

Mesa diálogo 6:

Desarrollo Económico.



Esta sexta y última mesa temática de diálogo sobre el Plan General Estructural de Alicante, celebrada en el Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante, reunió a representantes municipales, técnicos de la Generalitat Valenciana, expertos en desarrollo económico y empresarial, representantes del tejido industrial y comercial, y un arquitecto urbanista externo en calidad de moderador. Constituyó mucho más que una simple presentación técnica de propuestas urbanísticas, el encuentro funcionó como una reflexión colectiva sobre el modelo de ciudad y de territorio que Alicante quiere construir para las próximas décadas. El debate giró en torno a las ocho líneas estratégicas de actividad económica que el plan propone para el horizonte 2045-2050 y a lo largo de las intervenciones se abordaron cuestiones relacionadas con la industria, la innovación, el comercio, el turismo, la logística, la inteligencia artificial, la sostenibilidad ambiental, la escala metropolitana o la calidad urbana de las áreas productivas. El debate puso de manifiesto que el planeamiento urbanístico ya no puede entenderse únicamente como una herramienta para clasificar suelo o regular edificaciones, sino como un instrumento estratégico de transformación económica y social.

Antonio Peral, Concejal de Urbanismo.

Antonio Peral abrió el encuentro desde una perspectiva institucional y política, reivindicando el carácter abierto y participativo del proceso del Plan General. Explicó que el Ayuntamiento había querido evitar que el documento se percibiera como un instrumento técnico cerrado elaborado únicamente desde la administración, apostando por un proceso de exposición pública y debate ciudadano que permitiera enriquecer el contenido del plan antes de su aprobación definitiva.

Expone el marco estratégico de la actividad económica en el Plan General Estructural: la estrategia se orienta hacia un sistema productivo diversificado y potente, capaz de reducir la dependencia del sector servicios mediante la generación de más de cuatro coma tres millones de metros cuadrados de nuevo suelo industrial y logístico, la regeneración de áreas consolidadas y la creación de nuevas centralidades económicas en torno a la A-79, en el eje puerto-aeropuerto, en Rabasa y en Condomina, con apuestas sectoriales en actividades

creativas y tecnológicas, el clúster de la salud y las nuevas economías vinculadas a la formación y la investigación.

Recuerda que el proceso participativo, iniciado el 12 de marzo, ha buscado desde el primer día someter el borrador del documento urbanístico más importante para la ciudad en los últimos cuarenta años al escrutinio de la ciudadanía y los expertos, sin limitarse a su aprobación formal interna. Subraya que todas las aportaciones recibidas tendrán su reflejo en el documento final.

Vicente Seguí, Director General de Actividad Económica del Ayuntamiento de Alicante.

El señor Seguí contextualiza la posición de Alicante en el arco mediterráneo: una ciudad con una elevada conectividad internacional, a partir de un aeropuerto de primer nivel, estación de alta velocidad, puerto con potencial logístico y red viaria de alta capacidad; y una estructura productiva consolidada en el sector servicios que convive con el desafío de elevar su diversificación y resiliencia. El ámbito funcional Alicante-Elche constituye una unidad estratégica metropolitana donde se complementan funciones administrativas, servicios avanzados, turismo, industria y logística, y que ya representa cerca del veinticinco por ciento del PIB de la quinta provincia española en ese indicador.

Identifica los retos estructurales del sistema productivo: disponibilidad limitada de suelo industrial, necesidad de modernización de las áreas existentes, desarrollo aún incipiente de actividades de alto valor añadido y ausencia de cohesión del conjunto. Señala como palanca el reconocimiento europeo de Alicante como una de las seis semifinalistas al título de Capital Europea de la Innovación 2026, que evidencia un dinamismo innovador en consolidación.

Presenta las ocho líneas estratégicas del plan en materia de actividad económica: ampliación del suelo industrial y logístico; regeneración y modernización de las áreas existentes; configuración del eje de la A-79 como corredor estratégico de actividad económica; desarrollo del nodo de economía del conocimiento en Rabasa articulado en torno a la Universidad y su Parque Científico; impulso del clúster de salud, bienestar y vida activa; consolidación del corredor de innovación aeropuerto-puerto; reordenación hacia un turismo de excelencia; y fomento del comercio de proximidad y la actividad económica de barrio.

