

# **PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. DOCUMENTO DE INFORMACIÓN**

CONSELLERIA DE TERRITORIO Y VIVIENDA  
Dirección General de Planificación y Ordenación Territorial

## INDICE

|                                                                                         |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b><u>1. INTRODUCCIÓN</u></b> .....                                                     | <b>3</b>  |
| <u>1.1. CONSIDERACIONES PREVIAS</u> .....                                               | 3         |
| <u>1.2. OBJETIVOS</u> .....                                                             | 7         |
| <b><u>2. AMBITO</u></b> .....                                                           | <b>10</b> |
| <b><u>3. SÍNTESIS DEL ANÁLISIS Y DEL DIAGNÓSTICO TERRITORIAL</u></b> .....              | <b>12</b> |
| <u>3.1. MEDIO FÍSICO</u> .....                                                          | 12        |
| <u>3.1.1. Espacios naturales</u> .....                                                  | 12        |
| <u>3.1.2. Riesgo de inundación y de erosión costera</u> .....                           | 22        |
| <u>3.1.2.1. Riesgo de inundaciones</u> .....                                            | 22        |
| <u>3.1.2.2. Inundaciones debidas a temporales</u> .....                                 | 28        |
| <u>3.1.2.3. Erosión costera</u> .....                                                   | 29        |
| <u>3.1.3. Paisaje</u> .....                                                             | 32        |
| <u>3.1.4. Recursos hídricos</u> .....                                                   | 36        |
| <u>3.1.5. Playas</u> .....                                                              | 44        |
| <u>3.2. DEMOGRAFÍA</u> .....                                                            | 45        |
| <u>3.3. SISTEMA PRODUCTIVO</u> .....                                                    | 52        |
| <u>3.3.1. Sector primario</u> .....                                                     | 52        |
| <u>3.3.2. Sector secundario</u> .....                                                   | 56        |
| <u>3.3.3. Sector terciario</u> .....                                                    | 59        |
| <u>3.4. INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS</u> .....                                      | 64        |
| <u>3.4.1. De transportes y comunicaciones</u> .....                                     | 64        |
| <u>3.4.1.1. Carreteras</u> .....                                                        | 64        |
| <u>3.4.1.2. Ferrocarril</u> .....                                                       | 67        |
| <u>3.4.2. De servicios</u> .....                                                        | 70        |
| <u>3.4.2.1. Abastecimiento de agua</u> .....                                            | 70        |
| <u>3.4.2.2. Saneamiento y depuración</u> .....                                          | 72        |
| <u>3.4.2.3. Energía</u> .....                                                           | 74        |
| <u>3.4.3. Puertos deportivos</u> .....                                                  | 77        |
| <u>3.5. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO</u> .....                                              | 81        |
| <b><u>4. MODELO TERRITORIAL ACTUAL DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA</u></b> ..... | <b>87</b> |
| <u>4.1. DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL MODELO TERRITORIAL GLOBAL</u> .....           | 87        |
| <u>4.1.1. Contexto territorial</u> .....                                                | 87        |
| <u>4.1.2. Desequilibrios territoriales</u> .....                                        | 94        |
| <u>4.1.3. Especialización productiva</u> .....                                          | 98        |
| <u>4.1.4. Síntesis del modelo territorial actual del litoral</u> .....                  | 103       |
| <u>4.2. DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL MODELO TERRITORIAL POR TRAMOS</u> .....       | 107       |
| <u>4.2.1. Delimitación de los submodelos</u> .....                                      | 107       |
| <u>4.2.2. Caracterización de los submodelos</u> .....                                   | 108       |
| <u>4.2.3. Síntesis del modelo territorial por tramos</u> .....                          | 126       |

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Consideraciones previas

El litoral de la Comunidad Valenciana es, sin duda, uno de sus activos más valiosos, un espacio clave para el futuro regional. Se trata de un espacio muy especial que le otorga calidad de vida y múltiples oportunidades de actividad y de residencia. La configuración de nuestras costas es un factor de singularidad, que crea oportunidades excepcionales. La destrucción de elementos ambientales y paisajísticos de alto valor y la ocupación masiva del litoral por usos comunes que generan escaso valor añadido y restan calidad, es un coste de oportunidad que no podemos permitirnos.

El litoral valenciano se extiende a lo largo de 470 kilómetros, lo que representa una cuarta parte de la costa mediterránea peninsular y un 6,2% de la española. Su disposición en sentido norte sur y su anchura media (el punto más alejado del mar apenas supera los 100 kilómetros) hacen de la Comunidad Valenciana un prototipo de región costera mediterránea. Si en la Unión Europea la mitad de la población de la reside en una franja de 50 kilómetros entorno a la costa, en nuestro caso este porcentaje es mucho mayor.

Por ello, la reciente Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (en adelante LOTPP) establece que el litoral, por sus especiales valores ambientales y económicos, debe ser objeto de una ordenación específica. La LOTPP contempla la redacción de un **Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana** que establezca las directrices de ocupación, uso y protección de la franja costera.

En la elaboración de este Plan de Acción Territorial deben tenerse en cuenta los siguientes **criterios**:

- a) **Asegurar la utilización racional del litoral** armonizando su conservación con los restantes usos, especialmente con los destinados al ocio, la residencia, el turismo y los equipamientos.

También debe reservar suelo para atender las demandas de los usos marítimos, especialmente de aquellos que sean más relevantes para la economía valenciana.

- b) **La gestión racional de los recursos** como el agua, el suelo, las playas, el paisaje, los espacios naturales de interés, el patrimonio cultural, las infraestructuras y de los equipamientos. Gestión racional que puede llegar a ser un factor limitante para los futuros desarrollos urbanísticos.
- c) **Definir los riesgos** de erosión y de inundación costera **y las medidas correctoras** precisas para minimizar los impactos potenciales que producen.
- d) **Ordenar** las tipologías de **las edificaciones admisibles** de acuerdo con las características y usos predominantes en cada tramo del litoral.
- e) **Mejorar el frente marítimo** de los núcleos costeros **y preservar el paisaje** que le otorga singularidad.

Esta preocupación por dotar al litoral de una ordenación diferenciada no es reciente. Entre los años 2000 y 2002 la Comunidad Valenciana desarrolló junto con otras regiones europeas (Murcia, Cerdeña y Calabria) un proyecto de cooperación transnacional para definir unos **Modelos Territoriales sostenibles en espacios litorales mediterráneos**.

En el documento previo que estableció las bases para el desarrollo de este trabajo se reconocían algunos de los **problemas territoriales** compartidos por las regiones mediterráneas. Entre ellos, se pueden destacar los siguientes:

- La urbanización compulsiva de la franja litoral que genera competencia entre los distintos usos y actividades por ocupar este singular espacio. La densificación y congestión de determinadas zonas, al margen de los impactos medioambientales susceptibles de producir, puede llegar a poner en peligro su atractivo turístico y, con ello, buena parte de su capacidad interna de desarrollo.
- La falta de equipamientos y servicios, la escasa integración del espacio litoral en el sistema urbano regional y la estacionalidad del sector turístico, que impiden la implantación de una sólida base económica más allá del mero desarrollo inmobiliario.
- La existencia de un modelo económico que conlleva una fuerte presión sobre el territorio, cuyo consumo a través de un planeamiento inconexo, en ocasiones

sobredimensionado, pone en peligro las estrategias de sostenibilidad y competitividad territorial.

- Los desequilibrios territoriales existentes entre el sistema urbano y el sistema rural, que se acrecientan cada vez más consecuencia del fuerte crecimiento que se produce en el litoral.
- La excesiva “litoralización” de las regiones costeras que no ha sido capaz de internalizar los costes ambientales, generando la pérdida de identidad de los asentamientos tradicionales, aún siendo éstos sus principales activos, tanto para la calidad de vida de sus habitantes como para atraer un turismo cualificado.
- La baja calidad de la edificación, la congestión del tráfico y falta de aparcamientos, los déficits en las redes de infraestructuras, las dificultades de acceso a las playas, la ocupación de suelos inundables, la insuficiencia o baja calidad de recursos hídricos, el vertido de residuos, la erosión e inestabilidad de la línea de costa o el deterioro del paisaje, constituyen otros de los problemas a resolver.

La posible expansión indiscriminada de este modelo amenaza el desarrollo equilibrado y sostenible del litoral mediterráneo que propugna la Estrategia Territorial Europea<sup>1</sup>. Por ello se hace necesario la puesta en marcha de acciones que inviertan esta tendencia. En síntesis, se trata de proponer unos Modelos Territoriales que comparados con los actuales, supongan una mejora de los déficits observados y el cumplimiento de los objetivos previamente establecidos.

A su vez, estos Modelos deben obtener la máxima rentabilidad de nuestras **oportunidades territoriales**. Entre éstas, se pueden destacar las siguientes:

- Un clima excepcional sobre el que se ha cimentado el desarrollo turístico, que nos diferencia de otros espacios litorales comunitarios.
- Las playas, que junto con el clima, son el recurso turístico que ejerce una mayor atracción sobre la demanda. La Comunidad Valenciana cuenta con 270

---

<sup>1</sup> La Estrategia Territorial Europea aprobada en Potsdam (Alemania), en mayo de 1999, supuso acordar unos modelos y objetivos territoriales comunes para procurar el **desarrollo equilibrado y sostenible** del territorio europeo, especialmente mediante el refuerzo de la cohesión económica y social.

kilómetros de playas, lo que representa cerca del 60% de la longitud de su costa. Porcentaje, éste, que es el mayor de todas las regiones costeras españolas.

- En nuestra costa se concentran 11 de los 14 espacios naturales protegidos de la Comunidad Valenciana, lo que refrenda su gran riqueza, en términos de biodiversidad. El litoral valenciano cuenta con un elevado número de ecosistemas singulares (humedales costeros, sierras litorales, saladares, cordones dunares) de gran valor ambiental.
- La presencia de una actividad económica consolidada como es el turismo, que supone el 10,8% del PIB regional; lo que representa la contribución más importante de este sector a la renta de una región peninsular.
- La existencia de otros atractivos de carácter cultural, como el patrimonio arquitectónico, las costumbres y tradiciones, la gastronomía o el paisaje, en ocasiones de excepcional belleza, constituyen argumentos que nos diferencian de otros territorios.

Por ello, en el futuro hay que ser respetuosos y exigentes con los proyectos que afecten a nuestro litoral. Reconducir la situación allí donde sea posible y, sobre todo, cambiar la forma de actuar en las zonas poco alteradas constituye uno de los grandes retos a afrontar.

Los Planes de Acción Territorial, según la LOTPP, deben tener el siguiente **contenido**: definición de objetivos, análisis territorial, diagnóstico territorial y estrategias del plan. Estos contenidos se deben plasmar en los siguientes **documentos**:

1. Documento de información.
2. Documento de objetivos y estrategias.
3. Documento de evaluación ambiental estratégica.

El **documento de información** debe incluir una síntesis del análisis y diagnóstico territorial realizado<sup>2</sup> en relación con los objetivos territoriales previamente establecidos. El análisis y el diagnóstico territorial debe centrarse en la identificación de los principales problemas y oportunidades territoriales. A su vez debe orientar las acciones (estrategias) a solucionar los problemas y a rentabilizar las oportunidades.

El documento de información tiene que concluir con la definición y caracterización del Modelo Territorial actual del litoral de la Comunidad Valenciana, tanto de forma global como por tramos diferenciados.

## 1.2. Objetivos

El Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana debe proponer nuevas formas de ordenar y gestionar las zonas costeras buscando un desarrollo territorial más sostenible.

Para ello hay que partir de los objetivos generales (criterios) establecidos en la LOTPP (utilización racional del litoral, gestión racional de los recursos, definición y corrección de los riesgos, ordenación de la edificación, mejora el litoral frente litoral y preservación del paisaje) sin perjuicio de su pormenorización e, incluso, de su reformulación en fases posteriores del trabajo (documento de objetivos y estrategias).

Inicialmente, los **objetivos específicos** se recogen en el cuadro siguiente:

---

<sup>2</sup> Se asume el análisis y diagnóstico territorial realizado en el estudio relativo a la "Definición de Modelos Territoriales Sostenibles en Espacios Litorales Mediterráneos y Estrategias para su Gestión". Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Febrero de 2002.

| <b>ÁMBITO</b>                                | <b>OBJETIVOS PORMENORIZADOS</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>MEDIO FÍSICO<br/>(Recursos y Riesgos)</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conservación, regeneración y puesta en valor de los recursos del litoral: clima, suelo, agua, costa, paisaje, fauna, vegetación, espacios de interés.</li> <li>• Reducción de riesgos naturales o inducidos: inundaciones, erosión costera, estabilización línea de costa.</li> <li>• Utilización del territorio acorde con su capacidad de acogida.</li> </ul>                            |
| <p>ESTRUCTURA<br/>TERRITORIAL</p>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vertebración de los asentamientos costeros.</li> <li>• Disminución de los desequilibrios espaciales (litoral-interior) y temporales (estacionales).</li> <li>• Recomposición morfológica de los núcleos urbanos.</li> <li>• Regeneración de las fachadas marítimas.</li> <li>• Mejora de la accesibilidad, infraestructuras, equipamientos y servicios.</li> </ul>                         |
| <p>ACTIVIDAD<br/>ECONÓMICA</p>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promoción de la actividad turística y difusión de sus efectos beneficiosos hacia el interior.</li> <li>• Diferenciación y cualificación de la oferta turística mediante la dinamización de las plazas de alojamiento y fomento de actividades complementarias.</li> </ul>                                                                                                                  |
| <p>ADMINISTRACIÓN<br/>DEL TERRITORIO</p>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinación del planeamiento municipal.</li> <li>• Fomento de modelos intensivos de concentración de la edificación en la franja costera para liberar suelo.</li> <li>• Delimitación de reservas de suelo para actividades estratégicas.</li> <li>• Integración de políticas sectoriales con incidencia en el litoral.</li> <li>• Mejora en la protección del dominio público.</li> </ul> |

**Cuadro 1.** Objetivos pormenorizados del Plan de Acción Territorial del Litoral.



En los apartados posteriores se analizarán aquellas materias que, en mayor medida, guardan relación con el logro de los objetivos establecidos. Concretamente, se profundizará en los siguientes aspectos:

- Medio Físico: espacios naturales, riesgos de inundación y erosión costera, paisaje y recursos hídricos.
- Población: tendencias de crecimiento.
- Sistema productivo: sector terciario.
- Infraestructuras y equipamientos: instalaciones portuarias.
- Planeamiento urbanístico: clasificación y calificación del suelo.

