el PATIVEL, *es un suelo con un alto potencial desde el punto de vista de la calidad de la costa y un recurso que conviene preservar, tanto por su escasez como su multifuncionalidad.*

*En muchos casos, estos suelos son auténticas ventanas al mar de gran valor paisajístico o cumplen una función transcendental como corredores territoriales y ambientales, los cuales permiten mejorar la permeabilidad del territorio, reforzar las conexiones ecosistémicas tierra-mar, mejorar el diseño de las periferias urbanas, evitar la fragmentación del territorio y garantizar los procesos ecológicos, así como los bienes y servicios ambientales proporcionados por la infraestructura verde para el conjunto de la sociedad, entre otros los de protección frente a los riesgos naturales e inducidos tales como el de inundabilidad, el cual es el más importante en términos de potenciales daños a las personas, los bienes y el medio ambiente.*

Figura 4- Infraestructura verde del litoral



Fuente: PATIVEL

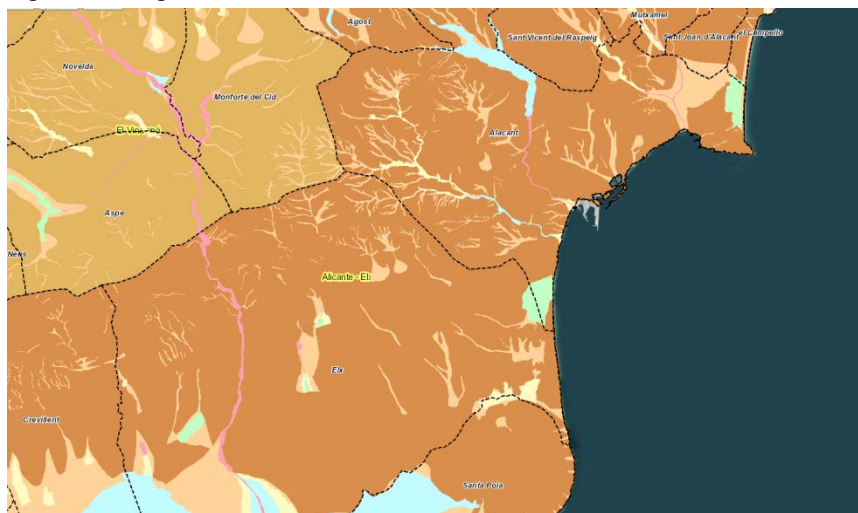
Así la zona de Alicante Sur se establece en el PATIVEL como uno de los 14 ámbitos litorales definidos como prioritarios en la Comunidad Valenciana y sobre el cual se deberá efectuar un programa de actuación encaminados a la regeneración del patrimonio natural y cultural, la mejora del entorno urbano y la regeneración del espacio público y se integrarán en las estrategias de desarrollo urbano y sostenible apoyadas en los fondos FEDER.

El PATIVEL, es un instrumento de ordenación del territorio de ámbito supramunicipal que busca el preservar la infraestructura verde del litoral, por lo que el presente PMoMe deberá coordinarse con el mismo y tener en cuenta a la hora de la planificación de la movilidad los criterios definidos por el citado Plan con el fin de potenciar una movilidad sostenible por el litoral sin producir afecciones al mismo.

### ***Peligrosidad de inundación***

Cabe destacar la presencia en el Área Funcional de Alicante-Elche (sombreado marrón) de áreas muy sensibles al riesgo de inundación.

Figura 5- Peligrosidad de inundación en Área funcional de Alicante-Elche



Fuente: Visor cartográfico GVA

En la memoria del PATRICOVA se recoge que “es la provincia de Alicante la que mayor peligrosidad presenta, con valores que alcanzan el 8,3% de la superficie como inundable por peligrosidad significativa, incrementándose en un 9,6% por peligrosidad geomorfológica”, por encima de los porcentajes de Valencia y Castellón.

Figura 6. Superficie afectada por peligrosidad de inundación a nivel provincial y de la Comunidad Valenciana

ÁMBITO TERRITORIAL	Superficie Inundable PATRICOVA 2013 Peligrosidad de Inundación		% Afectado	
	Niveles 1 a 6 (ha)	Nivel geomorfológico (ha)	Niveles 1 a 6 (ha)	Nivel geomorfológico (ha)
Alicante	48.489	55.972	8,3	9,6
Castellón	22.958	21.240	3,5	3,2
Valencia	73.370	64.405	6,78	6,0
<b>COMUNITAT</b>	<b>144.817</b>	<b>141.617</b>	<b>6,2</b>	<b>6,1</b>

Fuente: PATRICOVA

En cuanto a población potencial afectada para el ámbito provincial y de la Comunitat Valenciana, en la memoria del PATRICOVA se remarca que "en los valores absolutos, sí se observa un cambio sustancial, al ser la provincia de Alicante la que mayores valores de población potencial afectada alcanza, superando en más de 50.000 personas a la provincia de Valencia. Esta situación es el resultado del considerable número de viviendas de segunda residencia y vacías que se localizan en la provincia de Alicante en zonas afectadas por la inundación."

Figura 7. Población potencial afectada para el ámbito provincial y de la Comunidad Valenciana

ÁMBITO TERRITORIAL	Población potencial estimada 2012 (hab.)	Población potencial afectada (hab.)	Afección (%)	Municipios con población afectada
Alicante	3.234.246	427.316	13,21%	77
Castellón	1.066.379	189.503	17,77%	59
Valencia	3.542.657	374.969	10,58%	148
<b>COMUNITAT</b>	<b>7.843.282</b>	<b>991.788</b>	<b>12,65%</b>	<b>284</b>

Fuente: PATRICOVA

Actualmente las Confederaciones Hidrográficas han iniciado el desarrollo de los denominados planes directores contra avenidas en ámbitos territoriales próximos a la escala comarcal, tales como, los planes de la Marina Alta y Marina Baixa, ambos en la provincia de Alicante.

Conforme a lo expuesto, tanto el PAT de Alicante-Elche como el presente PMoMe deberán tener en cuenta lo dispuesto en el PATRICOVA y plantear actuaciones compatibles y que no afecten al drenaje actual del ámbito de estudio.

### Calidad del aire

En referencia a las fuentes de contaminación atmosférica, las principales **actividades industriales** en el área de estudio, las cuales emplean el gas como combustible son: la cerámica (Alicante), el cemento y fabricación de yeso (San Vicente del Raspeig).

En el sector cerámico, las empresas presentan problemas de emisiones difusas de partículas, debido a que existen grandes acopios de materias primas, ya que el volumen de producción es elevado y se utilizan materias primas sin homogenizar.

En la actualidad la **actividad agrícola** en la zona es reducida, puesto que la mayor parte de la huerta tradicional alicantina ha sido abandonada como también el tradicional cultivo de almendros. Estas emisiones, aunque puedan tener un efecto local en la calidad del aire, son de nivel reducido en comparación con las industriales, del tráfico y de la combustión no industrial. En este grupo se incluyen no solo las actividades relacionadas con la gestión de los cultivos sino también con la gestión ganadera y en particular incluyen las operaciones ligadas a la quema de residuos de poda y rastrojeras.

Las explotaciones agrícolas más relevantes en la zona lo son en el entorno de la misma: al Sur y al Este, hay un par de grandes explotaciones dedicadas a cultivos bajo plástico fundamentalmente de tomates y flores. En centro de la zona de estudio, en el entorno de la Sierra de Foncalent, está la explotación de 100 Ha de la empresa CEMEX dedicada a fruto de hueso y naranjas y otras tantas de alcachofas y almendros.

En cuanto a las **emisiones urbanas**, las principales emisiones atmosféricas propias de áreas urbanas incluyen: tráfico rodado, emisiones domésticas (calefacciones, cocinas, calentadores,...) y de construcción-demolición.

El área de estudio presenta las emisiones propias de una zona con una población de alrededor de 370.000 habitantes con fuerte tendencia a desplazamientos diarios a segunda residencia durante el periodo estival y con intenso desarrollo urbanístico (construcción-demolición).

Además el número de habitantes en la zona costera se ve ampliamente incrementado por la afluencia del turismo, lo cual supone un incremento estacional (e incluso de fin de semana) de las emisiones de tráfico rodado y de la generación eléctrica.

**Otra fuente de emisiones es el tráfico rodado que atraviesa la zona de estudio** a través de las distintas autovías y autopistas que la atraviesan. Las principales son la autovía a Madrid, A-7, las vías de comunicación con Madrid y entre el Sur y Sureste de España con el resto de Europa, con el consiguiente flujo elevado de vehículos de todo tipo, tanto turismos como vehículos pesados.