Leticia Martín, Directora General del Plan General.

La señora Martín desarrolla en detalle las ocho líneas estratégicas del plan. En cuanto a la primera, la ampliación del suelo industrial y logístico estructurante, explica que el territorio presenta un agotamiento del suelo productivo actual y que los nuevos ámbitos se concentrarán al oeste del municipio, configurando un arco productivo en continuidad funcional con los tejidos industriales de San Vicente del Raspeig y con los de Elche a lo largo del eje de la A-79. Los nuevos sectores son: Vacarot (noventa y una hectáreas, al sur de la A-31 junto a Mercalicante), la ampliación del polígono de Atalayas (cincuenta y nueve hectáreas), Bayona-Fontcalent (ciento cuatro hectáreas al oeste de la Vallonga), y los sectores Campaneta (ochenta y ocho hectáreas) y La Serreta (noventa y dos hectáreas), estos dos últimos vinculados a los tejidos industriales de San Vicente. El total del suelo productivo resultante, sumando las

cuatrocientas cincuenta y una hectáreas que perviven del actual planeamiento más las cuatrocientas treinta y cuatro nuevas, asciende a ochocientas ochenta y cinco hectáreas. Los nuevos sectores deben incorporar infraestructura verde, movilidad activa, transporte público y dotaciones de proximidad, y una nueva parada de cercanías en el marco de la variante de Torrellano conectará el arco productivo con el nodo Renfe y el aeropuerto.

La segunda estrategia aborda la regeneración de las áreas existentes, que presentan problemas de monofuncionalidad, déficits de calidad urbana y de accesibilidad. Destaca la transformación del barrio del Cementerio, orientada hacia un tejido productivo flexible pero respetuoso con los usos residenciales actuales, y del entorno industrial de Garachico, que debe evolucionar hacia usos más terciarizados. La mejora de ejes vertebradores como la carretera de Ocaña o la avenida de Elche es clave en esta regeneración.

La tercera estrategia configura el eje de la A-79 como corredor económico estratégico de escala metropolitana, donde se permitirá la implantación de actividades de alto valor añadido, innovación, economía verde, tecnologías avanzadas, logística y terciario estratégico, que no encuentran ubicación adecuada en el suelo urbano, preservando los valores territoriales y ambientales del entorno.

La cuarta estrategia apuesta por Rabasa como nodo metropolitano de conocimiento y formación. Se plantea la ampliación del Parque Científico y Tecnológico, ya en fase de consolidación, con nuevos sectores al otro lado de la A-70, ciento cincuenta y tres hectáreas en total, un sector universitario de carácter terciario con predominio del uso alojativo (diecinueve hectáreas) y un polo de formación profesional en el entorno del Panteón de los Guijarro. La conversión de la A-70 en un bulevar verde metropolitano y del ramal A-77A facilitará la permeabilidad territorial y la implantación de transporte público.

La quinta estrategia desarrolla el clúster de la salud, el bienestar y la vida activa en torno al eje de la avenida de Denia, en estrecha conexión con la Universidad Miguel Hernández, referente en ciencias de la salud. Los nuevos sectores residenciales de Vistahermosa, Vista Alegre, Alameda y Pino Ruaya contribuirán a consolidar este clúster con usos terciarios vinculados a la salud, el bienestar y la ampliación del campus de la UMH.

La sexta estrategia crea el corredor de innovación entre el puerto y el aeropuerto, incorporando el ámbito de Agua Amarga y la Ciudad de la Luz, que debe reconvertirse en pieza tractora de nuevas dinámicas económicas vinculadas a la innovación, la economía creativa y las industrias tecnológicas. La interfaz puerto-ciudad requiere recualificación e integración urbana que refuerce su papel como espacio de relación entre actividad económica, ciudad y litoral.