## 2. AMBITO

En ordenación del territorio una de las cuestiones que mayores dificultades presenta es decidir que municipios deben integrar el ámbito de trabajo. Ello es debido a que los procesos urbanísticos y territoriales no suelen responder a límites administrativos.

En nuestro caso, a efectos del Plan de Acción Territorial del Litoral, se ha definido un doble ámbito de trabajo: el ámbito estricto y el ampliado. El **ámbito estricto** está integrado por los 60 municipios costeros de la Comunidad Valenciana, que por provincias (de norte a sur) son los siguientes:

- Provincia de **Castellón** (16): Vinaròs, Benicarló, Peñíscola, Alcalà de Xivert, Torreblanca, Cabanes, Orpesa, Benicàssim, Castellón de la Plana, Almassora, Burriana, Nules, Moncofa, Chilches, La Llosa y Almenara.
- Provincia de **Valencia** (24): Sagunto, Canet d'En Berenguer, Puçol, Puig, La Pobla de Farnals, Massamagrell, Massalfassar, Albuxech, Albalat dels Sorells, Foios, Meliana, Alboraya, Valencia, Sueca, Cullera, Tavernes de la Valldigna, Xeraco, Gandia, Daimús, Guardamar de la Safor, Bellreguard, Miramar, Piles y Oliva.
- Provincia de **Alicante** (20): Dénia, Els Poblets, Jávea, Benitachell, Teulada, Benissa, Calpe, Altea, L'Alfàs del Pi, Benidorm, Finestrat, Villajoyosa, El Campello, Alicante, Elche, Santa Pola, Guardamar del Segura, Torrevieja, Orihuela y Pilar de la Horadada.

El **ámbito ampliado** considera otros municipios limítrofes y de influencia que participan o condicionan los procesos territoriales que se producen en el ámbito estricto. Este ámbito ampliado lo forman los 19 municipios no costeros siguientes:

- Provincia de **Valencia** (7): Alfafar, Massanassa, Catarroja, Albal, Silla, Sollana y Xeresa.
- Provincia de **Alicante** (12): Pego, El Verger, Ondara, Pedreguer, Gata de Gorgos, La Nucia, Mutxamel, San Joan d'Alacant, San Fulgencio, Rojales, Los Montesinos y San Miguel de Salinas.

En la Figura 1 se representan los **79 municipios** que integran el ámbito del Plan de Acción Territorial.

**Figura 1.** Ambito del Plan de Acción Territorial del Litoral.

### 3. SÍNTESIS DEL ANÁLISIS Y DEL DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

#### 3.1. Medio Físico

##### 3.1.1. Espacios naturales

El litoral de la Comunidad Valenciana (en general, el de todas las regiones mediterráneas) es un espacio rico en valores que, a su vez, se encuentra fuertemente presionado. Frente a la opinión generalizada de que el litoral valenciano está muy alterado por la urbanización, es importante destacar el hecho de que una parte importante del mismo se encuentra protegida. Esta protección se extiende aproximadamente a su tercera parte del, lo que representa algo más de 130 kilómetros de costa y una superficie cercana a las 57.000 hectáreas. En el litoral se concentra un elevado número de ecosistemas singulares como los humedales costeros, saladares, sierras litorales o cordones dunares, entre otros.

Esta superficie protegida, que incluye una sucesión de espacios naturales de gran valor ambiental y territorial, no presenta una distribución homogénea a lo largo de todo el litoral. Por ejemplo, hay 7 municipios que tienen más de la mitad de su término afectado por este tipo de espacios (Sueca, Sollana, Alfafar, Silla, Cullera y Massanassa, por La Albufera, y Torrevieja por las Lagunas de la Mata y Torrevieja). Por contra, hay 22 municipios que no cuentan con espacios naturales protegidos.

En la Comunidad Valenciana la mayor parte de los espacios naturales protegidos se concentran en el litoral o en sus inmediaciones. Ahora bien, su nivel de protección tiene una distinta procedencia, llegando en ocasiones a solaparse. En primer lugar, nos encontramos con los ámbitos cuya protección viene contemplada por la legislación vigente en materia de espacios naturales<sup>3</sup>. Es el caso de los Parques Naturales, los Parajes Naturales y las Reservas Naturales. En segundo lugar, están los espacios propuestos por el Gobierno Valenciano<sup>4</sup> como Lugares de Interés Comunitario (LIC) o como Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), a efectos de la Directiva

---

<sup>3</sup> Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana (DOGV núm. 2.423 de 9 de enero de 1995)

<sup>4</sup> Acuerdo del Gobierno Valenciano de 10 de julio de 2001

Hàbitat (Red Natura 2000). En tercer lugar están las zonas húmedas, que han sido recogidas en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana<sup>5</sup>.

Finalmente, en cuarto lugar, tenemos aquellos espacios cuya protección lo es a iniciativa de los municipios, bien desde su planeamiento urbanístico (suelo no urbanizable de especial protección) o bien mediante su declaración como Parajes Naturales Municipales.

---

<sup>5</sup> Aprobado por acuerdo del Gobierno Valenciano de 10 de septiembre de 2002 (DOGV núm. 4.336 de 16 de septiembre de 2002)

**Figura 2.** Espacios naturales de la Comunidad Valenciana.

De los 18 espacios naturales protegido declarados por el Gobierno Valenciano, 14 se localizan en el litoral. Nueve de ellos son **Parques Naturales**, uno **Parque Natural Marítimo-Terrestre**, uno **Paraje Natural** y tres **Reservas Naturales**. De norte a sur son los siguientes:

- Parque Natural de la Sierra de Irta
- Parque Natural del Prat de Cabanes-Torreblanca
- Reserva Natural de las Islas Columbretes
- Paraje Natural del Desierto de las Palmas
- Parque Natural de La Albufera
- Parque Natural de la Marjal de Pego-Oliva
- Parque Natural del Montgó
- Reserva Natural (marina) del Cabo de San Antonio
- Parque Natural del Peñón de Ifach
- Parque Natural Marítimo-Terrestre de Serra Gelada
- Parque Natural de las Salinas de Santa Pola
- Reserva Natural de la Isla de Tabarca
- Parque Natural del Hondo de Elche
- Parque Natural de las Lagunas de la Mata y Torrevieja

Por su parte, de los 94 **Lugares de Interés Comunitario** que integran el listado propuesto a la Unión Europea, 38 son litorales. De norte a sur son:

- Marjal de Peñíscola
- Serra d' Irta
- Prat de Cabanes i Torreblanca
- Desert de les Palmes
- Forat d'en Ferràs (Orpesa)
- Costa d' Orpesa i Benicàssim
- Illes Columbretes
- Desembocadura del Millars
- Marjal de Nules
- Alguers de Burriana-Nules-Moncofa

- Platja de Moncofa
- Marjal d' Almenara
- Cova del Sardiner (Sagunt)
- Marjal dels Moros
- L' Albufera
- Cap de Cullera
- Marjal de la Sàfor
- Dunes de la Sàfor
- Serres de Mondúver y Marxuquera
- Cova Xurra (Gandia)
- Marjal de Pegó-Oliva
- L' Almadrava
- El Montgó
- Penyasegats de la Marina
- Ifac
- Serres de Bèrnia i el Ferrer
- Serra Gelada y Litoral de la Marina Baixa
- Algepsars de Finestrat
- Cap de l' Horta
- Illa de Tabarca
- Salines de Santa Pola
- El Fondo de Crevillent-Elx
- Dunes de Guardamar
- Llacunes de la Mata y Torrevieja
- Rambla de las Estacas
- Sierra de Escalona y Dehesa de Campoamor
- Cabo Roig

De las 18 **Zonas de Especial Protección para las Aves**, 11 están en el litoral. De norte a sur son:

- Parque Natural del Prat de Cabanes-Torreblanca



- Reserva Natural de las Islas Columbretes
- Desembocadura río Mijares
- Marjal dels Moros
- Parque Natural de la Albufera de Valencia
- Parque Natural del marjal de Pego-Oliva
- Illot de Benidorm y Peñas del Arabí
- Parque Natural de las Salinas de Santa Pola
- Islotes de Tabarca
- Parque Natural del Hondo
- Parque Natural de las Lagunas de la Mata y Torrevieja

De las 48 **zonas húmedas catalogadas**, la mitad (24) también se encuentran en el litoral. De norte a sur son:

- Desembocadura del Riu de la Senia
- Marjal de Peñíscola
- Desembocadura del Riu de les Coves
- Parque Natural del Prat de Cabanes
- Desembocadura del Millars
- Clot de la Mare de Deu
- Marjal de Nules-Burriana
- Marjal y Estanys D' Almenara
- Marjal dels Moros
- Marjal de Rafalell y Vistabella
- Parque Natural de L' Albufera de Valencia
- Desembocadura y frente litoral del Xuquer
- Desembocadura del Riu Xeraco
- Ullal de l' Estany del Duc
- Desembocadura y frente litoral del Riu Racons
- Desembocadura del Riu Bullents
- Parque Natural de la Marjal Pego-Oliva
- Salinas de Calp

- Desembocadura del Riu de L' Algar
- Saladar d' Aigua Amarga
- Els Bassars-Clot de Galvany
- Parque Natural de las Salinas de Santa Pola
- Parque Natural del Fondo D' Elx
- Els Carrisars d' Elx
- El hondo de Amorós
- Desembocadura y frente litoral del Segura
- Parque Natural de las Lagunas de la Mata-Torrevieja

Finalmente, existen 4 **Parajes Naturales Municipales** declarados en municipios costeros de la Comunidad Valenciana:

- El Clot de la Mare de Deu (Burriana)
- L' Estany de Nules (Nules)
- El clot de Galvany (Elche)
- Parpalló-Borrell (Gandia)

En el Cuadro 2 se resumen todos los espacios naturales protegidos en el litoral de la Comunidad Valenciana, el origen de su protección y los municipios a los que afectan.

**Cuadro 2.** Espacios naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana

| ESPACIO NATURAL                             | ORIGEN DE LA PROTECCIÓN |     |      |    | MUNICIPIOS AFECTADOS                                                           |
|---------------------------------------------|-------------------------|-----|------|----|--------------------------------------------------------------------------------|
|                                             | L11/94                  | LIC | ZEPA | ZH |                                                                                |
| Desembocadura del río Cenia                 |                         |     |      | ✓  | Vinaròs                                                                        |
| Marjal de Peñíscola                         |                         | ✓   |      | ✓  | Peñíscola                                                                      |
| Sierra de Irta                              | ✓                       | ✓   |      |    | Peñíscola, Alcalá de Xivert                                                    |
| Desembocadura del río Coves                 |                         |     |      | ✓  | Alcalá de Xivert                                                               |
| PN del Prat de Cabanes- Torreblanca         | ✓                       | ✓   | ✓    | ✓  | Cabanes, Torreblanca                                                           |
| RN de las Islas Columbretes                 | ✓                       | ✓   | ✓    |    | LIC sumergido                                                                  |
| PN del Desierto de las Palmas               | ✓                       | ✓   |      |    | Benicàssim, Cabanes                                                            |
| Forat d'en Ferràs                           |                         | ✓   |      |    | Orpesa                                                                         |
| Costa de Orpesay Benicàssim                 |                         | ✓   |      |    | LIC sumergido                                                                  |
| Desembocadura del río Mijares               |                         | ✓   | ✓    | ✓  | Almassora, Burriana                                                            |
| Clot de la Mare de Deu                      |                         |     |      | ✓  | Burriana                                                                       |
| Marjal de Nules-Burriana                    |                         | ✓   |      | ✓  | Burriana, Nules                                                                |
| Algueros de Burriana-Nules-Moncofa          |                         | ✓   |      |    | LIC sumergido                                                                  |
| Playa de Moncofa                            |                         | ✓   |      |    | LIC sumergido                                                                  |
| Marjal de Almenara                          |                         | ✓   |      | ✓  | Moncofa, Chilches, Almenara, La Llosa, Sagunto                                 |
| Cueva del Sardiner                          |                         | ✓   |      |    | Sagunto                                                                        |
| Marjal dels Moros                           |                         | ✓   | ✓    | ✓  | Sagunto, Puçol                                                                 |
| Marjal de Rafalell y Vistabella             |                         |     |      | ✓  | Massamagrell, Valencia                                                         |
| PN de La Albufera                           | ✓                       | ✓   | ✓    | ✓  | Valencia, Alfafar, Massanasa, Catarroja, Albal, Silla, Sollana, Sueca, Cullera |
| Cabo de Cullera                             |                         | ✓   |      |    | LIC sumergido                                                                  |
| Desembocadura y frente litoral del Júcar    |                         |     |      | ✓  | Cullera                                                                        |
| Marjal y Estany de la ribera sur del Xuquer |                         |     |      | ✓  | Cullera, Tavernes de la Valldigna                                              |
| Desembocadura del río Xeraco                |                         |     |      | ✓  | Xeraco                                                                         |
| Marjal de la Sàfor                          |                         | ✓   |      | ✓  | Tavernes de la Valldigna, Xeraco, Xeresa, Gandia                               |
| Dunas de la Sàfor                           |                         | ✓   |      |    | Cullera, Xeresa, Daimús, Oliva                                                 |
| Sierras de Mondúver y Marxuquera            |                         | ✓   |      |    | Gandia                                                                         |
| Cueva Xurra                                 |                         | ✓   |      |    | Gandia                                                                         |
| Desembocadura del río Bullents              |                         |     |      | ✓  | Oliva                                                                          |
| Ullal del Estany del Duc                    |                         |     |      | ✓  | Gandia                                                                         |