También la autovía hacia Alcoi es la principal conexión con municipios de importancia económica como Ibi, Castalla y Alcoi con alto tráfico. Así mismo la propia construcción de una autopista de peaje AP-7 y ampliación de conexiones, vías y cinturones de la ciudad de Alicante pueden tener repercusiones en la atmósfera.

Además, el **puerto de Alicante puede aportar emisiones atmosféricas** de contaminantes tanto a través de las actividades de descarga de materiales pulverulentos a granel, como de los motores de los buques y de los vehículos pesados que distribuyen o aportan mercancías.

Existe también en la zona (sierra Fontcalet) la **planta de tratamiento de residuos urbanos de Alicante y el vertedero controlado** que funciona de forma continua y en la que se genera biogás y se consume en la propia planta para la producción de energía eléctrica

La **Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica**, efectúa un seguimiento de los niveles de los contaminantes atmosféricos más importantes en las principales áreas urbanas e industriales de la Comunidad Valenciana.

Se realiza mediciones en continuo de diferentes parámetros contaminantes como el dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), partículas en suspensión con diámetro inferior a 10, 2,5 y 1 micras (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>1</sub>), dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), monóxido de carbono (CO), plomo (Pb), hidrocarburos y ozono (O<sub>3</sub>).

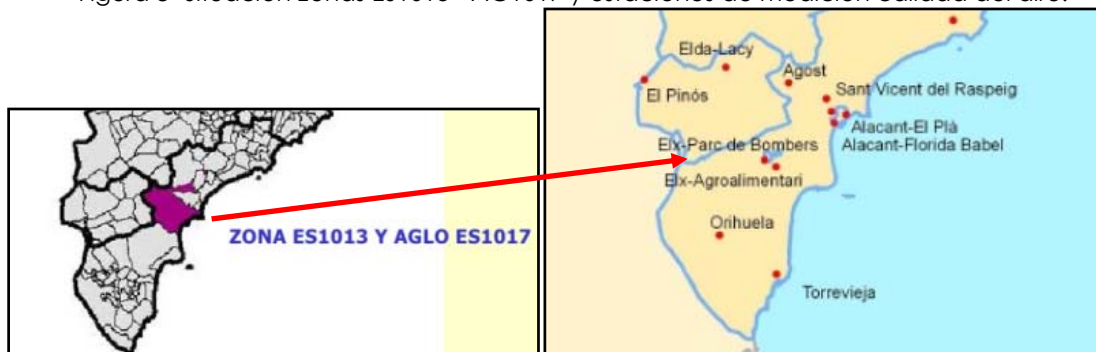
También se lleva a cabo el análisis de metales como el Arsénico, Níquel, Cadmio y Plomo en la fracción PM<sub>10</sub>, así como del benzo(a)pireno y otros hidrocarburos aromáticos policíclicos, con el fin de ir adaptando la red a las exigencias venideras a causa de la entrada en vigor de la normativa que regula los niveles de concentración de arsénico, cadmio, mercurio, níquel e hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

En este contexto, se recogen a continuación los resultados del análisis y evaluación de la calidad del aire para el área del Plan, contemplados en el "Informe de la evaluación de la calidad del aire, año 2016" de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural.

La evaluación de la calidad del aire se ha realizado a partir de los niveles de distintos contaminantes registrados en las estaciones existentes dentro de la zona de estudio, siendo éstas las existentes en la "**Aglomeración ES1017: Alicante**", "**Aglomeración ES1018: Elx**" y la "**Zona ES1013: Segura – Vinalopó (A. costera)**":

Las dos primeras abarcan los cascos urbanos de ambas ciudades y la tercera zona abarca los municipios de Crevillente, Santa Pola Campello, Mutxamel, San Juan de Alicante, Sant Vicent del Raspeig, y las zonas litorales de las ciudades de Alicante y Elche, completando todo el ámbito del PMoMe de Alicante-Elche.

Figura 8- Situación Zonas ES1013 - AG1017 y estaciones de medición calidad del aire.



Fuente: Evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Valenciana 2016 (GVA)

Del estudio en esta zona costera y aglomeraciones de Alicante y Elche, se desprenden las siguientes conclusiones:

- En relación al dióxido de azufre, no se produce ninguna superación del valor límite horario y diario establecido en el Real Decreto 102/2011, tanto en la zona costera como en las dos aglomeraciones de Alicante y Elche. Los valores registrados se encuentran muy alejados de los límites establecidos, por lo que no existe ningún riesgo de que se superen estos límites en la zona de estudio en la actualidad.
- En cuanto a las concentraciones de dióxido de nitrógeno registradas, los valores límites establecidos en el Real Decreto 102/2011, no se ven rebasados, ni el número de superaciones permitidas (18 ocasiones) del valor límite horario para el año 2016, ni tampoco se ve superado el valor límite anual establecido.
- Partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 micras ( $PM_{10}$ ) nos muestran lo siguiente: el valor límite anual ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), no se ha superado en ninguna estación de estas dos zonas. En cuanto al valor límite diario, fijado en  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , que no puede ser rebasado en más de 35 ocasiones, y que también puede ser representado a través del Percentil 90,4 (utilizado cuando el porcentaje de datos no es demasiado elevado), tampoco se ha visto superado ni antes ni después de descontar los episodios de entrada de partículas de origen sahariano.
- En relación al parámetro Partículas en suspensión de diámetro inferior a 2,5 micras ( $PM_{2,5}$ ), los niveles de concentración registrados en estas dos zonas estudiadas se encuentran muy alejados del valor límite establecido en el Real decreto 102/2011, y resulta improbable que pueda alcanzarse en la zona de estudio dicho valor límite.
- En relación a los análisis de niveles de metales (As, Ni y Cd) y Benzo(a)Pireno, los valores registrados nos muestran que las concentraciones se encuentran alejadas de los valores límite establecidos en la normativa.
- Los niveles de concentración de Plomo y Benceno registrados se encuentran muy alejados del valor límite anual establecido en el Real Decreto 102/2011.
- El ozono es sin duda el contaminante, que por sus propiedades y mayor concentración dentro de las sustancias fotoquímicas que se generan, el que más afección produce en la baja atmósfera. Al ser una sustancia con un alto poder oxidante, en concentraciones elevadas o en concentraciones medias-altas durante



## Ruido

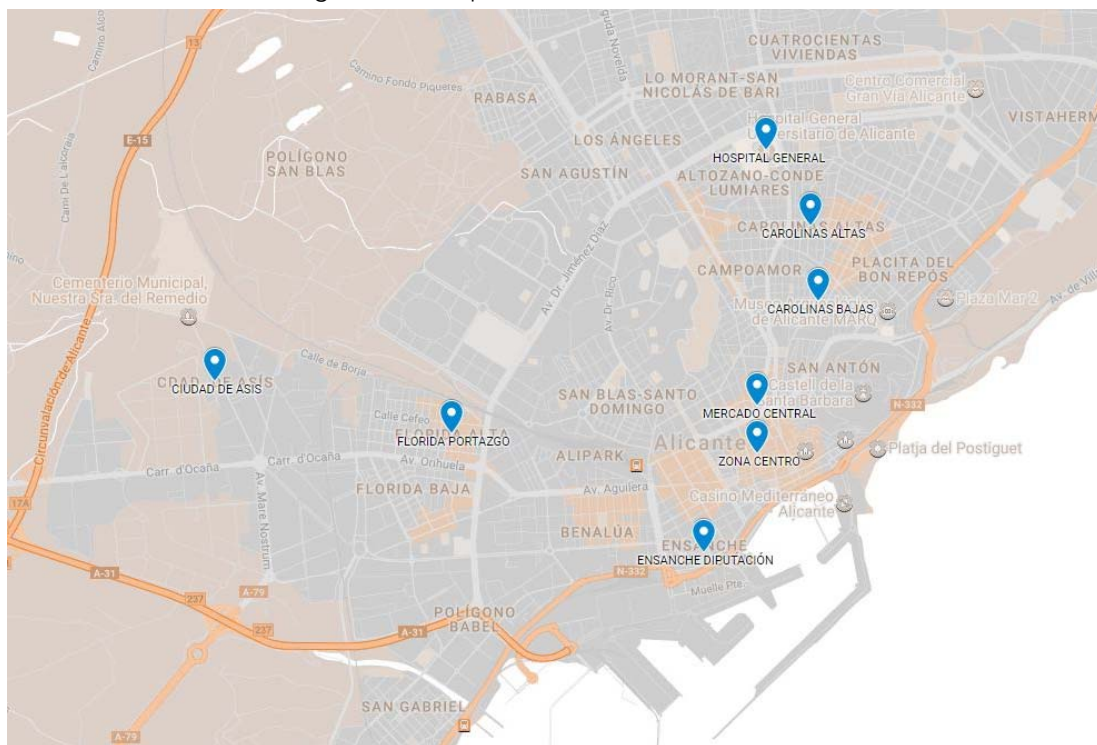
Del estudio preliminar de los Planes Acústicos Municipales (PAM) así como Estudios Acústicos de los PGOU de los municipios que integran el ámbito objeto de actuación del Plan se puede afirmar que la **principal fuente de ruido es el tráfico rodado**.

