DOCUMENTO TÉCNICO DE SÍNTESIS Y CONCLUSIONES DERIVADO DE LAS MESAS DE DIÁLOGO RELATIVAS AL BORRADOR DEL PLAN GENERAL ESTRUCTURAL.

COLEGIO TERRITORIAL DE ARQUITECTOS DE ALICANTE:

José Ramón Navarro Vera

Esther Berenguer Morales

Raquel Pérez del Hoyo

Carlos Company Seva

Francisco Juan Martínez Pérez

Andrés López López

--

Coordinador: Iván Valero Fernández

AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
NTAMENT D'ALACANT

Índice

00. Objetivos
01. Plan general Estructural (PGE)
02. Alicante, un plan contigo
03. Participantes
04. Identificación y clasificación temática de las propuestas formuladas.
05. Análisis técnico de coherencia con el modelo territorial planteado.
06. Síntesis comparada de posiciones coincidentes y discrepantes.
07. Identificación de aportaciones estratégicas susceptibles de incorporación.
08. Recogida estructurada de las intervenciones de la ciudadanía asistente.
09. Resumen individualizado de cada mesa.
10. Conclusiones generales transversales.
11. Identificación clara de propuestas concretas.
12. Valoración técnica preliminar no vinculante.

13. Anexo I: Recopilación de preguntas formuladas

00. Objetivos

El presente documento constituye la síntesis técnica final del proceso de diálogo y participación desarrollado en torno al Borrador del Plan General Estructural, elaborado a partir de las distintas mesas de trabajo celebradas con participación de agentes sociales, profesionales, económicos y ciudadanía interesada.

A lo largo del proceso se abordaron, desde una perspectiva transversal y multidisciplinar, cuestiones estratégicas relacionadas con el modelo territorial y urbano del municipio, incluyendo aspectos vinculados a la infraestructura verde, la movilidad, las dotaciones y servicios, la regeneración urbana, la vivienda y la actividad económica. Las diferentes sesiones permitieron generar un espacio estructurado de reflexión, intercambio y contraste de propuestas, favoreciendo la incorporación de distintas sensibilidades y conocimientos al debate urbanístico, juntando a los redactores del plan con expertos de diferentes campos e ideologías y con ciudadanos en una misma sala para hablar abiertamente sobre las diferentes estrategias.

El trabajo desarrollado ha comprendido la coordinación técnica de las mesas, la moderación especializada de las sesiones, la recopilación sistemática de las intervenciones realizadas y el posterior análisis y tratamiento técnico de los contenidos obtenidos. Todo ello ha permitido elaborar un documento de síntesis que recoge de forma ordenada las principales aportaciones formuladas, identificando consensos, discrepancias, líneas estratégicas y propuestas susceptibles de valoración en el marco de la tramitación del Plan General Estructural.

El documento incorpora una recopilación estructurada de la información generada durante las jornadas, así como una clasificación temática de las propuestas planteadas, una síntesis individualizada de cada mesa y unas conclusiones generales de carácter transversal. Del mismo modo, se incluyen valoraciones técnicas preliminares orientadas a facilitar el análisis posterior por parte de los Servicios Técnicos Municipales.

La finalidad de este trabajo ha sido dotar al Ayuntamiento de una herramienta técnica de apoyo que permita integrar de manera ordenada, transparente y coherente las aportaciones surgidas durante el proceso participativo, contribuyendo así al fortalecimiento del proceso de planificación territorial y a la mejora de la calidad del futuro instrumento urbanístico.

01. Plan General Estructural (PGE)

El Plan General Estructural (PGE) de Alicante es el principal instrumento de planificación urbanística que definirá el modelo territorial, urbano y ambiental de la ciudad para las próximas décadas. Se trata del documento encargado de establecer las grandes estrategias de ordenación del municipio, determinando cómo debe crecer Alicante, qué espacios deben preservarse, dónde se localizarán las futuras áreas residenciales y productivas, qué infraestructuras serán necesarias y cómo se articularán aspectos fundamentales como la movilidad, la vivienda, los equipamientos públicos o la protección del paisaje y del medio ambiente. En esencia, el PGE constituye la hoja de ruta que marcará la evolución de Alicante a largo plazo, adaptando la ciudad a los nuevos retos sociales, económicos y climáticos.

La actual legislación urbanística valenciana diferencia entre la ordenación estructural y la ordenación pormenorizada. El Plan General Estructural se encarga de fijar las decisiones estratégicas y el modelo general de ciudad, mientras que posteriormente otros instrumentos de planeamiento desarrollarán el detalle concreto de cada ámbito urbano, definiendo alineaciones, alturas, edificabilidades, usos específicos o condiciones de urbanización. De esta manera, el PGE actúa como el marco general sobre el que se apoyará todo el desarrollo urbanístico futuro del municipio.

La elaboración de este nuevo plan responde a la necesidad de actualizar el modelo urbanístico vigente, basado todavía en el Plan General Municipal de Ordenación (PGOU) aprobado en 1987. Aunque dicho planeamiento continúa siendo la referencia legal para el urbanismo de Alicante y ha sido modificado parcialmente en numerosas ocasiones durante casi cuarenta años, la realidad territorial y social de la ciudad ha cambiado profundamente desde entonces.

El plan del 87 fue concebido en un contexto muy diferente, marcado por modelos de crecimiento expansivo propios de los años ochenta y noventa, una menor presión turística y metropolitana, una movilidad basada casi exclusivamente en el vehículo privado y una sensibilidad ambiental mucho más limitada que la actual. Cuestiones hoy esenciales, como la adaptación al cambio climático, la infraestructura verde, la regeneración urbana, la movilidad sostenible o el acceso a la vivienda, apenas tenían presencia en el planeamiento original.

El nuevo Plan General Estructural nace precisamente con el objetivo de revisar y actualizar ese modelo heredado, adaptándolo a las necesidades contemporáneas de Alicante y a los criterios establecidos por la normativa urbanística y ambiental vigente. Entre sus objetivos se encuentran la consolidación de un crecimiento más equilibrado y sostenible, la mejora de la conexión entre barrios y espacios naturales, la protección del territorio y del paisaje, la integración de infraestructuras verdes, el impulso de la regeneración urbana frente al crecimiento extensivo y la planificación de una ciudad más resiliente frente a los desafíos ambientales y climáticos. Además, el PGE pretende reforzar la dimensión metropolitana de Alicante, teniendo en cuenta su relación funcional con otros municipios del entorno y la necesidad de coordinar infraestructuras, movilidad y actividades económicas a escala supramunicipal.

La tramitación del Plan General Estructural es un proceso complejo y prolongado, regulado por el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP). El procedimiento comienza con una fase de consulta pública previa, destinada a recoger opiniones y aportaciones de la ciudadanía, colectivos sociales, entidades profesionales y administraciones, celebrada durante los meses de abril y mayo de 2025 bajo el paraguas del proyecto “Alicante, un plan contigo”. A partir de ese proceso participativo se redacta un primer borrador del plan junto con el Documento Inicial Estratégico, en el que se analizan las diferentes alternativas territoriales y sus posibles efectos ambientales y urbanísticos, pero antes de presentar este primer borrador se ha realizado un segundo proceso de exposición pública sobre el que se desarrolla este documento.

Posteriormente, el plan deberá someterse a una Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, en la que la Generalitat Valenciana analiza la adecuación del modelo propuesto desde el punto de vista ambiental, territorial y paisajístico, y para adelantar procesos, muchos de los expertos invitados a participar en las mesas serán los encargados de redactar esos informes.

Paralelamente, el documento volverá a pasar por distintos periodos de exposición pública y solicitud de informes sectoriales a organismos competentes en materias como carreteras, costas, recursos hídricos, patrimonio cultural, movilidad o infraestructuras. Tras incorporar las alegaciones e informes correspondientes, el Ayuntamiento aprobará provisionalmente el documento antes de remitirlo a la Generalitat Valenciana, administración competente para su aprobación definitiva.

Hasta que ese proceso concluya, el Plan General de 1987 seguirá siendo el instrumento urbanístico vigente en Alicante. Sin embargo, el nuevo PGE supondrá una revisión integral del modelo de ciudad definido hace casi cuarenta años, sustituyéndolo por un planteamiento adaptado a las demandas actuales de sostenibilidad, cohesión urbana, calidad ambiental y desarrollo equilibrado del territorio.

02. Alicante, un plan contigo.

“Alicante, un plan contigo” es el proceso de participación ciudadana impulsado por el Ayuntamiento de Alicante con el apoyo en la coordinación del estudio especializado Carpe, en el marco de la redacción del nuevo Plan General Estructural (PGE).

El proceso se enmarca dentro de las obligaciones de participación pública establecidas por el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP), que exige la realización de una consulta pública previa antes de la redacción del borrador del plan. Esta fase tiene como finalidad informar sobre los problemas que se pretenden resolver, los objetivos del planeamiento y las posibles alternativas, así como elaborar posteriormente un informe de respuesta conjunta a las aportaciones recibidas.

El proceso se plantea no solo como un trámite administrativo obligatorio, sino como una herramienta de participación activa capaz de incorporar conocimiento ciudadano a la planificación urbana. De hecho, el objetivo del proceso abierto fue generar espacios de reflexión sobre las propuestas contenidas en el Documento de Consulta Previa, recogiendo valoraciones, necesidades y aportaciones que posteriormente pudieran incorporarse al borrador del Plan General Estructural.

Este proceso participativo constituyó el primer gran hito de participación pública del nuevo PGE de Alicante. Durante los meses de abril y mayo de 2025 se desarrolló una amplia programación de actividades participativas que permitió a la ciudadanía implicarse directamente en la definición de prioridades y estrategias para el futuro de la ciudad. Entre las acciones desarrolladas se incluyeron presentaciones públicas, sesiones informativas, encuestas ciudadanas y diferentes talleres temáticos participativos centrados en infraestructura verde y movilidad, crecimiento y desarrollo urbano, y servicios y regeneración urbana.

La programación arrancó con la presentación pública de la Consulta Previa el 7 de abril de 2025 y continuó con sesiones de presentación de estudios previos, talleres participativos celebrados los días 10 de abril, 24 de abril y 8 de mayo, así como una encuesta abierta a la ciudadanía cuyo periodo de participación finalizó el 15 de mayo. El proceso concluyó con una presentación pública de resultados celebrada el 26 de mayo de 2025.

La respuesta ciudadana fue significativa, con la participación de más de 1.400 personas entre encuestas, talleres y jornadas informativas. En concreto, el proceso contó con 1.001 participantes en la encuesta, 154 personas en talleres participativos y alrededor de 250 asistentes a las presentaciones públicas. Estas aportaciones permitieron identificar prioridades ciudadanas vinculadas a la renaturalización de la ciudad, la movilidad sostenible, la regeneración urbana, la vivienda asequible, la mejora de los barrios, la protección del paisaje y el fortalecimiento de una estructura urbana más equilibrada y policéntrica.

El documento de devolución de resultados de este primer proceso participativo recoge precisamente el conjunto de valoraciones y propuestas ciudadanas obtenidas durante esta fase inicial de consulta. Muchas de estas aportaciones han servido para orientar las líneas estratégicas que actualmente se están incorporando al borrador del Plan General Estructural y han desembocado en una segunda fase del proceso participativo del PGE.

Como complemento a este proceso, el 2 de julio de 2025, el Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante organizó una Mesa Técnica en la que se presentaron las líneas estratégicas previstas en el PGE para abrir otro debate participativo, pero con una vocación más técnica, a la que acudieron profesionales como arquitectos, urbanistas, ingenieros, abogados, geógrafos, y climatólogos. Las conclusiones de esa mesa se aportaron como parte del proceso participativo.

En la jornada intervinieron los siguientes invitados, algunos de ellos repitieron en las mesas del segundo hito participativo:

> José María Ezquiaga. Doctor Arquitecto y Urbanista.

> Jorge Olcina*. Dr. Geografía Catedrático Universidad Alicante.

> Esmeralda Martínez*. Arquitecta por la Universidad Politécnica de Valencia y Geógrafa por la Universidad de Alicante.

> Manuel Castaño. Ingeniero de Caminos Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Valencia (1997) y PostGrado en diseño de Infraestructuras ferroviarias por la UPC.

> Rafael Ballester. Abogado Urbanista.

> Jesús Quesada. Doctor Arquitecto y Técnico Urbanista por el Instituto de Estudios de Administración Local.

* Repetirán aportación en las mesas del segundo hito participativo

03. Participantes.

La relación de participantes convocados para las distintas mesas temáticas pone de manifiesto el elevado nivel técnico, profesional y académico alcanzado en el desarrollo de los debates vinculados al Plan General Estructural, así como la voluntad de incorporar una representación amplia y plural de agentes directamente relacionados con la realidad urbana, territorial, social y económica de Alicante.

El conjunto de participantes ha reunido perfiles de reconocido prestigio procedentes de ámbitos muy diversos: responsables y técnicos de distintas administraciones públicas, catedráticos y profesores universitarios, arquitectos, urbanistas, ingenieros, geógrafos, economistas y especialistas en movilidad, vivienda, paisaje, infraestructuras, regeneración urbana, desarrollo económico o gestión ambiental. Junto a ellos, también han participado representantes de colegios profesionales, entidades empresariales, operadores de servicios urbanos, asociaciones sectoriales y colectivos vinculados al tejido económico y productivo de la provincia.

Especial relevancia ha tenido igualmente la presencia de asociaciones vecinales, plataformas ciudadanas y organizaciones sociales con sensibilidades, prioridades y posicionamientos ideológicos diversos, permitiendo incorporar al debate visiones complementarias y, en ocasiones, contrapuestas sobre los principales retos de futuro de la ciudad. Esta diversidad de perfiles y procedencias ha contribuido a enriquecer significativamente las aportaciones realizadas, favoreciendo una aproximación más abierta, transversal y representativa de la complejidad urbana y territorial de Alicante.

La participación conjunta de perfiles técnicos, institucionales, académicos, económicos y ciudadanos ha permitido conformar un panel de intervinientes especialmente amplio y cualificado, garantizando la incorporación de múltiples enfoques y experiencias sobre las distintas materias abordadas y reforzando el carácter multidisciplinar del conjunto de las aportaciones realizadas.

Mesa temática 1. Infraestructura verde *(12-03-2026, @Edificio Municipal Puerta Ferrisa)*

> Juan Pedro Carrión Ribera, Jefe del Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante de la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras, Territorio y de la Recuperación.

> Clara García Mayor. Arquitecta y profesora titular de Urbanística en la UA. Especializada en infraestructura verde, paisaje urbano mediterráneo y diagnóstico del espacio público.

> Miguel Martínez Perrallón. Arquitecto y miembro de Proyecto “TERRA” de la ONGD Arquitectura Sin Fronteras, ASFE en colaboración con el Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunitat Valenciana, COACV.

> José Vicente Andreu, presidente de ASAJA Alicante, organización profesional agraria representativa del sector agrícola de la provincia de Alicante. Agrupa a propietarios y trabajadores explotaciones agrícolas del ámbito periurbano y rural.

> Nacho Diez Torrijos. Ingeniero agrónomo y profesor del Departamento Urbanismo en la Escuela Politécnica de Valencia. Especializado en infraestructura verde, paisaje y participación pública. Redactor del PATIVEL y del Plan de IV de les Comarques Centrals.

--

MODERADOR: José Ramón Navarro Vera. Ingeniero de caminos, canales y puertos y profesor de la Universidad de Alicante

Mesa temática 2. Movilidad *(17-03-2026, @Edificio Municipal Puerta Ferrisa)*

> Manuel Ríos Pérez. Director general de Transportes y Logística de la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras, Territorio y de la Recuperación.

> Armando Ortuño Padilla. Doctor Ingeniero de Caminos, Economista y profesor titular de Territorio, Transporte y Medio Ambiente en la Universidad de Alicante. Especializado en movilidad urbana sostenible y economía del transporte.

> Iñaki Malluguiza Calvo. Representante de la Plataforma Movilidad Sostenible l'Alacanti (PCM) un colectivo ciudadano y comarcal activo desde 2005, enfocado en defender y promover el transporte público, el uso de la bicicleta y la movilidad peatonal en Alicante y su área metropolitana.

> Jaume Andrés Verdú. Representante de Alacant en Bici, colectivo y asociación local dedicada a promover la movilidad sostenible, defendiendo el uso de la bicicleta como medio de transporte prioritario y alternativo en la ciudad de Alicante.

> Juan Antonio Martí. Director de la UTE MIA (Movilidad Inteligente de Alicante), integrada por las empresas Vectalia, Subús y Masatusa, la concesionaria del transporte público urbano de Alicante.

> Andrés Rico Mora. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, profesor colaborador honorario del Departamento de Ingeniería de la Construcción de la Universidad de Alicante y Representante Provincial de Alicante del Colegio de ICCP, de la Comunidad Valenciana.

> Luis Aragonés Pomares. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Catedrático de la Universidad de Alicante y director de la Cátedra Vectalia de movilidad.

--

MODERADORA: Esther Berenguer Morales. Arquitecta municipal de Sant Joan.

Mesa temática 3. Dotaciones y servicios *(07-04-2026, @Edificio Municipal Puerta Ferrisa)*

> Francisco Antonio Zapata Raboso. Jefe del Servicio Territorial de Infraestructuras Hidráulicas de Alicante de la Conselleria de Agricultura, Agua, Ganadería y Pesca.

> Jorge Olcina Cantos. Doctor en Geografía, Master en Ordenación del Territorio, y Catedrático de Análisis Geográfico Regional en la Universidad de Alicante. Referente nacional en riesgos climáticos, gestión del agua y adaptación al cambio climático.

> Paz Sotodosos Alarcón, Presidenta de la Asociación de Vecinos del barrio de San Gabriel y representante de la Federación de Asociaciones de Vecinos del Sur de Alicante (FAVSA).

> Carlos Ojeda Galdón, Jefe Sector Alicante Capital de i-DE Redes Eléctricas Inteligentes (Grupo Iberdrola).

> Jose Manuel Lázaro Pérez, Jefe de Departamento de Oficina Técnica de AMAEM, Aguas Municipalizadas de Alicante, Empresa Mixta (Aguas de Alicante)

> Pablo Martí Ciriquián, Arquitecto y profesor en la Universidad de Alicante.

--

MODERADORA: Raquel Pérez del Hoyo. Doctora en Arquitectura y Coordinadora Académica de la titulación de Arquitectura en la Universidad de Alicante

Mesa temática 4. Regeneración urbana *(09-04-2026, @Edificio Municipal Puerta Ferrisa)*

> David Osset Borrell. Jefe del Servicio de Regeneración Urbana de la Vicepresidencia Primera y la Conselleria de Vivienda, Empleo, Juventud e Igualdad.

> Almudena Nolasco Cirugeda, Doctora Arquitecta, profesora y directora del Máster Universitario en Arquitectura de la Universidad de Alicante.

> Daniel Millor Vela. Arquitecto y doctor en Ciencias de la Salud. Coordinador del programa Asertos de la asociación Quatorze y Arquitectura Sin Fronteras España. Programa de regeneración comunitaria en barrios vulnerados de Alicante. Fue reconocido con el Premio Princesa de Girona Social 2024.

> Marcial García Moreno, miembro de la Asociación de Empresas Rehabilitadoras de Edificios de la Comunidad Valenciana (AECVAL).

> Esmeralda Martínez Salvador, Arquitecta, Geógrafa y profesora asociada en la Universidad de Alicante.

--

MODERADOR: Carlos Company Seva. Arquitecto, vocal de Alicante y Vicepresidente del CTAA

Mesa temática 5. Vivienda *(21-04-2026, @Edificio Municipal Puerta Ferrisa)*

> Estefanía Martínez Martínez, Directora General de la Entidad Valenciana de Vivienda y Suelo (EVHA), entidad de derecho público, dependiente de la Generalitat Valenciana y profesora de la UA

> María Elia Gutiérrez Mozo, Doctora Arquitecta, Catedrática de Composición Arquitectónica en la Universidad de Alicante y miembro del Consejo Asesor de Vivienda del Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana

> Elena Bronchalo, miembro de la organización vecinal Sindicat de Vivenda de Carolines.

> Jesualdo Ros Tonda, Secretario General de la Asociación de Promotores Inmobiliarios de la Provincia de Alicante (PROVIA).

> Carlos Muñoz Tomasetti, miembro de la Federación de Empresas de la Construcción de la Provincia de Alicante (FEICA).

> Gerardo Roger Fernández, Arquitecto y urbanista. Ha sido Director del Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Almería de 1982 a 1989 y Director General de Urbanismo de la Generalitat Valenciana de 1990 a 1995.

--

MODERADOR: Francisco Juan Martínez Pérez, Doctor Arquitecto y Profesor Titular del Departamento de Urbanismo Universidad Politécnica de Valencia.

Mesa temática 6. Desarrollo económico *(28-04-2026, @Edificio Municipal Puerta Ferrisa)*

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

> Antonio Martínez Gómez, Economista y Gerente de la empresa Promociones e Iniciativas Municipales de Elche S.A. (PIMESA)

> Alfredo Millá, Analista económico y presidente del Instituto de Estudios Económicos de la Provincia de Alicante (INECA)

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

> Vicente Armengol Climent, Empresario, Vicepresidente segundo de FACPYME y Presidente de la asociación Corazón de Alicante (Cor d'Alacant) y del Colectivo de Comerciantes por Alicante.

> Vicente Castillo, Arquitecto especializado en urbanismo y planificación de áreas industriales. Enfocado en la modernización, eficiencia e integración urbana de polígonos.

> Andrés Pedreño Muñoz, Economista y catedrático emérito de Economías Aplicada en la Universidad de Alicante. Fue rector de la UA ente 1994 y 2001

--

MODERADOR: Andrés López López, Arquitecto urbanista, Director de Operaciones en la Sociedad Pública de Gestión y Promoción del Suelo del Principado de Asturias.

Complementariamente al desarrollo de estas 6 mesas temáticas, el Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante organizó una mesa de conclusiones a la que se invitó a asistir a los 6 moderadores para transmitir todo lo sucedido en las diferentes mesas y empezar a esbozar unas primeras conclusiones, ideas estratégicas y propuestas a incorporar al PGE. Por motivos de agenda dos de los seis moderadores no pudieron asistir y fueron sustituidos.

Mesa Conclusiones. *(18-08-2026, @Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante)*

> Miguel Martínez Perallón.*

> Iván Valero Fernández.**

> Raquel Pérez del Hoyo.

> Carlos Company Seva.

> Francisco Juan Martínez.

> Andrés López.

--

MODERADOR: Emilio Vicedo Ortíz, Presidente del CTAA.

* Sustituye a José Ramón Navarro. Formó parte como ponente de la mesa temática 1

** Sustituye a Esther Berenguer. Es el arquitecto del CTAA designado como coordinador.

04. Identificación y clasificación temática de las propuestas formuladas

Con el fin de facilitar su análisis y posterior valoración, las propuestas recopiladas se han ordenado y clasificado atendiendo a su contenido principal y al ámbito de actuación sobre el que inciden. Esta sistematización permite identificar los grandes temas que concentran las aportaciones recibidas, así como las prioridades, preocupaciones y oportunidades de mejora planteadas en relación con el futuro desarrollo de la ciudad y su territorio.

La clasificación realizada pone de manifiesto el carácter transversal de muchas de las propuestas, que abordan cuestiones relacionadas con la sostenibilidad ambiental, la adaptación al cambio climático, la movilidad, la calidad de los espacios urbanos, el acceso a la vivienda, la prestación de servicios públicos, la regeneración de áreas consolidadas y el fortalecimiento de la actividad económica. Asimismo, se observa una combinación de planteamientos estratégicos de largo alcance junto a propuestas de intervención más concretas y operativas.

A efectos expositivos, las propuestas se han agrupado en seis bloques temáticos que se corresponde con las seis mesas principales, esta estructura permite presentar de forma ordenada las aportaciones más destacadas, identificar ámbitos de consenso y facilitar la comprensión de los retos y oportunidades asociados a cada una de las materias abordadas.

Infraestructura Verde y Suelo No Urbanizable

> Corresponsabilidad y Verde Privado: Establecer normativamente que el 40% de cada hectárea sea verde privado, implicando a comunidades de propietarios en la construcción del sistema de infraestructura verde, como se proponía en el planeamiento de Barcelona de Rubió y Tudurí.

> Monitorización por Uso Ciudadano: Utilizar datos de plataformas georreferenciadas (Wikiloc, Strava, Instagram) para identificar vacíos de actividad y priorizar inversiones en accesibilidad donde la demanda ciudadana ya es real, yendo más allá de encuestas o reuniones públicas.

> Blindaje Agrícola frente a las instalaciones Fotovoltaicas: Inclusión de una protección explícita del suelo de alto valor agronómico para evitar la implantación de plantas fotovoltaicas en suelos productivos de primera calidad.

> Protección Geológica Municipal: Creación de la figura de Parque Geopalentológico de interés municipal para dotar de protección efectiva a los 31 Lugares de Interés Geológico desprotegidos actualmente.

> Ajuste del Trazado Litoral: Desviar el tramo del Cabo de la Huerta por la Avenida Costa Blanca para garantizar la supervivencia de los hábitats de plantas halófilas de interés comunitario.

Movilidad

> Transformación de la A-70 en nuestra “Ronda de Dalt" (replicando el modelo de Barcelona): Reconversión técnica de la infraestructura en una autovía en trinchera de seis carriles que segregue el tráfico de paso del local, permitiendo en el nivel superior carriles bici y tráfico de proximidad.

> Nodo Ferroviario de Innovación: Convertir la estación de Alicante Norte en el primer nodo de alta velocidad universitario y científico de España, unificando el AVE Madrid-Benidorm, pasando por Alicante antes de avanzar hacia Benidorm.

> Ejecución de la Variante de Torrellano: Priorizar este proyecto para retirar definitivamente las vías del tren del frente litoral y recuperar la fachada marítima para uso ciudadano.

> Transporte Público Flexible (BRT): Implementar sistemas BRT (Bus Rapid Transit) como alternativa competitiva y de rápida ejecución frente al tranvía en corredores estratégicos.

> Frecuencia Operativa del TRAM: Implementar una frecuencia de 10 minutos (Fase 0) como umbral crítico para que el usuario deje de usar el reloj y el coche privado, que acuda directamente a la parada a esperar al transporte.

> Auditorías de Seguridad Personal: Realizar diagnósticos de "acupuntura urbana" con perspectiva de género para detectar y corregir puntos de inseguridad física antes de diseñar itinerarios peatonales. Como ya señalan estudios del Real Automóvil Club.

> Diseño Urbano para el Autobús: Obligar a que los planes parciales definan cotas de bordillo y mobiliario de paradas desde el diseño inicial para garantizar la accesibilidad total.

Dotaciones y Servicios

> Ingeniería Hidráulica Sostenible: Uso de bombeo reversible fotovoltaico en el proyecto Vertido Cero para elevar el agua regenerada a balsas en cota alta, permitiendo el funcionamiento de plantas de ósmosis por gravedad sin coste energético de red.

> Gestión de Escorrentías: Rebajar de forma sistemática entre 30 y 40 cm la cota de las zonas verdes perimetrales para que actúen como balsas de retención ante lluvias intensas.

> Sincronización con el Padrón: Vincular la reserva de suelo para equipamientos sanitarios y educativos al crecimiento del padrón en tiempo real para anticipar necesidades en barrios en expansión.

> Red de Espacios Climáticos: Aprobación inmediata de una red de refugios térmicos y sombreado programado en el centro tradicional y áreas de alta actividad turística.

> Dotación de Residencias Públicas: El plan debe prever una red pública de residencias para mayores ante el envejecimiento demográfico identificado como uno de los grandes retos del siglo XXI.

Regeneración Urbana

> Identificación de Ejes de Barrio: Diferenciar legalmente los "ejes de barrio" (como San Juan Bosco o Plaza de Benalúa) de la red primaria para prohibir en ellos el cambio de uso de local a vivienda.

> Justicia Restaurativa: Priorizar planes de barrio inmediatos con enfoque de reparación histórica en zonas de vulnerabilidad integral (Barrio Cementerio, Colonia Requena).

> Cargas Urbanísticas Cruzadas: Instrumentar mecanismos para que los nuevos desarrollos en suelo vacante contribuyan económicamente a la regeneración de la ciudad consolidada.

> Monitorización con Gemelo Digital: Sustituir los indicadores estáticos por un sistema de seguimiento en tiempo real georreferenciado por parcela y edificio.

> Flexibilidad para Reconversión Industrial: Aplicar estándares diferenciados (flexibilidad normativa) a suelos industriales obsoletos que se reconvierten a residencial, evitando que las cargas de "suelo ex novo" hagan inviable la regeneración.

Vivienda

> Vivienda Dotacional por Licencia Directa: Utilizar la vía de la LOTUP para construir vivienda de alquiler rotatorio en suelos de equipamiento sin necesidad de modificar el planeamiento.

> Protección Permanente de la VPO: Establecer la calificación indefinida de la vivienda protegida para evitar que el esfuerzo inversor público acabe nutriendo la especulación del mercado libre.

> Vivienda "Kilómetro Cero": Reservar suelo para un clúster de construcción industrializada que fabrique módulos en Alicante, reduciendo plazos de entrega a menos de 12 meses.

> Licencias en Dos Fases: Adaptar la gestión administrativa para permitir licencias desglosadas (suelo / módulo fabricado) facilitando la financiación bancaria de la vivienda industrializada.

> Protección del Inquilino en Rehabilitación: Incorporar salvaguardas legales para evitar que la mejora de la eficiencia energética o accesibilidad sea utilizada como herramienta de presión para expulsar residentes con rentas antiguas.

Gestión Económica

> Hibridación de Usos Industriales: Abolir la separación funcional estricta en polígonos para transformarlos en "ciudades empresariales" donde conviva industria, ocio, arte y residencia compatible. Al final las personas pasan media vida en entornos laborales y se debe garantizar la calidad urbana.

> Polo Sanitario de la N-332: Potenciar el eje Avenida de Denia-Condomina como un clúster de innovación en salud e IA vinculado al Hospital de San Juan.

> Resiliencia y Defensa: Diseñar una ciudad policéntrica con servicios redundantes y plantear incluso refugios subterráneos ante nuevos riesgos geopolíticos y emergencias climáticas.

> Gobernanza Metropolitana Elche-Alicante: Establecer una complementariedad estratégica real entre ambas economías (Alicante: Servicios / Elche: Industria) para actuar como un polo único frente a otros ejes nacionales. Del mismo modo, incluir a ostros municipios colindantes.

> Relación Estructural con el Mar: Crear una línea estratégica específica para recuperar la identidad marinera de la ciudad en todos sus distritos, superando la visión del mero paseo litoral.

05. Análisis técnico de coherencia con el modelo territorial planteado

INFRAESTRUCTURA VERDE Y SUELO NO URBANIZABLE

PROPUESTA	COHERENCIA PGE	VALORACIÓN
Verde Privado	**Media**	Es coherente con la filosofía de reforzar la infraestructura verde y aumentar la permeabilidad ecológica del tejido urbano. Sin embargo, fijar normativamente un porcentaje tan concreto como el 40% podría resultar difícil de encajar jurídicamente en determinados suelos consolidados y generar problemas de viabilidad urbanística. El principio es plenamente alineado, fomentar la corresponsabilidad.
Monitorización por Uso Ciudadano	**Alta**	Encaja muy bien con un modelo de planificación adaptativa y basada en evidencias. Complementa los mecanismos participativos tradicionales y puede aportar información valiosa sobre movilidad peatonal, ciclista y sobre el uso real de espacios públicos. No entra en conflicto con el modelo territorial y puede mejorar la priorización de inversiones.
Agroblindaje frente a las instalaciones Fotovoltaicas	**Muy Alta**	Es plenamente coherente con la protección de los recursos territoriales estratégicos. Los suelos agrarios de alto valor productivo forman parte del capital territorial y de la resiliencia alimentaria del municipio. Además, se alinea con las tendencias recientes de compatibilizar transición energética y preservación de los mejores suelos agrícolas.
Protección Geológica Municipal	**Muy Alta**	Es plenamente coherente con la protección de los recursos territoriales estratégicos. Los suelos agrarios de alto valor productivo forman parte del capital territorial y de la resiliencia alimentaria del municipio. Además, se alinea con las tendencias recientes de compatibilizar transición energética y preservación de los mejores suelos agrícolas.
Ajuste del Trazado Litoral	**Media**	El desvío puede ayudar a preservar hábitats de interés comunitario, pero deberá lograrse sin reducir significativamente la funcionalidad de los itinerarios de movilidad sostenible previstos, resulta muy coherente con los principios de conservación ambiental del PGE. La valoración definitiva dependería de los estudios técnicos de movilidad, accesibilidad y afección ambiental, pero conceptualmente encaja bien con un modelo que priorice la protección de espacios litorales sensibles.

MOVILIDAD

PROPUESTA	COHERENCIA PGE	VALORACIÓN
Transformar la A70 en una Ronda de Dalt	**Media - Alta**	Es coherente con la visión metropolitana y las propuestas planteadas, especialmente en su tramo norte. La A-70 constituye actualmente una barrera territorial y una infraestructura de escala regional cuya integración urbana futura puede contribuir a coser tejidos urbanos y mejorar la conectividad ciclista y peatonal. No obstante, se deberá valorar si es prioritario replicar soluciones técnicas complejas como las de Barcelona en el tramo sur, donde mantendrá el carácter de vía principal.
Nodo Ferroviario de Innovación	**Muy Alta**	Encaja plenamente con la aspiración de reforzar el papel de Alicante como capital metropolitana y nodo de conocimiento. La conexión entre universidad, innovación, alta velocidad y sistema territorial metropolitano es coherente con un modelo que busca atraer actividad económica de alto valor añadido y mejorar la accesibilidad regional.
Variante de Torrellano	**Muy Alta**	Constituye una de las actuaciones más alineadas con los objetivos históricos de integración urbana y recuperación del frente litoral. La eliminación de barreras ferroviarias y la liberación de espacios para usos ciudadanos, ambientales y de movilidad sostenible encajan directamente con los principios de regeneración urbana y mejora del espacio público.
Transporte Público Flexible (BRT)	**Alta**	Es compatible con los objetivos de movilidad sostenible y mejora de la red metropolitana. El BRT puede ofrecer soluciones rápidas frente al TRAM y ser eficiente en corredores donde el tranvía no sea viable a corto plazo. Desde la lógica territorial del PGE, lo importante es la mejora de la capacidad y la conectividad del transporte público, independientemente de la tecnología concreta utilizada.
Frecuencia Operativa de 10 minutos	**Media**	El objetivo es plenamente coherente con el modelo de movilidad sostenible, ya que busca aumentar la competitividad del transporte público frente al vehículo privado. Sin embargo, se trata más de una medida de gestión y operación del servicio que de ordenación territorial propiamente dicha, por lo que tendría un encaje indirecto en el PGE como criterio estratégico.

Auditorías de Seguridad Personal	**Media**	Encaja perfectamente con las tendencias actuales de urbanismo inclusivo, accesibilidad universal y diseño de espacios públicos seguros. La incorporación de la perspectiva de género y de la percepción de seguridad en el diseño de itinerarios peatonales es coherente con un modelo urbano centrado en las personas y en la movilidad activa, aunque también se trata de un mecanismo de gestión más que de un lineamiento estratégico del Plan.
Diseño Urbano para el Autobús	**Media**	Se alinea plenamente con los objetivos de accesibilidad universal, perspectiva de género y movilidad sostenible. Incorporar detalles como bordillos accesibles, ubicación de paradas o espacios de espera permite que la red de transporte público funcione correctamente desde el primer momento y evita posteriores adaptaciones costosas pero estas definiciones corresponden a etapas posteriores.