| ESPACIO NATURAL                               | ORIGEN DE LA PROTECCIÓN |     |      |    | MUNICIPIOS AFECTADOS                               |
|-----------------------------------------------|-------------------------|-----|------|----|----------------------------------------------------|
|                                               | L11/94                  | LIC | ZEPA | ZH |                                                    |
| Desembocadura y frente litoral del río Racons |                         |     |      | ✓  | Oliva, Denia                                       |
| PN de la Marjal de Pego-Oliva                 | ✓                       | ✓   | ✓    | ✓  | Pego, Oliva                                        |
| La Almadrava                                  |                         | ✓   |      |    | LIC sumergido                                      |
| PN del Montgó                                 | ✓                       | ✓   |      |    | Dénia, Jávea                                       |
| RN del Cabo de San Antonio                    | ✓                       |     |      |    | Dénia                                              |
| Acantilados de la Marina                      |                         | ✓   |      |    | Jávea, Benitachell, Teulada                        |
| Salinas de Calpe                              |                         |     |      | ✓  | Calpe                                              |
| PN del Peñón de Ifach                         | ✓                       | ✓   |      |    | Calpe                                              |
| Sierras de Bernia y del Ferrer                |                         | ✓   |      |    | Altea, Benisa, Calpe                               |
| Desembocadura del río Algar                   |                         |     |      | ✓  | Altea                                              |
| Serra Gelada y Litoral de la Marina Baja      | ✓                       | ✓   |      |    | Benidorm, L'Alfàs del Pi, Altea                    |
| Illot de Benidorm y Peña Arabí                |                         |     | ✓    |    | Benidorm                                           |
| Algepsars de Finestrat                        |                         | ✓   |      |    | Finestrat                                          |
| Cabo de las Huertas                           |                         | ✓   |      |    | LIC sumergido                                      |
| Saladar de Agua Amarga                        |                         |     |      | ✓  | Alicante, Elche                                    |
| Balsares-Clot de Galvany                      |                         |     |      | ✓  | Elche, Santa Pola                                  |
| RN de la Isla de Tabarca                      | ✓                       | ✓   | ✓    |    | LIC sumergido                                      |
| PN de las Salinas de Santa Pola               | ✓                       | ✓   | ✓    | ✓  | Santa Pola, Elche                                  |
| PN del Hondo de Elche                         | ✓                       | ✓   | ✓    | ✓  | Elche                                              |
| Los Carrizales de Elche                       |                         |     |      | ✓  | Elche                                              |
| El hondo de Amoros                            |                         |     |      | ✓  | San Fulgencio                                      |
| Dunas de Guardamar                            |                         | ✓   |      |    | Guardamar del Segura                               |
| Desembocadura y frente litoral de Guardamar   |                         |     |      | ✓  | Elche, San Fulgencio, Guardamar del Segura         |
| PN de las Lagunas de la Mata y Torrevieja     | ✓                       | ✓   | ✓    | ✓  | Guardamar, Torrevieja                              |
| Rambla de las Estacas                         |                         | ✓   |      |    | Orihuela                                           |
| Cabo Roig                                     |                         | ✓   |      |    | LIC sumergido                                      |
| Sierra Escalona y Dehesa de Campoamor         |                         | ✓   |      |    | Orihuela, Pilar de Horadada, San Miguel de Salinas |

**Cuadro 2.** Espacios naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana

Los problemas ligados a la preservación y puesta en valor de los espacios naturales existentes son de diversos tipos. En ocasiones se asocian a la ausencia o insuficiencia de la protección, ya que todavía existen algunos espacios con valores susceptibles de protegerse o de incrementar su protección. Por otra parte existen problemas de degradación de estos espacios, normalmente de zonas húmedas, corredores fluviales, cordones dunares y zonas de bosque mediterráneo. Por último, hay problemas ligados a una insuficiente integración de estos espacios en una red unitaria que favorezca una mayor utilización y valoración de los mismos.

Por ejemplo, la mayoría de los humedales costeros se encuentran sometidos a una fuerte presión antrópica, tanto por motivos agrícolas como por expectativas urbanísticas. Lo mismo ocurre con los cordones dunares, siendo frecuente apreciar que han sido afectados por la urbanización, con la consiguiente ruptura del equilibrio del ecosistema, alteración su morfología y degradación de su cubierta vegetal.

Los montes litorales también tienen altos valores ecológicos, sobre todo como áreas de nidificación de importantes especies orníticas y refugio de un gran número de especies vegetales endémicas o de distribución restringida. En general estos hábitats están seriamente amenazados por el avance de la urbanización y de la edificación, que busca tanto sus privilegiadas vistas como el suelo edificable que no encuentra en las llanuras litorales. El suelo forestal en un litoral presenta una alta tasa de deforestación, generalmente consecuencia de los incendios forestales.

Hasta ahora nos hemos referido a los espacios naturales emergidos, pero el litoral mediterráneo se caracteriza, también, por contar con una plataforma sumergida de gran interés. En este sentido destacan las praderas de fanerógamas marinas (fundamentalmente la *Posidonia oceánica* y la *Cymodocea nodosa*). Los mejores ejemplos se concentran principalmente en las costas de Santa Pola, Benidorm, L'Alfàs del Pi y Finestrat, Existen abundantes citas y referencias sobre las agresiones y deterioro de estas praderas de fanerógamas, pero no se cuenta con valoraciones o estimaciones cuantitativas. A este respecto hay que recordar la preocupación de la Unión Europea por la introducción de especies exóticas mediante las aguas de lastre, ya que éste es uno de los principales factores que provocan la desaparición de los lechos de *Posidonia*.

Los espacios naturales son una parte fundamental de la calidad ambiental del territorio que, a su vez, es uno de los principales atractivos para competir ante una demanda turística de calidad, ligada cada vez más a la valoración ambiental y paisajística de los espacios. Desde el punto de vista territorial la estrategia debe consistir en poner en valor de estos espacios, para propiciar el disfrute público de los mismos de manera compatible con los valores que les hacen merecedores de la protección.

### 3.1.2. Riesgo de inundación y de erosión costera

#### *3.1.2.1. Riesgo de inundaciones*

La Comunidad Valenciana es una de las regiones españolas más afectada por el riesgo de inundación. La singularidad del clima mediterráneo, la morfología de su territorio o el no haber considerado variables relacionadas con la prevención del riesgo, son alguno de los factores que influyen en los daños producidos por las inundaciones.

De todos es conocida la problemática que se deriva de la peculiaridad del clima mediterráneo, caracterizado por su irregularidad. La escasez de precipitaciones a lo largo del año, que comporta incluso una importante sequía en la época estival, se ve alterada en los meses de otoño con un fuerte máximo en los que se origina con frecuencia la denominada “gota fría”. Las lluvias torrenciales que se producen en la cabecera de los ríos y ramblas, cortos y con fuertes pendientes, hacen que experimenten espectaculares crecidas en un breve periodo de tiempo, originando desbordamientos en sus tramos finales más llanos y próximos a sus desembocaduras.

Si a ello le unimos el hecho de que en las llanuras ribereñas se concentran las tierras más fértiles para la agricultura, que la proximidad del río facilita el aprovechamiento del agua para el riego y el abastecimiento, que los fondos de valle constituyen el lugar idóneo para la implantación de las principales vías de comunicación, o que las menores pendientes del terreno propician su urbanización y edificación, llegamos a la siguiente y contradictoria conclusión: la mayor concentración de población se produce en la parte del territorio más afectada por el riesgo de inundación.

Las pautas climáticas que afectan a los ríos que desembocan en el litoral valenciano y el conjunto de sus cuencas, comprenden épocas en que la crecida desborda la capacidad de los cauces y las aguas se desbordan ocupando grandes áreas del territorio. Los efectos de estas inundaciones podrían no ser negativos si las tierras anegadas se dedicaran a la agricultura, ya que éstas se verían enriquecidas por la inundación y favorecidas por la reserva hídrica almacenada en el subsuelo. Sin embargo, en la realidad las pautas de utilización del territorio incrementan sensiblemente los riesgos sobre las personas y los bienes. El aumento de superficies ocupadas por la urbanización ha originado modificaciones en la escurrentía de las cuencas, afectando a las áreas susceptibles de ser inundadas e incrementando la necesidad de llevar a cabo importantes obras de defensa ante posibles crecidas.

Tradicionalmente han sido las grandes catástrofes las que han impuesto el destino de las inversiones públicas. Para modificar esta tendencia, la Comunidad Valenciana se ha dotado de un instrumento, el PATRICOVA<sup>6</sup>, que pretende desarrollar una labor eminentemente preventiva en la lucha contra las inundaciones, mediante la orientación de los futuros desarrollos urbanísticos hacia zonas no inundables.

Las principales zonas de inundación que afectan a los municipios litorales de la Comunidad Valenciana están asociadas a insuficiencias de cauce junto a sus desembocaduras o a la existencia de marjales costeras. Estas zonas, de norte a sur, son las siguientes (ver Cuadro 3 y Figura 3):

---

<sup>6</sup> Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana

**Cuadro 3.** Zonas inundables en el litoral de la Comunidad Valenciana

| PROVINCIA | ZONA DE INUNDACIÓN                    | MUNICIPIO                              |
|-----------|---------------------------------------|----------------------------------------|
| CASTELLÓN | CC01 Río Cenia                        | Vinaròs                                |
|           | CC02 Barranco de Barbiguera           | Vinaròs                                |
|           | CC03 Río Servol                       | Vinaròs                                |
|           | CC04 Rambla Cervera                   | Benicarló                              |
|           | CC05 Rambla de Alcalá                 | Benicarló, Peñíscola                   |
|           | CC06 Barranco de Moles                | Peñíscola                              |
|           | CC07 Marjal de Peñíscola              | Benicarló, Peñíscola                   |
|           | CC08 Río San Miguel                   | Alcalá de Xivert                       |
|           | CC09 Barranco de la Font de Campello  | Cabanes                                |
|           | CC10 Marjal de Torreblanca            | Cabanes, Torreblanca                   |
|           | CC11 Río Chinchilla-Marjal de Oropesa | Orpesa                                 |
|           | CC12 Barranco de Rampudia             | Orpesa                                 |
|           | CC13 Barranco de Cantalobos           | Benicàssim                             |
|           | CC 14 Marjal de Castellón             | Benicàssim, Castellón de la Plana      |
|           | CC16 Río Seco                         | Castellón de la Plana                  |
|           | CC17 Barranco de Fraga                | Castellón de la Plana                  |
|           | CC18 Desembocadura Río Mijares        | Almassora, Burriana                    |
|           | CC19 Río Seco de Burriana             | Burriana                               |
|           | CC20 Barranco de Betxí                | Nules                                  |
|           | CC21 Barranco de Juan de Mora         | Moncofa, Nules                         |
|           | CC23 Río Belcaire                     | Moncofa                                |
|           | CC 24 Barranco de Benavites           | Almenara                               |
|           | VC01 Marjal de Canet                  | Almenara, Chilches, La Llosa, Moncofa, |
| VALENCIA  | VC01 Marjal de Canet                  | Canet d'En Berenguer, Sagunto          |
|           | VC02 Barranco de la Fuente            | Sagunto                                |
|           | VC06 Cono del Río Palancia            | Canet d'En Berenguer, Sagunto          |
|           | VC 46 Marjal del Moro                 | Puçol, Sagunto                         |
|           | VC07 Barranco del Arenal              | Puçol                                  |
|           | VC08 Barranco de Puçol o Espartal     | Puçol                                  |
|           | VC09 Barranco Calderona               | Puçol, Puig                            |
|           | VC10 Barranco Bort                    | Puçol                                  |