Además se identifica **otra fuente de ruido significativa**, como es el **aeropuerto de Alicante-Elche**, así como el pasillo aéreo generado por el mismo.

### ➤ Tráfico rodado.

En el **PAM de la aglomeración de Alicante**, se concluye que prácticamente todo el ruido ambiental presente se debe al tráfico rodado. En consecuencia, se actuara, además de en las zonas urbanas (Zona Centro, Diputación ensanche, Mercado y Casco Antiguo, zona A7 Villafranqueza, Carolinas Altas y Bajas, Hospital General y Florida Portazgo y Ciudad de Asís), directamente sobre las vías de la red viaria principal y especialmente sobre los grandes ejes viarios de la aglomeración de Alicante

Figura 10-Principales focos de ruido Alicante



Fuente: Elaboración propia a partir de PAM Alicante.

En dicho Plan, como medidas a desarrollar en relación con el tráfico rodado, cabe remarcar:

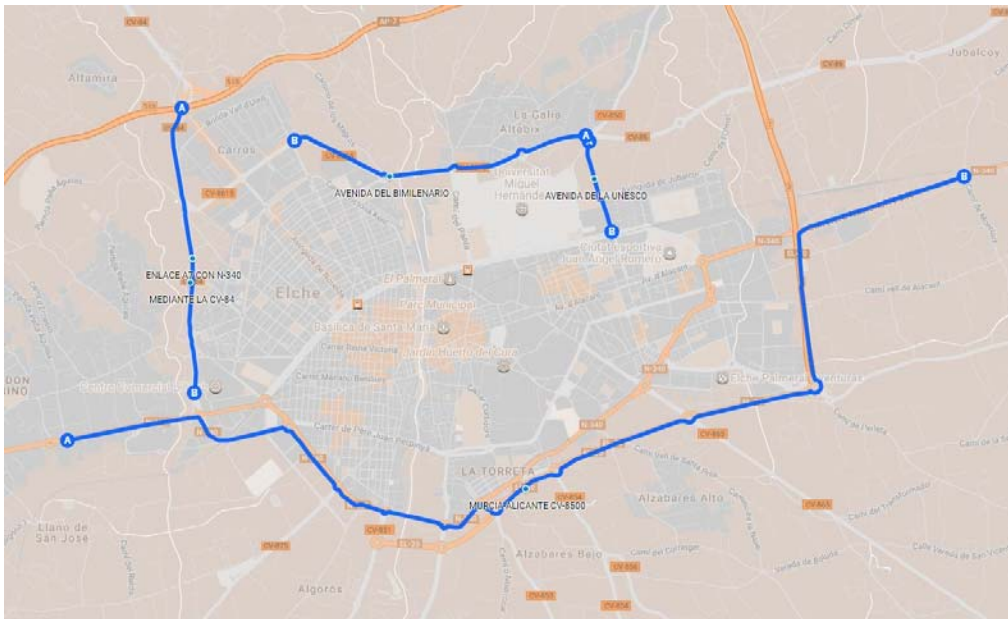
- Canalización vehículos pesados por las vías principales definidas, desviándose a la red viaria principal solo para carga y descarga de mercancías según tonelaje y horarios.

- En vías construidas, se plantea la regulación semafórica mediante "ondas verdes" (permiten el movimiento de vehículos sin paradas, a lo largo de un itinerario, a una velocidad determinada), incorporación de carriles reversibles, que permitan modificar el sentido según la densidad de tráfico (por ejemplo las vías de acceso a la ciudad en horas punta).
- En nuevos proyectos de infraestructuras se plantea el establecimiento de una adecuada distancia entre intersecciones, empleo de determinados tipos de intersecciones según la jerarquía de vías implicadas.
- Creación de zonas 30 (Km/h) con el fin de minimizar el tráfico de paso en zonas residenciales densas, o en aquellas zonas de densa frecuentación peatonal.
- Medidas de templado de tráfico, como estrechamientos calzada, cambios alineación, obstáculos en intersecciones, introducción de vegetación...
- Regulación del sistema de direcciones y sentidos en las vías internas.
- Restricción del tráfico en el centro histórico y tradicional de Alicante.
- Fomento del transporte público y de los transportes no motorizados (bicicleta y a pie) mediante campañas de sensibilización y mejora de la red (funcionamiento y alcance).
- Sustitución de pavimento existente por asfaltos fonoabsorbentes y conservación y mejora del asfalto deteriorado.
- Incorporación de pantallas acústicas en zonas conflictivas (grandes ejes viarios de la ciudad y la Autopista del Mediterráneo).

En el **PAM de Elche** se evidencia que la principal fuente de ruido diurno es el tráfico de vehículos a motor, tanto en las principales vías de comunicación como en las calles de la ciudad. Las principales rondas periurbanas, cuyos niveles sonoros son mayoritariamente de grado crítico, son:

- Carretera de circunvalación Murcia-Alicante CV-8500.
- Enlace entre la A7 con la N-340 mediante a través de la CV-84.
- Avenida del Bimilenario.
- Avenida de la UNESCO.

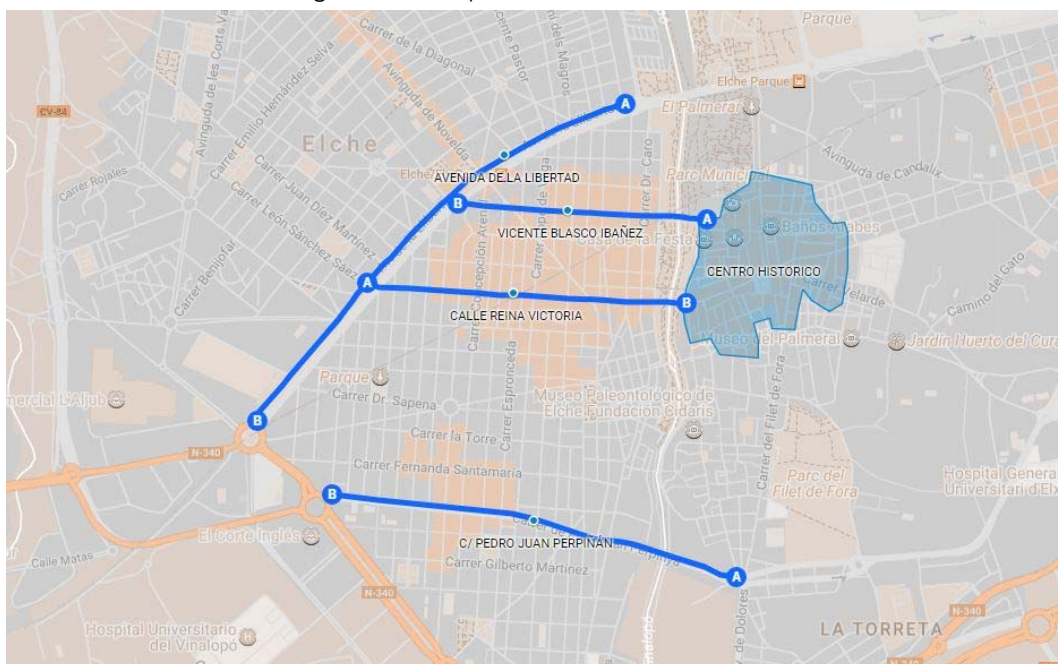
Figura 11-Principales focos de ruido Elche-Rondas Periurbanas



Fuente: Elaboración propia a partir de PAM Elche.

Como consecuencia, las calles y avenidas de la ciudad que destacan por su grado crítico de contaminación acústica, coinciden mayoritariamente con vías de gran importancia dentro del planteamiento de comunicación de la ciudad. Es el caso de calles tales como Vicente Blasco Ibáñez, Pedro Juan Perpiñán, Reina Victoria y Avenida de la Libertad, vías a las cuales se les debe prestar una especial atención, debido a que son vías que cruzan el Río Vinalopó por sus respectivos puentes.

Figura 12-Principales focos de ruido Elche



Fuente: Elaboración propia a partir de PAM Elche.