DOTACIONES Y SERVICIOS

PROPUESTA	COHERENCIA PGE	VALORACIÓN
Ingeniería Hidráulica Sostenible	**Alta**	La propuesta encaja plenamente con los objetivos de sostenibilidad hídrica, economía circular del agua y adaptación al cambio climático. Alicante se encuentra en un contexto de escasez estructural de recursos hídricos, por lo que maximizar el aprovechamiento del agua regenerada mediante soluciones energéticamente eficientes es coherente con una visión territorial resiliente. La solución técnica concreta requeriría validación sectorial, pero el planteamiento estratégico es plenamente alineado.
Gestión de Escorrentías	**Alta**	Constituye una medida clásica de drenaje urbano sostenible (SUDS) y es especialmente coherente con los retos climáticos de Alicante, caracterizados por episodios de lluvias torrenciales. La utilización de zonas verdes como espacios de laminación temporal de escorrentías refuerza simultáneamente la infraestructura verde y la resiliencia frente al riesgo de inundación con poco esfuerzo.
Sincronización con el Padrón	**Media**	El objetivo de anticipar las necesidades de equipamientos en función de la evolución demográfica es plenamente coherente con una planificación eficiente. No obstante, el PGE suele establecer reservas estructurales de suelo a largo plazo, mientras que la adaptación continua a los datos del padrón corresponde más a instrumentos de programación y gestión municipal que excede parcialmente el ámbito del plan.

Red de Espacios Climáticos	**Muy Alta**	Encaja de forma directa con las estrategias contemporáneas de adaptación climática urbana. La creación de refugios climáticos, el incremento de sombras y la mejora del confort climático en espacios públicos responde a uno de los principales desafíos de las ciudades mediterráneas y es coherente con los objetivos de salud urbana y habitabilidad.
Dotación de Residencias Públicas	**Media**	La previsión de suelo y equipamientos destinados a la atención de personas mayores es coherente con las tendencias demográficas y con la función del planeamiento de anticipar necesidades futuras. La localización estratégica de este tipo de dotaciones puede contribuir además a la cohesión social y al equilibrio territorial de los barrios. No obstante, la gestión y financiación de la red de residencias pertenece a ámbitos sectoriales distintos del urbanístico.

REGENERACIÓN URBANA

PROPUESTA	COHERENCIA PGE	VALORACIÓN
Identificación Ejes de Barrio	**Muy Alta**	La propuesta es muy coherente con la idea de fortalecer la ciudad consolidada y preservar la actividad económica y comercial de proximidad. La protección de determinados ejes urbanos frente a la conversión masiva de locales en viviendas contribuye a mantener la vitalidad urbana, los servicios cotidianos y la estructura policéntrica de los barrios.
Justicia Restaurativa	**Alta**	Encaja plenamente con una visión de reequilibrio territorial y cohesión social. La priorización de actuaciones en barrios con déficits históricos de inversión o vulnerabilidad acumulada es coherente con los objetivos contemporáneos de regeneración urbana integrada y reducción de desigualdades espaciales.
Cargas Urbanísticas Cruzadas	**Alta**	El principio de que los nuevos desarrollos contribuyan a financiar la mejora de la ciudad existente es coherente con un modelo territorial que prioriza la regeneración frente a la expansión urbana. No obstante, su encaje jurídico y económico requiere instrumentos específicos y una cuidadosa definición para garantizar su viabilidad y seguridad jurídica.

Monitorización con Gemelo Digital	**Media**	Es coherente con una planificación más inteligente, dinámica y basada en datos. Permitiría evaluar en tiempo real la evolución de indicadores urbanos, ambientales y sociales. Sin embargo, constituye principalmente una herramienta de gestión y gobernanza del plan más que una determinación territorial en sí misma
Flexibilidad para Reconversión Industrial	**Muy Alta**	Encaja directamente con los objetivos de regeneración urbana y reutilización de espacios ya transformados. La aplicación de criterios diferenciados a ámbitos industriales obsoletos puede facilitar la renovación de tejidos degradados y evitar que exigencias diseñadas para nuevos crecimientos urbanos resulten desproporcionadas e inviables en operaciones de reciclaje urbano

VIVIENDA

PROPUESTA	COHERENCIA PGE	VALORACIÓN
Vivienda Dotacional por Licencia Directa	**Muy Alta**	Es una propuesta plenamente alineada con el objetivo de incrementar la oferta de vivienda asequible utilizando recursos ya disponibles en la ciudad consolidada. Además, permite una respuesta más rápida a las necesidades habitacionales sin necesidad de largos procesos de modificación del planeamiento. Su encaje dependerá del cumplimiento de la normativa sectorial, pero conceptualmente es muy coherente con un modelo territorial orientado a facilitar el acceso a la vivienda.
Protección Permanente de la VPO	**Alta**	El objetivo de preservar el parque de vivienda asequible a largo plazo es coherente con los principios de cohesión social y sostenibilidad urbana y el Plan debe favorecerlo. Sin embargo, la calificación permanente de la vivienda protegida pertenece más al ámbito de la política de vivienda y la legislación sectorial que al contenido estrictamente territorial del PGE.
Vivienda "Kilómetro Cero"	**Media**	La propuesta es coherente con la estrategia de innovación económica, reducción de plazos constructivos y generación de actividad productiva local. Además, conecta la política de vivienda con el desarrollo económico. No obstante, la reserva específica de suelo para un clúster industrializado responde más a una estrategia económica e industrial que a una determinación estructural imprescindible del modelo territorial y esta velocidad debería venir acompañada de otros mecanismos como licencias de obra “express”.

Licencias en Dos Fases	**Media**	El objetivo de agilizar la construcción de vivienda es compatible con las metas generales del PGE, pero la medida afecta, sobre todo, a procedimientos administrativos y de gestión urbanística. Tiene una relación indirecta con el modelo territorial.
Protección del Inquilino en Rehabilitación	**Media**	La propuesta es coherente con los objetivos de regeneración urbana socialmente equilibrada. Busca evitar procesos de desplazamiento residencial derivados de actuaciones de mejora urbana, favoreciendo una rehabilitación inclusiva. No obstante, buena parte de los mecanismos de protección corresponden a la legislación de vivienda y arrendamientos más que al planeamiento urbanístico.

GESTIÓN ECONÓMICA

PROPUESTA	COHERENCIA PGE	VALORACIÓN
Hibridación de Usos Industriales	**Muy Alta**	La propuesta encaja con las tendencias contemporáneas de regeneración de áreas productivas y creación de entornos urbanos más complejos y mixtos. Favorece la reducción de desplazamientos, la activación económica y la mejora de la calidad urbana y de vida de los polígonos. No obstante, la compatibilidad entre usos debe gestionarse cuidadosamente para evitar conflictos derivados de actividades industriales con impactos ambientales, acústicos o logísticos
Polo Sanitario de la N-332	**Muy Alta**	Es plenamente coherente con una estrategia de especialización inteligente y refuerzo de la economía del conocimiento. La consolidación de un corredor de innovación sanitaria vinculado al entorno hospitalario y universitario puede convertirse en un elemento estructurante del modelo económico y territorial de Alicante. Además, aprovecha activos ya existentes en lugar de generar nuevas centralidades artificiales.
Resiliencia y Defensa"	**Media**	La idea de una ciudad policéntrica, con servicios distribuidos y capacidad de respuesta ante emergencias, encaja plenamente con los principios actuales de resiliencia urbana. Sin embargo, la incorporación de refugios subterráneos o infraestructuras específicas de defensa civil excede en gran medida el ámbito habitual de un Plan General Estructural y dependería de otras administraciones y normativas sectoriales.

Gobernanza Metropolitana Elche-Alicante	**Muy Alta**	Probablemente una de las propuestas más alineadas con el enfoque territorial que se ha debatido en el proceso participativo. Existe un amplio consenso en que Alicante no puede planificarse de forma aislada y que la coordinación con Elche y los municipios del entorno es fundamental para la movilidad, la actividad económica, las infraestructuras y la gestión ambiental. La complementariedad funcional fortalece la competitividad del conjunto metropolitano.
Relación Estructural con el Mar.	**Alta**	Encaja directamente con uno de los principales activos identitarios y territoriales de Alicante. La propuesta amplía la visión tradicional centrada únicamente en el frente litoral y plantea integrar la cultura marítima, la economía azul, el patrimonio portuario y la relación con el mar en la estructura urbana global. Es plenamente coherente con una estrategia de valorización del paisaje y de la identidad local

La mayoría de propuestas son, en términos generales, compatibles con el modelo territorial que se está planteando para Alicante, especialmente porque refuerzan las líneas estratégicas que aparecen de forma recurrente en los debates del PGE:

Algunas propuestas que presentan una posible dificultad de encaje no es tanto por su objetivo como por su formulación concreta son la de aspirar a un 40% de verde privado, ya que supone introducir un estándar urbanístico muy exigente cuya aplicación debería analizarse según la clasificación y situación de cada tipo de suelo.

Otras, como la frecuencia del TRAM o la configuración operativa de los servicios BRT, pertenecen más al ámbito de la planificación de la movilidad y de la gestión del transporte que al contenido normativo de un Plan General Estructural. Sin embargo, sus objetivos estratégicos son plenamente compatibles con el modelo territorial que el plan pretende impulsar.

La propuesta de gestión de escorrentías mediante zonas verdes deprimidas y la red de espacios climáticos son probablemente las que presentan una relación más directa con los objetivos contemporáneos de un Plan General Estructural, mientras que la sincronización con el padrón y la red pública de residencias requieren una coordinación posterior con instrumentos de programación y políticas sectoriales para materializarse plenamente.

Algunas propuestas que han generado mucho consenso en su adecuación son la **protección de los ejes de barrio**, la **justicia restaurativa en barrios vulnerables** y la **flexibilidad para la reconversión de áreas industriales obsoletas**, ya que inciden directamente sobre cuestiones que un Plan General Estructural puede abordar mediante la clasificación del suelo, la definición de áreas de intervención prioritaria y la regulación de usos.

Por su parte, las **cargas urbanísticas cruzadas** y el **gemelo digital** también son coherentes, aunque dependen en mayor medida de instrumentos de gestión, financiación y gobernanza posteriores al propio plan.

Las propuestas de vivienda kilómetro cero o las licencias en dos fases son iniciativas interesantes y compatibles con el modelo territorial, aunque se sitúan más en el ámbito de la política industrial y la gestión administrativa que en el núcleo del planeamiento estructural.

Por su parte, la hibridación de usos industriales presenta una coherencia elevada, aunque requiere una regulación detallada de compatibilidades, mientras que la propuesta de resiliencia y defensa es conceptualmente muy alineada con los desafíos futuros, si bien algunos de sus instrumentos concretos exceden el alcance habitual del planeamiento urbanístico.

06. Síntesis comparada de posiciones coincidentes y discrepantes.

El análisis conjunto de las aportaciones formuladas permite identificar tanto ámbitos de amplio acuerdo como cuestiones que generan visiones divergentes entre los distintos agentes participantes.

La existencia de consensos y discrepancias constituye un resultado especialmente relevante, ya que permite reconocer aquellas materias sobre las que existe una base compartida para la construcción del modelo territorial y urbano, así como aquellos aspectos que requerirán un mayor esfuerzo de concertación, debate y evaluación técnica durante las siguientes fases de desarrollo del Plan General Estructural.

Los consensos detectados se concentran principalmente en cuestiones estructurales vinculadas a la dimensión metropolitana de Alicante, la necesidad de reforzar la infraestructura verde como soporte territorial, la urgencia de abordar el acceso a la vivienda y la conveniencia de ejecutar determinadas infraestructuras consideradas estratégicas para el conjunto del municipio. Estas coincidencias reflejan la existencia de una visión ampliamente compartida sobre algunos de los principales retos que deberá afrontar la ciudad en las próximas décadas.

Por otro lado, las discrepancias identificadas no responden necesariamente a objetivos contrapuestos, sino a diferencias en los instrumentos, prioridades o ritmos de actuación propuestos para alcanzarlos. Los principales debates se articulan en torno al modelo de vivienda, las estrategias de movilidad, la relación entre desarrollo económico y calidad de vida, el alcance de la protección pública de la vivienda o la tensión entre las necesidades cotidianas más inmediatas, los horizontes temporales propios de un instrumento de planificación de largo plazo y, sobre todo, el papel de las partidas rurales.

Puntos de Consenso (Coincidencias)

Escala Metropolitana: Existe un consenso total en que Alicante no puede planificarse de forma aislada. La colaboración con Elche y los municipios de la "Corona Norte" es vista como esencial para la movilidad, la infraestructura verde y el desarrollo económico. Se puede hablar de práctica unanimidad en que la planificación de agua, energía y movilidad no puede limitarse a los límites administrativos municipales.

Soporte Ambiental: Todos los sectores aceptan la infraestructura verde como el soporte básico del plan, el sistema condicionante de todo el crecimiento urbano. Proyectos como el Vertido Cero y la creación de parques inundables (como La Marjal) son aplaudidos por técnicos, regantes y vecinos.

Urgencia ante la emergencia habitacional: Hay acuerdo en que Alicante sufre un déficit grave de vivienda asequible que expulsa a los jóvenes, y que el PGE debe prever suelo para unas 40.000 nuevas viviendas. Hay un amplio consenso entre promotores y colectivos sociales en que no se puede esperar al horizonte 2050 para resolver las carencias actuales de vivienda y servicios de barrio.

Infraestructuras Críticas: La Variante de Torrellano se considera una prioridad absoluta para liberar el frente litoral y conectar el aeropuerto.

Puntos de Conflicto (Discrepancias)

Modelo de Vivienda: Se plasmó un choque de visiones entre la de los promotores, que piden desbloquear suelo y densidades para bajar precios por oferta y la de los sindicatos de barrio, que denuncian que, sin intervención del mercado y protección permanente, el aumento de construcción no garantiza el acceso a los más humildes.

Gestión del Coche Privado: Se apreciaron discrepancias sobre parte de la estrategia de movilidad entre la idea de grandes infraestructuras viarias para garantizar la fluidez del tráfico y la voluntad de impulsar el transporte público y, sobre todo, de impulsar modos activos. Se propuso una moratoria de asfalto de diez años. Existe debate entre priorizar el tren de cercanías para el alcance metropolitano frente al tranvía o BRT para el entorno urbano. Además, los ciclistas critican que el plan enfoca la bici como algo recreativo y no como transporte diario.

Partidas Rurales: El gran punto de desacuerdo que se repitió en la práctica totalidad de las mesas lo marcaban los representantes de las partidas rurales, que consideran que existe una desconexión entre la visión de protección ambiental del plan y las demandas de los vecinos que reclaman de contar con servicios urbanos básicos como agua potable o transporte, sintiéndose marginados en el plan. Consideran que el plan los considera "suelo de servicio" para el resto del municipio y no parte de la ciudad.

Calidad de la Participación: Algunos colectivos ciudadanos percibieron las mesas como un formato expositivo/formativo, pero critican la falta de respuesta razonada a las propuestas presentadas en fases previas.

Industria vs. Calidad de Vida: La estrategia productiva que busca promover la reindustrialización y acciones como la creación del nodo de Rabasa encontraron oposición en colectivos que no quieren la presencia de empresas contaminantes (ej. CEMEX, actividades portuarias) cerca de zonas residenciales, aunque se aclaró que el modelo de industria previsto es precisamente un modelo limpio.

Permanencia de la Protección en Vivienda: Algunos expertos y sindicatos de barrio exigen que la vivienda protegida nunca pierda esa condición para evitar la especulación, mientras que el marco actual contempla desprotecciones periódicas.

Urgencia vs. Horizonte Temporal: El proceso destapó que muchos vecinos reclaman soluciones "ahora" para problemas de iluminación, limpieza y ruido que deben solucionarse de inmediato, mientras que los tiempos del PGE diseña la ciudad a 20-30 años vista. El proceso ha abierto la puerta a crear mecanismos para gestionar el “mientras tanto” de manera más eficiente.

07. Identificación de aportaciones estratégicas susceptibles de incorporación

La mayoría de las propuestas aportadas encajan dentro de cinco grandes vectores ya presentes en el PGE como son la infraestructura verde, la movilidad sostenible, la vivienda, la regeneración urbana o la gobernanza metropolitana. Sin embargo, hay una serie de aportaciones que han ido apareciendo de forma dispersa en las mesas se podrían elevar a la categoría de propuesta estratégica del PGE agrupándolas en líneas de trabajo y una buena forma de plantearlo es dándoles un nombre, un objetivo al que aspirar:

Alicante como Ciudad de los Cuidados

A lo largo de las distintas mesas aparecen de forma reiterada preocupaciones relacionadas con las personas mayores, la accesibilidad, la proximidad de los servicios, la seguridad urbana o la necesidad de disponer de equipamientos públicos adaptados a una población cada vez más envejecida. El PGE debería incorporar una visión de Alicante como ciudad de los cuidados, donde la planificación de equipamientos, espacios públicos, movilidad peatonal y vivienda se oriente a facilitar la autonomía personal y la atención de las personas en todas las etapas de la vida. Esta aproximación permitiría vincular la planificación urbana con las transformaciones demográficas previstas para las próximas décadas.

Alicante como Ciudad del Agua

Las aportaciones relacionadas con la reutilización de aguas regeneradas, la gestión de escorrentías, la protección de recursos agrarios y la adaptación climática muestran la existencia de una preocupación transversal por la gestión hídrica. El PGE debería integrar todas ellas bajo una estrategia común que conciba el agua como un elemento estructurador del territorio, promoviendo una gestión circular de los recursos hídricos, la reducción de riesgos de inundación, el aprovechamiento paisajístico de las infraestructuras hidráulicas y la mejora de la resiliencia frente a la sequía.

Alicante como Ciudad Productiva de Proximidad

El debate sobre la reindustrialización, la reconversión de áreas industriales, la hibridación de usos y la vivienda vinculada a la actividad económica refleja una preocupación creciente por recuperar espacios productivos dentro de la ciudad. El PGE debería incorporar una estrategia orientada a consolidar una ciudad productiva donde la actividad económica forme parte de la vida urbana cotidiana, favoreciendo la coexistencia compatible entre empleo, innovación, servicios y residencia. Esta visión permitiría reducir desplazamientos, revitalizar áreas industriales obsoletas y reforzar la competitividad económica de Alicante. En la misma línea, debería incorporar la estrategia alimentaria metropolitana orientada a proteger los espacios agrarios de mayor valor, fortalecer la actividad agrícola periurbana y fomentar las conexiones entre producción local, consumo urbano, restauración y turismo. Esta perspectiva permitiría reforzar la resiliencia territorial ante posibles crisis de suministro, contribuir a la sostenibilidad ambiental y preservar un patrimonio cultural y paisajístico que forma parte de la identidad histórica de Alicante.

Alicante como Ciudad de los Barrios

La protección de los ejes comerciales, las demandas de mejora de los servicios de proximidad y las reivindicaciones de numerosos colectivos vecinales apuntan a una preocupación compartida por fortalecer la vida cotidiana de los barrios. El PGE debería incorporar una estrategia destinada a consolidar barrios completos, capaces de ofrecer comercio, equipamientos, espacios públicos y transporte público accesibles a corta distancia, reforzando así la cohesión urbana y la identidad de cada ámbito de la ciudad.

Alicante como Laboratorio Mediterráneo de Adaptación Climática

La adaptación al cambio climático constituye uno de los grandes desafíos de las ciudades mediterráneas durante las próximas décadas. Las propuestas sobre refugios climáticos, infraestructura verde, drenaje sostenible, incremento de la sombra urbana, reducción de las islas de calor, gestión del agua y la protección frente a fenómenos meteorológicos extremos muestran un elevado consenso en torno a la necesidad de adaptarse al cambio climático. El PGE debería convertir esta preocupación compartida en una auténtica estrategia territorial que sitúe la adaptación climática como uno de los ejes centrales del modelo urbano, utilizando Alicante como referente mediterráneo en materia de resiliencia, confort urbano y sostenibilidad ambiental, convertir un riesgo creciente en una oportunidad para mejorar la calidad urbana y la habitabilidad futura de la ciudad.

Alicante como Ciudad Azul

Aunque la relación con el mar aparece de manera recurrente en las distintas mesas, normalmente se aborda vinculada al paisaje, el turismo o el puerto, constituye uno de los elementos más característicos de Alicante y uno de sus principales recursos territoriales. El PGE podría desarrollar una estrategia más ambiciosa que entienda el mar como uno de los principales elementos estructurantes de la identidad, la economía y el espacio urbano de Alicante. Esta visión permitiría integrar patrimonio marítimo, economía azul, actividades náuticas, espacios litorales y paisaje costero dentro de una misma narrativa territorial. Para ello es fundamental ir de la mano del puerto y dejar de entender el mar únicamente como un recurso turístico para convertirse también en un motor de desarrollo económico y conocimiento.

Alicante como Ciudad metropolitana

La práctica totalidad de los agentes coinciden en que Alicante no puede planificarse de forma aislada y que los principales retos de movilidad, vivienda, actividad económica o infraestructura verde tienen una dimensión supramunicipal. Sin embargo, esta cuestión aparece más como un consenso general que como una propuesta territorial concreta. El PGE debería incorporar una estrategia específica para la construcción de un espacio metropolitano del área funcional Alicante-Elche, definiendo corredores de movilidad, áreas económicas complementarias, infraestructuras compartidas y mecanismos estables de coordinación institucional.

Alicante como ejemplo de la Justicia Urbana

Las referencias a barrios vulnerables, déficits históricos de inversión, regeneración urbana y justicia restaurativa apuntan hacia una preocupación común por las desigualdades territoriales. Las diferencias socioeconómicas existentes entre distintos sectores de la ciudad, aunque se han planteado medidas concretas de regeneración urbana y actuaciones prioritarias en determinados barrios, no existe una estrategia global orientada a corregir los desequilibrios territoriales acumulados durante décadas.. El PGE debería asumir explícitamente el objetivo de reequilibrar las oportunidades urbanas entre los distintos barrios y sectores de la ciudad, orientando parte de las inversiones futuras hacia aquellos ámbitos que presentan mayores déficits de equipamientos, espacio público o accesibilidad. La finalidad debe ser la construcción de un modelo urbano verdaderamente policéntrico que rompa la histórica dependencia funcional de su centro urbano principal, que genera desplazamientos cotidianos innecesarios y desequilibrios territoriales entre barrios

Alicante como Ciudad Digita y Tecnológica

La presencia de la universidad con el peso de la estación, los hospitales, los centros tecnológicos y el ecosistema innovador de Alicante constituye uno de los principales activos del municipio, sumado a que la transformación digital está modificando profundamente la forma en que las ciudades producen, trabajan, consumen y se relacionan. El Plan General debería

incorporar una estrategia específica destinada a fortalecer las conexiones entre conocimiento, investigación y actividad económica, favoreciendo la creación de corredores de innovación y espacios capaces de atraer talento nacional e internacional, pero a su vez incorporar una visión innovadora que considere la conectividad digital como una infraestructura básica equiparable al abastecimiento de agua, la energía o la movilidad. El planeamiento podría establecer criterios para garantizar cobertura universal de telecomunicaciones de alta capacidad, facilitar la implantación de infraestructuras tecnológicas estratégicas y promover la utilización de sistemas inteligentes de gestión urbana.

Esta visión permitiría consolidar un modelo económico basado en actividades de alto valor añadido, reforzar la capacidad competitiva de Alicante y facilitar la retención de jóvenes cualificados y preparar la ciudad para afrontar los retos de la economía digital

Alicante como Ciudad Saludable

La salud se ha convertido en uno de los principales indicadores de calidad urbana y bienestar colectivo y si bien el plan incorpora la ampliación de las dotaciones sanitarias y se ha hablado de la ciudad de los cuidados, El PGE debería profundizar en la estrategia de salud urbana que integrara criterios relacionados con la actividad física, la accesibilidad peatonal, la calidad ambiental, la disponibilidad de espacios verdes y la reducción de la contaminación atmosférica y acústica. Esta aproximación permitiría que las decisiones urbanísticas contribuyeran de forma directa a mejorar la salud de la población, reforzando al mismo tiempo la habitabilidad y el atractivo residencial de Alicante.

Alicante como Ciudad 24h

Alicante combina funciones residenciales, turísticas, universitarias, comerciales, industriales y de ocio que generan dinámicas urbanas muy diferentes según las horas del día y las épocas del año y toda esta complejidad debería desarrollarse desde una perspectiva estratégica que incorpore una visión de ciudad de actividad continua capaz de compatibilizar los distintos usos urbanos mediante una adecuada organización espacial y temporal. Esta estrategia permitiría gestionar de forma más equilibrada la convivencia entre actividad económica, turismo, ocio y descanso vecinal, favoreciendo una ciudad más dinámica, diversa y atractiva sin renunciar a la calidad de vida de sus residentes.

08. Recogida estructurada de las intervenciones de la ciudadanía asistente.

La participación ciudadana desarrollada durante las distintas mesas temáticas adoptó un formato diferente al del primer proceso participativo, donde el protagonismo principal recaía en la recopilación directa de propuestas, necesidades e ideas ciudadanas. En esta segunda fase, la participación se orientó más hacia el contraste, debate y discusión pública de las estrategias planteadas, ofreciendo a la ciudadanía la posibilidad de formular preguntas, expresar preocupaciones y confrontar sus planteamientos no solo con los responsables municipales y redactores del plan, sino también ante un amplio panel de expertos especializados en cada una de las materias abordadas.

Este formato permitió generar un espacio de intercambio especialmente enriquecedor, donde asociaciones vecinales, plataformas ciudadanas, representantes de partidas rurales, colectivos sociales y ciudadanos a título individual pudieron recibir respuestas, matices y valoraciones desde perspectivas técnicas, académicas, institucionales, profesionales y sectoriales muy diversas. La presencia simultánea de especialistas en urbanismo, movilidad, vivienda, medio ambiente, regeneración urbana, infraestructuras o desarrollo económico permitió contextualizar muchas de las inquietudes ciudadanas dentro de debates más amplios sobre el modelo territorial y urbano de Alicante.

Las intervenciones realizadas por el público fueron numerosas y heterogéneas, aunque evidenciaron la existencia de una serie de preocupaciones recurrentes compartidas por amplios sectores de la ciudadanía. Entre ellas destacaron la demanda de una mayor atención a las partidas rurales y barrios históricamente infraatendidos; la reclamación de infraestructuras y servicios básicos; las dudas sobre la ejecución real de las propuestas planteadas; la preocupación por la movilidad cotidiana y el transporte público; la necesidad de reforzar la regeneración urbana y la cohesión territorial; la protección ambiental y paisajística; el acceso a la vivienda; o la exigencia de mecanismos de participación más continuados, transparentes y efectivos.

Las asociaciones vecinales y colectivos ciudadanos desempeñaron un papel especialmente activo durante las sesiones, trasladando tanto reivindicaciones históricas como propuestas concretas relacionadas con el litoral, el Parque Central, la movilidad sostenible, las áreas industriales, la protección del patrimonio natural y geológico, la regeneración de barrios vulnerables o la situación de las viviendas y tejidos urbanos irregulares en las partidas rurales. Asimismo, varias intervenciones pusieron de manifiesto una preocupación compartida por compatibilizar la planificación estratégica a largo plazo con la atención inmediata a los problemas cotidianos de la ciudad consolidada.

De manera recurrente, muchas aportaciones incidieron también en la necesidad de que la participación ciudadana no quedara limitada a procesos puntuales vinculados exclusivamente a la aprobación del plan, sino que pudiera consolidarse mediante estructuras permanentes de diálogo, seguimiento y colaboración entre administración, tejido asociativo y ciudadanía. En este sentido, las sesiones sirvieron igualmente para visibilizar la existencia de un tejido vecinal y social amplio, activo y profundamente conocedor de la realidad urbana y territorial de Alicante.

Aunque el formato de estas mesas no estaba concebido como un proceso deliberativo abierto en sentido estricto, las intervenciones ciudadanas contribuyeron de manera significativa a enriquecer los debates, incorporar problemáticas concretas difícilmente perceptibles desde escalas exclusivamente técnicas y evidenciar la necesidad de seguir articulando mecanismos de participación capaces de acompañar el desarrollo futuro del Plan General Estructural.

Para ordenar las intervenciones, tras la primera sesión se optó por recoger las preguntas escritas. Las notas escaneadas se incorporan como anexo al final del documento.

Mesa temática 1. Infraestructura verde

Durante el debate, los asistentes trasladaron numerosas reflexiones relacionadas con la protección ambiental, la infraestructura verde, la situación de las partidas rurales, la conservación del patrimonio natural y la necesidad de mejorar los mecanismos de participación

ciudadana. Las intervenciones combinaron propuestas estratégicas para el futuro de Alicante con reivindicaciones sobre problemas territoriales y ambientales pendientes de resolver.

José Ramón Navarro (Moderador), Abrió el turno de intervenciones señalando que el documento estratégico debía profundizar mucho más en el conocimiento de las partidas rurales. Consideró que existe una visión insuficiente de estos territorios, donde reside población permanente y que presentan importantes déficits de equipamientos, abastecimiento de agua, movilidad y ordenación territorial. Propuso desarrollar estudios más detallados que permitan definir centralidades rurales, dotaciones y estrategias específicas para estos espacios.

También mostró preocupación por la indefinición de las denominadas “áreas de actividades estratégicas” previstas junto al eje Alicante-Elche, reclamando una mayor concreción sobre los usos previstos y su integración con el territorio. Asimismo, cuestionó otros procesos de reclasificación de suelo vinculados a proyectos de iniciativa privada y reclamó una mejor justificación de su interés general.

Iñaki Malluguiza (Plataforma Movilidad Sostenible de l’Alacantí), Valoró positivamente algunos planteamientos del nuevo plan, especialmente aquellos relacionados con la infraestructura verde y la recuperación ambiental del territorio. Defendió la incorporación al Plan General de las propuestas surgidas del proyecto “Mi Archipiélago Conectado”, desarrollado por los equipos Aranea y Subarquitectura, al considerar que representan una visión innovadora y avanzada para Alicante.

Asimismo, reivindicó la ampliación del futuro Parque Central, recordando que desde los movimientos ciudadanos se viene reclamando desde hace años un gran espacio verde sobre los terrenos ferroviarios. Consideró insuficiente la superficie actualmente prevista y defendió una apuesta más ambiciosa por la creación de zonas verdes de gran escala. También planteó la necesidad de explorar procesos de “deconstrucción” urbana y renaturalización antes que nuevas expansiones edificatorias.

Lorenzo Pérez (Asociación de Vecinos Parque del Mar), Mostró escepticismo ante las nuevas propuestas estratégicas al considerar que Alicante acumula numerosos proyectos pendientes de ejecución. Señaló que existen espacios verdes ya construidos que continúan sin estar plenamente accesibles o en condiciones adecuadas de uso ciudadano. Reclamó que las administraciones prioricen la resolución de problemas existentes antes de plantear nuevas actuaciones a largo plazo.

Representantes de las partidas rurales, Diversos asistentes vinculados a asociaciones vecinales de las partidas rurales coincidieron en denunciar el déficit histórico de inversiones y servicios en estos territorios.

Representante de la Asociación de Vecinos Eco de Bacarot, Manifestó que la partida ha soportado históricamente infraestructuras metropolitanas, polígonos industriales y grandes equipamientos sin recibir beneficios equivalentes para sus residentes. Mostró preocupación por el riesgo de que las nuevas estrategias territoriales continúen utilizando estos espacios como soporte de servicios para la ciudad sin atender las necesidades de la población local.

Representante de la Asociación de Vecinos de la Cañada del Fenollar, centró su intervención en la falta de interlocución directa con el equipo redactor y reclamó mecanismos de participación más cercanos y efectivos. Propuso la celebración de

reuniones específicas por distritos o partidas para facilitar una escucha más directa de los vecinos.

Representante de Villafranqueza, manifestó que el barrio apenas aparece reflejado en la documentación estratégica pese a reunir numerosos valores ambientales y paisajísticos. Reclamó una mayor integración de Villafranqueza dentro del modelo territorial y una consideración más destacada de sus espacios verdes, barrancos y áreas naturales.

Representante de la Asociación Vecinal La Amistad de la Alcoraya, mostró preocupación por las limitaciones derivadas de la cartografía de riesgo de inundación y por las restricciones urbanísticas existentes en la partida. Solicitó una revisión más ajustada de las delimitaciones de rambla y reclamó una mayor protección de las sierras y espacios naturales del entorno.

Ciudadano preocupado por la conservación del Cabo de la Huerta, Planteó la necesidad de compatibilizar la futura vía litoral con la protección de los ecosistemas costeros más sensibles del Cabo de la Huerta. Alertó sobre el riesgo de incrementar la presión humana sobre hábitats protegidos y propuso estudiar trazados alternativos que permitan preservar mejor estos espacios naturales.

Alejandro Lamas (Asociación Geológica y Paleontológica de Alicante), Solicitó la creación de una figura municipal específica para la protección del patrimonio geológico y paleontológico de Alicante. Recordó la existencia de numerosos lugares de interés geológico y paleontológico que, a su juicio, carecen de una protección efectiva. Reclamó que el nuevo Plan General incorpore mecanismos específicos para garantizar la conservación y puesta en valor de este patrimonio natural.

Carmen Sánchez (Unir Alacant), Realizó una de las intervenciones más amplias del debate. Mostró su preocupación por la falta de respuesta a las aportaciones realizadas por diversas asociaciones durante las fases previas de participación. Entre sus propuestas destacó:

- Impulsar una visión más ambiciosa de la infraestructura verde urbana.
- Transformar el concepto de Parque Central hacia un auténtico “Bosque Central”.
- Garantizar la incorporación de las estrategias municipales de economía circular y Vertido Cero dentro del planeamiento.
- Reforzar la presencia de naturaleza y corredores verdes en los barrios consolidados.
- Acelerar la aprobación de instrumentos pendientes como el Plan Especial de las Torres de la Huerta, los parajes naturales municipales y otras figuras de protección ambiental.

Representantes del movimiento ecologista, Varios asistentes vinculados al movimiento ecologista reclamaron una mayor protección de espacios como las Lagunas de Rabasa, el Saladar de Agua Amarga, Tabarca y otros ámbitos ambientales estratégicos del municipio. También solicitaron aclaraciones sobre los mecanismos previstos para garantizar la titularidad pública y la conservación efectiva de determinados espacios naturales incluidos en la infraestructura verde.

Ciudadano defensor de Tabarca y las partidas rurales, Puso el foco en la necesidad de gestionar de forma más estricta la presión turística sobre Tabarca, defendiendo medidas de control de visitantes similares a las existentes en otros espacios naturales protegidos.

También denunció la situación de numerosos residentes en áreas de planificación diferida que continúan careciendo de servicios básicos como agua potable, pese a soportar cargas fiscales equivalentes a las de suelo urbano consolidado.

Clara García (Ponente), Aunque formaba parte de la mesa, realizó una reflexión especialmente destacada sobre la importancia de entender la infraestructura verde como un elemento central para la salud, la calidad de vida y la resiliencia urbana. Defendió que el mar, los espacios naturales y los corredores ecológicos deben ser considerados auténticas infraestructuras ambientales y no únicamente recursos turísticos.

Asimismo, animó a los barrios, asociaciones y partidas rurales a elaborar propuestas propias y consensuadas que permitan canalizar de manera más efectiva las demandas ciudadanas dentro del proceso participativo.

Alfonso Navarro, Cerró el turno de intervenciones con una reflexión crítica sobre los instrumentos tradicionales de planeamiento urbanístico. Tras décadas de experiencia profesional, cuestionó la capacidad real de los planes generales para transformar las ciudades y defendió la necesidad de desarrollar nuevas herramientas de gestión y ejecución que permitan materializar las propuestas estratégicas.

Mesa temática 2. Movilidad

Durante el turno abierto de intervenciones, los asistentes trasladaron diversas inquietudes y propuestas relacionadas con la movilidad, la accesibilidad y la configuración futura de Alicante. Las aportaciones reflejaron tanto problemáticas específicas de determinados barrios y partidas rurales como reflexiones sobre el modelo general de ciudad.

Representante de la partida de Vacarot, Expuso la situación de aislamiento que sufre esta partida rural, señalando que, pese a albergar importantes infraestructuras metropolitanas y áreas industriales, carece de transporte público adecuado y de una planificación que atienda las necesidades de sus residentes. Reivindicó una mayor consideración de este territorio dentro de las estrategias de movilidad y desarrollo urbano.

Ciudadano interesado en la conexión ferroviaria litoral, Planteó la posibilidad de transformar la actual línea ferroviaria de la costa en una conexión tipo tranvía hacia Urbanova y El Altet, entendiendo que podría mejorar la accesibilidad al sur del municipio y reforzar la movilidad hacia las zonas de playa y el aeropuerto.