| PROVINCIA                            | ZONA DE INUNDACIÓN                     | MUNICIPIO                                                |
|--------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| VALENCIA                             | VC12 Endorreismo de Massamagrell       | Massalfassar, Masamagrell, La Pobla de Farnals, Valencia |
|                                      | VC13 Cono del barranco del Carraixet   | Foios, Meliana, Alboraya, Valencia                       |
|                                      | VC15 Barranco de Masarrochos           | Valencia                                                 |
|                                      | VC18 Desembocadura del Río Turia       | Valencia                                                 |
|                                      | VC19 Barranco de la Saleta             | Valencia                                                 |
|                                      | VC20 Rambla del Poyo                   | Albal, Alfafar, Catarroja, Massanassa, Silla, Valencia   |
|                                      | VC22 Barranco de Picassent             | Albal, Catarroja, Silla                                  |
|                                      | VC 45 Albal                            | Albal, Catarroja                                         |
|                                      | VC23 Barranco Cañada Hortolá           | Silla, Valencia                                          |
|                                      | VC26 Barranco de Alginet               | Sollana                                                  |
|                                      | VC27 Laguna de la Albufera             | Albal, Silla, Sollana, Sueca, Valencia                   |
|                                      | VC 28 Inundación masiva del río Xúquer | Cullera, Sollana, Sueca, Tavernes de la Valldigna        |
|                                      | VC34 Marjal de Tavernes                | Gandia, Xeraco, Xeresa, Tavernes de la Valldigna         |
|                                      | VC35 Ríos Vaca y Badell                | Tavernes de la Valldigna, Xeraco                         |
|                                      | VC36 Barranco de las Fuentes           | Xeraco                                                   |
|                                      | VC38 Barranco de Xeresa                | Xeresa                                                   |
|                                      | VC39 Barranco de Beniopa               | Gandia                                                   |
|                                      | VC40 Río Serpis                        | Gandia                                                   |
|                                      | VC47 Barrancos de Real de Gandia       | Gandia                                                   |
|                                      | VC41 Barranco Montanella               | Oliva                                                    |
| VC42 Barranco de la Font d' Encarrós | Oliva                                  |                                                          |
| VC43 Barranco de Oliva               | Oliva                                  |                                                          |
| VC44 Rambla Gallinera                | Oliva                                  |                                                          |
| AC01 Marjal de Pego                  | Oliva                                  |                                                          |
| ALICANTE                             | AC01 Marjal de Pego                    | Dénia, Pego, El Verger                                   |
|                                      | AC02 Río Gironá                        | Dénia, Els Poblets, El Verger                            |
|                                      | AC03 Barranco de la Fusta              | Dénia                                                    |
|                                      | AC04 Barranco del Altet                | Dénia                                                    |
|                                      | AC05 Barranco de las Brisas            | Dénia                                                    |
|                                      | AC06 Barranco del Montgó               | Dénia                                                    |
|                                      | AC30 Barranco de Ondara                | Ondara                                                   |
|                                      | AC07 Río Gorgos                        | Jávea                                                    |

| PROVINCIA                  | ZONA DE INUNDACIÓN                                        | MUNICIPIO                                              |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| ALICANTE                   | AC08 Barranco del Tosalet                                 | Jávea                                                  |
|                            | AC09 Barranco de las Fuentes                              | Teulada                                                |
|                            | AC10 Marjal de Calpe                                      | Calpe                                                  |
|                            | AC11 Río Algar                                            | Altea                                                  |
|                            | AC12 Barranco del Barranquet                              | Altea                                                  |
|                            | AC13 Barranco de los Arcos                                | Altea                                                  |
|                            | AC14 Barranco del Tosalet                                 | L'Alfàs del Pi                                         |
|                            | AC15 Barranco de Barceló                                  | Benidorm                                               |
|                            | AC16 Barranco de Lliriol                                  | Benidorm                                               |
|                            | AC17 Río Sella                                            | Villajoyosa                                            |
|                            | AC18 Río Seco de Campello                                 | El Campello, Mutxamel, Sant Joan d'Alacant             |
|                            | AC19 Barrancos de Juncaret y Orgegia                      | Alicante, Mutxamel, Sant Joan d'Alacant                |
|                            | AC29 Marjal de San Juan                                   | Alicante, El Campello                                  |
|                            | AC20 Barranco de las Ovejas                               | Alicante                                               |
|                            | AC21 Marjal del Altet                                     | Alicante, Elche                                        |
|                            | AC22 Marjal de Santa Pola                                 | Elche, Santa Pola                                      |
|                            | AC23 Cono del río Vinalopó                                | Elche, Santa Pola                                      |
|                            | AC24 Laguna del Hondo                                     | Elche                                                  |
|                            | AC25 Río Segura                                           | Guardamar del Segura, Orihuela, Rojales, San Fulgencio |
| AC26 Salinas de Torrevieja | Guardamar del Segura, Los Montesinos, Rojales, Torrevieja |                                                        |
| AC27 Río Nacimiento        | Orihuela                                                  |                                                        |
| AC28 Río Seco              | Pilar de la Horadada                                      |                                                        |

**Cuadro 3.** Zonas inundables en el litoral de la Comunidad Valenciana.

Según el PATRICOVA los municipios litorales que presentan una mayor superficie afectada por el riesgo son Canet d'En Berenguer (el 64% del término municipal), por la inundación del río Palancia; Cullera (el 75%), Massanassa (el 62%), Sollana (el 86%), Sueca (el 56%) y Tavernes de la Valldigna (el 41%), por la inundación del río Júcar; San Fulgencio (el 62%) y Torrevieja (el 51%), por la inundación del río Segura; y Alboraya (el 100%) y Meliana (el 46%), por la inundación producida por el barranco del Carraixet.

**Figura 3.** Zonas inundables en la Comunidad Valenciana

En resumen, los principales aspectos a destacar sobre la problemática de las inundaciones en los municipios litorales de la Comunidad Valenciana serían:

- El riesgo de inundación en muchos municipios litorales es elevado y los daños potenciales asociados son muy graves, consecuencia de la fuerte urbanización.
- La particular geomorfología de las zonas costeras hace que las medidas estructurales queden limitadas en sus efectos y que sea necesario una política de prevención de los efectos negativos de las inundaciones.
- Alteraciones climatológicas impredecibles que están produciendo modificaciones en los periodos de retorno de avenidas con efectos catastróficos, lo que incrementa sensiblemente las consecuencias negativas, económicas, sociales y políticas de las inundaciones.
- El carácter torrencial de los ríos valencianos provoca la existencia de amplias zonas con riesgo de inundación con períodos de retorno muy bajos.
- En la raíz del problema se encuentran elementos de difícil modificación como son la geomorfología y la torrencialidad de las precipitaciones, pero también hay otros corregibles como son la urbanización en las áreas de inundación, la pérdida de cubierta vegetal producida por la deforestación en las cabeceras de cuenca y el incremento de la escorrentía ligada a esa urbanización.

#### *3.1.2.2. Inundaciones debidas a temporales*

Los municipios litorales, además de por inundaciones producidas por riadas y avenidas, también son afectados con frecuencia por temporales marítimos. Al estar urbanizada y edificada una parte importante de la primera línea de costa, los daños que se producen son cada vez más cuantiosos.

Según el último informe del Panel de Expertos de Naciones Unidas, los procesos de cambio climático que se están produciendo apuntan a una elevación en el nivel del mar a medio-largo plazo, que puede llegar a tener graves repercusiones sobre el litoral mediterráneo. Este proceso agravaría los problemas de los temporales, incrementaría la erosión en muchos ámbitos y afectaría a las áreas urbanizadas más próximas a la ribera del mar. Según el Panel de Expertos sobre el Cambio Climático se espera un

crecimiento anual del nivel del mar de entre 5 y 9 mm al año (entre 1992 y 2000 se ha registrado un crecimiento anual de entre 2 y 8 mm en el Mediterráneo)

Atendiendo a estos hechos, se ha calculado la superficie situada a cotas inferiores a 0,5 y 1 m sobre el nivel del mar, respectivamente, para todos los municipios litorales. La superficie urbanizada potencialmente afectada por temporales y que más puede sufrir las consecuencias de la elevación del nivel del mar es de 3.667 hectáreas, de las cuales 1.290 son de uso residencial, 191 de terciario y 78 de industrial. Dentro de estas cifras el problema más grave se corresponde con las superficies urbanizadas situadas a cota inferior a 0,5 m, siendo la superficie residencial de 690,3 hectáreas, 69,3 la terciaria y 25,7 ha la industrial.

### *3.1.2.3. Erosión costera.*

En complemento de lo anterior, hay que referirse a la inestabilidad de la costa y al riesgo de erosión del litoral, consecuencia de la disminución de los aportes de sedimentos y de la presencia de barreras al transporte de los mismos. La regresión costera se produce por la alteración de la dinámica litoral derivada de la construcción de puertos y de obras de protección (diques, escolleras), que suponen una barrera al transporte de sedimentos e influyen en el equilibrio global del litoral. Las actuaciones que benefician a unas zonas terminan por perjudicar a otras, siendo necesario buscar un equilibrio estable a largo plazo que no requiera la continua intervención de corrección. Para paliar los efectos de este riesgo las actuaciones que se vienen realizando son de regeneración y estabilización de playas, con resultados variables.

Además, hay que señalar el deterioro que se está produciendo en los fondos marinos, con desaparición de especies que contribuyen a regular el aporte de arena a las playas, la reducción del aporte de sedimentos de origen continental por la regulación de los cauces fluviales y el efecto barrera que para los flujos de arena supone la urbanización de la costa. En muchas ocasiones se han destruido los cordones dunares que ayudaban al equilibrio dinámico en el transporte de las arenas.

Consecuencia de todo ello, se ha alterado la dinámica litoral poniendo en peligro la sostenibilidad de un recurso fundamental. En la actualidad, más de la mitad del litoral

de la Comunidad Valenciana se encuentra en regresión; y dentro de esa situación resulta especialmente grave la problemática de inestabilidad que afecta a un 14 % de la franja costera. Las costas bajas arenosas son los puntos más castigados, especialmente las situadas al sur de las instalaciones portuarias. Por contra las playas abrigadas o las que se apoyan en estas infraestructuras se benefician de esta dinámica.

El análisis específico realizado sobre la regresión costera ha llevado a la conclusión de que, en su conjunto, tenemos una costa en recesión, con frentes en acreción locales gracias a unas condiciones de contorno que propician playas apoyadas y/o abrigadas. La tasa calculada para un amplio conjunto de perfiles se ha determinado considerando las posiciones de inicio y final de una serie fotográfica (1947-1981). Con ellas, y por tramos, podemos llegar a las siguientes conclusiones:

- **Vinaròs-Peñíscola.** Frente en el que predomina la recesión, más acusada en la playa de Peñíscola y que se extiende por el norte a las playas del Río Cenia. La acreción es local y bajo condiciones de abrigo o apoyo.
- **Alcalà de Xivert-Orpesa.** Predomina la recesión en todo el frente y solamente algunos tramos están en acreción, en algún caso apoyándose en el cabo de Orpesa., o en las obras artificiales.
- **Benicàssim-Puerto de Castellón.** El escaso tramo que ha podido ser sometido al modelo da como resultado un frente en acreción. Las causas hay que buscarlas en el apoyo del puerto de Castellón.
- **Puerto de Castellón-Puerto de Burriana.** Contrasta este frente con recesión y acreción. La recesión es patente en todo el tramo norte del frente, si bien no ha podido ser sometida al modelo por las actuaciones antrópicas existentes. En general el frente es de recesión, con la particularidad de la acreción forzada en Burriana por las obras de abrigo del puerto.
- **Puerto de Burriana-Puerto de Sagunto.** El frente es claramente regresivo, salvo la playa de Almenara, Canet y el norte de Sagunto, apoyados en el puerto de Sagunto y en puerto Siles.
- **Puerto de Sagunto-Puerto de Valencia.** Frente en recesión, con una singularidad a proteger como es el hemitómbolo dEl Puig, actualmente sujeto

con escolleras diversos. Únicamente la playa apoyada en las obras de abrigo de los puertos de Valencia y de Alboraya (Port Saplanya) son estables. En el caso del frente en acreción hay que añadir que en las ultimas series se detecta una recesión, poco significativa.

- **Puerto de Valencia-Cabo de Cullera.** Frente en recesión en su tramo norte, estable en posiciones intermedias y en acreción en el extremo final al poyo del cabo de Cullera. Es fácil que este frente pase a recesión a corto plazo por la influencia de las obras de abrigo del puerto de Valencia, o que se inicien procesos de recesión en caso de nuevas actuaciones.
- **Cabo de Cullera-Puerto de Gandia.** En este frente se repite el modelo de los anteriores, la recesión predomina al incluir las playas del Marenyet, L'Estany, Dorado y Silencio, en Cullera, mientras que locamente hay playas en acreción apoyandose en los encauzamientos del Júcar o en el puerto de Gandia.
- **Puerto de Gandia-Puerto de Oliva.** Frente totalmente en recesión, y con una tasa alta frente a otras costas.
- **Puerto de Oliva-Denia.** Frente en el que sigue predominando la recesión y es la tendencia de todo el litoral. Localmente podemos encontrar tramos en acreción pero por condiciones de contorno.
- **Bahía de Benidorm.** Esta costa es indiferente y esta sometida a basculamientos, que en algunos casos pueden interpretarse como recesiones, pero nada hace pensar en inestabilidades.
- **Santa Pola-Torrevieja.** En este ultimo tramo cambia la tendencia del resto del litoral, la recesión domina sobre la acreción local, incluso la situación de indiferencia señala recesión, salvo el tramo final del frente que puede considerarse de cierta estabilidad.

### 3.1.3. Paisaje

El paisaje entendido como un conjunto de argumentos del medio natural o transformado capaz de generar emociones en las personas que lo contemplan, es un recurso cada vez más valorado en la ordenación del territorio.

En general, los espacios litorales suelen contar con paisajes valiosos que se han visto alterados por el desarrollo urbanístico, que ha provocado su transformación y la degradación paulatina. Algunos paisajes singulares propios del litoral lo constituyen los montes litorales, los acantilados, los cordones dunares, los paisajes agrarios tradicionales (zonas de huerta, arrozales, cítricos), las zonas húmedas y los paisajes fluviales asociados a las desembocaduras de los ríos.

En general, el litoral de la Comunidad Valenciana cuenta con un paisaje potencialmente valioso. Sin embargo, actualmente hay que valorarlo como de calidad media, por las numerosas intervenciones antrópicas que han producido su degradación y pérdida de calidad intrínseca. Esta pérdida de calidad viene asociada a tanto a los procesos de vulgarización y estandarización de la edificación en los municipios litorales (formación de pantallas arquitectónicas que interrumpen vistas, pérdida de identidad de los núcleos tradicionales, baja calidad en la urbanización y la edificación) como a otras actuaciones que producen un impacto negativo en el medio (construcción sobre hitos paisajísticos o lugares visibles, pérdida de la cubierta vegetal con el consiguiente aumento de la erosión, abandono del cultivo en las planas litorales y sustitución por la urbanización, destrucción de elementos de interés, creación de efectos barrera, etc.).