Asimismo, se han detectado niveles muy por encima de los valores de calidad sonora, en zonas puntuales del centro histórico del municipio asociadas al ocio nocturno.

En dicho Plan, como medidas a desarrollar en relación con el tráfico rodado, cabe remarcar:

- Peatonalización y templado del tráfico en el centro urbano.
- Fomento del uso tanto del transporte público como la integración de la bici en el flujo de tráfico.
- Fomentar del uso de las vías peri-urbanas con la intención de alejar al máximo el ruido provocado por el tráfico.
- Reducción de los límites de velocidad en vías especialmente molestas (barrios La Vila, El Salvador y El Raval).
- Mejorar la fluidez del tráfico del municipio mediante itinerarios alternativos y reducir el tráfico de vehículos pesados en las zonas urbanas.

En el **Estudio Acústico efectuado en el PGOU de San Joan d'Alacant**, las fuentes que se han considerado significativas, e incluidas en el estudio, son las carreteras. Este tipo de fuentes se extienden por gran parte del territorio y tiene un funcionamiento prácticamente constante (a excepción del periodo nocturno), con lo que, potencialmente, su efecto podría ser significativo.

En la actualidad, las zonas donde se registran niveles sonoros más elevados se localizan en las proximidades de las carreteras A-70, N-332 y CV-821 principalmente. El hecho de que estas carreteras crucen prácticamente el término municipal en su totalidad, junto con la gran densidad de tráfico que soporta, plantea problemas de ruido, especialmente cuando muchas de las zonas que lindan con estas carreteras tienen un uso residencial.





Figura 16-Principales focos de ruido Mutxamel



Fuente: Elaboración propia a partir del EDUSI de Mutxamel

Las viviendas pertenecientes a urbanizaciones sin una ordenación respetuosa con el factor ruido, como La Marseta o El Molí Nou, que sufren de niveles de ruido que alcanzan los 62 dBA, ya que estas se sitúan pegadas a las carreteras (CV-819 y CV-800) sin guardar distancias que aseguren una atenuación del ruido producido por las carreteras.

#### ➤ **Tráfico aéreo.**

Otra fuente de ruido identificada y a considerar, por ser significativa, es el aeropuerto de El Altet, así como el pasillo aéreo generado por el mismo, tal y como se cita en el PAM de Elche.

En concreto, la población afectada se reparte por Alicante y Elche, aunque el área de influencia del aeropuerto que figura en el mapa acústico se extiende también por El Campello, San Juan, Mutxamel, San Vicente, Agost y Monforte del Cid. En el caso de Alicante, las viviendas afectadas se localizan en Urbanova, por donde pasan gran parte de los aviones, ya que el 80% las operaciones de despegue se hacen al este, por el mar. En Elche, los «puntos negros» del ruido están en la urbanización Bonavista, y las pedanías de Torrellano y El Altet, además de las urbanizaciones aledañas.

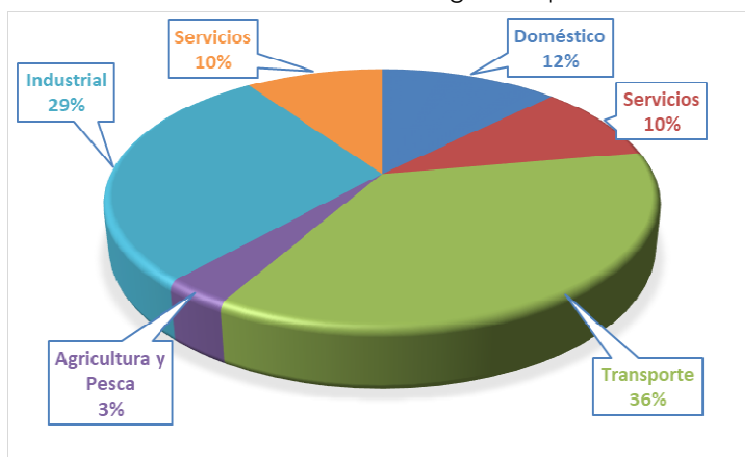


Los datos energéticos del IVACE desprenden que la participación de los productos petrolíferos en la **demanda de energía final** de la Comunidad Valenciana en 2014 fue del 45,9%, inferior a la media nacional que fue del 50,8%.

El producto petrolífero más utilizado fue el gasóleo que representó el 61,6% del total de productos, e indica el paulatino incremento del parque de vehículos que utilizan este combustible.

Además el sector que mayor demanda de energía final dispone es el sector del transporte con un 39,9%, seguido del industrial con un 31,8%.

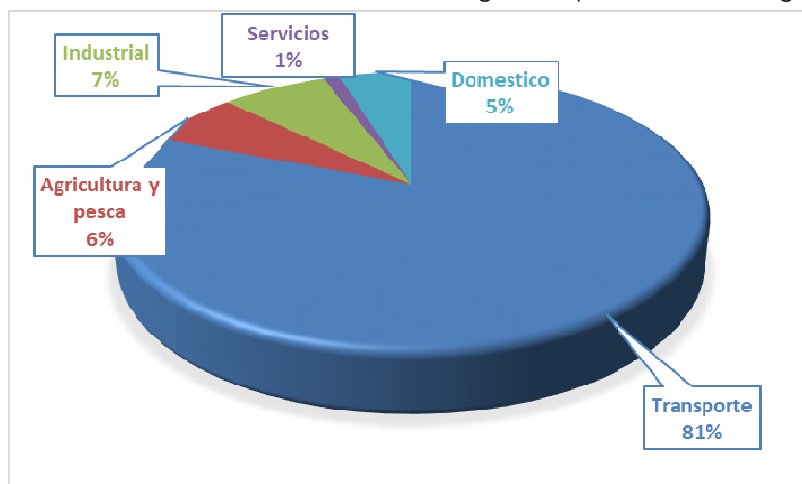
Figura 18- Estructura de la demanda de energía final por sectores energéticos



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos Energéticos Comunidad Valenciana 2014 (GVA-IVACE energía).

Respecto al **consumo por sectores energéticos** en el año 2014, el sector transporte fue los sector más consumidor con un porcentaje del 81%.

Figura 19- Estructura de la demanda de energía final por sectores energéticos



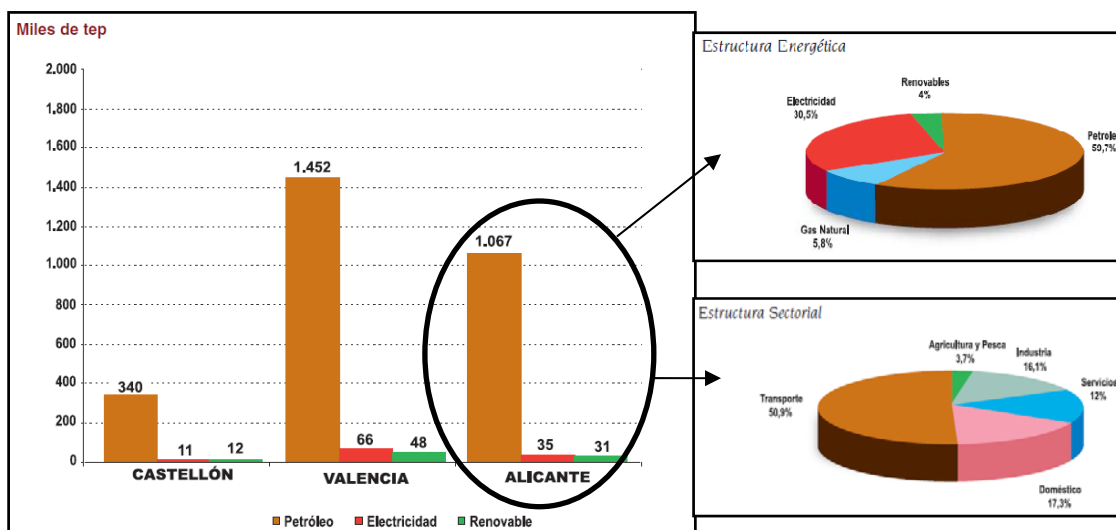
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos Energéticos Comunidad Valenciana 2014 (GVA-IVACE energía).

En el análisis de la situación energética por provincias, en la **provincia de Alicante** la demanda energética en 2014 fue 2.225 ktep, lo que supuso un aumento con respecto a 2013 del 1,7%.

En esta provincia, el sector económico prioritario en el consumo energético es el transporte, con el 50,9%. Por ello, la fuente energética con mayor consumo es el petróleo.

El siguiente sector más consumidor es el sector industrial que en Alicante representa el 16,1%.