Un defensor de la conexión con Urbanova y el aeropuerto, Manifestó que existe una demanda real para una conexión de alta capacidad hacia Urbanova, Arenales del Sol y el aeropuerto, argumentando que estas áreas concentran importantes desplazamientos tanto turísticos como residenciales y que deben ser consideradas en la planificación futura.

Jaume Andrés, Defendió que antes de plantear grandes infraestructuras de elevado coste resulta prioritario resolver los déficits actuales de movilidad peatonal y ciclista. Reclamó la creación de itinerarios seguros para acceder caminando o en bicicleta a Urbanova, la Vía Verde y el frente litoral, apostando por aprovechar y mejorar las infraestructuras ya existentes antes de acometer nuevas inversiones.

Asimismo, intervino posteriormente para señalar los problemas derivados del tráfico ferroviario de mercancías por el entorno de San Gabriel, considerando imprescindible la

eliminación de las afecciones actuales y la mejora de la seguridad y calidad urbana del barrio.

Representante de la Asociación Séneca-Autobuses, Puso de manifiesto la elevada presencia de vehículos privados en el centro urbano y reclamó medidas para reducir el tráfico rodado, mejorar la seguridad vial y favorecer una ciudad más cómoda para el paseo y la estancia de los peatones. Defendió una ciudad pensada para las personas y no para el automóvil.

Ciudadano interesado en la movilidad cotidiana, Cuestionó la eficacia real de las conexiones entre barrios y señaló que la proximidad física a las paradas no siempre garantiza una movilidad eficiente si los tiempos de desplazamiento en transporte público son excesivos. También lamentó la escasa atención prestada a modos emergentes de movilidad como los patinetes eléctricos.

Representante de los propietarios del barrio de la Sangeta, Realizó una de las intervenciones más reivindicativas de la sesión. Solicitó información sobre el estado del proceso urbanístico de la Sangeta y reclamó actuaciones urgentes para resolver la degradación existente en este ámbito estratégico del frente litoral. Consideró que la situación actual genera una imagen negativa de la ciudad y defendió que la recuperación de este espacio es una actuación prioritaria tanto desde el punto de vista urbano como turístico.

Representante de la Plataforma Comarcal por el TRAM Mutxamel-Sant Joan, Reivindicó la recuperación y continuidad del proyecto de ampliación del TRAM hacia Sant Joan y Mutxamel. Recordó el trabajo realizado por la ciudadanía durante años para impulsar esta infraestructura y defendió que el tranvía constituye una herramienta de vertebración territorial, cohesión social y desarrollo urbano que debe complementarse con el resto de modos de transporte público.

Secretaria de la Asociación de Vecinos del Finollal y el Moralet, Expuso las dificultades de movilidad que sufren las partidas rurales del oeste de Alicante, donde residen miles de personas que dependen prácticamente en exclusiva del vehículo privado. Reclamó conexiones más eficientes con los centros de salud, los lugares de trabajo y los servicios urbanos, defendiendo soluciones de transporte público que permitan reducir costes económicos y ambientales para los residentes.

En conjunto, las intervenciones coincidieron en la necesidad de avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible, accesible y equilibrado territorialmente. Los asistentes reclamaron una mayor atención a las partidas rurales, la mejora de las conexiones metropolitanas, la recuperación del frente litoral, la reducción de la presencia del automóvil en los espacios centrales y la creación de itinerarios seguros para peatones y ciclistas. También se puso de manifiesto la demanda de que las actuaciones urbanísticas pendientes, especialmente en ámbitos estratégicos como la Sangeta, se materialicen en plazos razonables y con resultados visibles para la ciudadanía.

Mesa temática 3. Dotaciones y servicios

La mesa de trabajo estuvo centrada en el debate sobre el futuro urbanístico, ambiental y social de Alicante, combinando reflexiones estratégicas con numerosas preocupaciones vecinales

sobre problemas actuales de la ciudad y sus barrios. Los asistentes reclamaron una mayor integración de las partidas rurales dentro del modelo territorial, mejoras inmediatas en seguridad, accesibilidad e infraestructuras básicas, así como una planificación más sensible con la salud pública y la sostenibilidad ambiental. Destacaron especialmente las intervenciones relacionadas con la contaminación generada por industrias próximas a zonas residenciales y rurales, donde los vecinos denunciaron los efectos sobre la calidad del aire y la salud. También se abordaron propuestas vinculadas a la ampliación de zonas verdes, la creación de huertos urbanos, la reutilización de aguas regeneradas, el desarrollo de infraestructuras más sostenibles y nuevas formas de movilidad relacionadas con el litoral y el transporte marítimo.

Los responsables técnicos y políticos participaron de forma constante e insistieron en que el Plan General Estructural define las grandes estrategias de ciudad y que muchas de las actuaciones concretas que ese estaban poniendo sobre la mesa deberán desarrollarse posteriormente mediante planeamiento específico y gestión urbanística, aunque aseguraron que las aportaciones ciudadanas serán incorporadas al proceso de planificación.

Raquel Pérez del Hoyo, aArió el tramo final de la sesión agradeciendo la elevada participación y el interés de todas las aportaciones realizadas a lo largo de la mesa. Señaló que el contenido había sido tan amplio y diverso que incluso podría haberse dividido en varias sesiones específicas. Durante toda la moderación insistió en que el objetivo principal del Plan General Estructural es definir una estrategia de futuro para la ciudad, diferenciando claramente entre el planeamiento estructural y las actuaciones concretas o inmediatas que posteriormente deberán desarrollarse mediante instrumentos de gestión urbanística y planeamiento pormenorizado.

Defendió además que pensar el Alicante del futuro no implica abandonar las necesidades presentes, sino establecer una base sólida sobre la que poder actuar de manera coherente.

Un ciudadano, centró su aportación en la necesidad de integrar plenamente las partidas rurales dentro del modelo territorial de Alicante. Defendió que el municipio debe entenderse como una realidad unitaria en la que ciudad y entorno rural mantengan una relación estrecha y coordinada. Para reforzar su planteamiento mostró una publicación editada por el Ayuntamiento sobre las partidas rurales y explicó que estos espacios forman parte esencial de la identidad, la historia y el funcionamiento del municipio. Asimismo, trasladó inquietudes planteadas por distintas asociaciones relacionadas con las APDs y el futuro urbanístico de estas zonas.

Vecinos del barrio de Benalúa, trasladaron su preocupación por la ausencia de determinados equipamientos sociales y preguntaron específicamente por la posible creación de un centro social comunitario o un centro de día. Ante esta cuestión, Raquel Pérez del Hoyo explicó que el Plan General Estructural define grandes dotaciones y servicios a escala de ciudad y que los equipamientos específicos de barrio se concretarán posteriormente mediante el planeamiento pormenorizado. Defendió este sistema como una fórmula más flexible y adaptable a los cambios futuros de las necesidades urbanas.

Otra de las cuestiones planteadas por los asistentes fue la necesidad de incorporar pequeñas áreas estanciales y espacios de descanso en los ejes y recorridos urbanos. Leticia Martín explicó que esa propuesta ya había sido recibida previamente por escrito y destacó que le parecía una aportación especialmente interesante, comprometiéndose a incorporarla dentro de las estrategias generales del plan.

Una vecina que expresó la preocupación existente en muchos barrios por las necesidades inmediatas y cotidianas que todavía siguen sin resolverse. Manifestó que, aunque resulta positivo planificar el futuro de Alicante, no se deben olvidar los problemas reales que afectan actualmente a los ciudadanos, especialmente en cuestiones relacionadas con la seguridad, la iluminación, la accesibilidad y las infraestructuras básicas.

Explicó que muchas personas mayores tienen dificultades para desplazarse por las calles debido al mal estado de las aceras y la falta de accesibilidad, y señaló que en numerosos barrios existe sensación de inseguridad y ausencia de iluminación suficiente. También quiso agradecer públicamente la atención recibida por parte de algunos responsables municipales.

La Asociación de Vecinos de la Cañada del Fenollar, centraron el debate en los problemas de contaminación ambiental y salud pública derivados de la actividad industrial próxima a las partidas rurales. Una de las representantes denunció la existencia de elevados niveles de contaminación provocados por cementeras, fábricas de yeso e industrias extractivas situadas muy cerca de viviendas habitadas. Explicó que llevan años sufriendo emisiones contaminantes que afectan directamente a la salud de los vecinos y reclamó que cualquier estrategia de sostenibilidad urbana debe empezar por proteger la vida y la salud de las personas que viven en estas zonas.

Vecina farmacéutica y presidenta de la asociación vecinal, profundizó todavía más en esta problemática señalando que las emisiones industriales afectan no solo a las personas sino también al medio ambiente y al litoral, llegando incluso a perjudicar las praderas de posidonia marina.

Explicó que se han solicitado informes de calidad del aire y estudios sobre prevalencia de enfermedades y mortalidad, aunque consideró insuficientes las respuestas obtenidas hasta el momento. Reivindicó la necesidad de proteger las partidas rurales como uno de los principales pulmones verdes de Alicante y criticó que se continúe permitiendo la expansión de actividades altamente contaminantes junto a zonas residenciales.

Otra participante añadió una reflexión de carácter más técnico y urbanístico. Criticó que el modelo de ciudad sostenible que se plantea no incorpore soluciones estructurales eficaces frente a la contaminación industrial y defendió la necesidad de diseñar barreras verdes, estudiar la orientación dominante de los vientos y desarrollar soluciones basadas en la naturaleza para proteger a la población. Además, propuso incorporar huertos urbanos, compostaje y reutilización de agua como parte de un modelo de ciudad más circular y autosuficiente. También cuestionó que las infraestructuras verdes previstas no protejan adecuadamente a las zonas situadas detrás de los focos industriales contaminantes.

José Manuel Lázaro intervino para responder a algunas de estas cuestiones desde una perspectiva más técnica vinculada a la gestión del agua y las infraestructuras verdes. Reconoció la complejidad de los problemas planteados y explicó que un Plan General Estructural no puede descender al detalle de cada actividad industrial concreta.

No obstante, defendió que la apuesta por multiplicar las zonas verdes y desarrollar estrategias ambientales sostenidas contribuirá a mejorar la salud y la calidad ambiental de la ciudad. Confirmó además que existen posibilidades de implantar huertos urbanos y sistemas de reutilización de aguas grises, aunque advirtió de las limitaciones sanitarias y normativas existentes para determinados usos agrícolas y de consumo humano.

Cristina, presidenta de la Asociación Serra Grossa Albufereta, introdujo una reflexión distinta vinculada al mar y la movilidad litoral. Valoró positivamente la estrategia verde planteada para la ciudad, pero señaló la ausencia de una verdadera “estrategia azul” relacionada con el aprovechamiento del litoral. Propuso estudiar la implantación de transporte marítimo mediante pequeños ferrys o conexiones acuáticas entre distintos puntos de la costa y el centro urbano, defendiendo que esta medida podría ayudar a reducir el tráfico rodado y reforzar la histórica relación de Alicante con el mar.

Representante del Instituto Leonardo da Vinci, vinculó el debate urbanístico con las necesidades formativas y agrícolas del centro educativo. Explicó que el instituto dispone de ciclos formativos relacionados con agricultura y viveros y defendió la necesidad de disponer de agua de calidad adecuada para el desarrollo de estas actividades. Propuso ampliar el uso de agua regenerada a jardines, urbanizaciones y huertos urbanos y preguntó por la posibilidad de comercializar este recurso para distintos usos urbanos y educativos.

José Manuel Lázaro respondió detalladamente explicando que el objetivo prioritario del sistema de agua regenerada es abastecer las zonas verdes municipales y grandes consumos de riego. Aclaró que ya existen redes y tarifas específicas para este tipo de agua, aunque insistió en que no puede sustituir al agua potable ni utilizarse libremente para cualquier actividad debido a las estrictas exigencias sanitarias. Explicó que el uso de agua regenerada exige circuitos separados, controles exhaustivos y limitaciones específicas para evitar riesgos sanitarios.

Francisco Antonio Zapata complementó esta explicación señalando que el desarrollo de sistemas de Agua Circular y Vertido Cero constituye un campo en plena evolución técnica y científica. Defendió la necesidad de seguir investigando nuevas soluciones para aprovechar aguas pluviales y regeneradas, aunque reconoció que actualmente existen todavía importantes limitaciones normativas y sanitarias que dificultan determinadas aplicaciones.

Un asistente preguntó qué instrumento urbanístico se utilizaría para obtener el suelo necesario para el futuro hospital previsto en Rabasa

Raquel Pérez del Hoyo respondió que esa cuestión pertenece al ámbito posterior de la gestión urbanística y no al debate estructural actual. Explicó que el objetivo del plan en esta fase es consensuar la localización y necesidad de las grandes infraestructuras, mientras que los mecanismos concretos para ejecutarlas se decidirán posteriormente conforme a la legislación urbanística vigente.

Otro ciudadano pidió aclaraciones sobre las referencias realizadas previamente al saneamiento en zonas diseminadas y extrarradio.

Leticia Martín explicó que extender las redes convencionales de saneamiento hasta determinados tejidos dispersos genera importantes impactos ambientales y económicos, por lo que el plan contempla estudiar sistemas alternativos con normativa y controles específicos adaptados a este tipo de asentamientos.

Mesa temática 4. Regeneración urbana

Esta mesa es la que ha permitido una interpelación más estable y continuada entre ponentes y ciudadanos.

María Domínguez Salinas, presidenta de la Asociación de Vecinos del Barrio de la Sangueta, trasladó la preocupación del vecindario por la falta de ejecución del Plan Especial de Sangueta, recordando que existe una sentencia firme favorable dictada por el Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana en 2022. Solicitó información sobre la existencia de un borrador del plan, de un documento estratégico y de un calendario concreto de actuaciones.

Leticia Martín respondió que las bases estratégicas para Sangueta ya están recogidas en el documento presentado y explicó que el Ayuntamiento considera prioritaria la puesta en marcha del plan. Destacó la especial sensibilidad urbanística del ámbito y señaló que la ordenación deberá partir de un concurso de ideas que permita alcanzar una propuesta de máxima calidad para este enclave.

Carmen Sánchez, en representación de la asociación Unir Alacant, planteó cómo se integrarán en la regeneración urbana de Alicante tres grandes procesos señalados previamente por Jorge

Olcina: el cambio climático, el envejecimiento demográfico y los fenómenos migratorios. También sugirió que los grandes equipamientos urbanos previstos se localizaran preferentemente en áreas vulnerables que necesitan regeneración, preguntando por qué parecían concentrarse en Rabasa.

Esmeralda Martínez defendió que la respuesta a estos retos debe combinar una visión estratégica de ciudad con una aproximación detallada a escala de barrio.

Explicó que cuestiones como la adaptación climática, el envejecimiento o la inmigración presentan manifestaciones muy diferentes según el entorno urbano y requieren soluciones específicas. Subrayó que los planes de barrio son la herramienta adecuada para abordar estas diferencias y destacó el papel imprescindible de la participación ciudadana para incorporar aspectos cualitativos que no pueden ser medidos únicamente mediante indicadores o herramientas tecnológicas.

Leticia Martín añadió que el Plan General incorpora una importante red de infraestructura verde estructurante y de proximidad, así como la recuperación de vías pecuarias y corredores ambientales que contribuirán a mitigar los efectos del cambio climático y a mejorar las condiciones ambientales de la ciudad consolidada.

Sobre la concentración en Rabasa Leticia Martín aclaró que los equipamientos no se concentran exclusivamente en Rabasa, aunque explicó que este ámbito dispone de las dimensiones necesarias para albergar dotaciones metropolitanas de gran escala. Indicó además que la ubicación prevista para un futuro hospital responde a criterios de equilibrio territorial, reforzando la oferta de servicios en la zona oeste de la ciudad.

Paz Soto Doso, de la Asociación de Vecinos de San Gabriel, planteó la conveniencia de trasladar la actividad industrial de Aludium fuera del frente litoral, por todo lo que genera la propia fundición de aluminio y al intenso tráfico de camiones asociado, con el objetivo de mejorar la calidad urbana y ambiental de la zona.

Leticia Martín manifestó que el Ayuntamiento comparte esta reflexión y considera que determinadas actividades industriales son incompatibles con el frente marítimo. Indicó que esta cuestión será abordada dentro del eje dedicado a la actividad económica.

Mari Carmen, vecina de Plaza Séneca, reclamó actuaciones relacionadas con la ampliación de aceras, la mejora de la iluminación pública y el incremento de la seguridad en el barrio.

Almudena Nolasco, señaló que la renovación del espacio público forma parte de la regeneración urbana, aunque recordó que el Plan General trabaja a escala de ciudad. Explicó que será necesario establecer prioridades y programar actuaciones progresivas en aquellos espacios que llevan décadas sin recibir intervenciones significativas.

Rosario Navalón expresó su preocupación por la posible pérdida de la perspectiva de género y de los criterios de eficiencia energética y adaptación climática durante la tramitación del Plan General, preguntando si estos principios quedarían garantizados pese a los cambios normativos y debates políticos actuales.

Leticia Martín afirmó que ambos enfoques son fundamentales y forman parte de las directrices europeas que inspiran el documento.

Almudena Nolasco defendió que la perspectiva de género se traduce en conceptos como la ciudad inclusiva y la ciudad de los cuidados, elementos que considera inherentes a cualquier planteamiento urbanístico contemporáneo.

Esmeralda Martínez recordó que la legislación urbanística valenciana obliga expresamente a incorporar la perspectiva de género en el planeamiento, incluyendo procedimientos específicos

para su aplicación, por lo que consideró que su presencia en el plan está jurídicamente garantizada.

Una ciudadana mostró su inquietud por la posible eliminación de referencias al cambio climático y a la perspectiva de género en futuras modificaciones normativas. Reclamó que el equipo técnico mantenga estos principios como elementos irrenunciables para asegurar un modelo urbano más justo, inclusivo y adaptado a los desafíos futuros.

Leticia Martín reiteró que el cambio climático y la inclusión constituyen pilares esenciales del nuevo planeamiento y aseguró que estarán presentes de forma decidida en el documento final.

Otra participante cuestionó la validez de algunos indicadores empleados para justificar las previsiones de crecimiento poblacional y ocupación, argumentando que podrían estar basados en estimaciones desactualizadas.

Leticia Martín explicó que las previsiones utilizadas proceden de estudios especializados de población y vivienda elaborados por equipos externos y defendió que los resultados obtenidos justifican la necesidad de nuevos desarrollos residenciales y de una oferta diversificada de vivienda.

Roberto Llopis, de la Asociación Plan, preguntó por el papel que desempeñan los municipios colindantes dentro del modelo territorial planteado y por la forma en que se coordinarán los servicios y conexiones metropolitanas.

Leticia Martín reconoció la ausencia de una figura formal de planificación supramunicipal, aunque aseguró que el trabajo realizado ha incorporado una visión metropolitana y ha buscado la máxima compatibilidad con los modelos territoriales de los municipios vecinos.

Un representante vecinal de Sangueta insistió en la necesidad de cumplir la sentencia judicial pendiente sobre el ámbito, señalando que la convocatoria de un concurso de ideas no sustituye la obligación de ejecutar las determinaciones exigidas por los tribunales.

Leticia Martín reiteró que el Ayuntamiento está trabajando en el asunto y defendió que, dada la fragilidad y complejidad urbanística de Sangueta, resulta imprescindible abordar su ordenación mediante un proceso de reflexión y excelencia técnica.

Daniel Millor aprovechó el debate para reclamar espacios de participación más amplios y especializados, donde ciudadanos, expertos y administraciones puedan discutir cuestiones complejas con mayor profundidad y en condiciones más adecuadas para el intercambio técnico y social.

Una participante de las partidas rurales consideró que las mesas celebradas hasta la fecha han tenido un carácter principalmente informativo y reclamó procesos más prolongados y específicos para abordar adecuadamente los problemas de cada territorio, especialmente en el ámbito rural.

Almudena Nolasco, al responder sobre la expansión del Parque Científico de la Universidad de Alicante y otras cuestiones rurales, reconoció la necesidad de generar más espacios de diálogo. No obstante, recordó que muchas de las demandas planteadas corresponden a problemas de gestión cotidiana que exceden las competencias propias del Plan General Estructural.

José Vicente Berenguer, vecino de La Alcoraya, expuso la situación de esta partida rural, denunciando la falta histórica de desarrollo urbanístico, la carencia de servicios adecuados y la pérdida progresiva de elementos patrimoniales. Solicitó aclaraciones sobre el futuro del suelo urbano, de las viviendas existentes y de las dotaciones públicas.

Leticia Martín explicó que las estrategias para los asentamientos rurales ya han sido presentadas en anteriores sesiones. Señaló que algunas Áreas de Planeamiento Diferido serán desclasificadas, mientras que otras mantendrán su régimen específico.

Asimismo, indicó que las viviendas susceptibles de regularización podrán acogerse a planes especiales de minimización de impacto ambiental, asumiendo las correspondientes obligaciones para la implantación de servicios básicos.

Violeta, representante de la Asociación El Nuevo Moralet, preguntó por el futuro urbanístico de este ámbito, así como por la posibilidad de recibir abastecimiento de agua municipal, mejora de viales y nuevos servicios públicos.

Leticia Martín respondió que la situación del Moralet es similar a la explicada para otros asentamientos rurales y que será tratada mediante las mismas estrategias generales previstas en el plan.

Gladys Lencina, de la Asociación del Salar de Fontcalent, ofreció la colaboración de las asociaciones vecinales para aportar conocimiento local y ayudar a identificar las actuaciones prioritarias que requieren las partidas rurales.

Una persona participante de forma anónima planteó la necesidad de reformar la legislación urbanística para agilizar las sanciones y demoliciones de construcciones ilegales, así como para reforzar la protección de los suelos rurales frente a nuevos asentamientos y mejorar la gestión ambiental del territorio.

Leticia Martín aseguró que el Ayuntamiento, junto con la Agencia Valenciana de Protección del Territorio, está desarrollando un importante esfuerzo para revertir situaciones urbanísticas ilegales y explicó que, aunque los procedimientos son complejos y prolongados, existe una clara voluntad de actuar frente a nuevas ocupaciones irregulares.

David Osset, representante de la Generalitat Valenciana, reflexionó sobre los problemas asociados a la dispersión residencial en el medio rural. Señaló que la ciudad compacta constituye el modelo más sostenible y recordó que la extensión de servicios urbanos a zonas dispersas supone elevados costes económicos y ambientales.

Un representante vecinal respondió que la situación actual es también consecuencia de décadas de actuaciones administrativas contradictorias y de procesos especulativos que generaron expectativas de urbanización. Alertó además de las consecuencias sociales y personales que estas incertidumbres están provocando entre muchas familias afectadas.

Mesa temática 5. Vivienda

Para esta quinta mesa, y ante la gran cantidad de intervenciones previstas se fue más riguroso en el formato de trasladar preguntas concretas a los miembros de la mesa para que pudieran responderlas según su ámbito de competencia a criterio del moderador.

Francisco Juan, explicó que, desde el inicio, muchas de las cuestiones recibidas estaban relacionadas con el Plan General Estructural, mientras que otras afectaban a políticas de vivienda o a decisiones administrativas que no dependían directamente del planeamiento urbanístico. En varios momentos insistió en que determinadas reivindicaciones debían dirigirse a la administración competente (como el Ayuntamiento o la Conselleria de Educación) y no incluirlas en este proceso.

La primera intervención de fondo correspondió a Estefanía Martínez, quien respondió a una cuestión relacionada con la transparencia en la gestión del parque público de vivienda. Comenzó explicando que la Entidad Valenciana de Vivienda y Suelo (EVHA) gestiona un parque de varios miles de viviendas, de las cuales una parte importante se encuentra en Alicante.

En relación con la demanda de mayor transparencia, defendió que los procedimientos de adjudicación están completamente reglados y se realizan mediante sistemas informáticos que aplican automáticamente los criterios establecidos por la normativa vigente. Reconoció que existen problemas derivados de la enorme presión de demanda, indicando que hay alrededor de veintidós mil personas inscritas esperando una vivienda social.

Describió con detalle el funcionamiento del procedimiento de solicitud, señalando que puede realizarse a través de la plataforma Infohabitatge, de los servicios sociales municipales o mediante asistencia administrativa. Uno de los aspectos que más destacó fue la elevada proporción de solicitudes que finalmente no prosperan porque las circunstancias de vulnerabilidad declaradas inicialmente no pueden acreditarse documentalmente cuando llega el momento de la adjudicación. Según explicó, esto obliga a revisar expedientes y ralentiza considerablemente la puesta a disposición de viviendas para quienes las necesitan.

Elena Bronchalo quiso matizar que cuando desde determinados colectivos se reclama mayor transparencia no se está cuestionando el proceso de inscripción en sí mismo, sino las dificultades que aparecen en la fase final de acreditación de la vulnerabilidad.

Explicó que desde el sindicato han acompañado a personas que habían recibido una preadjudicación de vivienda y que posteriormente la perdieron porque la documentación presentada fue considerada insuficiente. Citó casos de personas afectadas por procedimientos de desahucio que, pese a haber aportado abundante documentación, no consiguieron acreditar la situación en los términos exigidos por la Administración.

Su aportación se centró especialmente en el impacto humano de estas situaciones, describiendo el sufrimiento que supone para las personas afectadas generar expectativas de acceso a una vivienda y ver posteriormente frustrada esa posibilidad.

Estefanía Martínez profundizó en la necesidad de que las circunstancias alegadas puedan acreditarse mediante documentos específicos. Argumentó que cuando una persona obtiene prioridad frente a otros solicitantes es precisamente porque ha declarado encontrarse en una situación concreta de vulnerabilidad, por lo que la Administración está obligada a verificar que dicha situación existe realmente. Puso como ejemplos los casos de violencia de género, discapacidad, familia numerosa o procedimientos de desahucio, explicando que en todos ellos existe una documentación oficial que debe presentarse. Según su análisis, una parte de los problemas deriva de la percepción de que basta con marcar determinadas circunstancias en la solicitud para obtener una vivienda, cuando posteriormente es imprescindible aportar las pruebas que las respalden.

Antonio Bolichea, realizó una consulta sobre las promociones de vivienda protegida en Rabasa cuestionando por qué son las empresas adjudicatarias del suelo quienes deciden finalmente la asignación de las viviendas y no un sistema público de sorteo ante notario.

Estefanía Martínez explicó que existe una confusión frecuente entre vivienda pública y vivienda protegida. Según aclaró, los terrenos pertenecían a la EVHA y fueron enajenados mediante procedimientos públicos a promotores privados.

Una vez vendido el suelo, éste deja de ser público y pasa a integrarse en promociones privadas que deben cumplir las condiciones de la vivienda protegida, especialmente en materia de precios máximos y requisitos de acceso de los compradores. Sin embargo, insistió en que esas viviendas ya no forman parte del parque público de vivienda. Defendió además que esta colaboración público-privada ha permitido activar terrenos que permanecían sin desarrollar desde hacía décadas y que los promotores asumen el riesgo financiero de la operación,

recuperando posteriormente su inversión mediante la venta de las viviendas dentro de los límites legales establecidos.

Llorenç Aval, se refería a la declaración de zonas tensionadas para controlar los precios del alquiler. Estefanía Martínez rechazó entrar en el debate, argumentando que se trata de una decisión de carácter político que corresponde al Consell y no a una responsable técnica en una mesa de trabajo sobre planeamiento urbanístico. En consecuencia, declinó valorar la oportunidad o no de aplicar esta herramienta.

La misma participante respondió también a una pregunta sobre las medidas de fiscalización previstas para evitar irregularidades en la adjudicación de viviendas protegidas.

Aprovechó para insistir nuevamente en la diferencia entre las viviendas públicas gestionadas directamente por la Administración y las promociones de vivienda protegida desarrolladas por empresas privadas. Explicó que los compradores de estas viviendas deben acreditar ante la Administración que cumplen los requisitos legales relativos a ingresos, patrimonio y necesidad de vivienda.

No obstante, reconoció que existen determinadas prácticas fraudulentas difíciles de detectar, como transmisiones patrimoniales realizadas poco antes de la compra para aparentar que no se dispone de otra vivienda. Informó de que se están introduciendo modificaciones reglamentarias para cerrar algunas de estas vías de fraude y recordó que tanto quien vende como quien compra incumpliendo la normativa son responsables de dichas irregularidades.

Esmeralda Martínez, planteó una reflexión más estratégica sobre la relación entre los nuevos desarrollos urbanísticos y la regeneración de la ciudad consolidada. Su preocupación era cómo conseguir que los beneficios generados por las nuevas actuaciones urbanísticas puedan contribuir de manera más activa a la mejora de los barrios ya existentes.

Preguntó expresamente si sería posible destinar parte de las plusvalías generadas por los nuevos sectores a financiar actuaciones de regeneración urbana o incluso vincular determinados suelos urbanos necesitados de intervención a nuevos desarrollos.

Posteriormente aclaró que no se refería únicamente al tradicional mecanismo de cesión de aprovechamientos a la Administración, sino a fórmulas más innovadoras que permitieran implicar directamente a los promotores en la transformación de tejidos urbanos degradados, evitando así la lentitud que a menudo caracteriza la actuación exclusivamente pública.

Jesualdo Ros recordó que la legislación urbanística ya incorpora mecanismos de redistribución de beneficios a través de las cesiones obligatorias de suelo y de la urbanización de los sectores desarrollados. Según explicó, cuando se urbaniza un ámbito, los propietarios deben asumir costes importantes y además ceder gratuitamente una parte del suelo ya urbanizado a la Administración.

No obstante, reconoció que las propuestas planteadas por Esmeralda podrían estudiarse y resultar interesantes desde el punto de vista urbanístico. Su principal advertencia fue que cualquier nueva obligación o carga incorporada a los desarrollos termina repercutiendo inevitablemente en la viabilidad económica de las actuaciones y, en último término, en el precio final de la vivienda. Para ilustrarlo, señaló que incluso eliminando muchos costes asociados al suelo o a la fiscalidad, resulta muy difícil construir viviendas a precios significativamente inferiores a los actuales debido al peso de la normativa técnica, los costes constructivos y los márgenes empresariales mínimos necesarios para hacer viables las promociones.

Gerardo Roger introdujo una perspectiva más técnica sobre el control de las plusvalías urbanísticas. Explicó que existe un instrumento fundamental denominado memoria de viabilidad económica, cuya finalidad es precisamente calcular los costes, beneficios y retornos asociados a cada actuación urbanística.

Según argumentó, este instrumento permite identificar cuándo una actuación genera beneficios excesivos que podrían considerarse especulativos. Recordó que la legislación estatal

establece referencias objetivas para determinar cuál es un beneficio empresarial razonable y sostuvo que, cuando se detectan rentabilidades excesivas, la Administración dispone de mecanismos para reequilibrar la situación mediante mayores exigencias de vivienda protegida, aportaciones a sistemas generales o actuaciones de rehabilitación urbana. En su intervención realizó también una reflexión sobre el artículo 47 de la Constitución española, destacando que prohíbe expresamente la especulación con el suelo.

Desde su punto de vista, el marco normativo actual dispone de herramientas suficientes para compatibilizar un beneficio empresarial legítimo con la defensa del interés general.

María López Martín y otros vecinos del PAU 5, preocupados por la aparente desaparición de equipamientos educativos previstos para el barrio. La respuesta correspondió a Leticia Martín, quien aclaró que la propuesta urbanística no elimina las parcelas reservadas para colegio e instituto. Explicó que la modificación afecta únicamente a determinadas parcelas dotacionales que, aunque inicialmente estaban calificadas para usos educativos, no reúnen las dimensiones necesarias para albergar centros reglados.

Según indicó, la propuesta consiste en transformarlas en parcelas de uso mixto, combinando vivienda dotacional con otros equipamientos en planta baja o espacios complementarios de servicio al barrio. Insistió en que las reservas específicas destinadas a colegio e instituto permanecen intactas y que la actuación busca optimizar parcelas que, por sus características físicas, no podrían cumplir adecuadamente la función educativa inicialmente prevista.

Francisco Martínez intervino de nuevo para señalar que el problema de la falta de colegios en el PAU 5 no deriva realmente del Plan General, sino de la falta de ejecución por parte de las administraciones competentes. Recordó que la función del planeamiento es reservar y poner a disposición los terrenos necesarios, mientras que la construcción efectiva de los centros educativos corresponde a la Conselleria de Educación. En consecuencia, animó a los vecinos a dirigir sus reclamaciones hacia las instituciones responsables de ejecutar esas infraestructuras.

Daniel Millor formuló una pregunta sobre las posibilidades que ofrece el Plan General para promover vivienda social en alquiler, implantar viviendas protegidas no descalificables o desarrollar fórmulas de cesión de suelo mediante derecho de superficie.

Tanto Leticia Martín como Estefanía Martínez señalaron que estas cuestiones ya habían sido tratadas parcialmente durante la sesión y, sobre todo, que pertenecen al ámbito de las políticas de vivienda y de la normativa específica correspondiente, más que al contenido propio del Plan General.

En conjunto, el debate reflejó tres grandes preocupaciones ciudadanas: la gestión y adjudicación de la vivienda pública y protegida, la necesidad de que los nuevos desarrollos contribuyan a mejorar la ciudad existente y la insuficiencia de equipamientos públicos en zonas de reciente crecimiento urbano como el PAU 5.

Mesa temática 6.

Un ciudadano preguntó sobre la conveniencia de impulsar un supuesto “Silicon Valley alicantino” en un entorno próximo a la fábrica de CEMEX. El ciudadano que formuló la cuestión planteó una duda de fondo: si realmente es posible atraer talento innovador, empresas tecnológicas y profesionales altamente cualificados a una zona asociada en el imaginario colectivo a una actividad industrial potencialmente contaminante. Desde su experiencia como empresario, expresó que la proximidad de una cementera podría actuar como elemento disuasorio para muchos proyectos empresariales y para las personas que deben trabajar en ellos.

Alfredo Milla reconoció no disponer de información técnica suficiente para valorar el impacto ambiental concreto de la cementera, aunque admitió que, desde una perspectiva de atracción empresarial, tener una instalación de este tipo junto a un polo de innovación no constituye precisamente un factor favorable.

Sin embargo, aprovechó la pregunta para desarrollar una reflexión más amplia sobre los factores que realmente condicionan la atracción de talento. Señaló que los profesionales más cualificados son extremadamente exigentes a la hora de elegir dónde vivir y trabajar, y que Alicante dispone de una ventaja competitiva muy importante en su frente marítimo.

Recordó que experiencias recientes de implantación empresarial, como la llegada de Accenture, demostraron que muchas compañías internacionales valoran especialmente los entornos vinculados al puerto, al mar y a la calidad de vida urbana. En su opinión, el entorno universitario constituye el espacio natural para el desarrollo de actividades científicas y tecnológicas relacionadas con la investigación, mientras que la fachada litoral posee un enorme potencial como espacio atractivo para empresas innovadoras y profesionales internacionales. Concluyó que cualquier elemento que afecte negativamente a esa imagen de calidad deberá ser tenido en cuenta en la planificación futura.

Una ciudadana planteó una cuestión sobre las desigualdades territoriales acumuladas durante las últimas décadas entre San Vicente del Raspeig y los barrios del norte de Alicante. La pregunta hacía referencia a cómo, desde la aprobación del Plan General de 1987, se habían concentrado en el entorno de San Vicente numerosos equipamientos y actividades económicas (universidad, centros comerciales, residencias de estudiantes, hoteles o parques de bomberos) mientras que algunos barrios del norte de Alicante continúan apareciendo entre los más vulnerables del país. Se preguntó expresamente si el nuevo plan sería capaz de corregir este desequilibrio histórico.

Leticia Martín, defendió que precisamente uno de los objetivos fundamentales del nuevo planeamiento es avanzar hacia un mayor equilibrio territorial. Explicó que la apuesta por el desarrollo del nodo de Rabasa pretende actuar como elemento de conexión entre Alicante y San Vicente, aprovechando las sinergias ya existentes y generando nuevas oportunidades económicas y urbanas en la zona norte de la ciudad. Según indicó, la estrategia busca precisamente canalizar inversiones y actividad hacia los barrios con mayores niveles de vulnerabilidad, favoreciendo procesos de regeneración económica y social que contribuyan a reducir los desequilibrios históricos existentes.