La pérdida de la calidad del paisaje percibido desde el exterior (desde los barcos que navegan frente a nuestras costas o desde las cornisas que dominan a los municipios litorales) y del paisaje que se percibe desde el propio litoral, constituye un handicap para la atracción de una oferta turística cualificada.

Recientemente se ha realizado un estudio para inventariar y valorar el paisaje en el litoral de la Comunidad Valenciana, en el que se han delimitado determinadas unidades paisajísticas que aun conservan un alto valor. Para cada una de estas unidades se desarrollan propuestas de protección, conservación o regeneración.



En el estudio se analizaron 166 unidades obtenidas mediante un método indirecto de valoración de la calidad, que afectaban a 1.205 Km<sup>2</sup> (un 30 % de la superficie total considerada). Tras su posterior depuración se procedió a realizar una valoración directa según tipologías genéricas de paisajes, con los siguientes criterios:

- Selección por el valor de su calidad visual.
- Representatividad de todos los grupos tipológicos.
- Exclusión de los espacios ya protegidos.
- Fomento del sistema de corredores paisajísticos.

Finalmente, se delimitaron las unidades de alta y muy alta calidad paisajística, reflejadas en el siguiente cuadro:

| NOMBRE DE LA UNIDAD              | GRUPO                     | PROVINCIA          |
|----------------------------------|---------------------------|--------------------|
| Desembocadura del río Senia      | Desembocaduras            | Castellón          |
| Desembocadura del río San Miguel | Desembocaduras            | Castellón          |
| Litoral de la Sierra de Oropesa  | Acantilados               | Castellón          |
| Marjal de Almenara               | Zonas húmedas             | Castellón/Valencia |
| El Punto del Cid                 | Otros espacios litoral    | Castellón          |
| Marjal del Moro                  | Zonas húmedas             | Castellón          |
| Sierra de Cullera                | Sierras litorales         | Valencia           |
| Estany de Cullera                | Zonas húmedas             | Valencia           |
| Desembocadura del río Xeraco     | Desembocaduras            | Valencia           |
| Playa del Ahuir                  | Playas y cordones dunares | Valencia           |
| Marjal de la Safor               | Zonas húmedas             | Valencia           |
| Desembocadura del río Bullent    | Desembocaduras            | Valencia           |
| Cabos y acantilados de Jávea     | Acantilados               | Alicante           |
| Les Morres                       | Acantilados               | Alicante           |
| Sierra Helada                    | Sierras litorales         | Alicante           |
| Punta Plana-Racó del Conill      | Acantilados               | Alicante           |

| NOMBRE DE LA UNIDAD                         | GRUPO                      | PROVINCIA |
|---------------------------------------------|----------------------------|-----------|
| Saladar de Aguamarga                        | Zonas húmedas              | Alicante  |
| Dunas del Altet                             | Playas y cordones dunares  | Alicante  |
| Saladar de la Senieta                       | Zonas húmedas              | Alicante  |
| Dunas del Carabasí                          | Playas y cordones dunares  | Alicante  |
| Clot de Galvany                             | Zonas húmedas              | Alicante  |
| Cabo de Santa Pola                          | Playas y cordones dunares  | Alicante  |
| Dunas del Pinet-Tosales                     | Playas y cordones dunares  | Alicante  |
| Dunas de los Viviers                        | Playas y cordones dunares  | Alicante  |
| Dunas del Campo-Les Ortigues                | Playas y cordones dunares  | Alicante  |
| Cala Ferris                                 | Playas y cordones dunares  | Alicante  |
| Calas de Punta Prima                        | Playas y cordones dunares  | Alicante  |
| Dehesa de Campoamor                         | Otros espacios del litoral | Alicante  |
| Corredor Paisajístico Litoral de la Sàfor   |                            | Valencia  |
| Corredor Paisajístico Litoral de Santa Pola |                            | Alicante  |
| Corredor Paisajístico Litoral de Guardamar  |                            | Alicante  |

**Cuadro 4.** Unidades paisajísticas de calidad alta en la Comunidad Valenciana

Los 28 espacios seleccionados suponen una protección estricta de 90,67 Km<sup>2</sup> (sin contar con los parques naturales), equivalentes al 7,5% del territorio considerado como de alta y muy alta calidad paisajística. La elección de estos lugares se considera representativa de todos los paisajes propios del litoral, es decir, dunas, playas de arena, playas de cantos rodados, acantilados, sierras, paisajes fluviales y zonas húmedas. Se han delimitado también unas áreas de influencia paisajística alrededor de estos 28 paisajes de excelencia, con una superficie de 157,21 Km<sup>2</sup> que actúan como áreas tampón y en ellas se pueden introducir cambios siempre y cuando no se modifique la estructura del paisaje.

Finalmente, con los tres corredores paisajísticos propuestos se pretende conectar una serie de zonas de alto valor visual y natural y enlazarlas con el interior.

**Figura 4.** Unidades de paisaje de alta calidad en la Comunidad Valenciana.

#### 3.1.4. Recursos hídricos

El agua es un recurso natural, pero también lo es económico. Los problemas para su utilización se producen por la concurrencia de fuertes demandas agrícolas con el incremento de otras demandas (hidroeléctricas, industriales y urbanas). La situación actual exige medidas en aquellas zonas que presentan un balance hídrico negativo (sobre todo en períodos de sequía) como ocurre, por ejemplo, en el sur de la Comunidad Valenciana.

Pero las sequías o la insuficiencia recursos hídricos para determinadas actividades en ciertas épocas del año, no son sólo consecuencia del clima. Influye tanto la ausencia relativa de precipitaciones como el no disponer de suficientes reservas hídricas acumuladas, porque la demanda corriente de los usos y actividades localizadas en el territorio agotan los recursos disponibles. Es decir, la insuficiencia de recursos depende tanto del clima como de la ordenación del territorio. Por ello, los problemas del agua deben preverse con antelación, ya que el coste del acceso al agua puede ser un factor limitante para el crecimiento de los usos residenciales, para la implantación de nuevas instalaciones productivas o para la satisfacción de demandas asociadas al riego. Además, no se debe olvidar el grave problema ecológico ligado a la insuficiencia de recursos hídricos asociado a los procesos de desertificación, a la salinización del suelo, al incremento del riesgo de incendios, a los desequilibrios en el nivel freático, a la pérdida de calidad del agua o a la contaminación y degradación de especies y ecosistemas de interés.

Y todo ello en un marco en el que es necesario plantear que los recursos aportados naturalmente por las lluvias en España son tendencialmente decrecientes (reducción de unos 24 Hm<sup>3</sup>/año). Si este proceso responde o no a un cambio climático es difícil de precisar, pero las consecuencias del efecto invernadero y el riesgo de avance del clima tropical hacia España con sus correspondientes consecuencias hidrológicas, ambientales y productivas, parecen un riesgo a considerar. A este respecto hay que señalar que el Panel de Expertos sobre Cambio Climático de Naciones Unidas ha cifrado la reducción de aportes hídricos en España, en 25 mm de lluvia al año.

En todo caso, el problema a medio plazo está tanto en el necesario aprovechamiento eficiente de los recursos existentes como en la búsqueda de otros nuevos, ya que los recursos hídricos esperables para el “año seco” y la población actual, no permitirían satisfacer sus necesidades primarias (estimadas en unos 250 litros/habitante y día). En los ámbitos de mayor déficit actual los recursos procedentes de la desalinización de agua del mar, son prácticamente ilimitados. Sin embargo, su utilización ha sido marginal debido a sus elevados costes económicos y ambientales.

En principio, la cuenca del Júcar no es deficitaria, aunque la cifra de recursos totales disponibles en su conjunto y en cada uno de sus sistemas de explotación varía según autores. De estos recursos, tal como señala el Plan Hidrológico de Cuenca, sólo son aprovechables el 70% de los mismos. Si a éstos se le suman las disponibilidades provenientes de reutilización de aguas residuales, los aportes externos (que son prácticamente nulos en la actualidad) y los retornos de riego, la cifra de recursos disponibles puede llegar al 78% de los totales potenciales.

Pese al desacuerdo entre las diversas fuentes, todos los sistemas de explotación de los recursos hídricos existentes en la Comunidad Valenciana, salvo el de la Marina Alta, se presentan como deficitarios. En los Planes de cuenca se considera que los sistemas de la Marina Baja, el Vinalopó-L'Alacantí y la Vega Baja del Segura presentan un déficit estructural que exigiría restricciones en los usos demandantes de agua o bien nuevas aportaciones. En este sentido ni siquiera el abastecimiento urbano está garantizado en algunos municipios de la Marina Alta, con la estructura actual de consumos. Es por tanto necesario poner en marcha de las inversiones necesarias para solventar esta previsible necesidad, que a medio plazo podría ser acuciante.

Entre las distintas soluciones barajadas cabe destacar la del trasvase del agua excedente del sistema del Ebro. Esta solución, junto con las inversiones asociadas, evitaría en el futuro el depender exclusivamente de los recursos propios en un tema de la magnitud del que nos ocupa. Por supuesto el trasvase podría y debería ser complementado con otras soluciones en aquellos casos en los que sea ambiental y económicamente viable, como por ejemplo en los desarrollos turísticos o residenciales de alta densidad, donde el costo del m<sup>3</sup> no debe constituir un obstáculo definitivo.

El consumo del agua que se emplea para usos agrícolas no se corresponde con la participación relativa de este sector en la producción, en el empleo o en la renta de la población afectada.

Sin embargo, el regadío favorece a una parte significativa de la población, ya que incrementa sensiblemente la renta familiar al transformar las explotaciones de secano a regadío (en algunos cultivos y áreas la productividad por hectárea ha llegado a incrementarse en un 500%). Además, la baja eficiencia en la utilización del agua para riego en ciertas áreas del territorio se encuentra directamente ligada al problema de los derechos históricos de los regantes, muy caros y difíciles de recuperar y que son claramente desincentivadores de ahorros en el riego.

| SISTEMAS DE EXPLOTACIÓN       | CONSUMOS <sup>7</sup> |                                   |
|-------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|
|                               | Urbano (l/hab/día)    | Agrícola (m <sup>3</sup> /ha/año) |
| Cenia-Maestrazgo              | 442                   | 6.023,81                          |
| Mijares-Plana de Castellón    | 365                   | 5.535,95                          |
| Palancia y Los Valles         | 321                   | 6.657,57                          |
| Turia                         | 378                   | 7.716,26                          |
| Júcar                         | 328                   | 6.552,49                          |
| Serpis                        | 342                   | 6.019,51                          |
| Marina Alta                   | 368                   | 4.749,96                          |
| Marina Baja                   | 606                   | 3.800,32                          |
| Vinalopó                      | 406                   | 2.599,44                          |
| <b>Total cuenca del Júcar</b> | <b>377</b>            | <b>5.854,63</b>                   |
| Vega Baja                     | 301                   | 6.354,12                          |

**Cuadro 5.** Consumos de agua para usos urbanos y agrícolas en la CV

Si analizamos los consumos unitarios de agua en la Comunidad Valenciana (ver Cuadro 5) destaca el alto consumo urbano en el sistema de la Marina Baja y, en menor medida, el del sistema de Cenia-Maestrazgo; si bien, la población utilizada en el cálculo no incluye a la estacional, que reduciría las cifras de consumo unitarios. En

<sup>7</sup> Consumos calculados a partir de las demandas actuales de los Planes de Cuenca y de la población y superficies de riego que éstos contemplan

cuanto a consumos agrícolas, señalar los altos consumos que se dan en la los sistemas Turia, Júcar y Palancia-Los Valles y la Vega Baja.

Tras el regadío, el segundo gran demandante de agua por los volúmenes implicados es el sector hidroeléctrico, cuya demanda se supone que es la más productiva y sólo parcialmente consuntiva. Además, como fuente de producción de energía, reúne características óptimas desde el punto de vista ambiental, político y social.

Sin embargo, existe una clara competencia por la utilización del agua entre los usos hidroeléctricos y los otros usos consuntivos, ya que los aprovechamientos hidroeléctricos precisan una regulación estacional que aumente el caudal garantizado durante el período crítico para la demanda de energía eléctrica, que se produce en el invierno. En consecuencia, los embalses deben llenarse durante la primavera, mantenerse llenos en el verano y otoño (son las épocas críticas para los otros usos consuntivos) y vaciarse en el período de diciembre a febrero. Evidentemente, la existencia de sistemas de embalse y contraembalse que permiten el bombeo nocturno de agua, reduce el problema, pero no lo elimina.

Respecto a las aguas subterráneas no existen prácticamente posibilidades de incremento cuantitativo de estos recursos que se utilizan en la actualidad, tanto en el abastecimiento a la población como en el regadío. Ante las insuficiencias de las aportaciones superficiales y su dependencia de unas precipitaciones relativamente reducidas, las aguas subterráneas han tenido un valor extraordinario para el desarrollo, tanto agrícola como urbano e industrial, de la Comunidad Valenciana.

De los 12 acuíferos que existen en el territorio valenciano, el más importante en recursos es el acuífero cuaternario de la Plana de Valencia, que se encuentra, como el resto, muy degradado. Ello es debido a la fuerte presión que soportan por las extracciones que se producen para satisfacer la elevada demanda de agua en el litoral, por el fuerte impacto producido por los vertidos (fertilizantes y pesticidas) y por la contaminación puntual y difusa asociada a la actividad económica que se desarrollan sobre ellos. Las áreas de máxima contaminación coinciden con las zonas de regadío y con la localización de vertederos incontrolados. No obstante, la cada vez más extendida baja calidad y alta contaminación de las aguas subterráneas, hace que no sean recomendables para su utilización en el abastecimiento de la población; lo que implica que existan núcleos de población con problemas, al superar las aguas disponibles el límite de potabilidad fijado

por la reglamentación técnico sanitaria (normalmente, por su contenido en nitratos, magnesio, sulfatos, calcio y nitritos). En consecuencia, existen problemas que deben resolverse de forma inmediata, como son la no potabilidad o mala calidad de las aguas subterráneas con que se abastecen actualmente algunos de los municipios litorales en ciertas épocas del año, así como las malas condiciones de las redes de abastecimiento que impiden que su suministro se realice en las condiciones de calidad que sería deseable y que se presenten pérdidas de caudal importantes.