Figura 20- Consumos finales por provincias y estructura energética y sectorial de la provincia de Alicante



Fuente: Datos Energéticos Comunidad Valenciana 2014 (GVA-IVACE energía).

## 5.2 Diagnóstico territorial y de movilidad

Desde el punto de vista territorial, el ámbito metropolitano de Alicante y Elche ha sufrido en el periodo reciente un crecimiento destacado del suelo urbanizado basado en la *dispersión de nuevos usos de suelo, aumento de la edificación de baja densidad fuera del casco urbano, usos industriales, comerciales y zonas verdes*. En concreto, este el suelo urbanizado *ha aumentado en una proporción de 3 veces más que el crecimiento de la población durante el mismo periodo de tiempo*. Este hecho deriva de la **ausencia de planificación territorial conjunta en el ámbito y en la superposición de planeamientos municipales** y no resulta en absoluto satisfactorio desde el punto de vista de la sostenibilidad territorial marcada por los criterios de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV, 2011).

Teniendo esto en consideración, el PMoMe de Alicante-Elche deberá seguir las líneas marcadas por el PAT de las áreas metropolitanas de Alicante-Elche y velar por *“otorgar prioridad a la rehabilitación, renovación y regeneración de los tejidos urbanos existentes y por la minimización de los nuevos desarrollos de suelos no urbanizables, reduciéndolos a las necesidades estrictas y demostrables de la población y del conjunto de actividades económicas”*.

En cuanto a la población, las tendencias de crecimiento en los años venideros apuntan a un crecimiento poblacional moderado, que no implicaría en principio un aumento notable ni desproporcionado de las necesidades territoriales ni de movilidad en el ámbito metropolitano de Alicante-Elche.

Asimismo, el desarrollo futuro del entorno deberá estar basado en las siguientes líneas:

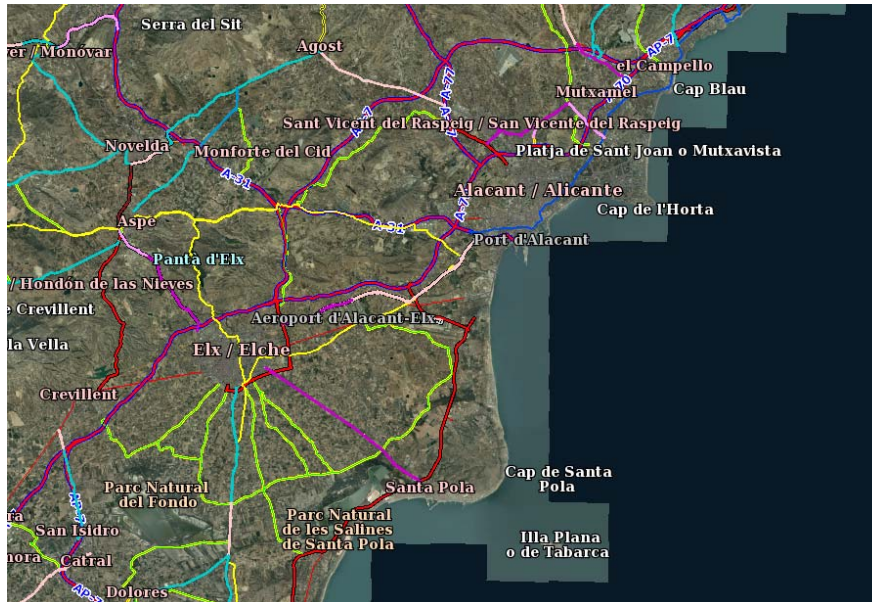
- *Cooperación entre los espacios urbanos de Alicante y Elche, y los municipios en los que tienen ámbito de influencia, sin perder su individualidad en términos económicos y territoriales*
- Potenciación y afianzamiento del aeropuerto de Alicante-Elche debe como Infraestructura de vertebración exterior de Alicante-Elche y el conjunto de la provincia.
- Rehabilitación de tejidos urbanos y corrección del modelo urbano discontinuo de baja densidad
- Potenciación de la alta velocidad como un gran potencial territorial prioritario a desarrollar, con las estaciones de Alicante y la futura de Elche-Matola.

Estos condicionantes territoriales redundan, desde el punto de vista de la movilidad en el ámbito metropolitano de Alicante-Elche, en un **uso masivo del vehículo privado** desde núcleos residenciales dispersos y/o hacia zonas de actividad igualmente dispersas.

En cuanto a las **infraestructuras de movilidad**, en general, existe una oferta de red viaria estructurante de calidad, tal y como puede observarse en la figura siguiente. No

obstante, el mencionado uso masivo del vehículo privado redunda en la **congestión de algunos de los ejes** como la A-70.

Figura 21- Red de infraestructura viaria del ámbito del PMoMe Alacant-Elx



Fuente: Visor cartográfico ICV (Consulta agosto 2018).

En cuanto a **infraestructura ferroviaria y servicios de transporte** público, existe determinada oferta con servicios de cercanías de RENFE, TRAM de FGV así como oferta de autobuses urbanos e interurbanos. No obstante, la ausencia de coordinación entre los diferentes modos, a excepción del área TAM en los alrededores de Alicante y cierta coordinación en el término municipal de Elche, redunda en **bajas captaciones del Transporte Público en general** (en torno al 10% del total de viajes motorizados). Por ello, los retos fundamentales del transporte público en el ámbito deben ser aumentar su competitividad frente al vehículo privado, la optimización de los recursos en el sistema y el aumento de la facilidad de uso e integración entre modos.

En cuanto a la **movilidad no motorizada**, esta se concentra en los desplazamientos internos a las ciudades, teniendo prácticamente nula penetración en los viajes intermunicipales.

Adicionalmente, el área se caracteriza por la existencia de **relaciones** predominantes del tipo centro-periferia (del tipo **radial**) en cada una de los núcleos centrales, Alicante y Elche, siendo la relación Alicante-San Vicente del Raspeig una de las principales relaciones en términos de viajes de la Comunitat. Si bien existen ciertos flujos orbitales, principalmente motivados por generadores de movilidad singulares, encontramos una única relación orbital de cierta magnitud entre Elche y Sant Vicent del Raspeig, motivada por la presencia de la Universidad de Alicante en Sant Vicent. A este respecto, el reto de aumentar la competitividad y mejorar la calidad de servicio del transporte público desde y hacia los núcleos centrales de Alicante y Elche podrá ser el detonante del trasvase de usuarios del vehículo privado al transporte público.

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

La tendencia previsible del estado del medioambiente y dinámicas del territorio en ausencia de una planificación de la movilidad sostenible en el área de Alicante-Elche es a un aumento de los efectos negativos mencionados en el apartado anterior (contaminación acústica y atmosférica, pérdida de suelo agrícola-forestal, peligrosidad de inundación, regresión del frente litoral...), agravado por los efectos del cambio climático.

Por tanto, es necesario adaptarse y contrarrestar dichos efectos mediante la planificación eficiente tanto en el territorio (PAT de Alicante-Elche) como en términos de movilidad sostenible (PMoMe Alicante-Elche), adoptando medidas que directa y/o indirectamente incidan positivamente sobre dichos factores, definiendo criterios básicos de actuación en diversos ámbitos que sirvan de apoyo y guía para la ejecución de actuaciones puntuales integradas en el entorno y compatibles con el mismo en cada uno de los municipios que conforman el PMoMe de Alicante-Elche.

### **6.1 Efectos ambientales**

#### **➤ Reducción contaminación atmosférica**

La influencia que la actividad humana tiene sobre la generación de los gases de efecto invernadero (GEI), y la contribución de éstos en la modificación del comportamiento climático del planeta, hace necesario el orientar los esfuerzos en la reducción de la emisión de estos gases. Entre ellos, los más relevantes en función de su cantidad, combinada con los efectos sobre el potencial calentamiento son el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), seguido del metano (CH<sub>4</sub>) y del óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), con una contribución inferior de los gases fluorados: hidrofluorocarburos (HFCs), perfluorocarburos (PFCs) i hexafluoruro de azufre (SF<sub>6</sub>).

Las emisiones asociadas al transporte se encuadran dentro de las consideradas emisiones difusas, las cuales se diferencian de las emisiones directas. El transporte es el sector que tiene más incidencia en el total de las emisiones de GEI, debido a que es el responsable del 28% del total de emisiones y del 42% del total de emisiones difusas.

Uno de los objetivos del PMoMe de Alicante-Elche es el frenar el modelo territorial alejado, consumidor de recursos y disperso, modelo territorial y urbanístico que ha favorecido la movilidad motorizada; este uso individual e indiscriminado del automóvil ha provocado un crecimiento disperso, cada vez más alejado, propiciando el aumento de emisiones de CO<sub>2</sub>.