La séptima estrategia orienta el turismo hacia la excelencia: diversificación de la oferta, desestacionalización, distribución territorial equilibrada y cualificación hacia estándares de mayor calidad y valor añadido, garantizando la compatibilidad con la residencia y la habitabilidad urbana. La octava estrategia apuesta por el comercio de proximidad y la actividad económica de barrio como soporte de la ciudad policéntrica, priorizando la consolidación de una red de ejes comerciales distribuidos frente al modelo de grandes superficies aisladas.

Concluye recordando el itinerario de tramitación: una vez recogidas las conclusiones del proceso participativo en el documento de borrador, este se llevará a aprobación por junta de

gobierno, iniciándose entonces la fase de evaluación ambiental mediante su remisión a la Consejería competente.

Andrés López López, Arquitecto Urbanista, Director de Operaciones de la Sociedad Pública de Gestión y Promoción del Suelo del Principado de Asturias. Moderador.

El señor López abre la mesa destacando que la mera iniciativa de redactar un plan general evidencia valentía política, y que el plan debe entenderse como la ley de leyes de la ciudad, vigente durante décadas. Presenta a los ponentes e invita al público a formular sus preguntas por escrito para ser centralizadas al final de la sesión.

A lo largo de la sesión, el señor López actúa como hilo conductor entre las intervenciones, destacando los puntos de conexión entre ellas, especialmente en lo relativo a las sinergias metropolitanas con Elche y la necesidad de gestión activa del suelo industrial, y subrayando que las dinámicas urbanas, si no se ordenan, se ordenan solas, generalmente de peor manera. Recuerda desde su experiencia en Asturias que el suelo industrial tiene carácter contracíclico: debe producirse de forma constante, incluso cuando la demanda no es inmediata, para poder responder con agilidad cuando las empresas lo requieren.

Alberto Pascual Flores, Director General de Coordinación de la Acción de Gobierno de la Vicepresidencia Segunda y Consejería de la Presidencia, Generalitat Valenciana.

El señor Pascual abre su intervención con una referencia personal: su abuelo, Fernando Flores, fue el alcalde que impulsó el primer Plan General de Ordenación Urbana de Alicante entre 1963 y 1966, con la visión de que planificar era sembrar prosperidad. Traslada ese legado al momento actual, felicitando al equipo técnico por un trabajo que alinea ordenación urbana con diversificación económica.

Expone el respaldo de la Generalitat a las ocho líneas estratégicas del plan, con especial énfasis en tres palancas. Primera, la reindustrialización: la estrategia autonómica 2025-2028, con una inversión prevista de dos mil millones de euros, tiene como objetivo que la industria recupere peso hasta aportar el veinte por ciento del valor añadido de la economía valenciana, y el arco productivo del eje A-79 puede convertirse en un referente similar al de Parc Sagunt, que atrajo la gigafactoría de baterías de Volkswagen gracias a suelo preparado y agilidad administrativa. Segunda, la simplificación administrativa: la Generalitat ha impulsado la simplificación normativa más ambiciosa de su historia, el Decreto-Ley que elimina o modifica veintinueve leyes, treinta y siete decretos y más de quinientos preceptos, y ha puesto en marcha figuras como los Proyectos de Interés Autonómico (PIAs) para agilizar iniciativas de gran impacto regional.

Tercera, la innovación y el conocimiento: Rabasa puede convertirse, a su juicio, en el Silicon Valley alicantino si se logra conectar de forma efectiva la universidad, la empresa y el territorio. En el mismo sentido, valora el clúster sanitario del eje Avenida de Denia-Condomina, el corredor de innovación aeropuerto-puerto con la Ciudad de la Luz reactivada por la Generalitat, y el fomento del comercio de proximidad como vertebrador social. Concluye

reafirmando el compromiso de la Generalitat como aliado activo: pondrá a disposición instrumentos autonómicos de financiación, promoción exterior e incentivos a la inversión, y acelerará informes, autorizaciones y convenios necesarios para que los proyectos del plan despeguen cuanto antes.