Como apreciamos, a la problemática de cantidad se une la de la baja calidad del agua, sobre todo de las provincias de Castellón y Valencia.

Aunque la ejecución de los Planes de abastecimiento y saneamiento hace que la situación haya variado sensiblemente a lo largo de los últimos años, en la actualidad todavía existen zonas litorales con problemas de uno u otro signo.

Con respecto a la contaminación de las aguas superficiales en los distintos ríos que atraviesan la Comunidad Valenciana, puede considerarse que empeora aguas abajo, con pérdida progresiva de calidad, debido a los vertidos urbanos e industriales de los importantes asentamientos que se localizan junto a los mismos. También existe una elevada contaminación orgánica originada por numerosos retornos de riego. El resultado es que los niveles de contaminación de los ríos a su paso por los municipios litorales es sensiblemente elevado, sobre todo en el Segura.

En base a los datos provenientes del Plan Director de Saneamiento de la Comunidad Valenciana (2001-2008) y de datos complementarios provenientes de otras fuentes, se puede señalar:

- **Río Cenia:** Dispone de aguas de buena calidad general, si bien, presenta problemas locales en la zona baja.
- **Río Mijares:** Presenta aguas de calidad buena, si bien ésta empeora aguas abajo de la presa de Villareal.
- **Río Veo:** Sufre vertidos industriales de la industria cerámica, con algunos metales a la altura de Onda.
- **Río Palancia:** Presenta problemas de contaminación por vertidos entre Sagunto y su desembocadura.



- **Río Turia:** En su curso inferior (comarcas del Camp del Turia y L' Horta), pierde progresivamente calidad a partir del embalse de Loriguilla, debido a los vertidos urbanos en ese tramo. Este es el punto más conflictivo a medio plazo, por cuanto puede afectar al abastecimiento de Valencia. El tramo entre Vilamarxant y la toma de Aguas Potables de Valencia es, sin duda, el punto más amenazado ya que se está produciendo un asentamiento industrial importante. El desvío de los vertidos del barranco de Mandor aguas abajo de la toma para el abastecimiento de Valencia y la planta depuradora de Camp de Turia contribuirán a la mejora progresiva de la calidad de las aguas del río.
- **Río Júcar:** En su curso inferior, se incrementan los índices de contaminación en su confluencia con el río Albaida, sobre todo, a partir de Alzira, debido a los efluentes de industrias alimentarias, conserveras, de papel y tintes.

También existe una elevada contaminación orgánica originada por numerosos retornos de riego.

- **Río Albaida:** Tanto éste como sus afluentes Canyoles y Clariano están muy contaminados por la intensa actividad textil, tinte y papel. Se prevé la mejora de la calidad del agua con el funcionamiento de las instalaciones de depuración que se han instalado.
- **Río Serpis:** Sus aguas están contaminadas sobre todo en la entrada de La Sàfor, donde sufren contaminación de origen agrícola.
- **Río Montnegre:** Está contaminado debido a los vertidos urbanos en su cuenca alta, a la que se une una importante contaminación industrial. En el tramo inferior aparecen indicios de contaminación agrícola.
- **Río Vinalopó:** Está muy contaminado, aunque destaca su mejora a partir del embalse de Elche, por su capacidad de autodepuración.
- **Río Segura:** Presenta graves problemas de contaminación agrícola y urbana, fenómeno agravado por el escaso caudal en épocas de estío debido a las elevadas demandas para uso agrícola.

Consecuencia de la gran cantidad de nutrientes que reciben algunas aguas superficiales aparece la eutrofización<sup>8</sup> de éstas en numerosos municipios costeros. En relación con los sistemas naturales, se aprecia un importante nivel de eutrofia en la laguna del Hondo de Elche y en el lago de L' Albufera de Valencia, donde este nivel es extremo. A estos efectos, el Plan Hidrológico Nacional recoge dentro de las actuaciones a desarrollar la depuración integral de la Albufera. También hay que señalar que la explotación inadecuada de muchos acuíferos, caso de los Valles del Vinalopó, está favoreciendo el incremento en la salinidad del río, proceso irreversible y que deja fuera de uso estos recursos. Este aumento de salinidad lo sufre también el río Segura, por retornos de riego en la Vega Baja que tienen altas concentraciones de sales por el lavado de las tierras de cultivo.

Con respecto a las aguas subterráneas, el primer Plan de Saneamiento y Depuración valenciano, señalaba como principales problemas de contaminación de acuíferos:

- **Contaminación por vertidos urbanos e industriales** en el acuífero de La Plana de Valencia, concentrada en el cinturón de Valencia capital, desde el barranco de Puçol al del Poyo.
- **Contaminación por prácticas agrícolas**, sobre todo en las zonas de regadío dedicadas a la agricultura intensiva por el aporte de fertilizantes y productos fitosanitarios, con alto contenido en nitratos. Este problema se da en las Planas de Vinarós-Peñíscola, Orpesa-Torreblanca, Castellón, Valencia, Gandia-Denia) y en la Vega Baja del Segura.
- **Contaminación por intrusión marina** debido bien a sobreexplotación de acuíferos (Valle del Vinalopó), bien a concentración de extracciones que ocasionan fenómenos de interferencia (Planas de Vinarós-Peñíscola, Orpesa-Torreblanca, sur de Castellón, Sagunto y Gandia-Denia).

Entre las actuaciones previstas por los Planes Hidrológicos de las Cuencas del Júcar y Segura están las de control y determinación de aguas subterráneas contaminadas, así como, la corrección de esta contaminación.

---

<sup>8</sup>Proceso de pérdida de calidad de las aguas por disminución de oxígeno en las mismas, consumido por las bacterias en el proceso de degradación de nutrientes, que dificultan la dinámica normal de las aguas, entre ellas la presencia de fauna piscícola.

Por último, en relación a las aguas litorales, éstas presentan condiciones restrictivas o no conformes para el baño en la playa del Sud (Peñíscola), playas Barri dels Pescadors y Medicalia (El Puig), la playa de la Patacona (Alboraya) y las playas del Perelló, Motilla y Guardamar de la Safor (Sueca). El mal estado de las mismas coincide, generalmente, con la existencia de desembocaduras de colectores, acequias de riego o con las salidas de las "golas" de L' Albufera de Valencia. Aunque la situación va mejorando poco a poco, no puede considerarse todavía satisfactoria.

Para finalizar, es evidente que el estudio completo del ciclo del agua debe considerar desde la captación y análisis de las aguas en cabecera, hasta la depuración, reutilización y vertido final de las aguas residuales; y no olvidar que la actuación de un Ayuntamiento va a afectar necesariamente a otros, que se encuentren aguas abajo, o que tengan playas o márgenes afectadas por sus vertidos. También, hay que tener en cuenta que el agua reutilizada no sirve para todos los usos en igual medida y que implica la duplicación de redes y gestiones, con los costes asociados correspondientes. Otro problema es que no existe una gestión integrada de todos los recursos hídricos, ya que no se incluye el agua de regadío, ni la utilización de las aguas subterráneas en la gestión. En situaciones de sequía esa falta de gestión produce fuertes problemas de racionalización de los procesos.

Como síntesis podríamos señalar que existe la capacidad potencial de lograr la autosuficiencia hídrica en la Comunidad Valenciana y revalorizar todas sus áreas de playa con una depuración y tratamiento de los vertidos que aseguren la calidad de las aguas para el baño en todo el litoral. Complementariamente, existen limitaciones ligadas a los excesivos consumos medios del abastecimiento y del riego, así como a la ausencia de una visión unitaria e integrada de las aplicaciones de los recursos disponibles. Por otra parte, si no se produce una actuación coherente en el sector, pueden generarse procesos negativos que hagan irrecuperable la autosuficiencia hídrica y generen dinámicas ambientales muy negativas para el área, con elevados riesgos sanitarios, derivados de la acentuación de la pérdida de calidad de los recursos.

### 3.1.5. Playas

Las playas de la Comunidad Valenciana son uno de sus principales recursos turísticos ya que constituyen uno de los principales argumentos desde el punto de vista del ocio y del recreo, además de su importante valor ambiental como espacio libre de uso público. Cerca del 60% del litoral valenciano (272 Km.) corresponde a playas y calas, lo que constituye el mayor porcentaje entre las regiones costeras peninsulares.

La mitad de nuestras playas son de arena y el resto de gravas o de gravas y arenas. La provincia de Castellón cuenta con la mayor proporción de playas de gravas, seguida de acantilados (Sierra de Irta, Sierra de Oropesa), siendo menos de la quinta parte costas arenosas. Por el contrario, la provincia de Valencia se caracteriza por tener una costa baja arenosa, limitándose la presencia de acantilados al Cabo de Cullera. En Alicante, cuya costa representa casi la mitad del litoral valenciano, se caracteriza por tener un 60% de playas y un 25% de acantilados (comarcas de Las Marinas, Cabo de las Huertas y Monte de Santa Pola).

Aproximadamente una tercera parte de las playas valencianas presentan problemas de capacidad en la época estival, registrándose una intensidad de uso que supera el umbral de acogida. El riesgo de colapso aumenta en la medida que el planeamiento de los municipios litorales contempla un incremento progresivo de la edificación. Los problemas más graves se presentan en las playas de Peñíscola, Orpesa, Benicàssim, La Pobla de Farnals, Sueca, Cullera, Tavernes de la Valldigna, Gandia, Piles, Moraira, Calpe, L' Alfàs del Pi, Benidorm, Villajoyosa, El Campello, Torrevieja y Orihuela.

Por provincias, las playas de mayor ocupación son las siguientes:

- **Castellón:** El Fortí y Fora forat en Vinaròs; Playa Norte de Peñíscola; Torre de la Sal en Cabanes; Voramar, Almadraba y Torre de San Vicent en Benicàssim; el Pinar en Castellón, y las playas Norte y Sur de Chilches.
- **Valencia:** Racó de Mar en Canet d'En Berenguer; la playa del Puerto de Sagunto; Pobla de Farnals; Port Saplaya y Patacona en Alboraya; Malvarrosa y Las Arenas en Valencia; El Perelló y Les Palmeretes en Sueca; Los Olivos, Cap Blanc, Racó y San Antonio en Cullera; la playa de Xeraco; la playa Nord de Gandia; la playa de Piles, y Paupi en Oliva.

- **Alicante:** Les Bovetes y Les Marines en Denia; El Arenal, La Barraca, Ambolo y La Granadella en Jávea; la Cala del Moraig en Benitachell; El Portet y L' Ampolla en Moraira, Cala Fustera en Benissa; La Fossa y Cantal Roig en Calpe; las playa de Levante y de Poniente en Benidorm; la playa Centro en Villajoyosa; Carrera de la Mar y Muchavista en El Campello; la Playa de San Juan y el Postiguet en Alicante; la Isla de Tabarca; la playa del Altet, Arenales del Sol y La Marina en Elche; Varadero, Levante y Gran Playa en Santa Pola; La Roqueta en Guardamar del Segura; las playas de los Locos, del Cura y de los Náufragos en Torrevieja; Punta Prima, Playa Flamenca, Cabo Roig, Dehesa de Campoamor y Mil Palmeras en Orihuela.

En los últimos años se está experimentando un incremento notable de la ocupación en las playas del sur de la provincia de Castellón (Burriana, Nules, Chilches, Moncofa y Almenara), en las del norte y sur de la provincia de Valencia (Canet d'En Berenguer, Piles, Miramar, Bellreguard, Daimús y Guardamar de la Safor), al ser éstos municipios donde se están produciendo los crecimientos más tardíos. Por contra, las playas de Alicante (salvo en Villajoyosa, Elche y Pilar de la Horadada) presentan problemas de congestión desde hace bastantes años por el desarrollo masivo que se ha producido en su costa.

La calidad de las playas se evalúa mediante la entrega de las banderas azules. Las playas alicantinas son las que presenta un mayor número de banderas azules (casi la mitad), seguidas de las de Castellón y las de Valencia (un tercio).

El estado de conservación de las playas se puede calificar como aceptable, si bien existen determinados puntos negros en los que se producen vertidos de aguas residuales o de otros tipos (aceites y gasóleos en los puertos, escombros, etc.).

### 3.2. Demografía

En la Comunidad Valenciana y en toda España se ha venido produciendo una fuerte caída en la dinámica de crecimiento vegetativo desde la década de los ochenta hasta la actualidad, como consecuencia de la gran reducción en el índice coyuntural de fecundidad (número medio de hijos por mujer) que ha pasado de cifras cercanas a 2

hasta valores del orden de 1,1 hijos por mujer fértil. Este hecho ha dado lugar a una fuerte reducción en los estratos de población más joven (menores de 15 años) y a una progresiva estabilización en las cifras de población total, donde los flujos migratorios han pasado a ser un elemento de gran importancia para la comprensión de la dinámica total municipal.

La Comunidad Valenciana en su conjunto ha sido tradicionalmente un foco importante de atracción de flujos migratorios, con saldos netos superiores a la media española, aunque desde 1991 también se ha moderado esa tendencia creciente. No obstante, y dada la debilidad del crecimiento vegetativo, la inmigración es la que explica más del 50 % del crecimiento total de la población valenciana en las dos últimas décadas, esperándose que dicho papel siga creciendo a lo largo de las primeras décadas del siglo XXI.