Optando por un modelo de ciudad compacta, donde se establezcan políticas de reducción de movilidad en vehículo privado fomentando el transporte público colectivo y transporte no motorizado supondría una mejora a largo plazo en las emisiones atmosféricas (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> y PM<sub>10</sub>).

Asimismo, el complemento de dichas medidas con otras tales como velocidades variables, regulación de accesos al centro urbano, etc. en función de los niveles de calidad del aire, contribuirá a la mejora en las emisiones atmosféricas.

#### ➤ **Reducción contaminación acústica**

La principal fuente de contaminación acústica es la asociada al tráfico rodado. Con el modelo territorial disperso actual, el cual favorece el uso de vehículos motorizados, la tendencia es a un aumento de las emisiones acústicas derivadas del transporte.

Por esta razón, las medidas diseñadas para el control, minimización y prevención de este problema en el PMoMe de Alicante-Elche deben ir dirigidas a este sector del transporte, e igualmente tener en cuenta las otras fuentes de ruido detectadas y proponer medidas correctoras que minimicen los niveles sonoros.

Optando por un modelo de ciudad compacta, la planificación de la movilidad debe ayudar a una disminución de la contaminación acústica existente, adoptando medidas que de manera directa o indirecta permitan reducir el impacto acústico a nivel interurbano.

La capacidad para incidir sobre este impacto dentro del margen del PMoMe de Alicante-Elche es limitada, puesto que se plantean modelos de gestión principalmente y no se incide tanto en el diseño de infraestructuras, siendo la redacción de proyectos específicos donde se puede actuar mayormente sobre dicho factor.

En este sentido, las actuaciones propuestas en estos estudios y/o planes acústicos existentes (PAM, Estudios acústicos PGOU municipios, MER...) se centran, además de la adopción de medidas atenuadoras del tipo pantallas acústicas o pavimentos fonoabsorbentes, en controlar el nivel de ruido de los vehículos, limitar circulación de pesados en centro ciudad o peatonalizar más calles, en limitar velocidad a 30Km/h en zonas residenciales, fomento del transporte público y el no motorizado.

Por tanto, las medidas propuestas dentro del PMoMe de Alicante-Elche pueden **reducir directamente el impacto acústico existente**, siendo éstas: potenciar el desarrollo de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), fomentar el desarrollo de planes de movilidad de centros generadores de movilidad, fomentar el uso de transporte no motorizado y vehículos menos contaminantes o "eco" en flotas y particulares, establecimiento de líneas exprés de autobús, etc...

Asimismo, existen otras **medidas** tales como la promoción de infraestructuras nodales para aparcamientos de disuasión, la aplicación de las nuevas tecnologías a la movilidad, desarrollo de infraestructuras vinculadas al vehículo eléctrico y combustibles alternativos, etc....que pueden **incidir indirectamente reduciendo el impacto acústico existente**.

### ➤ **Reducción consumo energético**

En el marco actual hay que tener presente la necesidad de apostar por un modelo energético de la movilidad alternativo al actual basado en combustibles fósiles (básicamente el petróleo).

Desde el marco de la planificación de la movilidad se deben de proponer aquellas medidas que permitan un cambio en el modelo energético actual, estableciendo medidas que fomenten el cambio del vehículo privado por modos más eficientes así como fomenten la propia eficiencia energética de los diferentes medios de transporte. Algunas medidas pueden estar relacionadas con el fomento del vehículo eléctrico y propulsado por combustibles más ecológicos (tales como el gas), el fomento de las políticas de vehículo compartido (car-sharing o car pooling), el aumento de la captación del transporte público, y de los modos no motorizados como la bicicleta, etc., de manera que se genere una reducción del consumo energético asociado a la movilidad.

Específicamente, es importante hacer especial mención a la reducción del consumo energético ocasionada por medidas planteadas orientadas a la potenciación del transporte público, al considerar que tienen importantes posibilidades de captación de viajeros en el ámbito de Alicante-Elche, debido a los bajos porcentajes de reparto modal del transporte público existentes en la actualidad en el ámbito.

### ➤ **Reducción del efecto de las infraestructuras de transporte público colectivo sobre la matriz territorial y funcionalidad ecológica infraestructura verde.**

El crecimiento urbanístico disperso que ha habido hasta la actualidad en el ámbito y la ausencia de instrumentos de planificación a nivel supramunicipal (PMoMe, Planes de Acción Territorial, Planes de Protección de la Huerta...) ha conllevado a la ejecución de actuaciones en materia de infraestructuras y ocupación del territorio sin unas directrices comunes, fragmentando espacios ecológicos y funcionales de la Infraestructura Verde.

Conforme a lo expuesto, respecto a la funcionalidad de la infraestructura verde, cabe esperar que el PMoMe junto con el PAT de Alicante-Elche suponga un efecto positivo sobre la matriz territorial y paisajística integrando desde el principio los criterios ambientales y paisajísticos en la ejecución de propuestas, promoviendo un cambio fundamental en las dinámicas de pérdida de suelo agrícola y forestal, reforzando este espacio como elemento central de la infraestructura verde metropolitana.

## 6.2 Efectos territoriales y de movilidad

Tal y como queda definido en el Documento inicial estratégico del PAT de Alicante-Elche, si se extrapolan las pautas recientes en cuanto al modelo urbano, el territorio tenderá a una marcada insostenibilidad, puesto que ha habido un desproporcionado crecimiento del suelo sellado en el ámbito, con predominio del desarrollo urbanístico disperso en detrimento del modelo compacto. Esta tendencia resulta crítica desde el punto de vista de los riesgos en el territorio y de la eficiencia de la movilidad en el ámbito (interrelación habitual del modelo disperso con el predominio del vehículo privado).

El mantenimiento de las dinámicas de los últimos años, desde el punto de vista de la ocupación del territorio, tendrá consecuencias importantes, generando externalidades negativas en el conjunto del área de Alicante-Elche tales como un gran consumo de suelo (en detrimento de la infraestructura verde), uso masivo del vehículo privado (incrementos de emisiones de CO<sub>2</sub>...).

Así en el Documento inicial estratégico del PAT de Alicante-Elche, la línea marcada no es otra que otorgar prioridad al un modelo urbano que se base en la rehabilitación de los tejidos ya existentes, apostando por la ciudad compacta mediterránea, con barrios y distritos equilibrados en términos de residencia, empleo, terciario y equipamientos.

En cuanto a la **movilidad**, pese a existir relativa oferta de infraestructuras de transporte y servicios de transporte público, ésta está fuertemente basada en el uso del vehículo privado y a bajas captaciones del transporte público para un área metropolitana en estado de madurez intermedio (inferiores al 10%).

En este sentido, tanto el PAT fundamentalmente como el PMoMe de Alicante-Elche en términos territoriales y de movilidad, deben convertirse en instrumentos clave para la corrección de estas tendencias.

Si se analizan concretamente los efectos previsibles de los objetivos y medidas propuestos como parte del Plan de Movilidad Metropolitana, existe un conjunto de medidas que redundarán directamente en la **disminución de la supremacía del vehículo privado** en el reparto modal, **en beneficio del transporte público**, entre las que se encuentran las siguientes: *Garantizar que las infraestructuras relacionadas con la movilidad proporcionan condiciones favorables para la operación del transporte público, promover la planificación de Intercambiadores de transporte, establecer un marco común y coordinado en las políticas de aparcamientos de los municipios del ámbito, mejorar la integración y complementariedad entre los servicios urbanos e interurbanos del ámbito*, entre otras.

Asimismo, otro de los efectos previsibles generados derivado del presente PMoMe será el **aumento de la captación de la bicicleta** como modo de transporte para aquellos los desplazamientos metropolitanos que reúnan las condiciones orográficas y de distancia requeridas para su viabilidad.

En este sentido, medidas tales como *el desarrollo de Red de itinerarios ciclistas troncales, el fomento de la instalación de aparcamientos de bicicletas y el establecimiento de un marco común y coordinado en los sistemas de bicicletas públicas de los municipios del ámbito*, redundarán en un aumento de la competitividad de la bicicleta como modo de transporte en el ámbito.

Por otra parte, las medidas sobre los vehículos tales como *fomentar el uso de los vehículos eficientes y menos contaminantes ("ECO"), promover la implantación de electrolíneas y gasíneas y el fomento del uso del coche multiusuario (car sharing)*, redundarán en una reducción directa de las emisiones de contaminación atmosférica, reducción de contaminación acústica y, evidentemente, del consumo energético y de combustibles fósiles.