Antonio Martínez Gómez, Economista, Gerente de PIMESA (Promociones e Iniciativas Municipales de Elche), Ayuntamiento de Elche.

El señor Martínez Gómez agradece la invitación del Ayuntamiento de Alicante, que le permite aportar la visión de un municipio que forma parte del mismo ámbito funcional metropolitano. Valora positivamente el documento como punto de partida: considera acertado que parta de la realidad existente, lo que se tiene, lo que se quiere transformar y lo que se quiere conseguir, en lugar de introducir modelos externos.

Estructura su intervención en torno a tres conceptos que denomina «los poderes de la ciudad»: el poder de la ilusión, el poder del entusiasmo y el poder de la acción. Insiste en que planificar sin gestionar no sirve de nada: el plan tiene que ir seguido de acción. Reclama que Alicante tome conciencia de sus activos propios, la universidad, el aeropuerto, el puerto, la Oficina Europea de Propiedad Industrial, la estación del AVE, el mar, el clima, la gente, y los reivindique colectivamente, porque esos recursos solo se convierten en activos de progreso cuando hay voluntad de gestionarlos.

Denuncia carencias concretas que frenan el desarrollo metropolitano: la A-7 colapsada entre Alicante y Elche, con tráfico intenso de personas que trabajan en una ciudad y viven en la otra, los insuficientes accesos al aeropuerto y la paradoja de disponer de muchas paradas de AVE sin que el tren pueda alcanzar la velocidad correspondiente en determinados tramos. Apela a la necesidad de una visión metropolitana real y compartida entre Alicante, Elche y los municipios del entorno, argumentando que las fronteras administrativas son líneas ficticias y que la economía funciona a través de sinergias territoriales. Defiende también que la innovación y la inteligencia artificial no deben entenderse como sustitutos de la industria, la agricultura o el comercio, sino como herramientas para modernizarlos y hacerlos más competitivos. Concluye apelando a la ilusión como motor: sin ilusión colectiva, de ciudadanos, empresarios y administraciones, la ejecución de cualquier plan pierde energía.

Alfredo Milla, Analista Económico del Equipo Técnico de INECA, Instituto de Estudios Económicos de la Provincia de Alicante.

El señor Milla complementa la visión de los datos económicos provinciales con una perspectiva orientada a la innovación y la internacionalización. Señala como debilidad estructural el escaso tamaño medio de las empresas alicantinas y su baja productividad, que la provincia debe ir corrigiendo progresivamente.

Identifica una oportunidad histórica en la confluencia de dos fenómenos: el trabajo híbrido posterior al COVID y la irrupción de la inteligencia artificial, que están transformando radicalmente los modelos laborales y económicos. En este contexto, Alicante puede convertirse en un polo de atracción de capital humano y empresas tecnológicas de alto valor añadido, aprovechando sus factores diferenciales: el aeropuerto, el clima, la calidad de vida, los costes

relativamente moderados y la conectividad. Señala que la provincia es ya el destino de turismo residencial más importante de España, el lugar donde más extranjeros compran vivienda, y propone convertir esa capacidad de atracción en un activo también para el asentamiento de empresas.

Advierte, sin embargo, de un riesgo frecuente: crear espacios físicos de innovación: oficinas, hubs, parques, etc. Sin generar el contenido y el ecosistema humano que los llene. Los innovadores y tecnólogos necesitan un entorno que los seduzca: interrelación con otros emprendedores, actividades de socialización, ocio de calidad y un ambiente que les haga querer quedarse. Concluye que Alicante debe trabajar tanto el continente como el contenido, generando desde las administraciones las condiciones para que ese ecosistema innovador se retroalimente.

Amparo Sempere, Vicepresidenta Primera de FEPEVAL, Federación de Parques Empresariales de la Comunidad Valenciana.