La población asentada en las zonas litorales se ha caracterizado por tener unas tasas de crecimiento y dinamismo superiores a las de las zonas interiores de la Comunidad Valenciana y de España, aunque las diferencias tienden a reducirse para los últimos años de la década de los noventa. Este hecho muestra que el crecimiento demográfico litoral, que ha concentrado de forma muy importante el crecimiento de la población del siglo XX, en la actualidad presenta una disminución en los principales municipios litorales, concentrando el crecimiento otros municipios situados en su área de influencia, afectando así a la segunda y tercera línea de costa.

En estos momentos los municipios litorales de la Comunidad Valenciana cuentan con 2.344.901 habitantes censados, lo que representa el 56,3% del total regional. Si comparamos los datos de población de los dos últimos censos (1991 y 2001) se aprecia un incremento del 8.95% para toda la Comunidad y del 10.53% para los municipios litorales.

Por provincias, en el litoral de Alicante se concentra el 63,8% de su población, en Castellón el 60,4% y en Valencia el 50,5%. Este último dato se debe a la existencia de un grupo importante de ciudades medias distribuidas por el interior de la provincia de Valencia. Sin embargo en Castellón y sobre todo en Alicante es patente la concentración de población en la costa, lo que manifiesta los desequilibrios territoriales existentes entre el litoral y el interior de ambas provincias

| Municipio                      | Población Censo 2001 | Saldo % 1991-2001 |
|--------------------------------|----------------------|-------------------|
| Vinaròs                        | 22.113               | 15.56             |
| Benicarló                      | 20.542               | 12.50             |
| Peñíscola                      | 4.822                | 39.75             |
| Alcalá de Xivert               | 5.682                | 20.14             |
| Torreblanca                    | 4.790                | 4.79              |
| Cabanes                        | 2.473                | -2.65             |
| Orpesa                         | 4.287                | 75.85             |
| Benicàssim                     | 12.456               | 108.74            |
| Castellón de la Plana          | 147.667              | 9.20              |
| Almassora                      | 17.331               | 11.57             |
| Burriana                       | 26.757               | 5.39              |
| Nules                          | 11.542               | 0.35              |
| Moncofa                        | 4.024                | 13.04             |
| Chilches                       | 2.347                | 8.85              |
| La Llosa                       | 908                  | -4.49             |
| Almenara                       | 4.947                | -1.23             |
| <b>Total litoral CASTELLÓN</b> | <b>292.688</b>       |                   |
| Sagunto                        | 56.471               | 2.81              |
| Canet d'En Berenguer           | 3.007                | 73.80             |
| Puçol                          | 14.965               | 18.46             |
| Puig                           | 7.352                | 12.77             |
| La Pobla de Farnals            | 5.287                | 25.60             |
| Massamagrell                   | 13.131               | 5.94              |
| Massalfassar                   | 1.412                | -6.16             |
| Albuixech                      | 3.076                | 3.37              |
| Albalat dels Sorells           | 3.499                | -2.63             |
| Foios                          | 5.540                | 2.14              |
| Meliana                        | 8.988                | -0,64             |
| Alboraya                       | 18.201               | 53.04             |
| Valencia                       | 738.441              | -0.84             |
| Alfafar                        | 18.622               | -7.21             |
| Massanassa                     | 7.370                | -2.74             |

| Municipio                     | Población Censo 2001 | Saldo % 1991-2001 |
|-------------------------------|----------------------|-------------------|
| Catarroja                     | 20.990               | 3.11              |
| Albal                         | 12.652               | 35.99             |
| Silla                         | 16.208               | -5.17             |
| Sollana                       | 4.471                | 9.76              |
| Sueca                         | 25.371               | 12.38             |
| Cullera                       | 20.379               | 4.91              |
| Tavernes de la Valldigna      | 16.523               | 2.13              |
| Xeraco                        | 5.142                | 10.13             |
| Xeresa                        | 1.882                | -6.69             |
| Gandia                        | 59.850               | 16.22             |
| Daimús                        | 1.922                | 43                |
| Guardamar de la Safor         | 76                   | 21.01             |
| Bellreguard                   | 3.912                | 0.71              |
| Miramar                       | 1.364                | 36.54             |
| Piles                         | 2.148                | -1.94             |
| Oliva                         | 21.003               | 7.29              |
| <b>Total litoral VALENCIA</b> | <b>1.119.255</b>     |                   |
| Pego                          | 10.060               | 7.51              |
| Ondara                        | 5.511                | 13.33             |
| El Verger                     | 3.744                | 3.24              |
| Dénia                         | 33.342               | 30.56             |
| Els Poblets                   | 1.822                | 81.35             |
| Pedreguer                     | 5.945                | 6.87              |
| Gata de Gorgos                | 5.129                | 0.24              |
| Jávea                         | 18.753               | 49.61             |
| Benitachell                   | 2.385                | 55.58             |
| Teulada                       | 8.453                | 91.40             |
| Benissa                       | 9.821                | 31.21             |
| Calpe                         | 18.881               | 68.84             |
| Altea                         | 15.910               | 32.62             |
| L'Alfàs del Pi                | 11.103               | 65.07             |
| Benidorm                      | 51.873               | 34.84             |



| Municipio                     | Población Censo 2001 | Saldo % 1991-2001 |
|-------------------------------|----------------------|-------------------|
| La Nucia                      | 6.587                | 54.08             |
| Finestrat                     | 2.307                | 77.41             |
| Villajoyosa                   | 23.657               | 10.30             |
| El Campello                   | 19.237               | 78.10             |
| Mutxamel                      | 15.558               | 48.58             |
| San Joan d' Alacant           | 16.585               | 25.54             |
| Alicante                      | 284.580              | 6.69              |
| Elche                         | 194.767              | 5.39              |
| Santa Pola                    | 19.782               | 31.84             |
| San Fulgencio                 | 4.039                | 157.89            |
| Rojales                       | 8.489                | 50.73             |
| Los Montesinos                | 2.774                | 17.95             |
| Guardamar del Segura          | 9.480                | 44.14             |
| Torrevieja                    | 50.953               | 135.18            |
| Orihuela                      | 54.390               | 13.45             |
| San Miguel de Salinas         | 4.310                | 40.85             |
| Pilar de la Horadada          | 12.731               | 62.39             |
| <b>Total litoral ALICANTE</b> | <b>932.958</b>       |                   |
| <b>TOTAL LITORAL CV</b>       | <b>2.344.901</b>     | <b>10.52</b>      |

**Cuadro 6.** Población en los municipios litorales de la Comunidad Valenciana

Por provincias, en el litoral de Alicante se concentra el 63,8% de su población, en Castellón el 60,4% y en Valencia el 50,5%. Este último dato se debe a la existencia de un grupo importante de ciudades medias distribuidas por el interior de la provincia de Valencia. Sin embargo en Castellón y sobre todo en Alicante es patente la concentración de población en la costa, lo que manifiesta los desequilibrios territoriales existentes entre el litoral y el interior de ambas provincias

En lo que se refiere a la estructura demográfica, los municipios más envejecidos del litoral se encuentran en la mitad sur de la Marina Alta y en la mitad norte de la Marina Baixa. El Verger, Els Poblets, Pedreguer, Javea, Gata de Gorgos, Benitachell,

Teulada, Benissa, Calpe, La Nucia y l'Alfàs del Pi tienen una elevada proporción de alóctonos extranjeros de la tercera edad.

También hay acusado envejecimiento en algunos puntos de la Vega Baja del Segura (San Fulgencio, Rojales, Torrevieja y San Miguel de Salinas); seguramente por una presencia más que notable de alóctonos nacionales y extranjeros mayores de sesenta y cinco años. En Alcalá de Xivert, Torreblanca y Cabanes los elevados índices de envejecimiento demográfico se deben a la población autóctona; mientras que en el sur de la Safor y en algún punto de la Marina Alta (Daimús, Guardamar de la Safor, Bellreguard, Miramar, Piles, Oliva y Pego) parece que son los autóctonos, en primer lugar, y en menor medida los alóctonos, los que parece que pueden explicar la elevada proporción de mayores residentes en los municipios. Los síntomas de envejecimiento municipal van a tener importancia considerable para las propuestas de actuación; porque justifican la mejora de la oferta de equipamientos sanitario-asistenciales en esas zonas.

En materia de dinámica demográfica (ver Cuadro 6), el ámbito territorial que más destaca por su crecimiento de población es el litoral de la provincia de Alicante. Concretamente, todos los municipios costeros excepto Villajoyosa, Alicante, Elche y Orihuela; a los que habría que añadir algunos situados en segunda línea de costa, como La Nucia, Mutxamel, San Fulgencio, Rojales y San Miguel de Salinas. Además, también progresan considerablemente enclaves turísticos como Peñíscola, núcleos conurbados o muy próximos a las áreas urbano-metropolitanas de Castellón de la Plana (Benicàssim y Orpesa) y de Valencia (Canet d'En Berenguer, La Pobla de Farnals, Alboraya y Albal) o localidades muy concretas de la Safor (Daimús y Miramar). Por el contrario, en el litoral de la Comunidad Valenciana no existe ningún ámbito en regresión; aunque se registran casos aislados de atonía demográfica en las provincias de Castellón y de Valencia (Cabanès, La Llosa, Almenara, Massalfassar, Albalat dels Sorells, Meliana, Valencia, Alfafar, Massanassa, Silla, Xeresa y Piles).

La población mejor formada se encuentra en la conurbación Castellón de la Plana-Benicàssim, en el extremo norte del área metropolitana de Valencia (Canet d'En Berenguer, Puçol y El Puig), en Valencia capital y su periferia más inmediata (Alboraya, Meliana y Foios), en puntos concretos de La Safor (Gandia, Daimús y Miramar), en buena parte de la Marina Alta (Els Poblets, Dénia, Javea, Benitachell,

Teulada, Benissa y Calpe), en ciertas localidades de la Marina Baixa (Altea, La Nucia , L'Alfàs del Pi y Finestrat) y en Alicante capital junto con su periferia norte (El Campello, Mutxamel y Sant Joan d'Alacant).

Por todo ello, y de cara a las actuaciones propuestas, el esfuerzo educativo futuro deberá ser significativamente superior en la Vega Baja del Segura, en el sur del área metropolitana de Alicante-Elche, en toda la provincia de Castellón exceptuando su capital y Benicàssim, en un enclave de L'Horta Nord (La Pobla de Farnals, Massamagrell, Massalfassar, Albuixech y Albalat del Sorells), en localidades de la Ribera Baixa (Sollana y Cullera) y en buena parte de la Safor (Tavernes de la Vallidigna, Xeraco, Xeresa, Guardamar de la Safor, Bellreguard, Miramar y Oliva).

La distribución geográfica de la renta familiar disponible por municipios en 2001 no muestra grandes desequilibrios en el litoral; o no tan grandes como los que se detectan entre el interior y el litoral de la Comunidad Valenciana. Las rentas más altas están en la mitad norte de la provincia de Castellón, especialmente en la capital de la Plana y en su periferia norte (Benicàssim y Orpesa), pero también en el enclave turístico de Peñíscola. Asimismo, es alto el poder adquisitivo de la población en la mitad norte de la provincia de Valencia; es decir, en Valencia capital, Alboraya, Foios, Albuixech, Massalfassar, La Pobla de Farnals, El Puig y Canet d'En Berenguer. Por último, hay rentas altas en municipios aislados del litoral valenciano, como Gandía, Altea, Finestrat, etc. Desde el punto de vista contrario, es difícil encontrar núcleos litorales con baja renta. Los que se encuentran en peor situación tienen renta medio-baja y son mayoría los que no están en primera línea de costa (Almenara, Sollana, Xeresa, Bellreguard, Pego, El Verger, Ondara, Gata de Gorgos, Elche, Los Montesinos y Orihuela).

En lo que se refiere a la población en relación con la actividad, el hecho más significativo registrado en la última década es la reducción sostenida de las tasas de desempleo; desde Vinaròs hasta Pilar de la Horadada, sin apenas excepciones y con un descenso medio de cinco puntos porcentuales. El desempleo es francamente reducido en la provincia de Castellón salvo núcleos turísticos importantes como Peñíscola y Orpesa. En esa provincia hay localidades que puede considerarse que han alcanzado su asíntota inferior (paro friccional). También son reducidas las tasas de paro en buena parte de las localidades de La Safor y de la Marina Alta, salvo sus

dos capitales, Guardamar de la Safor y Gata de Gorgos. En el otro extremo de la clasificación se encuentra la ciudad de Valencia, su litoral metropolitano meridional (Alfajar, Massanassa, Catarroja y Silla), la Ribera Baixa (Sollana, Sueca y Cullera), el área metropolitana de Alicante-Elche y ámbitos de la Vega Baja que incluyen algunos de sus núcleos más importantes (Guardamar del Segura, San Fulgencio, San Miguel de Salinas y Orihuela).

Para los municipios con mayor desempleo y para los que en un párrafo anterior se caracterizaron con la estructura demográfica más joven, el reto de los próximos años consistirá en la creación de empleo en cantidad y calidad suficiente para absorber los excedentes actuales o futuros de mano de obra detectados.

Como conclusión, la población del litoral valenciano en el siglo XXI va a ser una población eminentemente urbana, en la que la proporción de población nacida en el medio rural será cada vez más minoritaria. Adicionalmente, el porcentaje de población extranjera, con culturas y comportamientos diferenciados, va a ser creciente. El hábitat urbano costero será el centro de referencia cotidiana de una gran parte de la población valenciana, y su paisaje el marco de relación diaria de la misma. Para adecuar el funcionamiento urbano a las necesidades de esta población hay que tener en cuenta que la población residente en los municipios litorales cada vez se encuentra más envejecida, tanto por la fuerte disminución de las tasas de fecundidad, como por el fuerte porcentaje relativo de población jubilada que inmigra al área que, además, estará integrada por un número significativo de extranjeros y de población foránea. Una parte de esta población extranjera responderá a la presión de la inmigración ilegal para cubrir puestos de trabajo de baja remuneración.