Diversas asociaciones vecinales cuestionaron que el plan plantee nuevos desarrollos industriales sobre terrenos fértiles cuando, en su opinión, podría apostarse por modelos más innovadores vinculados a la agricultura avanzada, la soberanía alimentaria o la producción local. También se planteó si resulta coherente promover simultáneamente corredores ecológicos y nuevos polígonos industriales en espacios rurales periféricos.

Andrés Pedreño defendió una visión integradora del desarrollo económico. Comenzó señalando que agricultura, industria y servicios no deben concebirse como actividades enfrentadas, sino como sectores que históricamente se han fortalecido mutuamente. Recordó que la modernización de la agricultura española fue posible gracias a la industrialización del país, del mismo modo que la competitividad industrial aumentó cuando aparecieron servicios avanzados capaces de aportar internacionalización, marketing, innovación y valor añadido.

A partir de esta reflexión, centró su intervención en el papel que la digitalización y la inteligencia artificial pueden desempeñar en la economía del futuro. Según explicó, el gran reto consiste en desarrollar capacidades tecnológicas propias que permitan modernizar la agricultura, la industria y los servicios desde dentro, sin depender exclusivamente de tecnologías externas. Utilizó el ejemplo de China para ilustrar cómo una economía puede transformarse radicalmente mediante una apuesta decidida por la robótica, la inteligencia artificial y la economía digital.

Desde su punto de vista, Alicante debería aspirar a convertirse en una ciudad líder en estos ámbitos y el Plan General debería reservar espacios para facilitar esa transformación.

Una ciudadana, aun compartiendo la importancia de la innovación tecnológica, defendió que la planificación urbana también debe contemplar objetivos relacionados con la sostenibilidad y la soberanía alimentaria. Señaló que Alicante dispone de unas condiciones naturales que podrían permitir el desarrollo de modelos agrícolas más avanzados y autosuficientes, especialmente si se aprovechan las nuevas tecnologías disponibles. Su intervención puso sobre la mesa una preocupación recurrente durante toda la sesión: el temor a que el crecimiento económico termine ocupando espacios rurales que podrían desempeñar funciones ambientales, agrícolas o paisajísticas de gran valor para la ciudad.

Andrés Pedreño respondió a esta reflexión mostrando una visión muy optimista sobre las posibilidades de la inteligencia artificial aplicada a la sostenibilidad. Explicó que estas tecnologías permiten comprender mejor fenómenos complejos como el cambio climático, la gestión de ecosistemas o la optimización del uso del agua. Recordó incluso la experiencia de transformación ambiental del campus universitario de Alicante para ilustrar cómo el conocimiento técnico puede modificar entornos inicialmente muy hostiles.

Según argumentó, la inteligencia artificial puede contribuir a desarrollar modelos agrícolas más eficientes, menos dependientes de productos químicos y mejor adaptados a las características naturales de cada territorio. En consecuencia, consideró que innovación tecnológica y sostenibilidad no son objetivos contrapuestos, sino elementos que deben avanzar conjuntamente.

Vicente Castillo complementó esta visión desde una perspectiva más técnica. Explicó que existen experiencias de agricultura urbana y producción alimentaria integrada en entornos urbanos, citando ejemplos desarrollados en Barcelona sobre cubiertas de edificios. Sin embargo, señaló que la producción agrícola requiere normalmente una escala territorial considerable para resultar realmente eficiente.

Coincidió con Andrés Pedreño en que Alicante difícilmente puede aspirar a una autosuficiencia alimentaria plena, aunque sí defendió la incorporación de elementos verdes, huertos urbanos, cubiertas vegetales y espacios de producción simbólica o educativa dentro de la planificación urbana. En su opinión, estos elementos pueden desempeñar una importante función pedagógica y de concienciación ambiental.

Vecinos de Foncalent y otras partidas rurales expresaron su preocupación por la concentración de actividades industriales en determinadas zonas, la pérdida de suelo agrícola y los efectos asociados a la actividad de CEMEX. Se denunció que la presencia de polvo y emisiones habría afectado históricamente a proyectos agrícolas locales y se pidió que el planeamiento reduzca la presión industrial sobre estos espacios rurales, preservando su valor paisajístico y ambiental.

Un ciudadano preguntó cómo integrar el puerto en la estrategia de ciudad, especialmente aprovechando la existencia de infraestructuras destinadas a actividades tecnológicas. Leticia Martín recordó que el puerto ya había sido objeto de dos mesas específicas dentro del proceso participativo y explicó que existe una plena coincidencia entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento respecto a la necesidad de reforzar la integración puerto-ciudad. Defendió que este espacio constituye una ubicación idónea para actividades innovadoras, equipamientos, servicios avanzados y nuevos usos vinculados al conocimiento, formando parte además de una estrategia más amplia de valorización de los veintiún kilómetros de litoral del municipio.

Una ciudadana preguntó sobre las actividades previstas en el área estratégica situada junto a la A-79. Leticia Martín Explicó que se trata de un ámbito pensado para acoger actividades de alto valor añadido vinculadas a la innovación, las tecnologías avanzadas, la economía verde, la logística moderna y los servicios estratégicos. Insistió en que la vocación de estos espacios

trasciende el ámbito estrictamente municipal y aspira a posicionar Alicante dentro de redes económicas de escala superior.

Iván Valero pidió valorar el creciente fenómeno de transformación de locales comerciales en viviendas, si se trataba de una herramienta para combatir la escasez de vivienda o un problema futuro para el desarrollo económico.

Vicente Armengol Consideró que esta práctica ha alcanzado un punto en el que puede empezar a generar efectos negativos sobre la actividad económica de los barrios. Defendió la necesidad de preservar espacios destinados al comercio y a la actividad empresarial, argumentando que la sostenibilidad urbana también exige mantener una base económica activa y equilibrada. Señaló además que estaba preparando aportaciones específicas para trasladarlas al equipo redactor del plan.

Varios vecinos insistieron en el riesgo de plantear industria conteniente en zonas donde vie gente. Vicente Seguí recordó que la compatibilidad entre áreas empresariales y calidad de vida es total. Consideró que todavía existe una imagen muy anticuada de los polígonos industriales, asociada a fábricas contaminantes y espacios degradados. Según explicó, la realidad actual es muy diferente. Puso como ejemplo las áreas empresariales modernas, donde los controles ambientales son muy estrictos, la calidad del aire es elevada y los espacios productivos incorporan servicios, zonas verdes y usos complementarios.

Defendió que el modelo a seguir debe ser similar al Parque Empresarial de Elche, donde conviven actividades económicas avanzadas con elevados estándares de calidad urbana. A su juicio, las áreas empresariales modernas pueden integrarse perfectamente en el territorio, generar empleo de calidad y contribuir al bienestar general sin reproducir los impactos negativos tradicionalmente asociados a la industria.

Manuel Luis, representante vecinal de Campaneta. Cuestionó directamente la propuesta de nuevo suelo industrial prevista en esa zona y expresó la sospecha de que su principal objetivo sería favorecer la ampliación de CEMEX. Criticó la transformación de terrenos actualmente ocupados por explotaciones agrícolas y acusó a determinados propietarios de promover operaciones especulativas vinculadas al desarrollo industrial. Reclamó conocer quién había impulsado realmente esta propuesta y denunció las consecuencias ambientales que, a su juicio, la actividad de la cementera ya está generando sobre Alicante.

Amparo Sempere defendió una visión claramente favorable al crecimiento económico basado en la implantación de empresas. Argumentó que las áreas empresariales son fundamentales para generar empleo, atraer talento y mejorar la calidad de vida de la población. Desde su perspectiva, existe una relación directa entre desarrollo empresarial, oportunidades laborales, formación, innovación y bienestar social. Aunque reconoció no conocer los detalles concretos de la actuación cuestionada, insistió en que el crecimiento económico debe contemplarse como un círculo virtuoso que permita fortalecer el conjunto de la ciudad.

Maricarmen, vecina del centro, explicó que había participado en todas las mesas del proceso. Su intervención se apartó del debate técnico para plantear una preocupación más inmediata: la sensación de que se habla mucho del futuro de Alicante mientras continúan sin resolverse numerosos problemas cotidianos de los barrios. Denunció la falta de atención a cuestiones como la limpieza, la seguridad, el mantenimiento urbano o las infraestructuras básicas y lamentó que muchas asociaciones vecinales hayan dejado de participar al sentirse poco escuchadas. Reivindicó que la mejora de la calidad de vida presente debe recibir tanta atención como las grandes estrategias de futuro.

Antonio Peral, quien aprovechó para contextualizar el objetivo de todo el proceso participativo. Reconoció la importancia de los problemas cotidianos planteados por los vecinos, pero insistió en que las mesas estaban dedicadas específicamente a definir el Alicante de las próximas décadas. Explicó que el Plan General Estructural tiene la responsabilidad de anticipar las necesidades de una ciudad que podría alcanzar los 450.000 habitantes, planificando nuevas zonas verdes, infraestructuras de movilidad, áreas económicas, equipamientos y espacios residenciales.

Defendió que el documento busca construir una ciudad más equilibrada, policéntrica y sostenible, sin perder su identidad. Además, quiso transmitir un mensaje de apertura, asegurando que todas las aportaciones recogidas durante las mesas serán estudiadas e incorporadas cuando proceda. Concluyó recordando que el proceso apenas está comenzando y que aún existirán numerosas oportunidades para presentar alegaciones y propuestas antes de la aprobación definitiva del plan.

Mesa Conclusiones.

Esmeralda Martínez defendió que la participación debe institucionalizarse: crear estructuras permanentes que aprovechen el tejido asociativo existente, más amplio de lo que muchos imaginaban, y que den representatividad real a la voz ciudadana. Señaló que el Colegio podría no ser el único responsable de articularlo, y propuso implicar a la Concejalía de Participación para construir un proceso mucho más reglado y continuo que acompañe todo el desarrollo del plan.

Varios participantes subrayaron que el proceso actual ha revelado voces y necesidades que llevaban décadas sin tener espacio, y que cortarlo ahora sería un error. La participación, coincidieron, debe pasar del modelo «presentación con preguntas» a un modelo estructurado, periódico y con canales diferenciados según escala.

Sobre el soterramiento ferroviario en el frente costero, Francisco Juan Martínez fue claro: no se trata de soterrar, sino de quitar el tráfico rodado. Las imágenes generadas con inteligencia artificial que habían circulado en redes sociales mostrando la explanada liberada hasta el puerto fueron calificadas de «barbaridades» que habían generado una alarma injustificada. La solución pasa por redistribuir el tráfico hacia las infraestructuras anulares interiores y convertir el frente litoral en un corredor de transporte público activo, como ya demostró la transformación provisional de la Avenida del Mar.

Sobre el modelo de crecimiento, el moderador de vivienda planteó el ejemplo de Barcelona, donde la arquitecta jefa del Ayuntamiento trabaja con maquetas tridimensionales para identificar el «colchón» entre lo que el plan vigente permite y lo que está realmente construido, densificando dentro de la ciudad existente. Se coincidió en que las densidades medias-altas son una condición necesaria para que funcionen el transporte público, los equipamientos y los servicios de proximidad, y que la baja densidad es incompatible con los objetivos del plan.

Sobre las partidas rurales, se señaló que requieren un estudio específico e inmediato, independiente del proceso de aprobación del plan estructural. Son tejidos que han crecido de forma poco regulada, con necesidades muy concretas de cartografiar y resolver, y no pueden esperar diez años a que el plan entre en vigor.

Sobre el puerto, un ciudadano planteó que la relación puerto-ciudad está insuficientemente debatida en el proceso: el puerto está muy próximo al centro urbano pero funciona como espacio cerrado, y su reconversión parcial hacia usos ciudadanos podría ser tan transformadora como la solución del Parque Central con ADIF. Se señaló que esta decisión no debería corresponder en exclusiva a la Autoridad Portuaria, sino a un diálogo entre ésta y la ciudad.

Sobre la utilidad del plan, se produjo un debate entre quienes defendían aprobar el plan cuanto antes señalando que sin él muchos problemas no pueden resolverse con orden y eficacia y quienes insistían en que la aprobación no puede ser la excusa para paralizar actuaciones urgentes que ya son posibles con la normativa actual.

La conclusión compartida fue que ambas cosas son compatibles y necesarias: acelerar la tramitación del plan y, en paralelo, actuar sobre los problemas urgentes de la ciudad, especialmente la vulnerabilidad de ciertos barrios, sin esperar a tener el documento aprobado.

Un ciudadano expresó el escepticismo acumulado tras décadas de propuestas no ejecutadas, desde el PMUS hasta el proyecto ganador del concurso del litoral de Subarquitectura, y reclamó que esta vez los compromisos participativos se traduzcan en hechos concretos.

Emilio Vicedo cierra la sesión con el agradecimiento a todos los participantes y con el reconocimiento de que este proceso ha supuesto un antes y un después en la cultura participativa de la ciudad, aprendiendo tanto de sus logros como de sus limitaciones.

09. Resumen individualizado de cada mesa

Mesa temática 1. Infraestructura verde *(12-03-2026, @Edificio Municipal Puerta Ferrisa)*

Por tratarse de la primera mesa de la segunda fase del proceso participativo, la jornada contó con una apertura institucional del Alcalde de Alicante, Luis Barcala y también del Concejal de Urbanismo, Antonio Peral.

Antonio Peral, Concejal de Urbanismo

Su intervención fue principalmente protocolaria y de encuadre del proceso. Presentó las mesas temáticas como una segunda fase participativa voluntaria, más allá de lo que exige la ley, y recalcó el dato del 80% de propuestas ciudadanas incorporadas como argumento de legitimidad del proceso.

Animó a los asistentes a presentar sus aportaciones por escrito para que puedan ser formalmente incorporadas antes de que el borrador se lleve a Junta de Gobierno. Mencionó la web alicanteunplancontigo.es como canal de acceso a la documentación.

Luis Barcala, Alcalde de Alicante

El alcalde realizó la intervención más extensa de la parte institucional y articuló la visión política global del plan en varios bloques.

Sobre el contexto y legitimidad del proceso, insistió en que ningún intento anterior de revisar el Plan del 87 había llegado tan lejos, presentando esto como un logro histórico. Reconoció que propuestas ciudadanas que en la primera fase quedaron poco definidas tienen ahora una segunda oportunidad de concretarse.

Sobre la demografía y el modelo de ciudad, citó las previsiones de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, que sitúan a Alicante entre 440.000 y 480.000 habitantes en 2045, aunque apuntó que la población real atendida (incluyendo turistas y visitantes) puede superar los 600.000, lo que justifica el dimensionamiento de equipamientos, infraestructuras y suelo residencial que plantea el plan.

Sobre la infraestructura verde, enumeró las apuestas más concretas: triplicar la superficie de zonas verdes, el Parque de las Lagunas de Rabasa como gran espacio metropolitano, el Parque Agrario de la Huerta como elemento de identidad y conexión con el pasado productivo de la ciudad, la vía litoral de 21 km como corredor continuo peatonal y ciclista, el cinturón verde de 19 km sobre la transformación de la A-70, la restauración de barrancos con programas de paisaje y gestión del riesgo de inundaciones, y la prohibición expresa de construir en zonas inundables, especialmente en diseminado.

Defendió la variante de Torrellano como algo irrenunciable. Más allá de la conexión ferroviaria con el aeropuerto, subrayó una segunda dimensión que consideró importante: la eliminación del trazado de mercancías que hoy atraviesa el barrio de San Gabriel y la trinchera entre el

Palmeral y el Parque de San Gabriel. Reconoció que hay representantes vecinales presentes que llevan años reivindicando esto, y lo presentó como algo expresamente recogido en el plan.

Realizó también un repaso por las otras mesas temáticas destacando la apuesta por el transporte público, la reserva de suelo para un tercer hospital general, la gestión del ciclo del agua, el problema de la potencia energética para atraer nuevas empresas, la regeneración urbana con modelo policéntrico, la vivienda asequible, y la consolidación del tejido productivo tecnológico y logístico iniciado con Alicante Futura. Este último punto lo planteó en clave de resiliencia ante futuros ciclos económicos adversos.

Una vez concluida la presentación institucional, Leticia Martín, Directora general del plan General y Planeamiento del Ayuntamiento de Alicante dio paso a la presentación de las estrategias del PGE sobre infraestructura verde y suelo no urbanizable.

Leticia Martín, Directora General del Plan General

Presentó la infraestructura verde como el marco ordenador previo a cualquier otra decisión del plan, estructurada en tres categorías (espacios naturales, culturales y paisajísticos) y en dos niveles de conectividad (corredores verdes integrados y ejes verdes transversales).

Definió ocho líneas estratégicas que el Plan plantea sobre la infraestructura verde y suelo no urbanizable:

1. Suelo rural protegido. El plan eleva la superficie protegida del 30% al 50% del término municipal, incorporando el patrimonio natural catalogado y nuevas áreas de protección agrícola.

2. Vía litoral. Eje continuo de casi 21 km con un área de influencia mínima de 500 metros desde la costa. Se elaborará un programa de paisaje con doble perspectiva: desde la tierra hacia el mar y desde el mar hacia la tierra. La vía busca consolidar la movilidad activa, la accesibilidad pública al litoral y la resiliencia frente a la subida del nivel del mar.

3. Recuperación de los barrancos. Los tres corredores fluviales principales (Ovejas, Agua Amarga, Orgegia-Juncaret) se integrarán en la infraestructura verde con actuaciones de restauración del cauce, renaturalización de márgenes, reducción del riesgo de inundación mediante soluciones basadas en la naturaleza, y conexión funcional con el entorno urbano y rural.

4. Parque Agrario de la Huerta. Más de 120 hectáreas en el área de L'Horta d'Alacant (La Condomina), con once torres BIC. Se plantea como espacio de identidad, sostenibilidad y coexistencia de usos agrícolas, patrimoniales, recreativos y turísticos.

5. Parque Periurbano de las Lagunas de Rabasa. Más de 150 hectáreas en un espacio de transición entre la ciudad y el territorio rural, funcionando como gran parque metropolitano con protección ambiental y restauración ecológica.

6. Cinturón verde. Anillo verde metropolitano que conecta Rabasa, el parque central, el Monte Benacantil, la Serra Grossa, el Parque Agrario, Orgegia y Lomas de Garbinet, usando la transformación de la A-70 como columna vertebral. Tiene también función de gestión sostenible del agua frente a inundaciones.

7. Recuperación de conectores estratégicos. Puesta en valor de la red de vías pecuarias y caminos históricos (Vereda del Desierto y Barranco del Infierno, Vía Danium, Vía Augusta) para introducir naturaleza en la ciudad, fomentar la biodiversidad y apoyar procesos de regeneración urbana en entornos vulnerables.

8. Trazado ferroviario como corredor verde. La variante de Torrellano permite reconvertir el trazado ferroviario actual en un corredor peatonal y ciclista que mejoraría la conexión de San Gabriel con el litoral y crearía un itinerario verde directo entre la ciudad y el aeropuerto.

Sobre el suelo no urbanizable, explicó que el plan mantiene la parcela mínima de 20.000 m² para edificación, organiza el suelo en categorías (rural común agropecuario, rural común de

recursos, rural protegido agrícola, protegido natural, protegido por cauces) y define ámbitos en el eje A-79 Alicante-Elche para actividades estratégicas de innovación, economía verde y tecnología avanzada compatibles con el entorno rural.

Durante el debate, sus respuestas evidenciaron aclaró que el proceso de alegación formal se producirá en la fase reglada de información pública, aún por determinar en el tiempo.

Terminada la presentación de la temática, se dio paso a la mesa de expertos para que realizaran sus aportaciones y opiniones sobre lo expuesto, moderada por José Ramón Navarro.

José Ramón Navarro Vera. Ingeniero de caminos, canales y puertos y profesor de la Universidad de Alicante

Antes de dar paso a los ponentes realizó una introducción con su visión del proceso participativo y el urbanismo de la ciudad en los últimos años. Su intervención fue la más crítica desde el plano conceptual y metodológico, y tuvo un impacto evidente en el tono del debate.

Planteó que cualquier proceso participativo serio debería comenzar con una reflexión compartida sobre qué modelo de ciudad se propone, alejándose de “los metalenguajes de moda” (Ciudad compacta, policéntrica, verde, resiliente…). Señaló que el formato de mesas temáticas fragmenta la realidad urbana y puede ocultar la ciudad real detrás de un imaginario fácilmente asimilable políticamente. Criticó iniciar el proceso participativo con la mesa de infraestructura verde.

Cuestionó directamente el dato del 80% de propuestas incorporadas, indicando que detecta un malestar ciudadano extendido. Criticó la ausencia de diálogo continuo entre el equipo redactor y la ciudadanía, señalando que la participación debería ser más presente en los debates cotidianos de la ciudad y no limitarse a apariciones periódicas.

También realizó otra intervención más técnica, señalando la ausencia de anclaje territorial metropolitano como un déficit grave: la falta de un estudio de población y vivienda en los municipios del entorno, la imposibilidad de proyectar los corredores ecológicos dentro de los límites del término, y la inexistencia de estrategias de gobernanza territorial.

Sobre las áreas estratégicas en suelo no urbanizable, expresó dudas sobre la indefinición de los usos previstos, poniendo como ejemplo la reclasificación aprobada en julio de 2025 para la ampliación del Plantío, que a su juicio no responde a los objetivos de alto valor añadido que se anuncia.

Una vez concluida su introducción, dio paso a los ponentes invitados: Juan Pedro Carrión, Clara García Mayor, Miguel Martínez Perallón, José Vicente Andrés y Nacho Diez Torrijos.

Juan Pedro Carrión Ribera, Jefe del Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante de la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras, Territorio y de la Recuperación.

Como representante del organismo que será en último término el órgano sustantivo de aprobación del plan, su intervención tuvo un tono más institucional y de respaldo al proceso.

Argumentó que la relación entre espacio y ciudadanía es indispensable y que el urbanismo participativo ha transformado la forma de comprender la gestión del espacio público. Valoró el esfuerzo del Ayuntamiento al abrir espacios de participación más allá de lo legalmente obligatorio.

Técnicamente, defendió que la infraestructura verde y el suelo no urbanizable deben entenderse como sistemas territoriales básicos que condicionan y orientan todo el planeamiento posterior, no como un residuo de lo que queda después de decidir qué se construye, defendiendo lo acertado de empezar el proceso con esta mesa.

Explicó los tres niveles de la infraestructura verde (regional, municipal y urbano) y expresó interés específico en el cinturón verde y en las áreas estratégicas vinculadas al eje Alicante-

Elche, cuya justificación por cercanía al aeropuerto y a Elche le pareció pertinente. Destacó la parcela mínima de 20.000 m² como una característica muy particular de Alicante que no conoce en otros planes generales.

Sobre el proceso, explicó que el siguiente paso será el envío del borrador al órgano ambiental para la evaluación ambiental estratégica, tras la cual se elaborará la versión preliminar con todos los informes sectoriales para la exposición pública plenaria con capacidad de alegación.

Concluyó que Alicante necesita un plan general y que la Generalitat aportará toda la colaboración posible.

Clara García Mayor. Arquitecta y profesora titular de Urbanística en la UA. Especializada en infraestructura verde, paisaje urbano mediterráneo y diagnóstico del espacio público.

Su intervención fue la más elaborada combinando argumentación científica, historia del urbanismo y análisis crítico de los planteamientos del PGE.

Partió de una pregunta intencionadamente provocadora: no si queremos más naturaleza en Alicante (respuesta obvia), sino qué estamos dispuestos a proteger e invertir para que esa naturaleza funcione de verdad. Usó la viñeta de Quino del hombre mirando los árboles pensando en muebles para ilustrar la brecha entre el discurso verde y las prioridades reales.

Argumentó que la conexión visual con la naturaleza, la presencia de agua y la variabilidad sensorial del espacio producen efectos documentados y medibles: reducción del estrés, mejora cognitiva y mejora del estado de ánimo. La consecuencia práctica es que una ciudad con buena infraestructura verde puede tener menor gasto sanitario y mayor productividad. El verde urbano, dijo, no es un lujo sino una inversión cuyo retorno aparece en una línea presupuestaria distinta a la del gasto.

Trazó dos paralelismos históricos muy precisos. El primero con Olmsted en el Boston del siglo XIX: la propuesta no era un gran parque sino la conexión de nueve espacios distintos (el "collar de esmeraldas"), hoy referencia mundial del paisajismo urbano, basada en tres estrategias: integrar, crear y articular. Reconoció en el PGE de Alicante esa misma lógica sistémica. Pero señaló una diferencia crucial: Olmsted actuó sobre una ciudad aún por consolidar, mientras que Alicante es un territorio muy artificializado donde el reto es actuar sobre una ciudad existente y proteger lo que aún queda.

El segundo paralelismo fue con Rubió i Tudurí en la Barcelona de principios del siglo XX, de quien destacó no el sistema verde jerarquizado en sí, sino la idea de que el 40% de cada hectárea debería ser verde privado. Esto le sirvió para introducir el concepto de corresponsabilidad: la infraestructura verde no la construye solo la Administración, sino también la ciudadanía, las comunidades de vecinos y los propietarios.

Presentó datos sobre el uso real de los espacios verdes a partir de plataformas georreferenciadas (Wikiloc, Strava, Instagram), que permiten monitorizar las preferencias de miles de ciudadanos sin encuestas. Estos datos muestran que la demanda existe, que la gente usa los espacios cuando están bien conectados y accesibles, y que revelan los vacíos donde habría que priorizar actuaciones.

Sobre el frente litoral, fue rotunda: la vía litoral no es un simple carril peatonal, es una infraestructura de escala metropolitana que conecta playas, acantilados, zonas húmedas y accesos públicos. Y lo que está en juego es la pradera de posidonia oceánica, que captura 35 veces más CO_2 por hectárea que un bosque tropical y alberga el 25% de las especies marinas del Mediterráneo. El litoral, dijo, es el único recurso del plan que no tiene segunda oportunidad: una vez urbanizado, no se recupera en décadas.

Cerró el debate animando a los participantes a canalizar sus propuestas de forma dibujada y ordenada por distrito, destacando la importancia de iniciar el proceso participativo hablando de infraestructura verde como soporte de todo lo demás y reafirmando que el PGE, con todas sus limitaciones, plantea una mirada distinta a la de planes anteriores y que el proceso participativo vale la pena, aunque los resultados no sean siempre satisfactorios.

Miguel Martínez Perrallón. Arquitecto y miembro de Proyecto "TERRA" de la ONGD Arquitectura Sin Fronteras, ASFE en colaboración con el Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunitat Valenciana, COACV.

Su aportación fue más ligada hacia la memoria colectiva de los movimientos ciudadanos en Alicante.

Recorrió cronológicamente las luchas urbanas que han ido configurando la ciudad: desde la lucha de Solveig Nordström, la arqueóloga sueca que en los años 60 salvó Lucentum, hasta la paralización de obras en la Serra Grossa en 1979, pasando por las reivindicaciones en torno al puerto (silos de grano, depósitos de diésel) y las propuestas académicas de Aranea y Subarquitectura (Corazón Verde y "Mi archipiélago conectado"), el activismo en torno a Rabasa, el Parque Central, los humedales (Saladar de Agua Amarga, Fontcalent) y, finalmente, la huerta. El hilo conductor era demostrar que todas esas reivindicaciones ciudadanas están ahora, de una u otra forma, recogidas en el borrador del PGE.

Sobre la huerta, fue especialmente detallado. Explicó el trabajo de Proyecto Terra desde el Colegio de Arquitectos y Arquitectura Sin Fronteras, la carta ciudadana de 14 puntos elaborada con diez mesas de trabajo, y el valor del patrimonio asociado: las torres BIC, las redes de riego, las casas de huerta, las edificaciones religiosas (muchas en estado de abandono a pesar de su protección), el Pantano de Tibi y, como argumento histórico poco conocido, que la huerta de Alicante fue el origen de la primera denominación de origen del mundo (los vinos Fondillón, desde 1510).

Planteó una crítica lateral pero significativa: el hilo conductor actual de la infraestructura verde del municipio es la basura. Mostró imágenes de La Condomina llena de residuos ilegales y preguntó qué mecanismos están fallando para que esto ocurra en espacios que deberían ser tratados como "sagrados". Esto lo utilizó para defender que la tramitación del plan debe ir en paralelo a acciones inmediatas de los colectivos en esos espacios.

En el debate, defendió con convicción que el PGE es mejor de lo que muchos participantes parecen creer, señalando que quien no conoce el borrador confunde la representación esquemática de los planos con falta de contenido. Distinguió la escala temporal del plan (muchos años hasta la aprobación) de los problemas cotidianos que deben resolverse ahora, y subrayó que ambas escalas son complementarias, no contradictorias.

José Vicente Andreu, presidente de ASAJA Alicante, organización profesional agraria representativa del sector agrícola de la provincia de Alicante. Agrupa a propietarios y trabajadores explotaciones agrícolas del ámbito periurbano y rural.

Su intervención destacó por representar un sector históricamente ausente de los debates urbanísticos. Subrayó que esta era la primera vez en cincuenta años de historia de ASAJA (Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores) que la organización participa en un acto de planeamiento urbano, y que eso en sí mismo dice algo sobre la histórica desconexión entre el mundo rural y la planificación de la ciudad.

Apoyó con entusiasmo el Parque Agrario de la Huerta, no solo como espacio de identidad sino como instrumento para poner en valor un patrimonio infraexplotado (la primera D.O. del mundo). Defendió que los planes de ordenación deben contemplar la protección explícita del suelo agrícola de alto valor agronómico, en particular frente a las instalaciones fotovoltaicas que ASAJA combate en suelos de primera calidad. Argumentó que el suelo tarda millones de años en desarrollarse y es un bien material de valor incalculable.

Sobre el agua, fue contundente: el proyecto Vertido Cero le "quita el sueño y le da la vida". Lo presentó como un proyecto de dimensión provincial, no solo municipal, que permitiría regar con agua de calidad tanto el municipio de Alicante como los municipios colindantes.

Consideró que este proyecto tiene que tener su reflejo en las infraestructuras recogidas en el Plan General, y llamó a construir un consenso social amplio (ciudadanos, gestores del agua, agricultores) que supere las controversias políticas sobre su coste y ejecución. Recordó

también el Pantano de Tibi como el pantano más antiguo de Europa, un activo que Alicante no está poniendo en valor suficientemente.

Nacho Diez Torrijos. Ingeniero agrónomo y profesor del Departamento Urbanismo en la Escuela Politécnica de Valencia. Especializado en infraestructura verde, paisaje y participación pública. Redactor del PATIVEL y del Plan de IV de les Comarques Centrals.

Su intervención fue fundamentalmente comparativa, presentando una serie de proyectos en los que ha participado directamente para contextualizar las propuestas del PGE de Alicante en el panorama del urbanismo mediterráneo contemporáneo.

Los proyectos presentados fueron: el Plan de Acción Territorial del Área Funcional de Alicante-Elche (2018); el Plan del Litoral de la Comunitat Valenciana (480 km de costa, 74 municipios, 7.500 ha protegidas, 2.000 ha desclasificadas en primera línea); el PAT de la Vega Baja (con planificación de suelos críticos tras la DANA de 2019); el PAT de l'Horta (11.500 ha de suelo rústico conservado y bases para la gestión agrícola); la red de infraestructura verde de Andorra (más de 50 km de caminos peatonales y ciclistas); el Territori Carraixet en Valencia (cuenca funcional con escenarios de resiliencia climática); el Plan General de Palma (2023), donde se trabajó desde la infraestructura verde para establecer las bases del Parc Agrari; el Pla Director Urbanístic del área metropolitana de Barcelona; y el proyecto del entorno de la estación del Cabañal en Valencia (5 hectáreas con drenaje urbano sostenible, 425 árboles, 6.827 arbustos, inaugurado en 2024).

De este recorrido extrajo tres conclusiones aplicables al PGE de Alicante: que la infraestructura verde necesita una aproximación multiescalar ("es un paisaje de paisajes"); que el plan debe jerarquizar estratégicamente los espacios que requieren actuación; y que la infraestructura verde debe diseñarse con carácter multifuncional y ser percibida culturalmente por la población, de modo que pase a formar parte de la identidad del lugar.

Señaló también que el PGE es una oportunidad para establecer vínculos de cooperación con los municipios de la Corona Norte y con Elche, ya que la infraestructura verde es por definición un continuo territorial que no reconoce límites administrativos.

Mesa temática 2. Movilidad *(17-03-2026, @Edificio Municipal Puerta Ferrisa)*

La segunda mesa temática del 2º hito participativo del proceso participativo del Plan General Estructural de Alicante se celebró para afrontar las estrategias de movilidad. La sesión se propuso analizar el modelo de movilidad que el nuevo plan traza para el horizonte 2050, con especial atención a la integración metropolitana, los modos sostenibles y el papel de las grandes infraestructuras. La jornada fue presentada y moderada por representantes municipales, con intervenciones ordenadas de los miembros de la mesa y posterior turno de preguntas del público.

Antonio Peral, Concejal de Urbanismo

Dio la bienvenida a los asistentes y recordó que este proceso participativo tiene por objeto debatir el Plan General Estructural (PGE) de Alicante, documento clave para planificar la ciudad futura. Subrayó que el plan define las reservas de suelo y directrices para proyectos a medio y largo plazo, recordando que no implica ejecuciones inmediatas, sino la previsión de una estructura urbana capaz de acompañar el crecimiento poblacional, que ronda los 10.000 nuevos habitantes al año y sitúa la ciudad en torno a los 400.000 censados. Peral inscribió esta mesa en el conjunto de sesiones temáticas que abordarían también vivienda, regeneración urbana, dotaciones y economía. Cerró su intervención apuntando al objetivo común: construir el Alicante que todos desean. Dando paso a la exposición técnica de la directora general de Planeamiento.

Leticia Martín, Directora General del Plan General

Expuso las líneas estratégicas de la movilidad en el nuevo PGE. Enmarcó la cuestión como uno de los pilares esenciales del modelo territorial, con una visión a largo plazo, proyectada hacia 2050. Destacó que la movilidad se organiza desde una dimensión metropolitana, integrando Alicante con su área funcional y municipios del entorno, y se centra en tres ejes: la movilidad activa (peatonal y ciclista), el transporte público eficiente, y la reducción de la dependencia del vehículo privado.

El modelo pretende consolidar una ciudad de proximidad y policéntrica, reforzando la conectividad interna y la accesibilidad metropolitana. Martín señaló que el Plan incorpora la perspectiva de género al garantizar itinerarios seguros y equitativos, y apuesta por itinerarios peatonales continuos, espacios públicos de calidad e integración de los modos activos con un sistema intermodal.

En lo viario, el PGE plantea superar el esquema congestionado y litoralizado actual, avanzando hacia una red jerarquizada y distribuida, apoyada en grandes rondas metropolitanas. Propuso dos grandes ejes de trabajo: reducir tráfico en el frente marítimo y mejorar la conexión transversal entre barrios. Se prevé derivar el tráfico hacia la Gran Vía, la Vía Parque (cuya finalización y enlace con la A-79 cerrarían el segundo anillo de la ciudad), y un nuevo eje que conecte la Avenida de Denia con la A-79, además de la ronda metropolitana sobre la A-70, transformando su tramo urbano en bulevar verde. Añadió que el tráfico de largo recorrido se canalizaría por la A-77 y AP-7, y que el tercer carril de la A-70 entre el aeropuerto y la A-77 permitiría una gestión más ágil de flujos interurbanos.

Respecto a la red ferroviaria, situó la variante de Torrellano como pieza central, unificando los tráficos de cercanías, larga distancia y mercancías y eliminando la barrera ferroviaria del litoral para liberar espacio urbano para desarrollar el corredor verde litoral expuesto en la mesa anterior. Se contemplan dos nodos intermodales:

- El nodo central o estación intermodal, que integrará AVE, cercanías, TRAM y autobuses metropolitanos,
- El nodo secundario Alicante Norte, junto a la Universidad, con aparcamientos disuasorios y conexión al aeropuerto.