La señora Sempere defiende la centralidad de las áreas empresariales en la economía de Alicante: la ciudad cuenta con cerca de siete millones de metros cuadrados de suelo productivo que generan empleo, riqueza y que han demostrado capacidad de resiliencia en momentos de crisis como la pandemia, pero que siguen siendo el gran desconocido para la ciudadanía. Alerta de que el modelo actual está agotado: el suelo industrial está prácticamente ocupado, no hay nuevas actuaciones relevantes en marcha y las modificaciones urbanísticas se han enquistado, lo que está generando pérdida de empresas que se ven obligadas a marcharse por falta de suelo, riesgo de deslocalización de las existentes y especulación en el precio del suelo.

Aprovecha la presencia de representantes de la Generalitat y el Ayuntamiento para reclamar la ampliación del área empresarial de Las Atalayas, pendiente desde hace años. Defiende que el nuevo suelo industrial no puede ser cualquier suelo, sino suelo de calidad: bien planificado, competitivo, accesible y conectado, que atraiga también al talento joven que rechaza trabajar en entornos anticuados. Subraya la importancia de las Entidades de Gestión y Modernización (EGMs) como modelo de gestión que convierte polígonos en ciudades empresariales: en Alicante ya funcionan cuatro y se prevé la constitución de dos más.

Concluye con una afirmación que sintetiza su intervención: las áreas industriales no son el pasado, son el presente y el futuro de Alicante; no son suelos, son ecosistemas económicos. Insiste en que la conectividad es un factor decisivo, el transporte colectivo y la intermodalidad son imprescindibles para articular los polígonos con la ciudad, y denuncia el elevado coste del tren de cercanías Alicante-Elche como un freno real a la movilidad metropolitana.

Vicente Armengol, Empresario, Presidente de la Asociación del Corazón de Alicante y del Colectivo de Comerciantes Pro Alicante.

El señor Armengol describe una situación crítica de transición para el comercio local: mientras la ciudad vive un boom turístico sin precedentes, el comercio de proximidad lucha por no ser desplazado por la gentrificación, las grandes superficies y el comercio online. Identifica una

dualidad marcada en el tejido comercial: la turistificación del centro, en zonas como la Rambla, Castaños y el Casco Antiguo el comercio tradicional ha cedido paso a la hostelería, frente a la resiliencia en los barrios, donde aun así el comercio de persiana bajada sigue siendo un problema.

Aporta datos que ilustran el peso del comercio en la ciudad: tres mil doscientas trece empresas comerciales, uno de cada ocho empleos, la tercera parte de la renta familiar canalizada a través del comercio, veinticinco mil doscientos sesenta y cuatro trabajadores, y el comercio minorista como la actividad económica con mayor presencia a pie de calle, un treinta y nueve coma tres por ciento de los locales activos, por delante de la hostelería y los servicios. Destaca también la importancia del turismo para el comercio del centro: en 2022, casi un millón de turistas visitaron Alicante con tres millones y medio de pernoctaciones.

Advierte de que el plan no debe perder la perspectiva de capitalidad provincial: Alicante ha sido históricamente un foco de atracción para compradores y visitantes de toda la provincia, y no debe renunciar a esa función mientras refuerza el comercio de barrio. Señala como grave problema los cambios de uso de local a vivienda, que vacían los ejes comerciales, y reclama que se aborden con contundencia. Concluye afirmando que el éxito del plan dependerá de si el comercio se entiende no como actividad secundaria, sino como el principal vertebrador social que da vida, iluminación y seguridad a las calles de la ciudad.

Vicente Castillo, Arquitecto Urbanista, especialista en áreas industriales y planificación territorial.

El señor Castillo aporta una perspectiva que combina la experiencia en la industria, diez años trabajando en empresas del sector, incluyendo una multinacional americana, con la visión de quien ha vivido en varios municipios del entorno (Catral, Elda, Orihuela) y en ciudades europeas (Gotemburgo, Londres). Desde esa experiencia acumulada, traslada al plan una serie de reflexiones críticas y propuestas.

Recupera el estudio de modernización de las áreas industriales de Alicante elaborado hace una década, que recoge el consejo de un especialista de Naciones Unidas: abolir la lógica de la separación funcional, esto es, dejar de concebir las zonas industriales como espacios exclusivamente productivos y avanzar hacia entornos donde convivan industria, ocio, arte y, cuando sea compatible, incluso residencia. Señala que el plan de Leticia Martín recoge esa lógica y que los distintos tipos de áreas industriales contemplados, desde la gran industria hasta los espacios para el emprendimiento local, son compatibles entre sí.