Desde el punto de vista territorial, se apostará por el mantenimiento de la ciudad compacta mediterránea, evitando la continuidad del modelo disperso con considerable implantación en el ámbito de Alicante-Elche. Tal y como se menciona en el Documento Inicial Estratégico del PAT, *"la línea marcada no es otra que otorgar prioridad a la rehabilitación, renovación y regeneración de los tejidos urbanos existentes, minimizando los nuevos desarrollos de suelos no urbanizables a las necesidades estrictas y demostrables de la población y del conjunto de las actividades económicas"*.

Por último, de estos efectos mencionados se derivarán necesariamente los efectos ya descritos en el apartado anterior referentes a aspectos ambientales tales como ***Reducción contaminación atmosférica, Reducción de la contaminación acústica, y Reducción del consumo energético.***

Por lo que respecta a la **correspondencia de los efectos mencionados con los escenarios propuestos**, la magnitud de los efectos dependerá del escenario que se desarrolle en materia de planificación del transporte y la movilidad entre los establecidos: Escenarios tendencial, escenario convencional, escenario innovador y escenario transitorio.

De este modo, tal y como se ha comentado, en el **escenario tendencial** la previsible evolución de las variables y parámetros de movilidad sería continuista, con nulas mejoras en variables o parámetros de movilidad (continuidad de la predominancia del uso del vehículo privado, niveles de emisiones similares a los actuales, etc).

Por otra parte, en el **escenario convencional** o tradicional en materia de planificación del transporte, variables tales como el reparto modal podrían mejorar ligeramente en beneficio de los modos más sostenibles fundamentalmente debido a actuaciones puntuales de mejora de la oferta de transporte público o actuaciones en infraestructura de itinerarios ciclopeatonales. No obstante, la ausencia de medidas tales como la limitación del aparcamiento en destino redundará en que el trasvase modal solo tenga lugar entre aquellos sectores de la población que decidan libremente optar por modos más sostenibles, y no tanto a un trasvase generalizado.

Por otra parte, en el **escenario innovador**, que implica el afianzamiento de tendencias innovadoras en materia de movilidad, se producirán mejoras notables sobre variables como el reparto modal, aumentando las cuotas del transporte público y de los modos no motorizados. Asimismo, se producirá un decrecimiento del parque móvil como consecuencia del afianzamiento de la movilidad como servicio (MaaS) como forma general de canalizar las necesidades de desplazamiento en el área metropolitana de Alacant-Elx, redundando en una disminución notable de las emisiones de contaminantes derivadas de la movilidad. Tal y como se ha mencionado en la descripción de escenarios, podría establecerse una variante al escenario innovador en el que, pese al desarrollo tecnológico, éste no redundase en un cumplimiento de los objetivos de movilidad sostenible ni de recuperación del espacio público por parte de la ciudadanía. En este supuesto, los efectos ligados al escenario serían positivos aunque en menor medida, al disminuir quizá las emisiones ambientales pero no liberar el espacio público de vehículos, por ejemplo.

Por último, en el **escenario transitorio**, se producirá una mejora en las variables de relacionadas con la movilidad y el medio ambiente de magnitud intermedia, como transición entre el escenario convencional y el escenario innovador.

## **7. SU INCARDINACIÓN EN LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA Y SU INCIDENCIA EN OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL O SECTORIAL.**

### ***Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana***

El Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible de Alicante-Elche se apoyará en los principios directores en materia de transportes y movilidad definidos en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, reforzando el sistema nodal, vinculando la accesibilidad a nuevos usos en el territorio, potenciando los sistemas de transporte no motorizados y fomentando el uso del transporte público, incluyendo la infraestructura verde mediante conexión de espacios de interés a sistemas de transporte no motorizados o transporte público, fomento de sistemas de transporte más eficientes desde el punto de vista del consumo energético, reducción contaminación acústica y atmosférica....

Asimismo una de las alternativas que se plantea en el Plan irá encaminada hacia un modelo de ciudad compacta mediterránea puesto que, tal y como se menciona en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, es el modelo que mejor permite mantener y aumentar los desplazamientos no motorizados (a pie o en bicicleta), alcanzar masas críticas que permitan rentabilizar el transporte público, reducir las distancias de los desplazamientos y mejorar la calidad de vida y cohesión social de sus habitantes.

En referencia a la conservación y conexión de los elementos de la infraestructura verde, el Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible de Alicante-Elche deberá coordinarse con el desarrollo de la Estrategia Territorial autonómica, manteniendo para ello los oportunos contactos con los organismos autonómicos responsables de la planificación medioambiental, viaria, urbanística, etc.

Enmarcados dentro de dicha Estrategia Territorial autonómica quedan, entre otros, los siguientes instrumentos de planificación: PATRICOVA, PATIVEL, Plan de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunitat Valenciana (pendiente de aprobación)...

### ***Estrategia Valenciana de lucha contra el Cambio Climático***

El Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alacant-Elx está íntimamente ligado con la Estrategia Valenciana de lucha contra el Cambio Climático, siendo las propuestas del presente Plan muy próximas en cuanto a enfoque a las definidas en la Revisión de la estrategia Valenciana ante el cambio climático en materia de movilidad y transportes (2013-2020), que son las siguientes:

- 1) *Propuestas en materia de reducción de la movilidad obligada/recurrente.*
- 2) *Propuestas en materia de mejora del reparto modal.*
- 3) *Propuestas en materia de vehículos.*

El primer nivel engloba líneas de actuación a largo plazo, muy vinculadas con el modelo territorial. El segundo nivel implica la estrategia de potenciación de determinados modos de transporte que emiten menores cantidades de GEI frente a otros que emiten mas, mientras que el tercer nivel se centra en las actuaciones sobre la flota de vehículos que dan soporte a las relaciones de movilidad.

Así tal y como se detalla en el apartado 3 del Borrador del Plan, las líneas de actuación definidas en cada uno de los 3 niveles son coherentes en cuanto a enfoque a las dispuestas en la estrategia.

### ***Estrategia Española de Movilidad Sostenible***

La Estrategia Española de Movilidad Sostenible pretende ser un marco estratégico que recoja líneas directrices y un conjunto de medidas en las áreas prioritarias de actuación cuya aplicación permita avanzar hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Este marco se tendrá en cuenta en los procesos planificadores que afecten al sector transporte, como es el caso del PMoMe de Alacant-Elx.

Las directrices generales de actuación establecidas en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible sobre las que se diseña la nueva orientación del transporte se resumen en el fomento del transporte público y del no motorizado, la intermodalidad y el desarrollo de la movilidad mediante programas de cooperación entre las Administraciones Públicas competentes.

Conforme a lo expuesto, el PMoMe de Alacant-Elx recogerá y desarrollará las directrices establecidas en la estrategia, dentro de un ámbito más concreto, integrando la movilidad sostenible en la ordenación del territorio y en la planificación urbanística consiguiendo reequilibrar el actual reparto modal y planificando la movilidad de cara a la consecución de un urbanismo que disminuya las necesidades de desplazamiento, especialmente de los desplazamientos motorizados, y promueva el uso de los modos de transporte más eficientes y sostenibles.

### ***Plan de Acción Territorial de Alicante-Elche***

El ámbito del PAT de las áreas metropolitanas de Alicante-Elche engloba 21 municipios de los cuales 8 de ellos corresponden al ámbito del PMoMe Alacant-Elx.

Las funciones del PAT Alicante-Elche se articulan a través de una serie de objetivos desarrollados en tres grandes bloques temáticos como son: la infraestructura verde del territorio, el sistema de asentamientos urbanos y las infraestructuras de movilidad.

El planteamiento del PAT de Alicante-Elche en materia de movilidad sostenible debe solucionar los problemas de cada una de las áreas urbanas y posteriormente la conexión entre estos dos nodos.

En este sentido, El PAT Alicante-Elche se debe coordinar con el PMoMe Alicante-Elche, siendo conveniente diseñar un modelo territorial en el que aparezcan en el área urbana nuevas centralidades que equilibren los tejidos urbanos y metropolitanos de una manera más racional.

Actualmente el PAT de Alicante-Elche se encuentra en Fase I "Previa" de consultas a la espera de obtener el Documento de Alcance de Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, por lo que al ir más avanzado que el presente Plan y desarrollarse en un ámbito que incluye los municipios del presente Plan, éste debe nutrirse de toda la información que sea aplicable conforme vayan trascurriendo las distintas etapas, tanto de la tramitación ambiental como del propio Plan.