Finalmente, Martín describió la ampliación futura del TRAM en cuatro fases, la consolidación de la Gran Vía como "primer cinturón de movilidad tranviaria", el eje de Avenida de Denia como corredor estructurante, y la creación de redes de aparcamientos disuasorios. La movilidad activa, explicó, se concibe como un sistema "estructural" dentro del modelo urbano, con itinerarios jerarquizados, corredores patrimoniales (Vía Augusta, Vía Dianium) y conexión directa al litoral, todo bajo el concepto de "ciudad de los 15 minutos". Concluyó afirmando que el nuevo enfoque pretende transformar el transporte en un instrumento de ordenación territorial, alineado con una ciudad sostenible, equitativa y resiliente.

Esther Berenguer Morales. Arquitecta municipal de Sant Joan.

Asume la moderación de la mesa. Presenta a los ponentes por orden de intervención y agradece a Leticia Martín su capacidad de explicar con claridad cuestiones de gran complejidad técnica.

Manuel Ríos Pérez. Director general de Transportes y Logística de la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras, Territorio y de la Recuperación

Reconoció que el plan es "ambicioso y necesario", aunque lamentó que aún no incluya cronogramas ni presupuestos definidos. Subrayó que Alicante es una ciudad condicionada por una estructura radial y litoral, que limita las posibilidades de adaptación de nuevas infraestructuras. Señaló la importancia de reservar corredores urbanos y periurbanos para futuros sistemas de transporte, citando posibles vehículos autónomos o BRT (Bus Rapid Transit), una alternativa más flexible que el tranvía. Aseguró que el esfuerzo debe concentrarse en mantener espacio disponible para lo que viene, aunque no se pueda ejecutar aún.

En su diagnóstico, Ríos advirtió sobre la fragilidad del sistema ferroviario de cercanías, con solo una línea plenamente operativa entre Alicante y Elche. Pidió una estrategia integral que priorice la recuperación del frente litoral, la culminación de la variante de Torrellano y una decisión clara sobre la conexión con el aeropuerto. Sostuvo que el modo más eficiente debe ser el tren de cercanías, por su capacidad y conexión territorial con Elche, la Vega Baja y Murcia: "un tranvía es casi un autobús mejorado, pero no responde a un alcance metropolitano tan amplio". Concluyó afirmando que el plan acierta en su ambición, pero que debe pasar a definiciones prácticas y realistas si quiere evitar quedar en el papel.

Jaume Andrés Verdú. Representante de Alacant en Bici, colectivo y asociación local dedicada a promover la movilidad sostenible, defendiendo el uso de la bicicleta como medio de transporte prioritario y alternativo en la ciudad de Alicante.

Adoptó un tono crítico centrado en la falta de participación. Dijo que, aunque el documento presentado era "un regalo envuelto en una caja preciosa", a los colectivos ciclistas "no se les ha preguntado cómo usarlo". Subrayó que los ciclistas, que recorren la ciudad a diario, tienen conocimiento directo de los problemas reales y que sin su experiencia el plan puede quedarse en buenas intenciones. Señaló la carencia de datos de movilidad, como aforos ciclistas o recorridos diarios, sin los cuales resulta difícil planificar una red coherente.

Explicó que la movilidad ciclista del PGE se centra demasiado en usos recreativos (rutas verdes o de paseo) y poco en la movilidad cotidiana: “la bicicleta no es solo para el domingo; es para ir al trabajo, al médico, a la universidad”.

Denunció trayectos con infinidad de curvas, semáforos mal coordinados o rodeos innecesarios, que convierten desplazamientos de pocos minutos en trayectos frustrantes. Reclamó itinerarios directos, seguros y conectados, y mayor coordinación entre obras municipales y red ciclista. Añadió que Alicante ofrece condiciones excepcionales para la bici (clima seco, terreno favorable) y que debería aprovechar su potencial turístico derivado de la Ruta EuroVelo 8, que cruza la ciudad y genera actividad económica.

Concluyó haciendo un llamamiento a que las instituciones “se suban a la bici” y hagan del pedaleo diario una opción viable y prioritaria en el tejido urbano.

Iñaki Malluguiza Calvo. Representante de la Plataforma Movilidad Sostenible l’Alacanti (PCM) un colectivo ciudadano y comarcal activo desde 2005, enfocado en defender y promover el transporte público, el uso de la bicicleta y la movilidad peatonal en Alicante y su área metropolitana.

Agradeció la invitación, pero coincidió en que la sesión es más “de exposición que de participación”. Recordó que su plataforma lleva más de quince años reclamando transporte público de calidad sin resultados significativos. Planteó que la movilidad sostenible necesita tres pilares: un reparto modal equilibrado, una ciudad compacta y la implicación real del Ayuntamiento. Denunció que “el 70% de las calles se destinan al coche” y que los vehículos pasan “el 97% del tiempo parados”, mientras el transporte público sigue sin prioridad ni incentivos.

Subrayó que las inversiones deberían dirigirse, al menos durante una década, a peatones, bicicletas y autobuses, no a más asfalto. Criticó que el plan mencione mucho al peatón y a la bici, pero siga detallando más la red viaria que los modos activos. Consideró un error la ausencia del autobús y del BRT, y denunció la falta de accesibilidad en paradas, ausencia de carriles bus y de prioridad semafórica. Reclamó también aparcamientos de residentes para liberar espacio en la vía pública y una política de movilidad vinculada al acceso a la vivienda. Aplaudió el paseo litoral, los aparcamientos disuasorios y la variante de Torrellano, pero advirtió que sin voluntad política “todo seguirá igual dentro de veinte años”. Su intervención concluyó con un llamado a “no seguir inflando el viario urbano mientras el bus sigue atrapado en los atascos”.

Luis Aragonés Pomares. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Catedrático de la Universidad de Alicante y director de la Cátedra Vectalia de movilidad.

Abrió su turno con una idea contundente: “no hay alternativa posible al trinomio peatón-bicicleta-transporte público”. Basó su intervención en datos del observatorio de la Cátedra Vectalia, según los cuales la población que realmente reside de forma estable en Alicante ronda los 406.000 habitantes, rebasando las previsiones del Plan.

Alertó de que, con el desarrollo actual de la provincia, la movilidad proyectada para 2045 ya está obsoleta en 2024. Insistió en la necesidad de coordinación entre el PGE y los planes universitarios y metropolitanos, recordando que la Universidad de Alicante mueve 33.000 personas diarias y que esta dinámica debería influir en la organización del transporte.

Recalcó que los sistemas deben ser competitivos con el coche, y que la movilidad no puede pensarse solo dentro de los límites municipales; el PGE, dijo, “debe mirar provincia y área metropolitana, no solo la circunvalación”. Propuso reforzar el transporte público, garantizar la seguridad de los trayectos peatonales, fomentar zonas de sombra y repensar la A 70 como vía verde metropolitana, integrada con los futuros barrios. Defendió la implementación de medidas que reduzcan los desplazamientos escolares en coche mediante una red de autobuses, itinerarios seguros y planificación horaria. Cerró su intervención afirmando que “la movilidad no son solo carriles, sino hábitos, y cambiarlos costará más que construir autovías”.

Andrés Rico Mora. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, profesor colaborador honorario del Departamento de Ingeniería de la Construcción de la Universidad de Alicante y Representante Provincial de Alicante del Colegio de ICCP, de la Comunidad Valenciana.

Introdujo una visión basada en experiencias internacionales. Dijo que el tráfico de Alicante debe reorganizarse siguiendo paradigmas de grandes ciudades: “hagamos de la A 70 nuestra Ronda de Dalt”, dijo, refiriéndose al modelo de Barcelona. Propuso transformar esa infraestructura en una autovía de seis carriles en trinchera que segregue el tráfico de paso del local, con espacio añadido para carriles bici y movilidad de proximidad. Reivindicó no temer a las grandes inversiones: “si hace cuarenta años estaba planificada la Vía Parque y sigue sin terminar, algo estamos haciendo mal”.

Rico reclamó unidad institucional para exigir al Estado las inversiones necesarias. Mencionó comparativas económicas (“Alicante está entre las cinco provincias más ricas en PIB, pero la cuadragésima en renta per cápita”) y denunció la “inversión estatal mínima” en infraestructuras. Consideró prioritario culminar el desarrollo industrial de Torrellano y liberar el litoral de la barrera ferroviaria. Paralelamente, desarrolló un concepto más humano de movilidad: los itinerarios peatonales, además de seguros en el tráfico, deben ser seguros en lo personal. Citó estudios del Real Automóvil Club de Cataluña que evidencian el acoso y la inseguridad que sufren mujeres y corredores nocturnos en grandes urbes. Afirmó que Alicante debe garantizar rutas seguras para todos (mujeres, niños, trabajadores nocturnos, …) y que ese tipo de movilidad “también influye en la cohesión de la ciudad”.

Añadió que el turismo y la movilidad productiva son pilares inevitables de la economía alicantina, y que, si no se consolidan infraestructuras como el puerto y el aeropuerto, la provincia perderá competitividad. Terminó con un toque personal: “Alicante se recorre andando en media hora, hagamos que esa caminata sea agradable y segura. Con eso ya habremos ganado media ciudad”.

Armando Ortuño Padilla. Doctor Ingeniero de Caminos, Economista y profesor titular de Territorio, Transporte y Medio Ambiente en la Universidad de Alicante. Especializado en movilidad urbana sostenible y economía del transporte

Se centra en los aspectos técnicos del plan, relativos a la infraestructura viaria y ferroviaria. Comenzó explicando que el objetivo principal es limitar progresivamente el uso del vehículo privado y a la vez mejorar la permeabilidad urbana, eliminando las barreras físicas que hoy condicionan el crecimiento de Alicante. Detalló la idea de transformar la A 70 en un bulevar verde: el tráfico de paso se desviaría hacia la segunda circunvalación liberada del peaje para que el actual anillo interno se integre como una vía urbana, permeable y articuladora de los nuevos barrios del norte y noroeste. Calificó esta medida como “una de las grandes decisiones estructurales del plan”.

A continuación, se centró en el sistema de rondas metropolitanas, destacando la necesidad de culminar la Vía Parque Alicante-Elche hasta la A 79, completar el ramal desde la UIPO y conectar directamente con San Vicente y el norte del municipio a través de la avenida de Denia. Ese tejido vial, explicó, permitirá redistribuir los flujos y despejar el litoral para usos urbanos y peatonales. Este cambio estructural, añadió, servirá de base para el Paseo Litoral, una ambición histórica de la ciudad: “Alicante merece disfrutar por fin de su primera línea sin tráfico rodado”.

En el ámbito ferroviario, Ortuño desarrolló en detalle la propuesta de la estación Alicante Norte, proyectada junto a la Universidad. Su planteamiento nace de un estudio anterior del Ministerio de Fomento que definía la línea de Alta Velocidad hacia Benidorm como un ramal independiente. El equipo técnico propuso unificar ambos recorridos: que el AVE de Madrid pase por Alicante antes de continuar hacia Benidorm, creando, en sus palabras, “un eje ferroviario único, más eficiente y rentable”. La nueva estación Norte aprovecharía la actual infraestructura de cercanías y se convertiría en el primer nodo de alta velocidad universitario y científico de España, reforzando el entorno innovador del parque tecnológico.

Expuso también cómo se complementaría esta red ferroviaria con la variante de Torrellano, recientemente aprobada, que desviará definitivamente los trenes de mercancías y de largo recorrido fuera del frente marítimo.

Este proyecto, pendiente desde hace más de un siglo, liberará la histórica barrera entre la ciudad y el mar, abriendo paso a un corredor verde urbano que conectará San Gabriel con el puerto y con el futuro polígono de innovación portuaria. Ortuño explicó que su equipo ha desarrollado un estudio de integración, con tramos soterrados bajo la calle México y la A 31, que eliminarían cualquier afección sobre las viviendas. “Hemos sudado para encajar los radios de curvatura y pendientes, pero lo hemos conseguido”, bromeó, resaltando el valor simbólico de derribar una barrera de 1884.

En materia tranviaria, defendió una estrategia por fases. La “fase 0” busca aumentar frecuencia hasta cada 10 minutos, aprovechando la futura ampliación de capacidad entre Luceros y Renfe; las fases siguientes extenderían la red hacia el sur a través de la Gran Vía y la avenida de Denia, con carriles exclusivos o plataformas reservadas, en función de si se opta por tranvía o BRT. Subrayó que lo relevante no es el modo, sino la capacidad y la velocidad comercial: “lo que no puede ser es tener un tranvía al ritmo de un autobús”.

Recalcó además la importancia de garantizar la conectividad completa entre sur, norte, universidad y playa (“la verdadera igualdad de oportunidades”) y abordar la financiación mediante colaboración público-privada, como ya hace la Generalitat en otras infraestructuras tranviarias.

Finalmente, Ortuño vinculó todo este esquema al crecimiento económico portuario y logístico, precisando que parte del suelo liberado en el sur se reservará para un nuevo espacio industrial e innovador de 2,5 millones de m², que integrará usos portuarios y de I+D. Recalcó que estas actuaciones no deben concebirse como futuribles a 30 años, sino como acciones proyectables desde ya, en coordinación con el Ministerio de Transportes. Concluyó recibiendo aplausos: “en Alicante llevamos 125 años mirando un muro de trenes; es hora de mirar de nuevo hacia el mar”.

Juan Antonio Martí. Director de la UTE MIA (Movilidad Inteligente de Alicante), integrada por las empresas Vectalia, Subús y Masatusa, la concesionaria del transporte público urbano de Alicante.

Sintetizó los principios del plan: consolidar una movilidad activa, sostenible y eficiente. Recordó que el sistema TAM ya constituye un modelo de integración tarifaria y digital, con recarga por app y transbordo gratuito desde 1998. Aportó datos clave: el autobús urbano mueve el 54% de los usuarios de transporte público, y junto con el interurbano alcanza el 73% del total, superando ampliamente al tranvía. Subrayó que cualquier planificación debe tener esto presente, ya que el autobús seguirá siendo el eje funcional de la movilidad alicantina a corto y medio plazo.

Pidió que los planes de desarrollo urbanístico (planes parciales y de reforma interior) integren desde su diseño las paradas de transporte público, asegurando accesibilidad, mobiliario adecuado y alturas de bordillo compatibles con la flota actual. Propuso extender plataformas reservadas y carriles bus preferenciales, además de diseñar intercambiadores modales y aparcamientos disuasorios en las entradas urbanas. Cerró su intervención señalando que la mejora de la red de autobuses urbanos no es solo “una cuestión técnica, sino social: es el modo de transporte de quienes sostienen la ciudad día a día”.

Mesa temática 3. Dotaciones y servicios *(07-04-2026, @Edificio Municipal Puerta Ferrisa)*

Esta tercera mesa técnica de diálogo sobre el Plan General Estructural de Alicante, celebrada en el Edificio Municipal Puerta Ferrisa, reunió a representantes municipales, expertos universitarios, técnicos de administraciones supramunicipales, empresas de servicios y asociaciones vecinales.

El debate giró en torno a las dotaciones, equipamientos e infraestructuras de servicios urbanos (agua, energía, residuos, zonas verdes y equipamientos sanitarios, educativos y deportivos) que el plan prevé para el horizonte 2045-2050. A continuación, se recogen las intervenciones principales y los puntos más relevantes del debate.

Antonio Peral, Concejal de Urbanismo.

Abre la sesión agradeciendo la presencia de asistentes y ponentes. Recuerda que esta es la tercera de las mesas temáticas de diálogo del segundo proceso participativo del plan, tras las celebradas sobre infraestructura verde y suelo no urbanizable, y sobre movilidad. Destaca que el primer proceso participativo fue un proceso ambicioso y sin precedentes, y que el ochenta por ciento de las propuestas ciudadanas recabadas entonces fueron incorporadas al borrador del plan.

Explica que estas mesas tienen un doble propósito: presentar las líneas estratégicas del borrador y abrir un debate con expertos y representantes del tejido social y económico para que sus aportaciones queden reflejadas en un documento de conclusiones que se traslade al plan. Subraya que la participación ciudadana no se limita a estas jornadas, sino que permanece abierta durante todo el proceso de aprobación, y que todas las sugerencias viables serán consideradas.

Resume los principales contenidos del plan en materia de dotaciones: reserva de suelo para mil trescientas viviendas dotacionales de alquiler social, un tercer hospital público, un gran centro de ciclos formativos de referencia provincial, ampliación de los campus de la Universidad de Alicante y la Universidad Miguel Hernández, tres nuevos ecoparques, seis nuevos parques estructurales con casi trescientas cincuenta hectáreas que triplicarán la superficie de zonas verdes, dotaciones deportivas con suelo para un pabellón en Rabasa, la ciudad del baloncesto y un centro de tecnificación en torno a la Vía Parque.

También un gran parque deportivo en la Avenida de las Naciones, nuevos usos e infraestructuras para mejorar la integración puerto-ciudad y parques inundables para la gestión hídrica.

Anuncia el calendario de las próximas mesas: regeneración urbana el jueves siguiente, vivienda el martes 21 de abril y actividad económica el martes 28 de abril. Recuerda que toda la documentación está disponible en alicanteunplancontigo.es y anima a la ciudadanía a seguir aportando a lo largo de todo el proceso

Leticia Martín, Directora General del Plan General.

Presenta las líneas estratégicas del plan en materia de dotaciones y servicios. Explica que el nuevo plan parte de las infraestructuras que organizan la ciudad y que la legislación urbanística vigente (el texto refundido LOTUP) define la red primaria como el conjunto de infraestructuras, dotaciones y equipamientos estratégicos que articulan el municipio y su entorno metropolitano. Esta red primaria se estructura en tres grandes componentes: red de comunicaciones, equipamientos y dotaciones destinadas a servicios urbanos.

En equipamientos de red primaria, el plan integra aquellas dotaciones, tanto públicas como privadas, que superan la escala de barrio y dan servicio a todo el municipio o a un ámbito supramunicipal.

Entre ellas se incluyen instalaciones de otras administraciones como la Universidad de Alicante, la Ciudad de la Justicia o la Ciudad de la Luz. Introduce una novedad relevante: en estos grandes equipamientos con personal estable podrán existir alojamientos vinculados a su actividad, sin posibilidad de uso independiente ni incorporación al mercado del alquiler.

Entre las actuaciones más destacadas en equipamientos municipales señala: la creación de una red estructural de instalaciones deportivas articulada en torno al eje de la Vía Parque, con reserva de suelo en Rabasa-Piqueres; la reserva de suelo para la ampliación de la Universidad de Alicante, en el entorno del parque científico, y de la Universidad Miguel Hernández, en el entorno de La Condomina; la implantación de un centro de ciclos formativos de referencia provincial frente a Villafranqueza; y la construcción de un tercer hospital público en la zona sur de Rabasa. El plan también favorece la implantación de dotaciones privadas sanitarias, educativas, deportivas y asistenciales en suelo urbanizado.

Presenta como línea innovadora la creación de una red de suelos dotacionales de carácter residencial para promover vivienda en alquiler para colectivos con mayores dificultades de acceso y para fórmulas de vivienda colaborativa en régimen de cesión de uso.

En cuanto al puerto, el plan lo reconoce como sistema general portuario y establece directrices estratégicas para mejorar la integración puerto-ciudad: reforzar la permeabilidad peatonal del frente litoral, minimizar impactos de la actividad portuaria sobre el entorno urbano, integrar el puerto en la infraestructura verde, impulsar el soterramiento del acceso ferroviario y fomentar la sostenibilidad ambiental.

En zonas verdes, informa de que la superficie total de parques de red primaria asciende a cuatrocientas ochenta y ocho hectáreas, garantizando once metros cuadrados por habitante potencial y que estos parques se proyectan a una distancia máxima de entre mil y mil doscientos metros desde cualquier punto urbano. Destaca los parques del Huerta y de Lagunas de Rabasa, concebidos también como sistemas estratégicos de protección frente a inundaciones con capacidad de retención y laminación de escorrentías.

En materia de agua, energía y residuos, presenta el sistema hídrico articulado en cuatro subsistemas (abastecimiento, drenaje pluvial, saneamiento-depuración y agua regenerada) e introduce el proyecto Alicante Agua Circular y el proyecto de Vertido Cero como referentes innovadores a escala nacional. En energía, el plan reserva suelo para nuevas subestaciones, fomenta la fotovoltaica en cubiertas y las comunidades energéticas locales. En gestión de residuos, prevé la ampliación de la planta de tratamiento y la creación de una red de ecoparques integrada en la trama urbana en Montemar, Rabasa y partidas rurales, conectada con movilidad sostenible.

Raquel Pérez del Hoyo. Doctora en Arquitectura y Coordinadora Académica de la titulación de Arquitectura en la Universidad de Alicante

Asume la moderación de la mesa. Presenta a los ponentes por orden de intervención y agradece a Leticia Martín su capacidad de explicar con claridad cuestiones de gran complejidad técnica.

Francisco Antonio Zapata Raboso. Jefe del Servicio Territorial de Infraestructuras Hidráulicas de Alicante de la Conselleria de Agricultura, Agua, Ganadería y Pesca.

Como uno de los responsables del proyecto de Vertido Cero, centra su intervención en explicar el origen, el diseño y el estado actual de este proyecto. Señala que el problema de contaminación de la bahía de Alicante es histórico: las depuradoras de Rincón de León y Orgegia vierten dentro de la bahía, con un emisario de corto alcance en el caso de Orgegia, lo que provoca un deterioro continuado de los ecosistemas litorales, especialmente de las praderas de posidonia. Los informes del Instituto de Ecología Litoral concluyen que la solución no es reducir el vertido, sino eliminarlo por completo, ya que el deterioro es acumulativo y la causa principal es el aporte continuo de nitrógeno y fósforo.

Conecta esta problemática con el déficit hídrico estructural de la provincia, agravado por los recortes del trasvase Tajo-Segura y la reducción obligatoria de extracciones de aguas subterráneas del Vinalopó para evitar la sobreexplotación. El gran peso de la demanda de agua para riego está en el sur de la provincia, precisamente la zona con mayores dificultades de abastecimiento. La solución lógica fue juntar ambos problemas: dejar de verter al mar y reutilizar esos veinte hectómetros cúbicos anuales en los grandes sistemas de riego, que además están físicamente muy cerca, el tercer canal de Levante pasa a un kilómetro de Rincón de León.

Explica el diseño técnico del proyecto: para que el agua sea económicamente viable, el sistema funciona exclusivamente con energía fotovoltaica mediante un bombeo reversible que eleva el agua a una balsa a la cota necesaria durante las horas de sol y la utiliza por gravedad para alimentar las plantas de ósmosis cuando no hay radiación suficiente. Esto permite funcionar sin consumir energía de la red durante todo el día. Las plantas de ósmosis parcial reducen la salinidad del agua hasta niveles aptos para el riego, en torno a los mil trescientos microsiemens de conductividad, sin tratar el cien por cien del caudal sino solo la parte necesaria para alcanzar la calidad requerida.

Subraya que la calidad del agua es un aspecto crítico que no se ha valorado suficientemente. El agua de las depuradoras tiene una salinidad excesiva debido al propio proceso doméstico y a la intrusión marina, lo que la hace inadecuada para muchos cultivos y, además, impermeabiliza progresivamente el suelo al generar una costra que dificulta la infiltración. Esto afecta directamente a la eficacia de los sistemas de drenaje sostenible y parques inundables, que requieren suelos con capacidad de infiltración razonable.

Informa del estado actual: los dos proyectos, uno para Rincón de León y otro para Orgegia, fueron finalizados en 2023 por encargo de la Generalitat. Estaba previsto financiarlos con fondos MRR europeos mediante un acuerdo con el Ministerio, pero esos fondos ya se han agotado y los proyectos siguen pendientes de declaración de impacto ambiental en Madrid. Señala que las expropiaciones previstas se han ampliado a petición del Ministerio para generar mayor margen y reducir conflictos futuros.

Concluye señalando que estos proyectos, además de su función hídrica, representan una oportunidad para reordenar zonas periurbanas del término municipal que de otro modo serían muy difíciles de abordar por su envergadura administrativa y económica. Hace un llamamiento a la sociedad alicantina para que tome conciencia de la importancia del proyecto, que beneficia a toda la ciudadanía, no solo a los regantes.

Jorge Olcina Cantos. Doctor en Geografía, Master en Ordenación del Territorio, y Catedrático de Análisis Geográfico Regional en la Universidad de Alicante. Referente nacional en riesgos climáticos, gestión del agua y adaptación al cambio climático.

Abre su intervención subrayando que el plan general estructural es el documento más importante que puede elaborar un ayuntamiento y llama a la sociedad alicantina a ser consciente de ello. Recuerda que Alicante sigue funcionando con un plan aprobado en 1986 y que este es el momento de renovarlo y adaptarlo a los retos del siglo XXI. Plantea que cualquier diseño de ciudad para las próximas décadas debe tener en cuenta tres procesos fundamentales: el cambio climático, que será el gran hándicap de las ciudades en las próximas décadas y para el que hay que anticiparse. Y la inmigración laboral y residencial, un proceso

imparable con incidencia directa sobre el confort, la seguridad, el agua, las emergencias y la salud.

Expone la relación biunívoca entre cambio climático y ciudad: el clima afecta a la ciudad, pero la ciudad también condiciona la generación del propio cambio climático. Señala que hay dos políticas posibles: la mitigación para atacar las causas mediante el cambio de modelo energético, y la adaptación, que es ineludible porque las ciudades se diseñaron décadas atrás sin considerar este fenómeno. La Comunitat Valenciana dispone ya de ley de cambio climático propia y la ley del suelo estatal obliga a incorporar cartografías de riesgo en la planificación territorial.

- Enuncia cinco retos fundamentales para la ordenación del territorio en el siglo XXI:
- La sostenibilidad como principio rector desde la estrategia territorial europea de 1999
- La incorporación del cambio climático y los riesgos naturales en toda la planificación
- La infraestructura verde como herramienta básica, señala que no es una cuestión de creencias sino de actitud y de desarrollo futuro, y que la Comunitat Valenciana está siendo seguida por otras comunidades en este enfoque
- El establecimiento de un sistema de indicadores para validar que lo aprobado tiene sentido
- El cumplimiento de todas las jerarquías normativas desde la europea hasta la local.

Realiza recomendaciones concretas de equipamiento y servicios: aprobación urgente de una red de espacios climáticos o refugios térmicos según la normativa valenciana de noviembre pasado; programa de sombreado de calles en la zona centro, especialmente en las de mayor actividad turística; fomento de la construcción bioclimática, campo en el que la Escuela Politécnica de la Universidad de Alicante tiene grupos de investigación activos; y ampliación de la red de fuentes de agua fresca en el espacio público, ya iniciada por Aguas de Alicante.

En movilidad insiste en dos proyectos prioritarios: la conexión del tranvía con el aeropuerto de Alicante como objetivo de medio plazo en la agenda del Ayuntamiento y la Generalitat, y la extensión del TRAM hacia San Juan y Muchamiel, para cuyo trazado recomienda expresamente que discurra por el PAU-5, por la avenida del Maestro José Garberí, y no por el sector junto al parque de La Marjal, para garantizar la integración de ese ámbito en la red de movilidad metropolitana.

En equipamientos sanitarios y sociales, señala la necesidad de una red pública de residencias para mayores, y valora positivamente la previsión del tercer hospital, aunque apunta que ampliar alguno de los dos hospitales existentes podría ser suficiente con una visión menos metropolitana.

Concluye afirmando que el plan general estructural es una oportunidad histórica para Alicante y que la ciudad, sin necesidad de compararse con Málaga ni otras ciudades, tiene los elementos necesarios para consolidarse como eje de innovación y turismo en el Mediterráneo. Defiende la creación de un foro de debate permanente que supervise la ejecución del plan y pide recuperar el tejido asociativo vecinal, tan activo en los años ochenta y noventa.

Pablo Martí Ciriquián, Arquitecto y Catedrático de Urbanismo y Ordenación del Territorio en la Universidad de Alicante

Realiza una intervención de carácter conceptual y general, estructurada en torno a tres ideas sobre el plan y dos reflexiones específicas sobre dotaciones y servicios. La primera idea defiende la importancia de actualizar la ciudad a las necesidades de cada momento, pues la ciudad es el soporte físico de la vida humana y condiciona cómo vivimos: del mismo modo que los parques infantiles de los años sesenta han quedado completamente obsoletos, el plan general debe anticipar cómo será la vida en 2050 y qué necesidades se tendrán.

La segunda idea valora positivamente la separación entre plan general estructural y plan de ordenación pormenorizada que establece la legislación valenciana. Esta separación permite abordar las cuestiones estructurales con mayor agilidad, delimita con claridad las estrategias de cada escala y acorta significativamente los tiempos. El plan estructural debe identificar bien

las piezas urbanas, sus características y su papel en el conjunto del municipio, dejando el detalle para la fase posterior.

La tercera idea señala que el planeamiento urbanístico regula formas y usos del suelo, y que esa regulación es lo que determina el soporte físico en el que vivimos. Que ese planeamiento esté acompañado de otros proyectos y estrategias complementarias es positivo, pero la definición de usos, formas y ubicaciones es la pieza central.

En dotaciones y servicios presenta los resultados de un estudio comparativo de las tres capitales de provincia valencianas. Castellón es una ciudad compacta con dotaciones y servicios dispersos. Valencia es una ciudad compacta con servicios concentrados en determinados ejes, lo que ha reforzado su capitalidad. Alicante, en cambio, es una ciudad claramente, y con equipamientos y dotaciones también dispersos, con la Gran Vía como único eje reconocible de soporte de dotaciones municipales.

De este diagnóstico extrae una reflexión fundamental: las dotaciones y servicios de carácter municipal o supramunicipal deben estar vinculados a ejes viarios de alcance equivalente, porque la accesibilidad de un territorio determina el uso que se hace de él. Situar un equipamiento de escala municipal en un espacio sin conectividad territorial genera problemas de demanda e infrautilización. Señala que la propuesta del plan de concentrar dotaciones en torno a la Vía Parque va en la dirección correcta.

Concluye proponiendo que, ante la situación de dispersión característica de Alicante, se generen centralidades en puntos estratégicos del territorio mediante la concentración de determinadas actividades. Esto permitiría reequilibrar la ciudad frente al modelo de núcleo central fuerte con dispersión en el entorno. Señala dos lugares de oportunidad para estas centralidades: el encuentro de la Vía Parque con el futuro parque central, y otros nodos donde reforzar la concentración de actividades en beneficio de la distribución equilibrada de servicios en Alicante.

Paz Sotodosos Alarcón, Presidenta de la Asociación de Vecinos del barrio de San Gabriel y representante de la Federación de Asociaciones de Vecinos del Sur de Alicante (FAVSA).

Expone las singularidades del barrio de San Gabriel como marco de su intervención: situado entre los barrancos de Las Ovejas y Agua Amarga, el barrio colinda con la sierra del Porquet y alberga dos espacios protegidos por la Red Natura 2000. Además, en la sierra del Porquet se conserva un yacimiento paleontológico de huellas de animales vivos declarado Bien de Interés Cultural, uno de los más singulares de España, con biodiversidad notable e importantes muestras de cultura del esparto y técnica constructiva de piedra seca. El barranco de Las Ovejas drena cuencas de más de doscientos kilómetros cuadrados que llegan desde el Maigmó, con el riesgo histórico de inundación que supuso la riada de 1982.

Sobre el puerto, expresa la posición crítica de las asociaciones vecinales del sur ante determinadas actividades industriales: fábrica de betún asfáltico junto a almacenamiento de fertilizantes, manipulación de graneles al aire libre pese a que existe una nave construida por sentencia judicial, y macrodepósitos. Considera que los usos principales del puerto deben ser comerciales, pesqueros y náutico-deportivos, y que las actividades industriales de mayor impacto no son compatibles con un entorno portuario en el corazón de una ciudad del siglo XXI.

Reclama la ejecución urgente de la variante de Torrellano, un proyecto que lleva desde 2011 en un cajón, cuya declaración de impacto ambiental lleva más de quince meses esperando aprobación en el Ministerio, desde febrero de 2025, sin que ello requiera aún inversión económica. Señala que la variante conectaría el aeropuerto con Alicante, Elche, Orihuela, Murcia y Albacete, permitiendo retirar miles de vehículos de las autovías y recuperar la vía de costa ocupada desde 1884. Expresa el temor de que la crisis económica que se avecina vuelva a aparcar el proyecto.

En infraestructura verde valora muy positivamente la propuesta de ampliación del Palmeral y la puesta en valor de la Sierra del Porquet. Defiende la recuperación de la vía como vía verde conectando el parque central con la trinchera ferroviaria y el parque del Mar, una oportunidad

histórica que es una cuestión económica y de voluntad política, no técnica. Considera prioritario el Vertido Cero por el impacto de los vertidos sobre la posidonia y denuncia la existencia de vertidos al lado del colegio El Palmeral, junto al barranco de Las Ovejas.

Denuncia la situación del suministro eléctrico en San Gabriel: la subestación de El Palmeral está ubicada sobre suelo forestal en la Sierra del Porquet, rodeada de torres de alta tensión con riesgo de incendio y con líneas de alta tensión sobre campos deportivos infantiles. Señala que Red Eléctrica prevé ampliar esa subestación como punto de conexión de plantas solares del entorno, incluyendo una de Elche que genera quince kilómetros de tendido eléctrico hasta El Palmeral en lugar de conectarse a la subestación de Torrellano. Defiende el retranqueo de la subestación, al igual que se ha propuesto para la de Rabasa, y el modelo de comunidades energéticas como alternativa real a las plantas solares de gran impacto territorial.

Concluye señalando que San Gabriel es un barrio incompleto: la expansión urbanística de los años noventa y dos mil no fue acompañada de los equipamientos necesarios. El consultorio de salud se inauguró hace veintiocho años para cinco mil personas y sigue siendo el mismo, con la sala de espera de extracciones al aire libre; actualmente cada médica de familia atiende casi mil setecientos pacientes. No hay biblioteca ni salas de estudio.

La autovía A31 actúa como barrera que impide la conexión con otros barrios, agravada por la falta de transporte público.

Propone la reutilización de edificios con uso cambiante para centros juveniles o bibliotecas, y defiende sincronizar la planificación de equipamientos con el padrón de habitantes para anticipar necesidades reales.

Carlos Ojeda Galdón, Jefe Sector Alicante Capital de i-DE Redes Eléctricas Inteligentes (Grupo Iberdrola).

Defiende que la red de distribución eléctrica es el elemento crítico e invisible que habilita toda la vida urbana: desde los semáforos y los comercios hasta todos los proyectos presentados en la mesa necesitan electricidad. Señala que la red debe integrarse en la ciudad de forma subterránea, ser accesible, eficiente y estar correctamente dimensionada para no elevar costes, de la misma manera que un sobredimensionamiento del tratamiento del agua encarece ese servicio.

Presenta datos de crecimiento de la red en Alicante: de doscientos trece mil puntos de suministro en 2021 a doscientos veinte mil a principios de 2026, un incremento de siete mil en menos de cinco años. En potencia instalada, la red ha pasado de ochocientos sesenta y seis a novecientos megavatios.

Advierte, con claridad, que la red de distribución existente en Alicante está absolutamente saturada con todo lo conectado y las reservas de potencia comprometidas: la ciudad no puede admitir nuevos proyectos industriales con la infraestructura actual. El crecimiento previsto en los próximos años duplica la velocidad de los últimos cinco.

Explica la arquitectura de la red: tres subestaciones municipales —San Juan, Rabasa y El Palmeral—, más dos en el entorno; doscientos treinta y cuatro centros de transformación de propiedad de la distribuidora, integrados y prácticamente invisibles en la ciudad; y redes subterráneas malladas que interconectan todo el sistema.

Subraya que las nuevas subestaciones necesitan suelo reservado en el planeamiento urbanístico, prevé la necesidad de nuevas infraestructuras en la zona de Playa de San Juan y el polígono de Pla de la Vallonga, y que las normas urbanísticas deben contemplar los centros de transformación en todos los nuevos desarrollos.

Detalla las nuevas soluciones tecnológicas que permiten hacer la red más eficiente: la digitalización, las baterías de almacenamiento, el autoconsumo y las comunidades energéticas locales. Señala que la legislación que regula las comunidades energéticas acaba de ampliar su radio de acción de dos a cinco kilómetros, lo que abre grandes posibilidades. Todas estas soluciones se vehiculan a través de la red de distribución, que es el soporte físico que las hace posibles.