Plantea tres preocupaciones que, en su opinión, el plan debería abordar con mayor énfasis. La primera es el acceso a la vivienda: con cálculos básicos, demuestra que para la mayoría de jóvenes es matemáticamente imposible ahorrar lo suficiente para acceder a una hipoteca a los precios actuales, lo que implica que los trabajadores de las futuras zonas industriales podrían no poder vivir en Alicante. La segunda es la resiliencia urbana frente a riesgos emergentes, incluyendo, de forma provocadora, la defensa militar, y la necesidad de una ciudad policéntrica con redundancias de servicios. La tercera es la relación de Alicante con el mar, que considera insuficientemente articulada en el plan y que debería tener una línea estratégica específica.

Concluye apelando a la necesidad de recuperar la presencialidad como generadora de oportunidades vitales y profesionales, y a un turismo transformado basado en la cultura, el conocimiento y el encuentro entre personas.

Andrés Pedreño, Economista, Catedrático Emérito de Economía Aplicada de la Universidad de Alicante, fundador de Onemillionbot.

El señor Pedreño estructura su intervención en cuatro ideas. La primera es la necesidad de que Alicante encuentre un modelo de liderazgo económico que genere imagen de futuro: una economía de la cuarta o quinta provincia española en PIB y población no puede limitarse a gestionar lo existente, sino que debe encontrar la clave que la convierta en referente. Señala el error histórico de que Alicante y Elche, dos economías perfectamente complementarias en los años setenta: la primera con ochenta por ciento de servicios, la segunda con ochenta por ciento de industria, hayan crecido compitiendo en lugar de cooperando, y que esa falta de sintonía haya hecho que Denia y Alcoy gravitaran hacia Valencia y Orihuela hacia Murcia, descuartizando la provincia. Recuperar ese liderazgo metropolitano, argumenta, es fundamental tanto para la ciudad como para el conjunto provincial.

La segunda idea es la economía del futuro: Pedreño considera que Europa en su conjunto no está comprendiendo bien la transformación que se avecina, y que por tanto el reto para Alicante es aún mayor. Señala que siete empresas estadounidenses, prácticamente inexistentes en el año 2000, tienen una capitalización equivalente al producto de toda la Unión Europea, y que la única respuesta posible para una economía como la alicantina es modernizarse en clave digital, tecnológica y de inteligencia artificial. Cita los casos de Irlanda, Estonia y el PTA de Málaga, con veintidós mil empleos tecnológicos, como referentes de lo que puede lograrse si se apuesta decididamente por ese modelo. Realiza una predicción explícita: dentro de quince años, el setenta por ciento de las empresas alicantinas o españolas serán de inteligencia artificial o su componente principal será la IA.

La tercera idea alude al potencial de Málaga como modelo a emular. La cuarta y última señala el eje de la Nacional 332 como un tesoro alicantino: el clúster sanitario que se ha ido formando espontáneamente a lo largo de ese eje, conectado con el Hospital de San Juan, es uno de los activos internos más valiosos de la ciudad, dado que la salud es uno de los sectores donde la inteligencia artificial tiene un futuro absolutamente garantizado. Compromete el envío de quince reflexiones escritas al equipo redactor para su consideración.

Turno de preguntas y debate.

Un asistente planteó si el nodo de innovación de Rabasa está condenado al fracaso por la proximidad de CEMEX, una de las empresas más contaminantes del entorno. Alfredo Milla reconoció que la presencia de una cementera es un factor que condiciona el atractivo del entorno para el talento tecnológico, y señaló que la tendencia natural de los innovadores y emprendedores va hacia los espacios próximos al mar y al puerto, mientras que el entorno de la universidad resulta más adecuado para el perfil académico e investigador. El debate sacó a relucir que Alicante perdió la oportunidad de desarrollar el distrito digital en el entorno del

puerto, cuyas oficinas pasaron a ser ocupadas por la Conselleria de Innovación. Alberto Pascual tomó nota del asunto para obtener información y trasladar respuesta a través del Ayuntamiento.