Debe existir un intercambio mutuo de información entre ambos planes con el fin de que se integren los aspectos de movilidad sostenible en el PAT y los aspectos territoriales en el Plan Metropolitano de Movilidad Sostenible.

Es necesario señalar que el PAT de Alicante-Elche dispone de un Plan predecesor denominado PATEMAE.

### ***Otros planes o instrumentos de ordenación del territorio relacionados***

#### **Administración General del Estado**

- Plan Hidrológico de la Demarcación del Júcar.
- Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Demarcación del Júcar.
- Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2014-2024.

#### **Generalitat Valenciana**

- Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunidad Valenciana (PATIVEL).
- Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).
- Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunidad Valenciana (PATFOR).
- Proyecto para la redacción de propuestas de ordenación del mapa concesional y proyectos de servicio de transporte interurbano de viajeros para la provincia de Alicante.

#### **Administración Local**

- Planes Generales Estructurales de los municipios integrantes del Plan de Movilidad Metropolitano Sostenible del Área de Alicante-Elche.
- Planes de Movilidad Urbana Sostenible de los municipios integrantes del Plan de Movilidad Metropolitano Sostenible del Área de Alicante-Elche.

## 8. CONCLUSIONES.

- El presente Documento Inicial Estratégico, se redacta junto con el Borrador del Plan con fin de iniciar el procedimiento de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica Ordinaria del PMoMe de Alicante-Elche.

Con esta tramitación, se incorpora la variable ambiental desde el principio del proceso, apostando por una movilidad sostenible y analizando la necesidad o no de nuevas infraestructuras de transporte en un ámbito más ampliado.

Es de vital importancia durante este proceso la participación ciudadana y la coordinación de las diferentes administraciones públicas con competencias en materia de infraestructuras de transporte en el área y con competencias medioambientales, culturales y de paisaje, con el fin de que se establezcan propuestas compatibles con la infraestructura verde del territorio que permitan posteriormente la ejecución de proyectos bajo un marco sostenible y con unas directrices marcadas tanto de movilidad como de medioambiente, evitando así la fragmentación del territorio y la pérdida de conectividad entre espacios de la infraestructura verde que compone el área de Alicante.

- En el ámbito metropolitano de Alacant-Elx, "*el crecimiento de suelo urbanizado ha aumentado en una proporción de 3 veces más que el crecimiento de la población durante el mismo periodo de tiempo, debido a la **dispersión de nuevos usos de suelo, aumento de la edificación de baja densidad fuera del casco urbano, usos industriales, comerciales y zonas verdes***"<sup>4</sup>. Este desarrollo disperso redundando directamente en una fuerte dependencia y uso del vehículo privado, con cerca de un 86% de viajes en vehículo privado respecto del total de viajes motorizados, presentando el transporte público bajas captaciones.
- En el área de Alicante, como en otras áreas de la Comunidad Valenciana, la ausencia de un instrumento planificador de ámbito supramunicipal tanto territorial como de movilidad, ha provocado que en los últimos años se haya producido un aumento desproporcional del suelo urbano discontinuo que ha conducido a la necesidad de ejecución de infraestructuras para satisfacer la demanda, contribuyendo a la fragmentación del hábitat y destrucción del paisaje.

Este crecimiento disperso, junto con otros factores de carácter económico ha producido una pérdida progresiva del suelo agrícola y forestal, elementos clave en la infraestructura verde del territorio.

Este incremento de suelo sellado, favorece el incremento progresivo de los riesgos en el territorio, especialmente el de inundación.

El entorno de Alicante-Elche además de un entorno litoral privilegiado cuenta con importantes activos ambientales. Cabe destacar la abundancia de hitos naturales y

---

<sup>4</sup> Documento Inicial Estratégico del PAT Alicante-Elche

puntos de observación del territorio embebidos en la trama urbana de la zona sin una gestión paisajística eficaz.

Además la parte meridional del área de Alicante-Elche alberga uno de los conjuntos de zonas húmedas más importantes del contexto peninsular que junto con saladares, malla verde metropolitana existente e hitos paisajísticos de los embalses históricos de Elche y Tibi configuran una infraestructura verde en la que actualmente no existe conexión ambiental ni territorial y cuyos impactos territoriales son aun más visibles debido a la aridez climática existente.

Este hecho junto con la contaminación acústica existente asociado principalmente a infraestructuras lineales y el exceso de consumo energético, hacen que se conviertan en aspectos medioambientales claves a tener en cuenta a la hora de definir propuestas de actuación desde un marco más amplio y general en el PMoMe de Alicante-Elche.

- En cuanto al transporte público, presenta bajas captaciones a pesar de la relativa existencia de oferta (Cercanías, TRAM, Autobuses urbanos e interurbanos) derivadas fundamentalmente de la ausencia de coordinación e integración más allá de la existente en los alrededores de Alicante (5 municipios del área TAM) y de Elche, esbozándose **la mejora de la competitividad del sistema de transporte público y el aumento de la integración y facilidad de uso como principales retos.**

**De este modo, se considera que la movilidad en el ámbito de Alacant-Elx tiene amplio potencial de mejora y que el PMoMe debe posicionarse como el elemento clave para guiar esta transformación, ligada fundamentalmente a la optimización del sistema de transporte actual y a la mejora de la coordinación entre modos.**

- Adicionalmente a los efectos derivados el Plan de Movilidad, es fundamental considerar la coordinación del presente PMoMe con los instrumentos territoriales o sectoriales existentes o pendientes de aprobación/ejecución, como son el PAT de Alicante-Elche, el PATIVEL, el PAT de Infraestructura Verde y Paisaje, el PATRICOVA, entre otros.

De acuerdo con todo lo expuesto y señalando que el presente documento se ha redactado de conformidad con las directrices recibidas, se eleva al órgano ambiental competente para su aprobación, con el fin de que tras periodo de consultas (artículo 51.1 LOTUP) emita el **Documento de Alcance** donde se establezcan las directrices y consideraciones a tener en cuenta para la redacción del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico (artículo 52.2 LOTUP) y de la Versión Preliminar del PMoMe de Alicante-Elche (artículo 34 LOTUP).

## INDICE DE FIGURAS

Figura 1-Alternativa 1. Integración física de Alicante y de Elche. ....	84
Figura 2-Alternativa 2. Modelo Policéntrico .....	85
Figura 3- Usos del suelo (SIOSE 2015) y conflictos en el territorio.....	94
Figura 4- Infraestructura verde del litoral .....	95
Figura 5- Peligrosidad de inundación en Área funcional de Alicante-Elche .....	96
Figura 6. Superficie afectada por peligrosidad de inundación a nivel provincial y de la Comunidad Valenciana .....	97
Figura 7. Población potencial afectada para el ámbito provincial y de la Comunidad Valenciana .....	97
Figura 8- Situación Zonas ES1013 - AG1017 y estaciones de medición calidad del aire. ....	100
Figura 9- Municipios que disponen de un Plan de Mejora de Calidad del Aire .....	101
Figura 10-Principales focos de ruido Alicante.....	102
Figura 11-Principales focos de ruido Elche-Rondas Periurbanas .....	104
Figura 12-Principales focos de ruido Elche .....	104
Figura 13-Principales focos de ruido Sant Joan d'Alacant .....	106
Figura 14-Principales focos de ruido San Vicente del Raspeig.....	107
Figura 15-Principales focos de ruido Santa Pola .....	107
Figura 16-Principales focos de ruido Mutxamel.....	108
Figura 17-Influencia acústica del Aeropuerto del Altet.....	109
Figura 18- Estructura de la demanda de energía final por sectores energéticos.....	110
Figura 19- Estructura de la demanda de energía final por sectores energéticos.....	110
Figura 20- Consumos finales por provincias y estructura energética y sectorial de la provincia de Alicante .....	111
Figura 21- Red de infraestructura viaria del ámbito del PMoMe Alacant-Elx .....	113

## C. ANEXOS

# Listado de municipios de los ámbitos estricto y ampliado del PMoMe Alicante-Elche

ÀMBITO	ID	NOMBRE MUNICIPIO
ESTRICTO	1	Alicante
	2	el Campello
	3	Crevillent
	4	Elche
	5	Mutxamel
	6	Sant Joan d'Alacant
	7	Santa Pola
	8	Sant Vicent del Raspeig
AMPLIADO	9	Agost
	10	Aigües
	11	Aspe
	12	Busot
	13	Catral
	14	Dolores
	15	Hondón de las Nieves
	16	Hondón de los Frailes
	17	Jijona/Xixona
	18	San Fulgencio
	19	Tibi
	20	la Torre de les Maçanes
	21	Monforte del Cid