Defiende la electrificación de la demanda como pilar de la descarbonización: el vehículo eléctrico, los procesos industriales, la climatización. Señala que habilitar toda esa demanda requiere desarrollar la red, que i-DE dispone de trece mil millones de euros para invertir en los próximos años y que Alicante no puede quedarse atrás. Concluye recordando que la red debe ser lo más invisible posible, integrada en la ciudad, pero es crítica para su crecimiento y sostenibilidad, e invita a continuar el diálogo con asociaciones de vecinos y el Ayuntamiento.

Jose Manuel Lázaro Pérez, Jefe de Departamento de Oficina Técnica de AMAEM, Aguas Municipalizadas de Alicante, Empresa Mixta (Aguas de Alicante)

Expone el ciclo integral del agua en una ciudad como Alicante, con trescientos sesenta y seis mil habitantes más la población estacional estival: más de mil cien kilómetros de redes de distribución, veintiséis hectómetros anuales suministrados y veintitrés depósitos con casi trescientos mil metros cúbicos de capacidad.

Explica que históricamente el suministro se apoyaba en agua subterránea, pero que el crecimiento urbano obligó a incorporarse a la Mancomunidad de los Canales del Taibilla en los años sesenta y, más recientemente, a Aquame con la desaladora de Mutxamel como tercer suministrador. Esta triple fuente aporta gran seguridad ante las reducciones del trasvase Tajo-Segura. Los nuevos crecimientos ya solo podrán abastecerse con agua desalada, dada la sobreexplotación de los acuíferos.

Destaca dos indicadores positivos: pese al crecimiento de cincuenta mil habitantes en veinte años, el consumo ha bajado hasta los ciento ocho litros por habitante y día, una de las cifras más bajas de España, gracias a la concienciación ciudadana y a medidas de eficiencia. El rendimiento de la red es del ochenta y cinco por ciento, uno de los mejores del país. Ambos logros se sostienen en la telelectura de contadores, que permite detectar fugas y anomalías en tiempo real, y en el sistema de gemelo digital que anticipa incidencias antes de que ocurran.

Explica las nuevas infraestructuras previstas: un nuevo depósito de agua desalada en la zona de Montepino para cubrir la demanda de Playa de San Juan, La Albufereta y Cabo de las Huertas; un depósito de la Mancomunidad en la zona norte con alimentación desde el depósito estructural de Fontcalent; y obras de reversibilidad entre ambas desaladoras para garantizar el suministro durante parones y averías.

Señala que el ochenta y siete por ciento de las zonas verdes municipales ya se riegan con agua regenerada y que el objetivo es llegar al cien por cien, siendo esta la condición indispensable para que la triplicación de zonas verdes prevista en el plan sea sostenible.

Aborda el saneamiento y el drenaje urbano. La red es mayoritariamente. La nueva normativa europea exige que para lluvias del percentil ochenta se trate al menos el sesenta por ciento de los desbordamientos. Para lograrlo, el plan promoverá técnicas SUDS (sistemas de drenaje urbano sostenible) en todos los nuevos desarrollos, que deberán demostrar que no generan mayor escorrentía que el suelo en su estado preurbanizado. Explica que se dispone de una guía técnica con fichas detalladas para proyectistas. Los depósitos anticontaminación existentes suman sesenta mil metros cúbicos, a los que se suma el parque inundable de La Marjal con otros sesenta mil.

Diferencia con claridad los dos grandes proyectos hídricos: el Vertido Cero, cuyo objetivo es redirigir el agua depurada de las dos depuradoras hacia los regadíos del sur de la provincia, eliminando el vertido al mar; y el proyecto Alicante Circular, que además incluye la red de depósitos anti-SU para controlar desbordamientos en la red, los parques inundables, y la ampliación del sistema de agua regenerada urbana. Detalla varios proyectos en ejecución o redacción: el parque inundable de Almadraba ya en ejecución, el parque mixto de Vía Parque-Teulada, y diversas estaciones de bombeo anti-SU.

Concluye pidiendo que las nuevas zonas verdes no solo se cuantifiquen en metros cuadrados por habitante, sino que se diseñen con calidad: especies autóctonas mediterráneas de bajo consumo, suelos permeables con buena capacidad de infiltración, y concepción como primera línea de defensa ante inundaciones.

Propone que simplemente rebajar treinta o cuarenta centímetros la cota de las zonas verdes perimetrales permitiría almacenar volúmenes significativos de agua en episodios de lluvia intensa. Señala también los límites del uso del agua regenerada para otros fines: la normativa sanitaria es muy exigente y no permite su uso en piscinas, refrigeración o contacto directo con personas, por lo que los usos viables son esencialmente el riego agrícola y de zonas verdes públicas.

Mesa temática 4. Regeneración urbana *(09-04-2026, @Edificio Municipal Puerta Ferrisa)*

Esta cuarta mesa técnica de diálogo sobre el Plan General Estructural de Alicante abordó las estrategias de regeneración urbana para la ciudad consolidada (barrios, partidas rurales y entornos de actividad productiva), con la participación de académicos, técnicos de administraciones supramunicipales, profesionales del sector de la rehabilitación y representantes de organizaciones ciudadanas.

El debate evidenció tanto el amplio consenso en torno a las líneas estratégicas propuestas como la urgencia de abordar situaciones de vulnerabilidad que llevan décadas sin atención.

Antonio Peral, Concejal de Urbanismo.

Abre la sesión en el ecuador del segundo proceso participativo del plan, tras las mesas de infraestructura verde, movilidad y dotaciones. Recuerda que el primer proceso incorporó el 80% de las propuestas ciudadanas al borrador y que la participación permanece abierta hasta la aprobación definitiva en pleno.

Presenta los dos instrumentos novedosos de regeneración y transformación: las Cooperaciones de Regeneración Estratégica (CORE), que actúan sobre grandes vacíos urbanos ocupados por infraestructuras públicas en desuso(Sangueta, Plaza del Mar, Casa del Mediterráneo) y generarán aproximadamente dos mil viviendas con zonas verdes y dotaciones; y las Cooperaciones de Transformación Estratégica (COTE), que reconvertirán suelos industriales obsoletos en nuevos barrios mixtos, con más de doce mil viviendas previstas en los ámbitos de Rabasa y Florida-Babel.

Enmarca ambas herramientas en el modelo policéntrico que promueve el plan: una ciudad en la que cada barrio funcione como unidad básica de convivencia, con un nodo central de actividad que aglutine servicios, comercio y dotaciones accesibles a pie o en bicicleta. Este modelo, inspirado en el concepto de la ciudad de los quince minutos, busca corregir la histórica fragmentación y dispersión de Alicante.

Leticia Martín, Directora General del Plan General.

Leticia Martín, directora general del Plan General de Alicante, presentó las estrategias de regeneración urbana del nuevo plan, destacando que intervenir sobre la ciudad ya consolidada supone un reto mucho mayor que planificar sobre suelo vacío. Explicó que Alicante es una ciudad con una estructura urbana diversa y fragmentada, resultado de distintos procesos históricos de crecimiento, lo que ha generado vacíos urbanos, áreas envejecidas y desigualdades en el acceso a servicios y equipamientos. Plantea varias líneas estratégicas:

La primera de las estrategias planteadas es la consolidación de un modelo policéntrico de ciudad, en el que cada barrio funcione como una unidad completa y autosuficiente. Para ello, se propone la creación o refuerzo de “corazones de barrio”, espacios donde se concentren servicios, comercio, empleo y espacios públicos de calidad, conectados mediante ejes verdes y transporte público.

Leticia Martín destacó también el valor de la cultura, las fiestas y las tradiciones locales como elementos fundamentales para la cohesión social. Además, señaló que los futuros Planes de Barrio actuarán como instrumentos participativos para trasladar las grandes estrategias urbanas a la realidad cotidiana de cada zona.

Una segunda línea de actuación se centra en la identificación de entornos vulnerables o sensibles, es decir, áreas donde confluyen problemas sociales, urbanísticos y ambientales. Estos ámbitos tendrán prioridad en las intervenciones municipales, que podrán incluir rehabilitación de edificios, mejoras de eficiencia energética, renovación del espacio público, creación de zonas verdes y refuerzo de equipamientos. Asimismo, tendrán acceso preferente a programas de financiación europeos relacionados con la transición ecológica.

En relación con la actividad turística, Leticia Martín defendió una regulación equilibrada que permita compatibilizar el desarrollo económico con la calidad de vida de los residentes. El objetivo es evitar la concentración excesiva del turismo en determinados barrios, proteger el uso residencial y garantizar una distribución más equilibrada de esta actividad en el conjunto de la ciudad.

La directora general también subrayó la necesidad de revitalizar los núcleos históricos de Alicante, como el Casco Antiguo, Sant Antón, Raval-Roig y Santa Faz. Para ello, el Plan General prevé actualizar y unificar los planes especiales actualmente vigentes, muchos de los cuales han quedado obsoletos y requieren una revisión para adaptarse a las necesidades actuales de conservación y regeneración urbana.

Entre las grandes operaciones de regeneración previstas, destacó el desarrollo del Parque Central, un proyecto de 37 hectáreas que incluirá 1.400 viviendas, de las cuales el 40 % serán protegidas, además de un gran parque urbano destinado a conectar el entorno periurbano con el centro de la ciudad.

También mencionó la actuación en La Sangueta, un espacio de gran valor paisajístico donde se prevé la construcción de unas 200 viviendas vinculadas al clúster sanitario del eje de la avenida de Dénia, y el Parque del Mar, que transformará el antiguo trazado ferroviario en desuso en un parque lineal acompañado de nuevas viviendas y actividades terciarias.

Por otra parte, presentó las principales operaciones de transformación estructural previstas en Florida-Babel y Rabasa. La primera contempla la reconversión de antiguos suelos industriales en un nuevo ámbito urbano con unas 8.600 viviendas, mientras que Rabasa prevé alrededor de 3.700 viviendas aprovechando su proximidad a la universidad y al Parque Científico Tecnológico.

Además, explicó que en las partidas rurales se aplicarán estrategias diferenciadas según el tipo de asentamiento, combinando la rehabilitación de núcleos históricos, la densificación equilibrada de áreas urbanas consolidadas y soluciones específicas para determinadas viviendas en suelo no urbanizable.

Finalmente, destacó como una de las principales innovaciones del Plan General la creación de un sistema de indicadores urbanos basado en una plataforma digital. Esta herramienta permitirá evaluar de forma continua aspectos físicos, funcionales, ambientales, sociales y económicos de cada ámbito de la ciudad, facilitando la comparación entre zonas, la priorización de inversiones y la toma de decisiones fundamentadas en datos objetivos.

Carlos Company. Vicepresidente y Vocal de Alicante del Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante. Moderador

Agradece la participación ciudadana y la presencia de las instituciones. Presenta a los participantes de la mesa. Previo al turno de ponencias, aclara y recuerda unas premisas a seguir durante la sesión.

Tras esto da por abierto el turno de intervención de los expertos.

Esmeralda Martínez Salvador, Arquitecta, Geógrafa y profesora asociada en la Universidad de Alicante

Abre su intervención valorando positivamente el borrador y afirmando que las líneas estratégicas en materia de regeneración urbana son las correctas. Encuadra esta mesa como probablemente la más importante del plan general, pues cualquier instrumento de ciudad debe tener como primer objetivo la ciudad consolidada, la ciudad construida.

Estructura su ponencia en torno a cuatro preguntas esenciales. Sobre el qué, desmonta la visión reduccionista que asocia regeneración urbana únicamente a rehabilitación de fachadas o eficiencia energética: la regeneración urbana es un concepto mucho más ambicioso, ligado al derecho a un hábitat digno, que tiene múltiples capas —la vivienda, el espacio público, los servicios básicos, las dotaciones de proximidad, las zonas verdes— y, de igual importancia, la dimensión humana: cohesión social, equidad, justicia social, participación, educación y adecuación cultural.

Sobre el cuándo, responde con contundencia: ahora. La ciudad consolidada no puede ni debe esperar al plan general estructural por dos motivos: porque no se lo puede permitir, y porque la escala real de la regeneración urbana es la escala de barrio, no la escala de ciudad que trabaja el plan estructural. Sobre el cómo, identifica dos instrumentos que pueden activarse ya sin esperar a la aprobación del plan: los planes de barrio —instrumentos estratégicos, integrales y participativos que permiten reequilibrar la ciudad a escala de barrio— y los planes especiales para núcleos históricos y partidas rurales.

Sobre el quién, señala dos actores fundamentales: la administración municipal —y la autonómica cuando corresponda— y la ciudadanía organizada. Subraya que en la regeneración urbana la participación real no es una alternativa sino la única salida: solo las personas que habitan los barrios conocen sus necesidades reales. Pone como ejemplo la intervención de Paz Soto en la mesa anterior, que demostró que ningún técnico tiene esa capacidad de conocimiento del territorio que sí tiene el vecino que lo vive.

Hace también una petición a la representación de la Generalitat presente en la mesa: los suelos industriales en proceso de reconversión necesitan un tratamiento diferenciado al de los nuevos desarrollos ex novo, pues no se les puede exigir los mismos estándares. Reclama flexibilidad normativa para estas operaciones. Señala asimismo que los nuevos desarrollos deberían contribuir a sufragar las cargas de la ciudad consolidada, como parte del justo reparto de beneficios y cargas.

Concluye con una doble llamada a la acción: al Ayuntamiento, para que crea en lo que ahora mismo es solo teoría y lleve a la práctica las estrategias planteadas desde un urbanismo genuinamente participativo; y a la ciudadanía, para que resista y se organice, porque la participación eficaz requiere esfuerzo, frustración contenida y tejido asociativo consolidado orientado al bien común.

Marcial García Moreno, miembro de la Asociación de Empresas Rehabilitadoras de Edificios de la Comunidad Valenciana (AECVAL).

Valora el plan como completo y bien orientado y centra su intervención en la dimensión económica y práctica de la rehabilitación edificatoria. Señala que el plan puede avanzar más o menos, pero que lo fundamental es encontrar la manera de financiar su ejecución, pues económicamente es la cuestión más compleja.

Explica que la rehabilitación edificatoria implica necesariamente una colaboración público-privada: lo que corresponde al Ayuntamiento es reducir la burocracia y los impuestos que lastran las obras; lo que corresponde a los particulares es asumir la parte de financiación privada, la conocida derrama. Advierte que las nuevas normativas europeas de eficiencia energética van a hacer obligatorias obras que en edificios pequeños (de ocho o diez viviendas) generan derramas muy elevadas, lo que hace el proceso complejo y arduo para las comunidades de propietarios.

Señala que el parque edificatorio español de los años 60 y 70 tiene condiciones de eficiencia energética muy malas, lo que paradójicamente supone una ventaja: siempre habrá margen de

mejora que justifique la intervención y permita acceder a ayudas vinculadas a la mejora del certificado de eficiencia energética. Concluye instando a empezar a actuar sin más dilación, pues hay cuestiones que llevan ya cuarenta años de retraso, y subrayando la disponibilidad de la asociación para colaborar en lo que sea necesario.

David Osset Borrell. Jefe del Servicio de Regeneración Urbana de la Vicepresidencia Primera y la Conselleria de Vivienda, Empleo, Juventud e Igualdad

Sitúa su intervención en el marco de las herramientas de financiación disponibles para la regeneración urbana, respondiendo directamente a la pregunta implícita de quién paga todo esto. Explica que desde hace décadas existen planes estatales de vivienda como herramienta de política pública, pero que el cambio fundamental se produjo en 2013 con la Ley 8/2013 (conocida como la ley de las tres erres), que marcó el giro desde subvencionar nuevos desarrollos hacia priorizar la rehabilitación de la ciudad existente. Este cambio respondió tanto a la crisis económica como a la constatación de que seguir generando ciudades donut (con centros históricos degradados y periferias ilimitadas) no tenía sentido.

Describe las Áreas de Regeneración y Renovación Urbanas (ARRUs) como el instrumento principal de colaboración entre la Generalitat y los ayuntamientos: la Conselleria pone a disposición el marco y las herramientas, pero el trabajo de gestión —convencer a comunidades de propietarios, articular la coordinación vecinal, tramitar los expedientes— recae principalmente en los municipios. Señala que algunos ayuntamientos arrancan un ARRU y luego desisten por el esfuerzo que supone, mientras que otros, una vez que cogen el ritmo, lo repiten porque ya tienen las inercias y sinergias necesarias. Menciona actuaciones en marcha en la provincia: San Vicente del Raspeig, Elche y el propio municipio de Alicante.

Explica el segundo punto de inflexión: los fondos europeos derivados de la crisis COVID de 2020, que inyectaron recursos significativos pero condicionados a la eficiencia energética. Advierte que estos fondos MRR están finalizando en 2026 y que los programas de promoción municipal han tenido dificultades por los plazos tan ajustados —menos de tres años y medio, insuficientes para este tipo de actuaciones.

Anuncia que viene el nuevo Plan Estatal 2026-2030, cuya aprobación está pendiente, y que las ayudas seguirán vinculadas a la eficiencia energética, que es el enfoque principal de la financiación europea. Señala que el clima mediterráneo de Alicante (menos adverso que el del País Vasco, donde el aislamiento térmico tiene mayor demanda) puede dificultar el acceso a ciertas líneas de ayuda, aunque las crisis energéticas recientes han aumentado la conciencia sobre la necesidad de reducir el consumo.

Concluye subrayando la necesidad de coordinación entre todas las administraciones para resolver el problema de acceso a la vivienda, que afecta ya a sectores amplios de la población (personas en alquiler, jóvenes, familias en proceso de separación) y que no puede resolverse si el Ayuntamiento, la Generalitat y el Estado no trabajan alineados. Se pone a disposición del Ayuntamiento para articular los programas de ayudas que vendrán.

Daniel Millor Vela. Arquitecto y doctor en Ciencias de la Salud. Coordinador del programa Asertos de la asociación Quatorze y Arquitectura Sin Fronteras España. Programa de regeneración comunitaria en barrios vulnerados de Alicante. Fue reconocido con el Premio Princesa de Girona Social 2024

Presenta el trabajo del programa Asertos en barrios vulnerados de Alicante durante más de siete años: Barrio Cementerio (su ámbito principal), Carolinas, Juan XXIII, Colonia Requena, Virgen del Remedio y Ciudad de Asís. Describe su rol como técnico profesional al servicio del bien común de los barrios, haciendo de eslabón entre la ciudadanía y la administración, generando espacios de participación y favoreciendo la creación de comunidad a través del proceso participativo.

Valora positivamente tres elementos del plan: la creación de unidades funcionales (que reconoce como metodológicamente acertada, pues el barrio no siempre es fácil de acotar), los planes de barrio, que permiten articular el enfoque de abajo arriba con las nuevas agendas

urbanas y el modelo policéntrico con los corazones de barrio y los ejes verdes. Identifica como principal riesgo que la participación se quede corta y pide que el Ayuntamiento oriente a los agentes ciudadanos sobre los tiempos y los cauces para participar, y que se habiliten foros con capacidad de decisión real, no meramente consultivos.

Presenta los datos del Observatorio de la Vulnerabilidad Urbana, que resultan alarmantes: el 76% de la población de la provincia de Alicante presenta algún tipo de vulnerabilidad urbana y el 12,95% vive en situación de vulnerabilidad integral, con problemas sociodemográficos, socioeconómicos y residenciales superpuestos en la misma sección censal. Señala que estos datos, obtenidos de un informe específico financiado con un premio de innovación, demuestran que Alicante tiene un problema de vulnerabilidad de escala provincial que nadie está abordando como emergencia.

Explica la conexión directa entre tipo de vulnerabilidad y tipología edificatoria: los clústeres de vulnerabilidad coinciden con los clústeres de construcción de cada época, lo que permite ya empezar a planificar qué tipo de intervención necesita cada barrio degradado. Pone el ejemplo del Barrio Cementerio, donde en 2017 una calle principal seguía sin asfaltar, y advierte del riesgo de que las manchas de transformación industrial previstas se superpongan al barrio sin prever adecuadamente el impacto sobre las 173 viviendas existentes.

Reclama una justicia restaurativa hacia los barrios históricamente olvidados: no basta con regenerar bien, hay que regenerar con cariño, reconociendo la negligencia histórica y reconstruyendo los lazos de confianza con una ciudadanía que, según sus propias palabras, está muy quemada. Recuerda que durante cuarenta años Alicante dedicó la mitad de su presupuesto municipal a llevar agua potable a toda la ciudad; hoy se pelea por un 1% para vivienda.

Advierte del riesgo de gentrificación: si se mejoran los barrios sin garantizar una oferta de vivienda social y asequible suficiente, la mejora expulsará a los residentes actuales, que no podrán afrontar la subida de alquileres y del nivel de vida. Señala que la escalera social de acceso a la vivienda está truncada porque no existe alquiler social ni asequible en cantidad suficiente, y que sin resolver este problema la regeneración urbana puede volverse en contra de quienes más la necesitan.

Almudena Nolasco Cirugeda, Doctora Arquitecta, profesora y directora del Máster Universitario en Arquitectura de la Universidad de Alicante

Defiende que la regeneración urbana no debe entenderse como un maquillaje superficial sino como una intervención coordinada y coherente que emerge del tejido de los barrios. Toma como referencia metodológica el plan del Gran Londres de 1943 (salvando todas las distancias) para ilustrar que el enfoque correcto es identificar primero cómo se vive la ciudad, cuáles son los centros de gravedad con los que se identifica la gente y qué ejes estructuran la vida cotidiana, antes de trazar las líneas generales.

Presenta los resultados de un estudio de áreas funcionales aplicado a más de 35 ciudades europeas con financiación de la Generalitat Valenciana, con los resultados específicos para Alicante.

El análisis identifica tres grandes ámbitos: un centro compacto (centro histórico, ensanche y Diputación) con varias áreas funcionales diferenciadas; una primera periferia de los años 60-70-80, que coincide en gran medida con los entornos urbanos sensibles del plan y presenta mayor complejidad y vulnerabilidad; y un naranja exterior que abarca tejidos muy diferentes entre sí.

Su principal aportación técnica es la propuesta de identificar mejor los ejes de barrio en el plan, diferenciándolos de la red primaria. Señala que muchos de los ejes de barrio representados en el plan coinciden con la red primaria, lo que es pedirle demasiado a esa red: Maisonave, la Rambla o Castaños son ejes de ciudad, no ejes de barrio. Los ejes de barrio reales son otros (San Juan Bosco-Quintana, plaza Séneca, plaza de Benalúa) y son los que hay que identificar para poder reducir el tráfico motorizado, priorizar al peatón, colocar los espacios estanciales, los refugios climáticos y el verde a escala humana.

Alerta sobre el cierre acelerado de comercio de proximidad en los barrios: no solo se cierran negocios sin que abran otros, sino que los propietarios de los locales solicitan cambio de uso a vivienda, incluso en ejes estructurantes del barrio.

Si el plan reconoce y protege esos ejes, puede evitarse que se concedan licencias de cambio de uso que destruyan de forma irreversible la complejidad y la vida de calle de los barrios. Vincula esto directamente con el equilibrio turístico: si se identifican los ejes donde concentrar eventuales usos turísticos, se protege el tejido residencial que da vida al barrio.

Propone el gemelo digital como herramienta de monitorización continua del plan, más útil que los sistemas de indicadores tradicionales, que tienden a quedarse sin actualizarse. Señala que ya se dispone de datos georreferenciables a nivel de parcela y edificio que permitirían un seguimiento en tiempo real. Concluye defendiendo que identificar ejes y centralidades en el documento del plan es la condición necesaria para poder acceder a financiación europea, que siempre exige identificar con precisión dónde y para qué se va a gastar el dinero.

Carlos Company. Cierra la mesa agradeciendo la participación de ponentes y asistentes. El debate deja claro que la regeneración urbana es el reto más urgente y complejo del plan, que los instrumentos propuestos (planes de barrio, planes especiales, PMIT, operaciones CORE y COTE) gozan de amplio consenso técnico, y que el verdadero desafío está en la ejecución, la financiación y la construcción de una participación ciudadana real con poder de decisión efectivo.

Las partidas rurales emergen como el ámbito donde la brecha entre el plan y las necesidades cotidianas es más visible y donde la demanda de espacios de participación específicos es más urgente.

Mesa temática 5. Vivienda *(21-04-2026, @Edificio Municipal Puerta Ferrisa)*

Esta quinta mesa técnica de diálogo sobre el Plan General Estructural de Alicante, celebrada en el edificio municipal Puerta Ferrisa, reunió a representantes municipales, expertos universitarios, técnicos de la administración autonómica, representantes del sector promotor e inmobiliario, de la construcción y de los movimientos vecinales. El debate giró en torno a las ocho líneas estratégicas de vivienda que el plan propone para el horizonte 2045-2050: la reorientación hacia la vivienda habitual y permanente, la generación de nuevo parque residencial, la regeneración urbana, el sistema de vivienda protegida en alquiler, los alojamientos vinculados a entornos económicos, la regulación de la terciarización, la perspectiva de género y la innovación tipológica.

Antonio Peral, Concejal de Urbanismo.

Abre la sesión agradeciendo la presencia de los compañeros del equipo de gobierno, de los grupos políticos del partido socialista y Compromís, y de los integrantes de la mesa. Da la bienvenida especial a la directora general de la Entitat Valenciana de Vivienda i Sòl (EVHA), cuya presencia considera un honor.

Sitúa la mesa en el contexto del proceso participativo: es la quinta de las mesas temáticas del segundo proceso del plan, la penúltima antes de la dedicada a actividad económica. Recuerda que el primer proceso de consulta previa obtuvo como resultado la incorporación del ochenta por ciento de las propuestas ciudadanas al borrador del plan.

Expone los datos fundamentales del plan en materia de vivienda: el Plan General Estructural contempla actuaciones para impulsar más de cuarenta y tres mil viviendas. Veintidós mil se promoverán en barrios de nuevos desarrollos, catorce mil procederán de operaciones de regeneración y transformación urbana, cinco mil serán resultado de actuaciones de redensificación en tejido ya consolidado, y mil trescientas serán viviendas dotacionales de alquiler asequible. Subraya que el plan plantea un modelo de ciudad compacta y densa, donde los nuevos desarrollos se sitúan en un arco residencial conectado con la ciudad existente, con mezcla de usos residencial, terciario y dotacional.

Recuerda que las aportaciones de los participantes quedarán reflejadas en un documento de conclusiones y se trasladarán en la medida de lo posible al borrador del plan. Anima a utilizar el correo concejaliadeurbanismo@alicante.es y la web alicanteunplancontigo.es para formular propuestas adicionales, y que toda la documentación de las mesas está disponible en esa misma página.

Leticia Martín, Directora General del Plan General.

Presenta el marco estratégico de vivienda del Plan General Estructural con horizonte 2045-2050. Comienza recordando que la vivienda no puede entenderse como una unidad aislada, sino como parte de un ecosistema urbano, y que la política de vivienda es un ámbito de intervención multiescalar en el que intervienen las tres administraciones: el Estado, que establece el marco normativo básico y los instrumentos de financiación; la Generalitat, competente en vivienda y urbanismo, que desarrolla la legislación específica, regula la vivienda

protegida y ejecuta las políticas activas; y el municipio, que a través del planeamiento urbanístico desempeña un papel complementario pero decisivo, al establecer las condiciones físicas, normativas y territoriales que hacen posible el desarrollo de esas políticas.

Expone el diagnóstico de partida. Alicante presenta una estructura urbana fuertemente condicionada por su desarrollo litoral mediterráneo y un crecimiento radial desde el núcleo histórico. La población oficial es de trescientos sesenta y seis mil doscientos veintiún habitantes, con un noventa y siete por ciento concentrado entre la autovía setenta y el frente marítimo. La ciudad sufre un progresivo envejecimiento y una marcada segregación socio-espacial. Destaca como rasgo singular la elevada tasa de población vinculada, que alcanza casi el ciento cuarenta por ciento, explicada por el peso del turismo, los estudiantes universitarios y la movilidad laboral metropolitana. Las proyecciones sitúan a Alicante en cuatrocientos cuarenta mil habitantes en 2045 y cuatrocientos sesenta y seis mil en 2050.

Respecto al parque residencial, señala que el setenta y dos por ciento de las viviendas se destinan a residencia principal, mientras que el veintiocho por ciento corresponde a segundas residencias o viviendas vacías. Existe un déficit estructural de vivienda protegida, motivado en gran parte por la caducidad de los plazos de calificación de la vivienda promovida en décadas anteriores, que ha retornado al mercado libre. El mercado inmobiliario presenta desequilibrios acusados, con valores muy superiores en las zonas costeras y centrales frente a los barrios del norte, y un incremento desmesurado de los precios de compraventa y alquiler.

Desarrolla las ocho líneas estratégicas del plan en materia de vivienda.

- La primera línea es la reorientación del modelo residencial hacia la vivienda habitual y permanente, superando progresivamente la orientación de ciertos entornos a la segunda residencia. Este cambio de enfoque busca consolidar una ciudad efectivamente habitada durante todo el año, reducir la estacionalidad y reforzar la estabilidad social. Se incorporarán mecanismos normativos que delimiten ámbitos donde predomine el uso residencial permanente, acompañados del diseño tipológico de la vivienda y la configuración del espacio urbano como instrumentos indirectos de regulación.

- La segunda línea es la generación de un nuevo parque residencial estructurante a través de nuevos sectores de suelo urbanizable y de la reconversión de suelos industriales infrautilizados. Se configuran en forma de arco de crecimiento en torno al núcleo urbano consolidado, con densidades medias-altas de cincuenta a sesenta viviendas por hectárea. Los nuevos barrios no son piezas autónomas sino elementos que cosen la estructura urbana, generan continuidad funcional y amplían la dotación de servicios tanto para la nueva población como para los ámbitos colindantes. Los sectores son: Fondo Piqueres, en el noroeste, que contribuirá al tercer hospital y a la nueva zona deportiva metropolitana; Guijarro-Villafranqueza, al norte, con integración funcional con el barrio existente y reserva para un centro de ciclos formativos provincial; Las Lomas de Garbinet, que permitirá obtener el parque primario de Las Lomas y reforzar la conectividad de los barrios del norte; Vistahermosa-Juncaret, reconversión del actual PAU3 hacia un modelo de mayor densidad; Vista Alegre y Alameda, en la avenida de Denia, con vocación terciaria vinculada al clúster de la salud y al ámbito universitario; El Ciprés, como transición entre la ciudad consolidada y el parque de la Huerta de Alicante; y Pino Ruaya, en continuidad con los anteriores, con una nueva conexión viaria directa entre la CV-821 y la avenida de Denia. En todos estos sectores al menos el cuarenta por ciento de la nueva producción se destinará a vivienda protegida.

- La tercera línea se orienta a la regeneración urbana y la reutilización del parque residencial existente. Las actuaciones de rehabilitación, renovación edificatoria y activación de vacíos urbanos permitirán generar hasta cinco mil nuevas viviendas sin consumo de nuevo suelo. El plan incorporará mecanismos normativos para la subdivisión de viviendas de gran tamaño, especialmente en el centro de la ciudad, adaptándolas a las nuevas estructuras familiares.

- La cuarta línea crea un sistema estable de vivienda protegida en régimen de alquiler asequible mediante una red de diez parcelas dotacionales de titularidad municipal distribuidas equilibradamente en el territorio, que generarán aproximadamente mil trescientas viviendas. Este sistema se apoya en la reutilización y recalificación de suelos dotacionales existentes, procedentes en algunos casos de equipamientos educativos u otros usos públicos que resultan prescindibles, garantizando siempre la suficiencia del sistema dotacional global.

- La quinta línea desarrolla un sistema complementario de alojamientos vinculados a entornos universitarios, laborales y de investigación, orientado a la población vinculada no permanente.

- La sexta línea regula los procesos de transformación del parque residencial hacia usos no residenciales o no vinculados a la residencia estable, como alojamientos turísticos o temporales. El plan establecerá condiciones de compatibilidad, límites de implantación y criterios de localización, especialmente en las áreas sometidas a mayor presión.

- La séptima línea incorpora la perspectiva de género como criterio estructural de diseño residencial y urbano, reconociendo que las formas de habitar no son neutras y que la configuración del espacio construido influye directamente en las condiciones de igualdad.

- La octava línea introduce un marco regulatorio específico para nuevas formas de habitar como el flex-living y el co-living en cualquier parcela con calificación residencial, garantizando su adecuada integración en la ciudad.

Concluye recordando que determinados aspectos clave de la política de vivienda —la movilización del parque vacío, la regulación de los precios de alquiler o los mecanismos de acceso a la vivienda protegida— dependen de instrumentos fiscales, económicos o sectoriales que exceden el ámbito del planeamiento urbanístico y corresponden a otras administraciones. El plan general estructura las condiciones territoriales y normativas que lo hacen posible, pero su eficacia requiere actuación coordinada entre las distintas escalas administrativas.

Francisco Juan Martínez Pérez, Doctor Arquitecto y Profesor Titular del Departamento de Urbanismo Universidad Politécnica de Valencia.

Asume la moderación y establece el marco conceptual del debate. Recuerda que el problema de la vivienda es transversal y multiescalar: la competencia exclusiva en materia de vivienda corresponde a la Generalitat, que desarrolla los programas y mecanismos de ayuda; el Estado establece el marco normativo básico, como la Ley de Vivienda de 2023 o el Plan Estatal de Vivienda 2026-2030 presentado ese mismo día; y el municipio opera desde el planeamiento y los planes locales de desarrollo.

Señala también que el problema afecta simultáneamente a agentes públicos y privados, y constituye la primera preocupación de los valencianos y de los españoles, consagrada como derecho en el artículo cuarenta y siete de la Constitución.

Diferencia con claridad entre los dos grandes grupos de viviendas: las libres, cuyo suelo disponible debe garantizarse para que el mercado las desarrolle; y las protegidas, que no deben confundirse con viviendas de menor calidad, ya que los estándares tipológicos y constructivos son equivalentes a los de la vivienda libre. Dentro de las protegidas distingue entre las que promueve el sector privado (la parte del cuarenta por ciento que señalaba Leticia Martín) y las que desarrolla el sector público: viviendas sociales para personas más vulnerables y viviendas asequibles en función de los módulos del IPREM.

Subraya como pieza clave de cualquier política de vivienda sostenida la duración indefinida de la calificación de protección. Señala que el País Vasco lleva desde 2003 manteniendo toda la vivienda protegida sin plazo de desprotección, lo que ha permitido acumular un parque permanente. En España, desde el periodo democrático, unos tres millones de viviendas protegidas han retornado al mercado libre, lo que equivale a haber regalado dinero público a

la especulación. Si ese parque siguiera protegido, sería posible controlar el precio del suelo y de la vivienda, como ocurre en los países europeos con mayor porcentaje de vivienda pública.

Aporta datos comparativos que ilustran la situación de partida: Alicante cuenta con ochocientas dos viviendas públicas entre el Patronato de Vivienda y la Generalitat, un 0,42 % del total del parque. España tiene un 3,3 % de vivienda pública frente al 8 % europeo. Países Bajos alcanza el treinta por ciento, Austria el veinticuatro y Dinamarca el veinte coma nueve. En términos de viviendas protegidas por cada mil habitantes, Alicante tiene 2,29 frente al 12,20 del País Vasco, el 8,82 de San Sebastián o el 140 de los Países Bajos. La media española es del 10 % y la europea del 40 %.

Concluye que Alicante y la Comunitat Valenciana deben ponerse al día mirando a quienes ya lo están haciendo bien. Presenta tres obras de referencia para entender la complejidad del sistema: El problema de la vivienda de Javier Burón, La vivienda social y asequible de Joan Clos, y Tres millones de viviendas de Jorge Galindo.

Estefanía Martínez Martínez, Directora General de la Entidad Valenciana de Vivienda y Suelo (EVHA), entidad de derecho público, dependiente de la Generalitat Valenciana y profesora de la Universidad de Alicante.

Valora positivamente el Plan General Estructural como el punto de partida adecuado para abordar el problema de la vivienda en Alicante: es el momento de definir dónde quieren estar los suelos residenciales y cómo se gestionarán con coherencia, antes de trazar las líneas estratégicas. Recuerda que el plan es papel, pero es el papel que garantiza la ciudad futura de calidad.