Un representante de la Junta de Distrito número dos preguntó cómo es posible que en treinta años con el plan del 87, el sur de San Vicente, con universidad, centro comercial, rehabilitaciones y equipamientos, haya prosperado mientras la zona norte de Alicante acoge dos de los cinco barrios más pobres de España. Leticia Martín respondió que el plan está diseñado para equilibrar el territorio y que la apuesta por el nodo de Rabasa, con sus sinergias directas con San Vicente, generará atracción y regeneración precisamente en los barrios del norte, que son los de mayor vulnerabilidad.

Dos asociaciones vecinales preguntaron si el modelo de áreas industriales propuesto reproduce el esquema de naves del siglo pasado que consume suelo fértil, y si habría sido más coherente apostar por nodos de innovación agrícola con fondos FEDER. Vicente Seguí defendió que el concepto de área industrial ha cambiado radicalmente, sin emisiones visibles, con controles de vertidos y calidad del aire mejores que los de la ciudad, y que el modelo de referencia es el Parque Empresarial de Elche, donde los usos industriales, terciarios e incluso residenciales conviven sin conflicto. Andrés Pedreño argumentó que la defensa del tejido agrícola e industrial existente no puede hacerse atrincherándose, sino modernizándolo con digitalización e inteligencia artificial para hacerlo más competitivo.

El representante de la Asociación de Vecinos de Campaneta, Manuel Luis, cuestionó con dureza la propuesta de nuevo suelo industrial en Campaneta, ausente en el plan de 2008, y sostuvo que el polígono había sido diseñado para beneficiar a CEMEX, que ocupa el sesenta y cinco por ciento del mismo. Señaló que la cementera, situada a seis kilómetros del centro en línea recta y con los vientos dominantes de poniente, contribuye al exceso de partículas contaminantes en la ciudad. La presidenta de FEPEVAL respondió que su organización desconoce los detalles concretos de ese sector, pero que las áreas industriales son generadoras de empleo y calidad de vida cuando se gestionan bien.

Sobre los cambios de uso de local a vivienda, Vicente Armengol fue tajante: ya no es momento de admitir más permutas de ese tipo; Alicante no debe meter la pata permitiendo que desaparezcan los espacios para locales comerciales si quiere seguir funcionando como ciudad viva.

Respecto al puerto, Leticia Martín aclaró que la integración puerto-ciudad ya había sido objeto de una mesa específica celebrada en el Colegio de Arquitectos y de otra mesa de dotaciones, y que el puerto está completamente alineado con el Ayuntamiento para avanzar en usos vinculados a la innovación y la mejora de la interfaz urbana, dentro de la estrategia de los veintiún kilómetros de frente litoral.

Maricarmen, representante de varias asociaciones de barrio, tomó la palabra para reclamar que el plan no olvide el presente: los barrios llevan años reivindicando infraestructuras básicas, iluminación, seguridad, limpieza, sin ser escuchados. Señaló que las mesas comenzaron con mucha participación ciudadana y que esta fue decayendo, lo que refleja la frustración de quienes no ven respuesta a sus demandas cotidianas. El concejal Peral agradeció la aportación pero delimitó el ámbito del plan general: está diseñando el Alicante de 2045 para cuatrocientos

cincuenta mil habitantes y los problemas del presente tienen otros foros de debate, plenos, juntas de distrito, planes especiales donde el equipo de gobierno los atiende y seguirá haciéndolo.

El señor Peral cerró la sesión recordando que la tramitación acaba de empezar, que el borrador se aprobará en junta de gobierno una vez incorporadas las conclusiones del proceso, se remitirá a la Consejería para la evaluación ambiental y volverá al pleno para alegaciones. Subrayó que Alicante tiene, por primera vez en cuarenta años, la oportunidad de aprobar un plan estructural, y apeló a todos los presentes a seguir participando en las fases que quedan por delante.