Explica el origen multifactorial del déficit de vivienda comparándolo con un Trivial en el que cada quesito representa un sector que ha fallado: el marco normativo, el marco financiero, el precio de los materiales, la falta de disposición de suelo patrimonial municipal, la vivienda turística y otros factores que por sí solos no habrían quebrantado el sistema, pero que combinados han generado la situación actual.

Analiza el fracaso del modelo de vivienda de protección pública durante años recientes: el módulo de VPP estuvo por debajo del coste de construcción durante un período prolongado, lo que hizo que ningún promotor quisiera construirla. A ello se sumó que los umbrales de ingresos del IPREM para acceder a ella excluían a la mayoría de la demanda potencial, mientras que los que sí cumplían el requisito buscaban en realidad vivienda social.

La Generalitat ha tenido que corregir estos desajustes actualizando los módulos y ampliando los umbrales de ingresos hasta cincuenta y cuatro mil seiscientos euros para unidades de convivencia, lo que ha vuelto a hacer rentable la promoción privada de vivienda protegida.

Diferencia con precisión entre vivienda libre, vivienda de protección pública y vivienda social. La vivienda de protección pública la puede promover tanto la administración como el promotor privado y tiene el valor de venta tasado para evitar la especulación, con un máximo de repercusión del quince por ciento sobre el precio de adquisición del suelo. La vivienda social, en cambio, la construyen exclusivamente las administraciones y se destina a las personas más vulnerables. La Generalitat tiene casi quince mil viviendas en su parque y una lista de demandantes que supera las veintidós mil personas para el municipio de Alicante.

Expone las principales líneas de actuación de la Generalitat: colaboración público-privada con cerca de seis mil viviendas licitadas en convenio con el Ayuntamiento de Alicante, con objetivo de llegar a diez mil antes de junio del año siguiente; oferta de suelo propio mediante permuta por viviendas que se destinarán a alquiler asequible para jóvenes; simplificación administrativa para agilizar licencias y calificaciones; nuevo reglamento de vivienda social para ampliar el acceso a colectivos vulnerables; reducción de la fiscalidad, argumentando que eliminar el IVA y el ICIO a la vivienda protegida supondría un ahorro directo de veinticinco mil euros por vivienda sin costes de gestión adicionales; y avales del Institut Valencià de Finances para jóvenes que no llegan al veinte por ciento de entrada exigido por la banca.

Valora positivamente el objetivo del cuarenta por ciento de vivienda protegida en los nuevos sectores, pero advierte de un riesgo real de viabilidad económica: para que esa vivienda salga

adelante, los instrumentos de gestión de los planes parciales deberán establecer coeficientes de ponderación en las reparcelaciones que permitan mantener el beneficio mínimo del promotor privado, porque de lo contrario solo la actuación pública podrá desarrollar la demanda, y eso no bastará para cubrir las necesidades.

Aporta datos sobre el desajuste tipológico: de los nueve mil ochocientos noventa y ocho solicitantes inscritos en Infohabitatge en Alicante, el treinta y siete por ciento son hogares unipersonales y el sesenta y tres por ciento tienen dos personas o menos. Los planes generales actuales no se adaptan a esta demanda de viviendas más pequeñas; deben prepararse para tipologías de cincuenta a sesenta metros cuadrados que actúen de lanzadera hacia la emancipación.

El parque social de la Generalitat en Alicante ciudad suma mil setecientas veintisiete viviendas, con un treinta por ciento de ocupaciones ilegales, lo que supone un problema de gestión que el marco jurídico actual dificulta resolver.

Finalmente, pide que el plan habilite parámetros urbanísticos para la construcción industrializada, ya que los retranqueos, ocupaciones y otros parámetros actuales impiden en muchos casos instalar los módulos de fabricación en taller, que en obras como las de la DANA ya demuestran que permiten construir una vivienda en menos de doce meses.

María Elia Gutiérrez Mozo, Doctora Arquitecta, Catedrática de Composición Arquitectónica en la Universidad de Alicante y miembro del Consejo Asesor de Vivienda del Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana.

Propone situar el debate en una dimensión cualitativa y humana complementaria a los datos. Parte de la tensión conceptual que atraviesa toda política de vivienda: la vivienda como oikos griego (bienestar, vida compartida, cuidados, ejercicio de una vida digna) frente a la vivienda como domus romana (dominio, propiedad, bien de consumo). Considera que ninguna política puede olvidar esa tensión, y que la Ley 12/2023 por el derecho a la vivienda es explícita al respecto cuando exige una vivienda digna y adecuada.

Extrae tres ideas clave de la ley. Primera: habrá que intervenir los mercados, porque por sí solos producen brechas de desigualdad irreconciliables; recuerda que la intervención pública ya se realizó para rescatar a la banca, y que la paz social es fundamento de la calidad democrática. Segunda: el carácter multiescalar de las políticas de vivienda exige corresponsabilidad y altura de miras entre todas las administraciones, sin confrontación. Tercera: una vivienda digna y adecuada significa accesible, eficiente energéticamente y adaptada a la vida plural y diversa de las personas de hoy.

Valora positivamente el Plan Estatal de Vivienda 2026-2030, presentado ese mismo día, que contempla incrementar el parque asequible y protegido, rehabilitar el parque existente, favorecer la emancipación juvenil, limitar el esfuerzo económico al treinta por ciento de los ingresos y definir zonas tensionadas. Señala que todos estos aspectos están también presentes en el Plan General Estructural de Alicante, al que felicita por estar firmemente orientado en estas direcciones.

Defiende la perspectiva de género en arquitectura y urbanismo no como adorno ni etiqueta, sino como indicador de calidad de si la vivienda es efectivamente digna y adecuada. La perspectiva de género pone la vida cotidiana en el centro, obliga a repensar la distribución interior de las viviendas (que en su opinión no tienen un pasar), atiende la relación con la proximidad (súper, colegio, transporte), y trabaja para que las personas no solo estén seguras sino que se sientan seguras.

Una ciudad con perspectiva de género es mejor para todos. Concluye apelando al concepto de los cuidados como función de conglomerado de todas estas ideas: cuidar el espacio para que cuide la vida.

Elena Bronchalo, miembro de la organización vecinal Sindicat de Vivienda de Carolines.

Plantea una perspectiva crítica centrada en las limitaciones del plan desde la realidad cotidiana que vive la población sin vivienda en propiedad. Señala que, aunque el plan apuesta por la vivienda residencial permanente, el contexto real para quienes no tienen propiedad es el contrario: mudanzas continuas, desahucios visibles e invisibles, alquiler de habitaciones fuera del marco de la LAU, o convivencia con el propietario sin contrato que puede cambiar la cerradura sin procedimiento alguno. El co-living, por mucho que se identifique como tipología, no captará toda esta realidad.

Cuestiona la relación automática entre mayor construcción y bajada de precios. Recuerda que España es el sexto país con más viviendas per cápita y que durante el boom inmobiliario, cuando se construía más que Francia e Italia juntas, los precios subieron con fuerza. El ejemplo de Hungría, con población en descenso sostenido desde hace décadas, muestra que los precios también han subido allí sin presión demográfica.

Concluye que la construcción por sí sola no resuelve el problema mientras la vivienda permanezca en manos privadas dentro de un régimen de libre mercado, porque quien tiene una posición de monopolio sobre un bien esencial puede fijar el precio con independencia de la oferta disponible.

Alerta sobre la rehabilitación sin protección para los inquilinos: en barrios con creciente interés inmobiliario, como la Bola de Oro, el abandono deliberado de los inmuebles se convierte en instrumento de presión para que los inquilinos abandonen o dejen de pagar y así facilitar el desahucio y la reconversión del edificio hacia rentas más altas. La rehabilitación, presentada como herramienta de sostenibilidad y accesibilidad, puede derivar en gentrificación si no va acompañada de protección de los residentes actuales.

Critica que el modelo de protección temporal perpetúa el problema: el plan contempla que la mayoría de las nuevas viviendas protegidas no tendrán protección permanente, con lo que cada quince o veinte años se resetea el esfuerzo inversor y las viviendas retornan al mercado libre. Pone como ejemplo el fondo buitre Cerberus, activo en Alicante a través de la empresa Promontoria Coliseum, que ha adquirido al menos once antiguas viviendas de protección oficial entre los treinta casos que el sindicato lleva. Esas familias perdieron la protección, entregaron su vivienda al banco mediante dación en pago, tuvieron alquiler social con la entidad y acabaron en manos del fondo.

Reclama que las soluciones de vivienda no se concentren solo en emancipación juvenil o en hogares unipersonales, ya que el sindicato ve desahucios de familias con menores casi todas las semanas, muchas de ellas en estructuras multigeneracionales. Pregunta también cómo se realizarán las adjudicaciones de la vivienda protegida si la mayor parte de la promoción será privada, dado que muchos solicitantes llevan años en listas de espera y a menudo tienen dificultades para mantener su inscripción activa ante los requerimientos burocráticos.

Jesualdo Ros Tonda, Secretario General de la Asociación de Promotores Inmobiliarios de la Provincia de Alicante (PROVIA).

Aporta la visión del mercado inmobiliario, subrayando que el planeamiento fija el marco, pero son los promotores quienes han de ejecutarlo con viabilidad financiera: si la entidad financiera no ve viable el proyecto, no hay obra. Sitúa el plan en su verdadero horizonte temporal: aprobación en uno o dos años, ordenación pormenorizada, informes sectoriales, reparcelación, urbanización y proyectos. En su estimación, la primera licencia de obras vinculada a este plan no llegará antes de 2038-2040.

Presenta un análisis cuantitativo de la demanda a corto plazo. Desde 2020 hasta 2026, el padrón de Alicante ha crecido a un ritmo de cinco mil ochocientas personas anuales solo entre empadronados, a lo que se añade la población flotante. Tomando un ratio de 2,5 habitantes por vivienda, la ciudad debería estar produciendo unas tres mil viviendas anuales. Sin embargo, en ese período apenas se ha llegado a 1.000 por año.

El déficit acumulado ya es importante, y proyectado hasta 2040 (horizonte sin nuevo suelo finalista) alcanza aproximadamente cuarenta mil viviendas, cuando el suelo disponible a corto

plazo solo permite unas seis o siete mil. Concluye que este escenario aboca a muchos jóvenes a buscar su proyecto de vida en otro territorio si no se actúa con urgencia.

Formula seis propuestas concretas.

1. El plan está bien dimensionado para 2040-2050, pero Alicante necesita vivienda ahora; habría que desbloquear ámbitos paralizados, revisar densidades y anticipar la gestión de algunos sectores.

2. La vivienda del futuro se fabricará industrialmente, por lo que el planeamiento debe contemplar parámetros urbanísticos homogéneos, licencias en dos fases, y viales con giros para camiones de alto tonelaje; propone una reserva de suelo para un clúster de construcción industrializada vinculada a la fabricación de vivienda kilómetro cero, que sería industria limpia, empleo de calidad y menor huella de carbono.

3. Sin red eléctrica suficiente todo es papel mojado; las dos subestaciones reservadas en el plan son un buen comienzo, pero insuficientes si no van acompañadas de inversiones en red de transporte y líneas de alta tensión que llevan una década sin ejecutarse; el Ayuntamiento debería implicarse activamente en el seguimiento del Plan de Red de Transporte 2025-2030.

4. La flexibilidad normativa debe blindarse jurídicamente para no depender de interpretaciones restrictivas cambiantes; el plan del 87, diseñado sin internet, sin Airbnb ni nómadas digitales, sigue siendo el marco de referencia, y en veinte o veinticinco años la ciudad puede estar hablando de vertipuertos, parking de drones o edificios de supercomputación.

5. El plan debe ser ejecutable; para ámbitos complejos como el de La Sangeta, con múltiples afecciones, debería valorarse un consorcio urbanístico de gestión única. Sexta: la colaboración público-privada debe dotarse de instrumentos estables y no quedarse en una declaración de intenciones, porque los promotores son quienes asumen el riesgo y gestionan gran parte de la ciudad planificada.

Carlos Muñoz Tomasetti, miembro de la Federación de Empresas de la Construcción de la Provincia de Alicante (FEICA).

Recuerda que su organización ya participó en la redacción del plan general de 1987 y expresa el compromiso del sector con el Alicante del futuro. Valora positivamente la transición hacia un modelo de residencia efectiva y permanente, y el dimensionamiento del parque residencial, que contempla una capacidad total de aproximadamente cuarenta y un mil seiscientas nuevas viviendas distribuidas estratégicamente.

Plantea una reflexión que considera insuficientemente contemplada: la construcción de ese volumen de viviendas requerirá un gran número de trabajadores, muchos de ellos provenientes de fuera, que necesitarán alojamiento temporal durante las obras. Este efecto inducido generará a su vez actividad económica, pero también una demanda transitoria de vivienda que conviene prever desde el propio plan.

Avala la construcción modular a partir de experiencias ya en marcha en Alicante, donde se opera con la grúa de mayor pluma de España (setenta y cinco metros) para el montaje de módulos. Señala que, si las licencias llegan tarde, la industrialización es la única vía para responder a tiempo a la demanda, y que la calidad de este sistema ya está demostrada: en una jornada es posible instalar nueve cuartos de baño completos. Insiste, como el ponente anterior, en la necesidad de adaptar los parámetros urbanísticos (retranqueos, giros de viales, ocupaciones) para hacer viable la logística de los módulos.

Muestra especial interés por el sector Fondo Piqueres, con siete mil quinientas viviendas previstas, como pieza de transición vital hacia el futuro parque de la laguna. También por la actuación OTE1 en la zona de la Siempre Viva, que podría convertirse en un tercer centro de actividad social, liberando presión del centro y los centros comerciales existentes. Respecto al

ORE2 junto al Plazamar y la cantera, plantea si el entorno de la Británica podría orientarse hacia equipamientos culturales que refuercen la identidad de Alicante. Valora la incorporación de la guía de género de la Generalitat para mejorar la percepción de seguridad, y las nuevas redes tranviarias previstas como elemento indispensable para vertebrar los nuevos desarrollos.

Gerardo Roger Fernández, Arquitecto y urbanista. Ha sido Director del Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Almería de 1982 a 1989 y Director General de Urbanismo de la Generalitat Valenciana de 1990 a 1995.

Abre su intervención reclamando precisión conceptual: vivienda asequible no es una vivienda cara que resulta algo más barata, sino aquella que satisface la demanda de la mayoría social. Recuerda un dato del INE que considera central: dos tercios de los asalariados españoles ganan menos de dos veces el salario mínimo interprofesional, es decir, menos de dos mil quinientos euros al mes. Estas personas no pueden pagar más de trescientos a seiscientos euros mensuales de alquiler, lo que hoy equivale al precio de una habitación en Valencia o al alquiler de una vivienda en la Karl-Marx-Hof de Viena, edificio que tiene un siglo y parece recién inaugurado.

Analiza las tres modalidades posibles de provisión de vivienda. El mercado libre no puede resolver el problema porque el promotor privado compra el solar al precio de mercado y vende los pisos al precio que le permite ese solar. La fórmula público-privada, suelo público cedido gratuitamente, explotación en concesión por el promotor durante cincuenta o sesenta años, tampoco baja del umbral de mil a mil doscientos euros mensuales, porque, aunque el factor suelo es cero, el beneficio empresarial mínimo legal es del catorce al dieciséis por ciento y la financiación bancaria añade otro diez a doce.

La única vía para producir vivienda en alquiler entre trescientos y quinientos euros mensuales es la empresa pública con suelo cedido gratuitamente, financiación del ICO o del Banco Europeo de Inversiones al tres por ciento, y beneficio cero.

Señala que en España el suelo para vivienda protegida se cede gratuitamente y urbanizado, algo que sorprende a gestores europeos como el economista vienés Alexis Munt, que al conocerlo preguntó qué hacía España con ese recurso y obtuvo como respuesta que en muchos casos lo había malvendido para financiar otros servicios.

El camino correcto es utilizarlo para construir vivienda pública en alquiler social: el beneficio empresarial de la empresa pública es cero, el coste financiero se sitúa en el 3-3,5% con el ICO o el BEI, y el resultado son viviendas a trescientos, cuatrocientos o quinientos euros mensuales.

Recuerda que la vivienda, como quinto pilar del Estado del bienestar, tiene una ventaja frente a la sanidad o la educación: la inversión se recupera. En treinta, cuarenta o cincuenta años toda la inversión pública en viviendas de alquiler social retorna a las arcas públicas. El obstáculo no es técnico ni financiero, sino político: requiere decisión y continuidad. El plan general de Alicante tiene, a su juicio, la estructura y la urdimbre necesarias para hacer estos proyectos.

Señala una figura infrautilizada: la vivienda dotacional, de carácter demanial, que nunca puede venderse ni incorporarse al mercado, destinada a jóvenes menores de treinta y cinco años, víctimas de violencia de género o personas desahuciadas, con rotación cada cinco o quince años. La LOTUP permite construirla con licencia directa en suelos de equipamiento, sin necesidad de modificar el planeamiento, combinando el uso residencial con el equipamiento existente en el mismo edificio. Hace décadas que se hace en San Sebastián y Barcelona y el plan de Alicante debería incorporar expresamente un cinco por ciento del estándar de equipamiento destinado a vivienda dotacional.

Concluye con un llamamiento a no descalificar nunca la vivienda protegida. La desprotección periódica fue, en su opinión, el mayor error de la política de vivienda española de la Transición, aceptada por todos los partidos y que ha puesto en el mercado libre tres millones de viviendas construidas con dinero público. Donde sí se ha mantenido la calificación permanente (País Vasco, Austria, Bélgica, Países Bajos) la política de vivienda ha logrado resultados sostenidos.

Copiemos lo que han hecho los socialdemócratas, demócratas cristianos y ecologistas desde hace un siglo en toda Europa.

Mesa temática 6. Desarrollo económico *(28-04-2026, @Edificio Municipal Puerta Ferrisa)*

Esta sexta y última mesa temática de diálogo sobre el Plan General Estructural de Alicante, celebrada en el edificio municipal de Puerta Ferrisa, reunió a representantes municipales, técnicos de la Generalitat Valenciana, expertos en desarrollo económico y empresarial, representantes del tejido industrial y comercial. 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.

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.

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.

Inicia su intervención desarrollando en detalle las ocho líneas estratégicas del plan en materia de desarrollo económico:

1. 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 (91ha, al sur de la A-31 junto a Mercalicante), la ampliación del polígono de Atalayas (59ha), Bayona-Fontcalent (ciento cuatro hectáreas al oeste de la Vallonga), y los sectores Campaneta (88ha) y La Serreta (92ha), 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.

2. 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.

3. Configuración del 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.

4. 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.

5. Desarrollo 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.

6. Creación del 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.

7. Orientar 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 en la Sociedad Pública de Gestión y Promoción del Suelo del Principado de Asturias. Moderador.

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, Andrés 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 del Gobierno de la Vicepresidencia Segunda y Conselleria de Presidencia de la Generalitat Valenciana.

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.

1. 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.

2. 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.

3. 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.

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 Millá, Analista económico y presidente del Instituto de Estudios Económicos de la Provincia de Alicante (INECA)

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 la Federación de Parques Empresariales de la Comunidad Valenciana (FEPEVAL).

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 Climent, Empresario, Vicepresidente segundo de FACPYME y Presidente de la asociación Corazón de Alicante (Cor d'Alacant) y del Colectivo de Comerciantes por Alicante.

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: 3.213 empresas comerciales, uno de cada ocho empleos, la tercera parte de la renta familiar canalizada a través del comercio, 25.264 trabajadores, y el comercio minorista como la actividad económica con mayor presencia a pie de calle, un 39,3% 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 3.500.000 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 especializado en urbanismo y planificación de áreas industriales. Enfocado en la modernización, eficiencia e integración urbana de polígonos.

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 expuesto por 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.

1. 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.

2. 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.

3. 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 Muñoz, Economista y catedrático emérito de Economías Aplicada en la Universidad de Alicante. Fue rector de la UA ente 1994 y 2001

Estructura su intervención en cuatro ideas.

1. 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.

2. 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.

3. Cita los casos de Irlanda, Estonia y el PTA de Málaga, con 22.000 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 y alude al potencial de Málaga como modelo a emular.

4. 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.

Como cierre se compromete el envío de quince reflexiones escritas al equipo redactor para su consideración.

Mesa Conclusiones. *(18-08-2026, @Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante)*

Esta séptima mesa, organizada por el Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante, reunió a los moderadores de las seis mesas temáticas previas para exponer sus conclusiones y aportaciones propias. La sesión contó con la presencia del concejal de Urbanismo, la directora general del Plan General y los moderadores de las mesas de Infraestructura Verde, Movilidad, Dotaciones y Servicios, Regeneración Urbana, Vivienda y Desarrollo Económico, así como con la participación abierta de los colegiados asistentes.

El debate giró en torno a la valoración global del proceso participativo, la síntesis de los principales temas tratados en cada mesa, y el modelo de ciudad que subyace al plan. Se abordaron también cuestiones transversales como el papel de la participación ciudadana, la urgencia de actuar sobre problemas inmediatos sin esperar a la aprobación definitiva del plan, y la necesidad de una visión metropolitana.

Emilio Vicedo, Presidente del Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante. Anfitrión y moderador de la mesa.

Abre la sesión explicando el sentido de esta mesa de síntesis: reunir a los moderadores expertos de las seis mesas temáticas para que aporten no solo las conclusiones de sus respectivas sesiones, sino también sus valoraciones propias. Recuerda que la opinión del Colegio no reside en sus cargos directivos, sino en el conjunto de los colegiados que participan.

Lanza como primera pregunta al panel la valoración del proceso participativo en su conjunto, y si puede hablarse realmente de participación ciudadana efectiva cuando algunos colectivos percibieron las mesas más como exposiciones que como espacios de debate.

A lo largo de la sesión recoge las aportaciones del panel y de los asistentes, y concluye destacando cuatro ideas que cristalizan el debate: la necesidad de aprobar el plan cuanto antes, la importancia de la visión metropolitana, la urgencia de actuar sobre problemas reales ya, especialmente en las partidas rurales y los barrios vulnerables, sin esperar a la aprobación del documento, y la necesidad de institucionalizar la participación ciudadana como proceso continuo y estructurado. Cierra la sesión señalando que todas las conclusiones recogidas a lo largo del proceso se tratarán de incorporar al documento del Plan General como parte de su documentación de elaboración.

Antonio Peral, Concejal de Urbanismo.

Agradece el trabajo realizado desde el Colegio de Arquitectos y valora el altísimo nivel y la pluralidad de los participantes en las mesas a lo largo de los dos meses de proceso. Recuerda que el objetivo siempre fue someter el documento más importante para la ciudad en los últimos treinta y nueve años al escrutinio de la ciudadanía y los expertos antes de su aprobación.

Ofrece un resumen de los principales hitos del Plan General Estructural: en materia de infraestructura verde, el plan triplica la superficie de zonas verdes con seis nuevos parques de

gran tamaño, un cinturón verde de diecinueve kilómetros y un corredor litoral continuo de veintiún kilómetros.

En movilidad, plantea un modelo radial y policéntrico con dos nodos intermodales, cuatro rondas metropolitanas, doce aparcamientos disuasorios con más de diez mil plazas, el refuerzo del TRAM en cuatro fases y una nueva estación de cercanías. En dotaciones, garantiza un tercer hospital público, suelo para la ampliación de las universidades y un nuevo centro de ciclos formativos.

En vivienda, impulsa más de cuarenta y dos mil unidades distribuidas entre nuevos sectores, operaciones de regeneración urbana, espacios consolidados y viviendas dotacionales de alquiler asequible. En actividad económica, el plan sienta las bases con 4.300.000 de metros cuadrados de nuevo suelo industrial y cuatro grandes nodos de expansión económica vinculados a la innovación, el conocimiento y la salud.

Avanza que se están cerrando encuentros con municipios del entorno metropolitano de Alicante para presentarles el borrador y consensuar los asuntos relevantes para el área metropolitana, y que el proceso de participación tendrá muchas más oportunidades a lo largo de la tramitación.

Miguel Martínez Perallón, Arquitecto, miembro del proyecto Terra de Arquitectos Sin Fronteras. Moderador de la Mesa 1: Infraestructura Verde (en sustitución de José Ramón Navarro).

Subraya que el proceso participativo ha sido, en su opinión, de los primeros de esta naturaleza celebrados en Alicante. Señala que la clave está en entender las escalas: el plan opera a nivel estructural, mientras que las frustraciones que expresaron los ciudadanos correspondían a problemas concretos de barrio, lo que generó expectativas que el plan no puede satisfacer directamente. Valora el material recogido como una geografía localizada de problemas, frustraciones y aspiraciones de gran utilidad para quienes gestionan la ciudad.

Sintetiza los contenidos de la primera mesa: el debate partió de la previsión de seiscientas mil personas entre población residente y flotante para 2045-2050, lo que implica una transformación de todas las infraestructuras urbanas. La mesa abordó la incorporación de nuevos espacios verdes, el monte Orgegia, Benacantil, la Serra Grossa, la conversión de infraestructuras ferroviarias liberadas en vías verdes, la recuperación del parque de las Lagunas de Rabasa y del parque agrario de la huerta histórica, y la creación de conectores ecológicos en torno a la autovía A-70.

Destaca la intervención de la Conselleria de Medio Ambiente, que insistió en entender el sistema verde como red a todas las escalas y no como suma de parques aislados, y la de los agricultores, que señalaron la degradación del suelo agrícola por abandono de parcelas colindantes como uno de sus principales problemas.

En su aportación personal defiende que el plan ha recogido las demandas ciudadanas más históricas relacionadas con la infraestructura verde, el Anillo Verde, el Parque Agrario, y denuncia que el hilo conductor real de la infraestructura verde existente son los vertidos ilegales.

Propone incorporar presupuestos participativos continuados a escala de barrio para generar una agenda transformadora paralela al plan, y concluye reivindicando una ciudad donde las personas se sientan representadas, construida desde su singularidad y no desde una imagen genérica modelada únicamente por el turismo.

Iván Valero, Arquitecto, Jefe del Departamento de Relaciones Institucionales del Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante. Moderador de la Mesa 2: Movilidad (en sustitución de Esther Benguer Morales).

Defiende la decisión de dividir el plan en mesas temáticas frente a las críticas que señalaban que ese formato impedía una visión de conjunto: en su opinión, esa segmentación permitió identificar las estrategias con mayor precisión y puso de manifiesto que los mismos temas

emergían en todas las mesas, lo que evidencia la coherencia sistémica del documento. Reconoce, no obstante, que la pregunta sobre si hay un modelo de ciudad detrás del plan es legítima y que tras analizar todo lo expuesto, se puede afirmar que sí.

Identifica las ideas que sí traslucen ese modelo: la ciudad de los quince minutos y el enfoque policéntrico; el verde como estructura dominante que condiciona las infraestructuras de movilidad, y no al revés; la prioridad del peatón y el ciclista sobre el vehículo privado; la visión metropolitana; el espacio público como centro de la estrategia; y la priorización del frente litoral.

Destaca como la estrategia más valiente del plan la decisión de limitar el tráfico de largo recorrido en la A-70 y desviarlo a una segunda ronda, liberando el espacio central para zonas verdes y uso urbano.

Señala como la estrategia más importante del plan la apuesta por el segundo nodo intermodal vinculado a la Universidad, que convertiría a Alicante en la primera ciudad española con una parada de AVE en un parque tecnológico, con conexión directa al aeropuerto y sin paso obligatorio por el centro.

Critica que la red ciclista propuesta está bien concebida en su lógica de soporte verde, pero necesita mayor desarrollo para ser viable como movilidad cotidiana, dado que muchas de las pendientes del trazado son incompatibles con el uso diario en bicicleta convencional.

Concluye destacando el debate sobre el TRAM como herramienta central y la necesidad de frecuencias por debajo de diez minutos para que el transporte público resulte realmente competitivo, y señala la relación del puerto con la ciudad como el gran tema pendiente de resolución.

Raquel Pérez del Hoyo, Doctora Arquitecta, Coordinadora Académica del Grado en Arquitectura de la Universidad de Alicante. Moderadora de la Mesa 3: Dotaciones y Servicios.

Destaca que el Plan General Estructural es el primero que trata las dotaciones y los servicios, agua, energía y gestión de residuos, no como elementos complementarios sino como condicionantes del modelo urbano. Valora positivamente que el plan defina una red primaria bien coordinada con la infraestructura verde y los corredores de movilidad, y que incorpore una verdadera innovación: el sistema dotacional de carácter residencial contemplado en la LOTUP, suelo público para vivienda de alquiler, que, aunque existe normativamente no había encontrado aplicación real hasta este plan.

Sintetiza las aportaciones técnicas más relevantes. Jorge Olcina propuso siete medidas urgentes: una red de refugios climáticos, un programa de sombreado de calles, el fomento de la construcción bioclimática, la ampliación de la red de fuentes, una red pública de residencias para adultos mayores, un foro permanente de debate del plan general, y la recuperación del tejido asociativo vecinal. Pablo Martí insistió en vincular las dotaciones a los ejes viarios de accesibilidad equivalente y en crear centralidades a partir de la concentración de actividades, señalando el encuentro entre la Vía Parque y el Parque Central como lugar estratégico de oportunidad.

El representante de i-DE (Iberdrola) alertó de que la red de distribución eléctrica de Alicante estaba completamente saturada y que el crecimiento previsto duplicaría la velocidad de la demanda, aunque subrayó que la empresa tiene capacidad inversora y que el plan ya reserva suelo para nuevas subestaciones.

El representante de Aguas de Alicante expuso la paradoja de la ciudad: verter agua depurada al mar mientras se sufre déficit hídrico estructural, y defendió los proyectos Vertido Cero y Alicante Agua Circular como solución necesaria. La doctora Pérez del Hoyo concluye que los nuevos crecimientos solo podrán abastecerse con agua desalada, y que el volumen de zonas verdes propuesto, que triplica el existente, solo será sostenible si se riega al cien por cien con agua regenerada.

Carlos Company, Arquitecto, Vocal del Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante. Moderador de la Mesa 4: Regeneración Urbana.

Abre su intervención situando la regeneración urbana en su verdadera dimensión: no se trata de rehabilitar fachadas o introducir zonas verdes, sino de transformar una ciudad ya construida, habitada y en muchos casos fragmentada, envejecida y desigual.

El plan la plantea como una de sus líneas estratégicas principales, con dos instrumentos clave: las operaciones de regeneración estructural, sobre vacíos urbanos e infraestructuras públicas en desuso, y las operaciones de transformación estructural, reconversión de suelos industriales obsoletos en barrios mixtos.

Por último, recoge las aportaciones de los ponentes.

- Esmeralda Martínez (Universidad de Alicante) advirtió contra una visión reducida de la regeneración limitada a la eficiencia energética, y defendió que no puede esperar indefinidamente a la aprobación del plan: existen instrumentos como los planes de barrio o los planes especiales en núcleos históricos que pueden desplegarse antes.

- Marcial García (sector rehabilitador) advirtió que el verdadero obstáculo es el modelo económico: sin ayudas que lleguen a tiempo y con comunidades de propietarios envejecidas y con recursos limitados, la regeneración quedará en buena intención. David Osset (Generalitat) explicó que los fondos europeos post-COVID ofrecen una oportunidad, pero con plazos muy ajustados y criterios de eficiencia energética que en el clima mediterráneo resultan difíciles de encajar.

- Daniel Millor (Arquitectura Sin Fronteras) aportó la experiencia directa en barrios vulnerables como Juan XXIII, Colonia Requena o Ciudad de Asís, y puso sobre la mesa la necesidad de reconstruir la confianza entre administración y ciudadanía desde una lógica de justicia restaurativa, advirtiendo del riesgo de gentrificación si la mejora urbana no va acompañada de vivienda social y mecanismos de permanencia.

- Almudena Nolasco propuso distinguir correctamente los ejes de barrio de los ejes de ciudad, alertó sobre el cierre acelerado del comercio de proximidad, y defendió avanzar hacia herramientas de seguimiento dinámicas, como un gemelo digital capaz de actualizar la información urbana en tiempo real.

- En el turno de debate, las partidas rurales emergieron como el ámbito donde la brecha entre estrategia urbana y experiencia cotidiana se hace más visible: reclaman respuestas concretas, servicios, seguridad jurídica y formas de participación adaptadas a su realidad.

Francisco Juan Martínez, Doctor Arquitecto, Profesor de la Universitat Politècnica de València. Moderador de la Mesa 5: Vivienda.

Valora la mesa de vivienda como una de las más intensas del proceso, por tratarse de un tema de plena actualidad en Alicante. Recuerda las líneas estratégicas del plan en materia de vivienda: reorientación hacia la residencia habitual y permanente; generación de un nuevo parque residencial estructurante; regeneración y reutilización del parque existente; sistema estable de vivienda protegida en alquiler asequible; alojamientos vinculados a entornos estratégicos de actividad; regulación de la terciarización; perspectiva de género; e innovación tipológica.

También realiza una síntesis de las aportaciones de cada ponente.

- Estefanía Martínez (directora de EVHA) valoró positivamente el plan como punto de partida y explicó el origen multifactorial del déficit, normativo, financiero, de materiales, de suelo, advirtiendo de la necesidad de asegurar la viabilidad económica del compromiso del cuarenta por ciento de vivienda protegida en los

nuevos sectores mediante los coeficientes de ponderación en las reparcelaciones. Elia Gutiérrez (Universidad de Alicante / Consejo Asesor del Ministerio) planteó la tensión entre la vivienda como Oikos, bienestar y vida compartida, y como domus, bien de consumo, defendió la perspectiva de género como indicador de calidad y no mero requisito formal, y felicitó al equipo redactor por incorporar todos estos elementos al borrador.

- Elena Bronchalo (Sindicato de Barri de Carolines) aportó la perspectiva de la realidad cotidiana de quienes no tienen vivienda en propiedad: mudanzas continuas, desahucios, alquileres de habitaciones fuera del marco legal y convivencias sin contrato. Cuestionó la ecuación más construcción igual a menores precios, recordando que durante el boom inmobiliario los precios siguieron subiendo pese a récords de producción. Criticó el modelo de protección temporal, que cada pocos años retorna las viviendas al mercado libre, y puso como ejemplo el fondo buitre Cerberus operando en Alicante sobre antiguas VPO descalificadas.

- Jesualdo Ros (PROVIA) consideró el plan bien dimensionado para su horizonte, pero urgió soluciones a corto plazo: desbloquear ámbitos paralizados, planificar en clave industrial, reservar suelo para un clúster de construcción industrializada, atender la red eléctrica de transporte, blindar la flexibilidad normativa y dotar de instrumentos estables a la colaboración público-privada. Carlos Muñoz (FECIA) respaldó la construcción modular y señaló que las obras generarán demanda temporal de alojamiento para los trabajadores que habrá que prever.

- Gerardo Roger (arquitecto urbanista) reclamó precisión conceptual: vivienda asequible no es vivienda cara algo más barata, sino aquella al alcance de quienes ganan menos de dos veces el SMI. Concluyó que la única vía para producir alquiler entre trescientos y quinientos euros mensuales es la empresa pública con suelo cedido y financiación ICO o BEI al tres por ciento, y calificó la desprotección periódica como el mayor error de la política de vivienda española desde la Transición.

En su valoración personal, el Francisco Juan Martínez insiste en la distinción entre problemas urgentes que deben resolverse ya, con las reglas actuales, y problemas importantes que el plan debe planificar. Las mesas revelaron que la ciudadanía estaba reclamando fundamentalmente la urgencia de sus necesidades cotidianas, que el plan no puede resolver por sí solo. Subraya la frase que recoge del debate: «no se trata de hacer más casas, sino de hacer más ciudad».

Andrés López López, Arquitecto, Director de Operaciones de la Sociedad Pública de Gestión y Promoción de Suelos del Principado de Asturias. Moderador de la Mesa 6: Desarrollo Económico.

Describe la mesa de desarrollo económico como una de las más ricas en propuestas, centrada en qué se dedica y qué debería dedicarse la ciudad de Alicante en el futuro. Los temas abordados incluyeron industria, innovación, comercio, turismo, logística, inteligencia artificial, sostenibilidad ambiental, escala metropolitana y calidad urbana de las áreas productivas.

Sintetiza las ideas principales de cada ponente.

- Vicente Seguí (Director General de Empleo del Ayuntamiento) recordó que Alicante es una de las pocas ciudades españolas que combina simultáneamente puerto de relevancia internacional, aeropuerto de gran tráfico, conexión AVE y posición central en el eje metropolitano Alicante-Elche-San Vicente, y defendió que el urbanismo debe entenderse como herramienta económica, no solo residencial.

- Alberto Pascual (Generalitat) insistió en la reindustrialización y la agilidad administrativa como condiciones para captar inversiones estratégicas.

- Antonio Martínez (PIMESA, Elche) reivindicó una visión metropolitana más ambiciosa entre Alicante y Elche, advirtiendo que sin gestión y liderazgo compartido los mejores planes se quedan en declaraciones de intenciones.

- Alfredo Milla (INECA) defendió que Alicante vive una oportunidad histórica gracias al teletrabajo y la revolución de la inteligencia artificial, que permiten atraer profesionales de alto valor por su clima, calidad de vida y costes relativamente moderados.

- Amparo Sempere (FEPEVAL) alertó de la grave escasez de suelo industrial disponible y defendió que las áreas empresariales del futuro deben concebirse como ciudades productivas con servicios, zonas verdes y espacios de calidad.

- Vicente Armengol (comercio local) advirtió del riesgo de que las grandes estrategias metropolitanas olviden la dimensión cotidiana y humana de la ciudad: los barrios vivos, el pequeño comercio, los locales de proximidad.

- Andrés Pedreño (Universidad de Alicante) subrayó que la inteligencia artificial supondrá una transformación económica comparable a las grandes revoluciones industriales, y que Alicante debe posicionarse ya para no quedar fuera de esa transformación.

Como conclusión general, López identifica cuatro consensos de la mesa: necesidad urgente de diversificar la economía hacia sectores de mayor valor añadido; el urbanismo como herramienta activa de desarrollo económico; la apuesta por la escala metropolitana en torno a Alicante, Elche y San Vicente; y la inteligente puesta en valor de las ventajas competitivas ya existentes de la ciudad.

Desde su visión externa, señala que el suelo industrial debe tratarse de forma contracíclica: hay que producirlo de forma constante, aun cuando la demanda no sea inmediata, para poder responder con rapidez cuando aparezca. En su experiencia en Asturias, la ausencia de suelo disponible ha significado pérdidas de inversión directa hacia otras comunidades.

El acto concluyó con una intervención del presidente del Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante, Emilio Vicedo, quien dio por cerrada tanto la segunda fase del proceso participativo como la jornada de conclusiones y también su segunda etapa al frente de la institución colegial.

En su intervención puso en valor la colaboración institucional, el diálogo y la generosidad entre administraciones y colectivos para alcanzar acuerdos duraderos sobre el futuro de la ciudad, reivindicando además el papel del Colegio de Arquitectos como espacio de encuentro y construcción colectiva de Alicante.

Finalmente, animó a que el próximo presidente o presidenta de la institución pueda dar continuidad a esta línea de colaboración y trabajo conjunto.

10. Conclusiones generales transversales

El proceso participativo

El proceso ha alcanzado un nivel de participación moderado en cuanto al número de ciudadanos, pero muy alto en pluralidad, superando ampliamente las exigencias legales, incorporando expertos, administraciones, operadores económicos, universidades, colegios profesionales, asociaciones vecinales y ciudadanía organizada.

La principal fortaleza del proceso ha sido la combinación de conocimiento técnico y experiencia ciudadana, permitiendo contrastar las estrategias del PGE con necesidades reales del territorio. Existe una valoración positiva de la metodología utilizada, aunque numerosos participantes reclaman mecanismos permanentes de seguimiento y participación durante toda la tramitación y posterior ejecución del plan lo que explica que el proceso ha sido adecuado pero que debería tener continuidad para poder seguir enriqueciendo el PGE.

Se constata una demanda social de mayor transparencia en la evaluación de las aportaciones recibidas y en la explicación de los criterios de incorporación o rechazo. Y el proceso ha evidenciado también la existencia de un tejido asociativo más amplio y activo de lo inicialmente previsto, especialmente en barrios y partidas rurales.

Estrategias debatidas

Existe un consenso muy elevado respecto a la necesidad de abandonar modelos expansivos tradicionales y priorizar la regeneración urbana, la reutilización de tejidos existentes y la mejora de la ciudad consolidada.

La infraestructura verde se consolida como elemento estructurante del modelo territorial y no como un mero sistema complementario de espacios libres. Se considera imprescindible incorporar la adaptación climática como criterio transversal de todas las decisiones urbanísticas.

Se comparte ampliamente la necesidad de reforzar la dimensión metropolitana de Alicante, especialmente en relación con Elche, el aeropuerto, la logística, la movilidad y la actividad económica.

Existe acuerdo general en que la movilidad futura debe apoyarse prioritariamente en el transporte público, la movilidad peatonal y ciclista y la reducción de barreras urbanas históricas, aunque debe valorarse cuál será el medio de transporte concreto por el que apostar.

La vivienda asequible aparece como una de las principales preocupaciones sociales y uno de los retos estratégicos del futuro PGE. Se identifica también el envejecimiento demográfico como un factor estructural que debe influir en la localización de equipamientos, la accesibilidad, la vivienda y los servicios públicos.

Ideas aportadas

Las aportaciones más innovadoras no se centran tanto en nuevos crecimientos urbanos como en nuevas formas de gestionar, monitorizar y adaptar la ciudad existente. Se detecta una demanda creciente de planificación basada en datos, indicadores urbanos y herramientas digitales de seguimiento.

El proceso ha venido marcado por la exigencia constante de integrar las partidas rurales en el modelo territorial, superando su consideración residual dentro del planeamiento.

Se consolida la idea de Alicante como ciudad policéntrica, con barrios más autónomos y dotados de servicios de proximidad. Varias aportaciones apuntan a incorporar una visión más vinculada a la salud urbana, los cuidados y la resiliencia social.

Existe una preocupación transversal por garantizar que las estrategias del PGE puedan ejecutarse efectivamente y no queden limitadas a objetivos programáticos.

Balance

Durante todo el proceso se ha destacado especialmente la calidad y diversidad de las aportaciones recibidas, así como la voluntad generalizada de construir consensos en torno a los grandes retos de Alicante. Los participantes coincidieron en señalar que el nuevo Plan General representa una gran oportunidad para la ciudad y valoraron positivamente el trabajo realizado hasta ahora, entendiendo que, con los matices y mejoras propios de un documento de esta complejidad, se ha avanzado en la buena dirección antes de su remisión a Conselleria.

Uno de los asuntos que generó mayor consenso fue la necesidad de que el Plan refuerce su visión metropolitana y se continúe el trabajo de su trabajo de relación con el entorno inmediato de Alicante. En este sentido, el concejal de Urbanismo anunció en la mesa de conclusiones que iniciaba una ronda de contactos con representantes de distintos municipios del área metropolitana para presentarles las líneas de trabajo que se están desarrollando desde Alicante y coordinar estrategias comunes de conexión y planificación territorial, teniendo en cuenta que serán municipios directamente afectados por las decisiones que adopte la ciudad, pero también para que puedan transmitir sus propios planes y buscar conexiones mejores.

Tanto los ponentes como el público asistente coincidieron también en que este segundo proceso participativo ha evidenciado la voluntad de los alicantinos de implicarse activamente en la construcción de su ciudad. Al mismo tiempo, se puso de manifiesto que existen numerosos asuntos urgentes que requieren soluciones a corto plazo y que no pueden esperar a que el Plan General complete toda su tramitación administrativa.

Por ello se planteó la conveniencia de aprovechar la buena acogida que ha tenido el proceso participativo (más allá de las discrepancias lógicas en un debate de estas características) para mantener abiertos canales de comunicación estables con el tejido asociativo y ciudadano. El objetivo sería seguir enriqueciendo el documento urbanístico, testar algunas de las estrategias planteadas que podrían implementarse de forma anticipada y, al mismo tiempo, facilitar que la ciudadanía pueda trasladar sus necesidades más inmediatas de una manera más clara y eficiente.

11. Identificación clara de propuestas concretas.

1. Sistema permanente de participación ciudadana del PGE.

Creación de un Observatorio Ciudadano del Plan General con reuniones periódicas y seguimiento de indicadores.

2. Programa específico para las partidas rurales

Definición de centralidades rurales, equipamientos mínimos y estrategia propia de movilidad y servicios.

3. Protección reforzada del suelo agrario de alto valor

Blindaje específico frente a implantaciones incompatibles y procesos de fragmentación.

4. Catálogo municipal de lugares de interés geológico

Creación de una figura municipal de protección para enclaves geológicos actualmente desprotegidos.

5. Red de refugios climáticos urbanos

Equipamientos públicos y espacios verdes adaptados para episodios de calor extremo.

6. Sistema urbano de drenaje resiliente

Incorporación sistemática de zonas verdes inundables y balsas de laminación en todos los nuevos desarrollos.

7. Auditorías de seguridad urbana con perspectiva de género

Aplicadas a itinerarios peatonales, espacios públicos y conexiones entre barrios.

8. Protección de los ejes comerciales de barrio

Limitación del cambio de uso indiscriminado de locales a vivienda como refuerzo de la estrategia de corazones de barrio.

9. Programa de regeneración prioritaria en barrios vulnerables

Identificación de áreas prioritarias con actuaciones coordinadas de carácter social y urbano.

10. Instrumentos de financiación cruzada

Permitir que nuevos desarrollos contribuyan a financiar actuaciones de regeneración urbana.

11. Gemelo digital urbano del PGE

Sistema de monitorización permanente de indicadores ambientales, sociales y territoriales.

12. Reserva estratégica para red pública de residencias de mayores

Dimensionada según escenarios demográficos futuros.

13. Vinculación dinámica entre crecimiento poblacional y equipamientos

Actualización periódica de reservas dotacionales según evolución real de la población.

14. Estrategia alimentaria metropolitana

Protección de espacios agrarios productivos y fortalecimiento de circuitos de proximidad.

15. Reconversión flexible de áreas industriales obsoletas

Facilitando nuevos usos compatibles y actividades innovadoras.

16. Corredor de innovación sanitaria

Articulado en torno a hospitales, universidad e investigación biomédica.

17. Integración territorial del mar en el modelo urbano

Más allá del frente litoral, incorporando economía azul, cultura marítima y paisaje costero.

18. Plan director de espacios de sombra y de Iluminación

Especialmente en centro tradicional, zonas turísticas y recorridos peatonales estratégicos.

19. Sistema de priorización de inversiones basado en uso ciudadano real

Utilizando datos anonimizados de movilidad y frecuentación.

20. Estrategia metropolitana Alicante-Elche

Formalizada mediante instrumentos estables de gobernanza supramunicipal.

12. Valoración técnica preliminar no vinculante.

Valoración general del proceso participativo

Desde una perspectiva técnica, el proceso de participación desarrollado en torno al borrador del Plan General Estructural puede considerarse satisfactorio tanto por su alcance como por la diversidad de agentes implicados. La participación no se ha limitado al cumplimiento formal de las exigencias establecidas por la legislación urbanística valenciana, sino que ha incorporado mecanismos adicionales de contraste técnico y debate especializado que han permitido enriquecer el contenido del plan. La presencia simultánea de representantes institucionales, especialistas académicos, profesionales de distintas disciplinas, operadores económicos, asociaciones vecinales y ciudadanía interesada ha generado un entorno de discusión poco habitual en los procesos urbanísticos, favoreciendo la aparición de visiones complementarias y, en algunos casos, contrapuestas sobre el futuro de la ciudad.

Uno de los aspectos más relevantes del proceso ha sido su capacidad para identificar preocupaciones que trascienden los ámbitos temáticos inicialmente planteados. Aunque las mesas se estructuraron en torno a materias concretas (infraestructura verde, movilidad, dotaciones y servicios, regeneración urbana, vivienda y desarrollo económico), las intervenciones pusieron de manifiesto la existencia de cuestiones transversales que afectan simultáneamente a todas ellas, como la adaptación al cambio climático, la cohesión social, la gobernanza metropolitana, el envejecimiento demográfico o la necesidad de mejorar la calidad del espacio público. Este resultado constituye un indicador positivo de madurez del debate y confirma la conveniencia de abordar el planeamiento desde una visión integrada.

Asimismo, resulta especialmente destacable la capacidad del proceso para generar consensos amplios sobre determinados objetivos estratégicos sin eliminar la existencia de discrepancias legítimas sobre los mecanismos concretos para alcanzarlos. Desde un punto de vista técnico, este equilibrio entre consenso y diversidad constituye uno de los principales valores del proceso participativo, ya que permite enriquecer el plan sin desvirtuar la coherencia de su modelo territorial.

No obstante, también se han identificado algunas limitaciones. Diversos participantes señalaron la necesidad de dotar de continuidad a los mecanismos de participación, evitando que la interacción con la ciudadanía se limite exclusivamente a los periodos formales de exposición pública.

Desde una perspectiva técnica, esta observación resulta pertinente, ya que el propio desarrollo del proceso ha demostrado la existencia de un tejido social y profesional capaz de aportar conocimiento útil durante las futuras fases de desarrollo y ejecución del planeamiento.

Valoración técnica del modelo territorial y de las estrategias presentadas

Las estrategias expuestas por el equipo redactor presentan, en términos generales, un elevado grado de coherencia con los principios contemporáneos de planificación territorial y urbana. El modelo planteado se aleja de los enfoques expansivos que caracterizaron gran parte del urbanismo de finales del siglo XX y orienta el crecimiento de Alicante hacia criterios de sostenibilidad ambiental, regeneración urbana, resiliencia climática y eficiencia territorial.

La consideración de la infraestructura verde como elemento estructurante previo a cualquier decisión urbanística constituye una de las fortalezas más relevantes del modelo. Frente a concepciones tradicionales que entendían los espacios naturales como áreas residuales o meramente protegidas, el planteamiento debatido los incorpora como auténticas infraestructuras territoriales capaces de organizar el crecimiento urbano, mejorar la conectividad ecológica y reforzar la adaptación climática de la ciudad. Esta aproximación resulta plenamente coherente con las directrices europeas y autonómicas más recientes en materia de ordenación territorial.

En materia de movilidad, las estrategias presentadas muestran igualmente una orientación adecuada hacia la reducción de la dependencia del vehículo privado y el fortalecimiento de

sistemas de transporte más sostenibles. La apuesta por el transporte público, la conectividad metropolitana, la mejora de la accesibilidad peatonal y ciclista y la eliminación de barreras urbanas históricas responde a problemáticas ampliamente reconocidas en los debates técnicos contemporáneos. Especial relevancia adquiere en este contexto la variante ferroviaria de Torrellano, cuya capacidad para liberar el frente litoral y mejorar la integración urbana fue valorada de forma muy positiva por numerosos participantes.

Por otra parte, la estrategia de consolidación de un modelo urbano más policéntrico constituye otro de los elementos mejor valorados desde el punto de vista técnico. La distribución equilibrada de equipamientos, servicios y oportunidades económicas entre distintos barrios permite reducir desplazamientos, fortalecer las centralidades urbanas existentes y mejorar la cohesión territorial. Este enfoque aparece reiteradamente respaldado tanto por especialistas como por representantes vecinales y se encuentra alineado con las tendencias más avanzadas de planificación urbana.

En el ámbito económico, la apuesta por actividades vinculadas a la innovación, la logística avanzada, la economía del conocimiento y la colaboración metropolitana con Elche y el resto de municipios del área metropolitana presenta un elevado potencial estratégico.

Alicante dispone de una posición territorial privilegiada por la presencia simultánea del puerto, el aeropuerto, la universidad y diversas infraestructuras de transporte de escala regional y nacional. La capacidad del PGE para articular estos activos dentro de una estrategia territorial coherente constituye una de las principales oportunidades identificadas durante el proceso participativo.

Valoración técnica de las aportaciones ciudadanas y profesionales

Las aportaciones formuladas durante las mesas de diálogo presentan, en términos generales, un notable nivel de calidad técnica y una elevada compatibilidad con los objetivos estratégicos del plan. Lejos de cuestionar el modelo territorial planteado, la mayoría de las propuestas contribuyen a reforzarlo, completarlo o desarrollar aspectos que todavía aparecen insuficientemente definidos.

Entre las aportaciones que presentan un mayor interés para su posible incorporación destacan aquellas relacionadas con la adaptación climática, la gestión del agua, la protección de espacios agrarios, la regeneración de barrios vulnerables, la mejora de los ejes comerciales de proximidad y el fortalecimiento de la gobernanza metropolitana. Estas cuestiones aparecen de forma recurrente en distintas mesas temáticas, lo que indica la existencia de una preocupación compartida por parte de actores muy diversos.

Especialmente relevantes resultan las propuestas vinculadas a la denominada “ciudad de los cuidados”, a la planificación de equipamientos adaptados al envejecimiento de la población y a la mejora de la accesibilidad universal. Aunque estas cuestiones suelen abordarse desde políticas sectoriales específicas, el proceso participativo ha puesto de manifiesto que poseen también una importante dimensión territorial y urbanística que debería reflejarse en el PGE.

Del mismo modo, las aportaciones relacionadas con la gestión del agua adquieren una importancia singular en el contexto climático mediterráneo. Las propuestas relativas a la reutilización de recursos hídricos, la gestión de escorrentías, la reducción del riesgo de inundación y la incorporación de soluciones basadas en la naturaleza presentan un elevado grado de coherencia con los objetivos de resiliencia territorial que debe perseguir el plan.

Asimismo, debe destacarse la creciente preocupación por las partidas rurales y por la necesidad de integrarlas de manera más efectiva en el modelo territorial del municipio. Diversas intervenciones pusieron de manifiesto déficits históricos de servicios, infraestructuras y equipamientos que difícilmente pueden abordarse únicamente desde una perspectiva urbana. Desde un punto de vista técnico, esta demanda parece razonable y aconseja profundizar en la caracterización territorial y funcional de estos ámbitos durante las siguientes fases de desarrollo del plan.

Aspectos que requieren una evaluación técnica adicional

A pesar de la valoración positiva general, algunas propuestas planteadas durante el proceso requieren estudios complementarios antes de poder ser incorporadas al planeamiento estructural.

Es el caso de determinadas iniciativas que implican la introducción de nuevos estándares urbanísticos, como la exigencia de porcentajes mínimos de verde privado en ámbitos urbanos o ciertas fórmulas específicas de redistribución de cargas urbanísticas. Aunque los objetivos perseguidos son compatibles con el modelo territorial, su aplicación práctica exige analizar cuidadosamente sus implicaciones jurídicas, económicas y de viabilidad urbanística.

Igualmente, algunas propuestas relacionadas con la operación concreta de sistemas de transporte (frecuencias del TRAM, características específicas de corredores BRT o diseño detallado de infraestructuras) pertenecen más al ámbito de la planificación pormenorizada y de la gestión de servicios que al contenido propio de un Plan General Estructural. Ello no impide que sus objetivos estratégicos puedan ser asumidos por el plan como criterios orientadores.

También requieren una reflexión adicional algunas propuestas vinculadas a infraestructuras de defensa civil, refugios subterráneos o determinados sistemas tecnológicos avanzados de monitorización urbana. Aunque conceptualmente responden a preocupaciones legítimas relacionadas con la resiliencia y la gestión de riesgos, su desarrollo excede en gran medida las competencias habituales de un instrumento de ordenación estructural.

Conclusión técnica final

La valoración técnica global del proceso y de sus resultados es claramente favorable. El conjunto de estrategias planteadas por el equipo redactor y las aportaciones formuladas durante las mesas configuran un marco coherente para la construcción de un modelo territorial más sostenible, resiliente, inclusivo y competitivo para Alicante.

Las contribuciones recibidas no evidencian una oposición significativa al modelo general propuesto, sino una voluntad mayoritaria de mejorarlo, complementarlo y dotarlo de mayor capacidad de respuesta frente a los retos futuros. Entre estos retos destacan la adaptación al cambio climático, la accesibilidad a la vivienda, la regeneración de la ciudad consolidada, la mejora de la movilidad metropolitana, la protección de los recursos territoriales y la atención a una población progresivamente más envejecida.

Por todo ello, puede concluirse que el proceso participativo ha generado un volumen significativo de conocimiento útil para la redacción definitiva del Plan General Estructural y que una parte importante de las aportaciones recibidas presenta un grado de compatibilidad alto o muy alto con los objetivos estratégicos del documento, recomendándose su estudio detallado durante las siguientes fases de tramitación y desarrollo del planeamiento.

13. Anexo I: Recopilación de preguntas formuladas.

Alicante, un plan contigo

Nombre: _____

Asociación: _____

Aportación: _____

Si están de acuerdo en sacar los coches del centro. ¿Porqué no hay ninguna referencia a la ZONA DE BAJAS EMISIONES?

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: David Ruiz

Asociación: _____

Aportación: Veo que la fase 1, 2, y 3 de la ampliación del TRAM prioriza tramos de playas. Sin embargo deja para una última FASE 3 la ampliación desde la Universidad hasta los barrios del SUR. ¿Porqué esas prioridades?

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: María

Asociación: UnivAlacant

Aportación: Redirigir el tráfico a las rondas (gran vía y vía parque) es imposible, a día de hoy ya están saturadas ¿Para que quieren liberar la zona turística cargando el problema a otros barrios de la ciudad? Es necesario hacer →

Ayuntamiento de CTAACOLEGIO TERRITORIAL

Alicante, un plan contigo

PARTIDAS RURALES

Nombre: Pauline

Asociación: Asociacion de vecinos Cañada del Fenollar

Aportación: Ampliación horarios taxi a la demanda? Q autobus?? que haga San Vicente de l Raspeig hacia centro para impulsar el consumo de los camperos en alicante

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL

Alicante, un plan contigo

Nombre: PABLO MORENO

Asociación: COLEGIO DE ARQUITECTOS.

Aportación: EN POCOS AÑOS ALICANTE PASARÁ A SER UNA METRÓPOLI CON S. VICENTE, MUCHAMIEL, S. JUAN Y CAMPELLO. PARA FACILITAR QUE CUALQUIER CIUDADANO DE ESTA METRÓPOLI PUEDA VIVIR EN CUALQUIER NÚCLEO Y DESPLAZARSE A CUALQUIER OTRO PUNTO DE LA METRÓPOLI, ¿QUE SOLUCIONES DE MOVILIDAD PÚBLICAS Y PRIVADAS SE DAN? ¿SE HA CONTADO CON LOS DATOS DE LOS OTROS MUNICIPIOS?

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTO DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: ARMANDO

Asociación: PLATAFORMA POR EL TRAM SANT JOAN MUTXAMEL

Aportación: 203 MILLONES DE USUARIOS EN 2024. 2 LICITACIONES POR 800.000 EUROS RECHAZADOS AVD. DENIA NO CABE CARRIL TRAM UN TRAM EN LINEA RECTA IMPOSIBLE 40 MILLONES EN SU CONSTRUCCIÓN

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTO DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre:

Asociación:

Aportación: INDEPENDIENTEMENTE DEL COSTE, LOS BRT SE ELIMINARON DE ZARAGOZA POR SER EL MEDIO DE TRANSPORTE CON + ÁNGULO MUERTO. ¿NO HAY MIEDO A SUFRIR + ACCIDENTES?

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTO

Alicante, un plan contigo

Nombre:

Asociación:

Aportación: NO ES DEMASIADO MILES DE FIRMAS AVALAN EL TRAYECTO CITADO NECESIDAD DE UN PACTO POLITICO DE NO USAR EL TRAYECTO COMO CONFRONTACIÓN ELECTORAL

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL

Alicante, un plan contigo

Nombre: Antonio Balcher

Asociación: A. VV. de Rabasa.

Aportación: El documento de cada mesa debería colgarse en la web con días de antelación. Tal y como se ha hecho hasta ahora - mesas 1 y 2 - es imposible el diálogo y el debate. Sólo estamos para escuchar, sin posibilidad de aportar y dialogar

Ayuntamiento de Alicante · Carpe · CTAA COLEGIO TERRITORIAL DE ARQUITECTOS DE ALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: RODOLFO COLOMA

Asociación: VERDS - COMPROMÍS

Aportación: ¿LA IDEOLOGÍA DEL PARTIDO EN EL GOBIERNO PUEDE ALTERAR MUCHO LAS PROPUESTAS DEL PGE?

Ayuntamiento de Alicante · Carpe · CTAA COLEGIO TERRITORIAL DE ARQUITECTOS DE ALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: Antonia Domene

Asociación: Asoc. Vecinos Villafranqueza

Aportación: QUE PROPUESTA PARA MEJORAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE HOY PARA VILLAFRANQUEZA YA QUE NO ES UN NUCLEO DISEMINADO SINO UN BARRIO DE ALICANTE

Ayuntamiento de Alicante · Carpe · CTAA COLEGIO TERRITORIAL DE ARQUITECTO DE ALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: Juan A. Sirvent

Asociación: La Cañada del Fenollar

Aportación: Referente al TAD (falta la demanda) El año pasado se hizo una recogida de firmas en las partidas rurales solicitando 2 paradas en Centro Salud I y II, ya que las paradas actuales de San Vicente están en el otro extremo (Bombero y Universidad)

Ayuntamiento de Alicante · Carpe · CTAA COLEGIO TERRITORIAL DE ARQUITECTOS DE ALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: Román Flores

Asociación: Arquitects.

Aportación: Pregunta a Román Flores. Me gustaría saber si en cuanto a la conexión ferroviaria hacia tenido en cuenta el Corredor Mediterráneo

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTO DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: José Angues

Asociación: Voy por libre

Aportación: En referencia al tram hacia el Sur, ¿No sería inteligente convertir la línea Jaén de la costa en un TRAM hacia urbanova - El Altet

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: María Domenech Salinas

Asociación: Asoc. Propietarios Barrio de Sanguetta

Aportación: Cuando se va a ejecutar el Plan Especial de Sanguetta; primero consulta pública, ahora desde hace un año concurso de ideas.... En que punto está y que se va a hacer en el barrio de Sanguetta.

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL

Alicante, un plan contigo

Nombre: José Angues

Asociación: voy por libre

Aportación: Se habla de área metropolitana pero no veo ninguna conexión con ELCHE (casi 300.000 h) Podría el bus urbano de Alicante llegar a Arenales desde urbanova?

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL

QUE NO SE
ONTEMPLADO
MAR COMO
DE TRANSPORTE
REGIONAL COMO
ERNATIVA A
FICO RODADO
R EJEMPLO
EPOCA ALTA
N PEQUEÑOS
RRIES.
UERTOS HAY.
SI NO, PONER
ONTONES

FRANCISCO CATTACHO
(JUNTA DE DISTRITO Nº 2)

HE ASISTIDO A LAS 5 TIESAS DE TRABAJO Y TE PREGUNTO;

CÓTIO ES POSIBLE QUE EN LOS ÚLTITOS 30 AÑOS, CON EL PLAN DEL 87, SE HAYA PRODUCIDO ESTA GRAN DIFERENCIA ENTRE EL SUR DE SAN VICENTE Y EL NORTE DE ALICANTE.

SAN VICENTE: CENTRO COTIERCIAL, UNIVERSIDAD, REHABILITACIÓN DE LA COLONIA SANTA ISABEL, PARQUE DE BOTTBEROS, UN HOTEL, RESIDENCIAS DE ESTUDIANTES ETC...

ZONA NORTE ALICANTE: 2 DE LOS 5 BARRIOS TIÁS POBRES DE ESPAÑA.

¿ESTE PLAN SOLVENTARÁ TAL DESIGUALDAD ECONÓTICA Y SOCIAL??

TUCHAS GRACIAS.

Alicante, un plan contigo

Nombre: MANUEL LUIS

Asociación: AV BENVINGUTS FONTCALENT

Aportación: DE QUIEN NACE LA IDEA Y EN QUE SE BASA PARA PROPONER SUELO INDUSTRIAL EN LA CAMPANETA Y EN EL 2008 NO SE CONTEMPLABA.

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: RAÚL RUIZ

Asociación:

Aportación: ALICANTE PERDIÓ EL TREN DEL DISTRITO DIGITAL Y AHORA, LAS OFICINAS DEL PUERTO NO SIRVEN PARA ATRAER EMPRESAS, SI NO QUÉ LAS OCUPA LA CONSELLERÍA DE INNOVACIÓN ¿ESO VA A REVERTIR?

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: Pauline

Asociación: Partidas Rurales

Aportación: El PGE proyecta un arco industrial en sectores como Bacarot Fontcalent y La Atalayas Según Agenda 2030 en que medida se protege el patrimonio natural y rural?

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: Mari Carmen

Asociación: Barrio Seneca

Aportación: Se ha hablado mucho del futuro pero poco del presente, que hay mucho que solucionar en sus barrios ¿Para cuando?

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL

Alicante, un plan contigo

NORMATIVA

Nombre:

Asociación:

Aportación:

LOS CAMBIOS DE USO DE LOCAL A VIVIENDA SON UNA SOLUCIÓN A CORTO PLAZO A LAS PERSIANAS BAJADAS O UNA CONDENA AL DESARROLLO COMERCIAL FUTURO.

Ayuntamiento de Alicante · Carpe · CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: VICKY

Asociación: LA SERRETA

Aportación: ¿EN QUÉ SITUACIÓN QUEDAN LAS VIVIENDAS Y RESIDENTES DE LA ZONA? QUEDARÍAN ENCERRADOS EN UN GRAN POLÍGONO INDUSTRIAL. ALGUIEN PIENSA EN LA CALIDAD DE VIDA DE ESTAS PERSONAS?

Ayuntamiento de Alicante · Carpe · CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: Vicki

Asociación: Asociacion la Serreta

Aportación: Que tipos de industrias es la zona de la Serreta? Corredores ecologicos con los vecinos mas cercanos?

Ayuntamiento de Alicante · Carpe · CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS

Alicante, un plan contigo

Nombre: Victor

Asociación: PLAAM

Aportación: DOTACION DE AGUA

Pregunta al Concejal: La diputacion acaba de inyectar 2,7 M de euros para sistemas de agua y subvencionar los vais a usar para las Partidas Rurales?

Ayuntamiento de Alicante · Carpe · CTAACOLEGIO TERRITORIAL

Alicante, un plan contigo

Nombre: Pauline

Asociación: AVCF

Aportación: Hablan de desarrollo económico pero plantean un modelo de naves industriales del siglo pasado que van a consumir suelos fértiles, porque no han apostado

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: JORGE ACHA

Asociación: BENVINGUTS FONTCALENT

Aportación: NO CREEIS QUE VUESTRO SYLICOM-WACEY ESTA CLAMADO AL FRACASO POR LA PROXIMIDAD DE UNA DE LAS EMPRESAS MAS CONTAMINANTES (CEMEX)?

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Pauline

Nombre: Asociacion de vecinos

Asociación: de la Cañada del Fenollar

Aportación: Considera coherente proyectar polígonos industriales y corredores ecológicos que separan la Ciudad mientras dejan expuestas las partidas rurales periféricas?

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS

Alicante, un plan contigo

Nombre: ROSARIO NAVALÓN

Asociación:

Aportación: ¿Pueden ampliar algo más qué tipo de actividad se plantea en el área de actividades estratégicas en torno a la A-79 en el Sur del municipio.?

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: ESTHER 664356750

Asociación: ASOCIACIÓN VECINOS BENVINGUTS FONT-CALENT

Aportación: SOMOS PARTE DE ALICANTE, SOMOS ZONAS VULNERABLES (olvidadas) SÍ NECESITAMOS PLANES ESPECIALES PARA LAS ZONAS RURALES ¡¡LES INVITO A QUE VENGAN A LA PARTIDA Y VEAN LAS NECESIDADES REALES!!

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTO DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: Víctor Jorge Tordera

Asociación: Morales partida

Aportación: Duda en la legalización de un Terreno que se tiene valor Catastral, IVI propio, y es un proindiviso, necesitamos separar el terreno legalmente.

627091882.

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: VICENTA CEDILLO

Asociación: PLATAFORMA POR UN USO EN EL MORALET

Aportación: DENTRO DE LA PROPUESTA DE DESCLASIFICACIÓN DE LOS UDPD's A SUELO NO URBANO COMÚN ¿PODRÍAN CONCRETAR QUE VENTAJAS APAREJARÍA? DOTACIÓN DE SERVICIOS, AGUA POTABLE) ¿QUÉ COSTES ASUMIRÍA EL AYUNTAMIENTO QUÉ COSTES TENDRÍA PARA CADA VECINO? SUBVENCIONES?

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL

Alicante, un plan contigo

Nombre: ANÓNIMO

Asociación: PLAAM

Aportación: Hablan de Regeneración urbana, pero se dejan de lado áreas como las partidas rurales. Pretenden hacer ampliaciones pero que para en 2 décadas cuando lleguemos a la autovía A7 y no se pueda ampliar. Porque no se apuesta por dotar las partidas rurales y evitar gentrificación?

Ayuntamiento de Alicante CTAACOLEGIO TERRITORIAL

Alicante, un plan contigo

Quiero hablar

Nombre: José Vicente Berenguer

Asociación: Vecinal L'Alcoraia

Aportación: El PGOU 98 dejó a L'Alcoraia sin suelo Urbano. Este Plan nos va a rectificar esa desigualdad con las demás partidas? Vs. decíamos que en las diversas 20-03-19 el Himno del norte duro no puede llegar a L'Alcoraia y eso perjudica la [illegible]

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Partida del Moralet

Asociación Nuevo Moralet:

- Va a pasar todo el Moralet a ~~RD~~ APD?

Cuales son la APD-16, APD-17 APD-18, APD-19?

- Nos van a dotar de agua municipal?
- Nos van a asfaltar las calle?
- Nos van a dotar de contenedores para que podamos reciclar? * Ya que solo tenemos contenedores sin poder clasificar los residuos.
- ~~Delete~~ Violeta

Alicante, un plan contigo

Anonima (1)

Nombre: Cuestion para

Asociación: la GVA

Aportación: La LoTUP esta en fase de Reformas Hay posibilidad de facilitar la ejecucion de sanciones urbanisticas y demolicion a los ayuntamientos para que vaya mas

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTO

Alicante, un plan contigo

(2)

Nombre: Anonima

Asociación:

Aportación: No tiene sentido desarrollos SRZ y pasar a SRI sin prever Parques inundables

Indicadores urbanos en suelos consolidados? Y Porque no en suelos no urbanizables TAMBIEN.

Nos vais a ABANDONAR UNA VEZ MAS

Nos ~~envenenamos~~

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS

Alicante, un plan contigo

Nombre: Pablo Penalver

Asociación: Cultural Iberá

Aportación: En la Calle Padre Recaredo Ríos pone en la web del PGE que es terreno EA2 y una cuadrícula azul ¿Qué significa?

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: Roberto Llopis

Asociación: PLAAM

Aportación: Hemos hablado de estructuraciones y estructuras que conecten distintos nodos de población.

Qué papel juegan los núcleos municipales colindantes?

Cómo se van a incorporar estas áreas limítrofes (p.ej. San Vicente) para paliar deficiencias de servicios actuales

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS DEALICANTE

Alicante, un plan contigo

Nombre: Alicia I. de Prado

Asociación: A.V Cañada del Fenollar

Aportación: Nuevo Parque Tecnológico de la UA. crece hacia CEMEX, situándose a metros de la industria más contaminante de Alicante, ~~con una deuda Haciendo~~ Va a mantenerse ese futurible?

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTOS

Alicante, un plan contigo

(*) Cuando Dña. Letitia Martín se reunirá con nosotras para compartir nuestro trabajo de campo (planos)?

Nombre: Alicia I. de Prado.

Asociación: AVV Cañada del Fenollar

(1)

Aportación: Cuando se llevará a cabo la Regulación entidades altamente contaminante con incidencia evidente en la salud de TODOS los Alicantinos habla de las 4 cementeras, canteras de yeso, vertederos, la UTE... concentradas en los P. RUPESTRES, pero que afectan a toda la ciudad y al mar (*)

Ayuntamiento de Alicante Carpe CTAACOLEGIO TERRITORIAL DEARQUITECTO