### **3.3. Sistema productivo**

#### 3.3.1. Sector primario

El sector primario ocupa en la actualidad un pequeño peso, desde el punto de vista del empleo y del valor añadido bruto en el tejido productivo de la Comunidad Valenciana, consecuencia del proceso de transformación típico de las economías más desarrolladas. Así, ha pasado en su aportación al valor de la producción regional del

5,55%, en 1986, a un 3,27% en 2000; situándose por debajo de la media nacional (4,39% en 2.000).

De forma general este sector se caracteriza por una agricultura claramente orientada hacia la producción vegetal (82 % de la producción agraria final), una baja especialización en ganadería y una actividad pesquera reducida con tendencia a disminuir por imperativo comunitario. Además, esta producción está orientada hacia la exportación. De hecho se exportan las dos terceras partes de lo que se produce, lo que supone un 22% de la exportación total valenciana y más del 35% de la exportación agraria española.

En el litoral se concentra el 31,7 % de la producción agrícola de la Comunidad Valenciana, con el 48% de las hortalizas, el 40% de los tubérculos, el 42 % de los cereales y el 38 % de los cítricos(ver Cuadro 7).

La distribución geográfica de la producción muestra la especialización relativa de los municipios litorales de las provincias de Castellón y Valencia en cítricos; de los de Alicante en frutales y sobre todo en hortalizas; de los de Castellón también en hortalizas, aunque en menor medida, y de los de Valencia en cereales (arroz), fuertemente, y ligeramente en tubérculos.

| AMBITO               | PRODUCCIÓN EN 1999 (Tn) | Cítricos % | Frutales % | Cereales % | Hortalizas % | Tubérculos % |
|----------------------|-------------------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|
| Litoral de Castellón | 504.573                 | 78,28      | 4,05       | 0,04       | 15,88        | 0,34         |
| Litoral de Valencia  | 684.654                 | 70,88      | 0,29       | 9,27       | 9,74         | 4,42         |
| Litoral de Alicante  | 850.033                 | 50,26      | 11,09      | 0,50       | 28,54        | 2,93         |
| TOTAL LITORAL        | 2.039.260               | 64,44      | 5,84       | 2,99       | 19,29        | 2,63         |
| COMUNIDAD VALENCIANA | 6.148.742               | 62,60      | 4,00       | 2,50       | 12,70        | 3,30         |

**Cuadro 7.** Producción agrícola en 1999 en los municipios litorales de la Comunidad Valenciana

Para valorar la viabilidad del mantenimiento de la actividad agrícola a largo plazo se ha calculado la renta agrícola por municipios, obteniéndose que los municipios de la provincia de Alicante presentan la mayor renta agrícola (47% de la renta del litoral). A

nivel municipal, 5 de ellos acaparan el 51% de la renta agrícola total; se trata de Orihuela, Elche, Castellón de la Plana, Vinaròs y Sagunto.

Desde una perspectiva complementaria, hay que señalar que el subsector ganadero no tiene un gran peso en los municipios litorales. Respecto a la ganadería extensiva, tan sólo existen 9 hectáreas dedicadas a pastos y prados, en Xeraco y Benicàssim. Las principales empresas del sector se sitúan en Vinaròs, Benicarló, Castellón, Foios, Valencia y La Nucia. Complementariamente, muchas explotaciones ganaderas se caracterizan por la existencia de infraestructuras obsoletas, tanto desde el punto de vista medioambiental como de la calidad animal, circunstancias especialmente acusadas en la producción porcina. En contrapartida, en este subsector se produce un elevado grado de integración con las industrias de alimentación animal y con los transformadores.

El sector pesquero en la Comunidad Valenciana tiene importancia tanto por el valor económico de los desembarcos (unos 18.000 millones de pesetas en 2000) como por el empleo asociado a los 23 puertos pesqueros existentes en litoral. Cerca de las dos terceras partes de las capturas desembarcadas corresponde a los puertos de Alicante, Torrevieja, Santa Pola, Castellón y Vinaròs. A su vez, más del 50% del valor de la pesca desembarcada se concentra en Santa Pola, Castellón, Vinaròs y Villajoyosa.

Por provincias, el mayor volumen de capturas corresponde a Castellón, si bien el mayor valor de la producción corresponde a la provincia de Alicante, debido al desembarco de especies con menores precios unitarios en el mercado (como es el caso de la sardina) en la primera.

La flota pesquera de la Comunidad de Valencia, en el año 2000, estaba compuesta de 873 barcos con un tonelaje de 23.396 TRB y 3.604 tripulantes. A la provincia de Alicante le corresponden el 41% del total de barcos y el 45% de los tripulantes, destacando la modalidad de pesca de arrastre. La flota de la provincia de Castellón es del 33,5% del total de la Comunidad y el número de tripulantes del 35%, destacando igualmente la pesca de arrastre. Por último, la provincia de Valencia es la de menor actividad con el 25% de los barcos y el 15 % de los tripulantes (ver Cuadro 8).

| PUERTO      | Toneladas desembarcadas | Valor en M PTA | Barcos | Tripulación |
|-------------|-------------------------|----------------|--------|-------------|
| Dénia       | 985,3                   | 833,7          | 38     | 120         |
| Jávea       | 2.849,0                 | 593,3          | 20     | 103         |
| Moraira     | 53,5                    | 41,9           | 9      | 12          |
| Calpe       | 1.582,6                 | 935,7          | 34     | 187         |
| Altea       | 2.989,3                 | 636,8          | 35     | 310         |
| Benidorm    |                         |                | 3      | 4           |
| Villajoyosa | 2.364,9                 | 1.592,6        | 52     | 304         |
| El Campello | 62,5                    | 44,5           | 14     | 31          |
| Alicante    | 5.727,7                 | 686,9          | 18     | 58          |
| Santa Pola  | 4.568,6                 | 2.973,7        | 86     | 517         |
| Tabarca     |                         |                | 7      | 16          |
| Guardamar   | 4,9                     | 21,5           | 28     | 40          |
| Torreveja   | 3.791,7                 | 444,3          | 19     | 93          |
| Castellón   | 14.489,5                | 2.922,1        | 110    | 640         |
| Vinaròs     | 7.421,6                 | 1.640,1        | 47     | 172         |
| Peñíscola   | 1.811,8                 | 884,3          | 52     | 156         |
| Benicarló   | 1.513,1                 | 738,9          | 39     | 135         |
| Burriana    | 2.733,7                 | 895,8          | 45     | 150         |
| Valencia    | 769,7                   | 453,7          | 36     | 129         |
| Cullera     | 987,9                   | 557,2          | 64     | 143         |
| Gandia      | 1.215,7                 | 811,5          | 85     | 208         |
| Sagunto     | 148,2                   | 92,9           | 32     | 76          |

**Cuadro 8.** Cifras del sector pesquero de la Comunidad Valenciana en 2.000

En todo caso, hay que señalar que la flota pesquera está en proceso de reducción y modernización para adaptarse a las políticas comunitarias que, centradas en la sobreexplotación de los recursos pesqueros existentes<sup>9</sup> exige la búsqueda de nuevas alternativas de ingresos y empleos en el sector.

<sup>9</sup> Desde hace unos años se asiste a una sobreexplotación de los caladeros del Mediterráneo que afecta a determinadas especies como el atún rojo, el pez espada y la sardina. El peligro de extinción de ciertas especies se ha incrementado debido a que en las últimas décadas el desarrollo pesquero se ha caracterizado por la continua sofisticación tecnológica para la captura del pescado, y hoy en día, la mayor parte de las pesquerías se encuentran totalmente explotadas, sobreexplotadas o agotadas. A esto se añade que la producción pesquera está afectada por la aplicación de medidas técnicas de conservación en el litoral de la Comunidad Valenciana llevadas a cabo por el Ministerio de Agricultura, Pesca

En este sentido hay que valorar las posibilidades de las granjas marinas, en amplia expansión en el mediterráneo, o de otras formas de acuicultura más adaptadas a los objetivos de sostenibilidad que la pesca de arrastre.

En este marco, la capacidad operativa de la flota pesquera de la Comunidad Valenciana continúa su proceso de disminución en cuanto número de embarcaciones, tonelaje y potencia propulsora, siguiendo la política que aplica la Unión Europea en sus planes plurianuales. Este proceso se viene experimentando en los últimos años mediante ayudas establecidas para la paralización definitiva de actividades, que implica un ajuste del esfuerzo pesquero, retirando barcos envejecidos de modalidades de pesca no selectiva, como el arrastre, y disminuyendo progresivamente el número de barcos que faenan en el caladero marroquí. Todo ello con el fin de adecuar la capacidad pesquera a los recursos existentes en el Mediterráneo para cumplir con el objetivo principal de la Política Pesquera Común establecida por la Unión Europea. En consecuencia, para el conjunto de la Comunidad Valenciana, comparando los años 1999 y 2000, se puede apreciar un leve descenso en el número de embarcaciones y de tripulantes, aunque el volumen de capturas se ha incrementado en un 5.3% y el valor en pesetas de la pesca capturada en un 14.2%.

La necesidad de conseguir un mejor conocimiento de los recursos pesqueros y de adecuar la flota pesquera a las posibilidades de realizar una explotación sostenible de los caladeros valencianos, son dos aspectos fundamentales, que han de verse complementados con la potenciación de la pesca recreativa o de otras alternativas al uso de las embarcaciones y tripulación como pueden ser los cruceros turístico-recreativos.

### 3.2.2. Sector secundario

En la industria valenciana predominan los sectores de bienes de consumo tradicionales como son la industria agroalimentaria, el calzado y el cuero, los productos cerámicos, los textiles, la madera y el juguete, artículos de caucho y plástico, e industrias de transformación de metales. Se trata de sectores de demanda

---

y Alimentación (MAPA) y la Conselleria de Agricultura y Alimentación (CAPA), y que conllevan el establecimiento de vedas temporales para las modalidades de pesca de cerco y de arrastre de fondo.



media y débil, con poco valor añadido en muchos municipios litorales y con excesiva presencia de industrias contaminantes, como son la industria cerámica y química, generadoras de problemas ambientales.

Por otra parte la mayoría de las industrias de la Comunidad de Valencia son PYMES o microempresas, lo que implica que los recursos se concentran de manera casi exclusiva en las funciones de fabricación con escasa dedicación a los servicios orientados a mejorar los productos, los procesos productivos o la aproximación a los mercados.

Los establecimientos industriales se encuentran diseminados por la región, concentrándose el 50 % de las industrias en las 20 poblaciones principales, estando el resto disperso en pequeños municipios. La distancia y la escasa dotación de servicios de apoyo en éstos últimos, acentúa el aislamiento de las pequeñas empresas locales.

En cuanto al suelo industrial disponible en la Comunidad Valenciana, el 0.8 % de su superficie, es insuficiente, se encuentra muy disperso y con frecuencia carente de los servicios adecuados para la realización de actividades industriales en condiciones de competitividad. Así existen tanto deficiencias de carácter urbanístico y medioambiental como de infraestructuras básicas (agua, luz, saneamiento, gas).

En el litoral existen 8.047 hectáreas de suelo industrial lo que supone un 2.2% de su superficie, siendo los municipios de Valencia los que tienen más suelo industrial (el 40% del total). Por lo tanto, se puede señalar que los municipios del litoral disponen de suficiente suelo industrial para implantación de nuevas actividades.

El suelo industrial del litoral y de toda la Comunidad Valenciana presenta una casuística diversa en lo que a tipos de implantación se refiere: polígonos, áreas y enclaves industriales. Los polígonos industriales propiamente dichos constituyen áreas perfectamente planificadas, con un ámbito totalmente limitado, con unos estándares urbanísticos y unas infraestructuras acordes con los requisitos legalmente establecidos.

Las áreas industriales son zonas que se han desarrollado paulatinamente y que generalmente el planeamiento clasifica como suelo urbano. Suelen presentar deficiencias en cuanto a equipamientos e infraestructuras y, en ocasiones, resulta difícil su gestión por el alto grado de consolidación existente. Por último, los enclaves

industriales que están constituidos por empresas o instalaciones generadas alrededor de las mismas que presentan poca o ninguna posibilidad de ampliación.

En el litoral existen 169 polígonos industriales de los que el 47% corresponden a la provincia de Alicante. La superficie total de estos polígonos industriales es de 6.293 hectáreas, lo que supone un tamaño medio de 37 hectáreas por actuación.

Los suelos calificados como industriales en las pequeñas poblaciones son poco adecuados porque sus reducidas dimensiones impiden alcanzar las economías de urbanización necesarias para conseguir ventajas competitivas para la localización de empresas. Además, se están empezando a detectar tensiones en el segmento de polígonos capaces de acoger a las empresas de mayor tamaño (superficie de parcela mayor de 10 hectáreas).

En relación a la oferta de suelo industrial existente los municipios litorales, se puede considerar excesiva para los próximos 5 a 10 años. La mala calidad de una parte importante del suelo industrial consolidado, que cuenta con importantes déficit de urbanización (suministro de energía, accesos, tratamiento de residuos, dotaciones), es otro problema a subsanar.

La competencia que existe en la mayoría de los municipios litorales para ocupar el suelo agrícola por usos turístico y de segunda residencia, la necesidad de mantener los ecosistemas y entornos de calidad natural, así como la incidencia visual y ambiental negativa de las áreas industriales, hace recomendable establecer procesos de desplazamiento de los usos industriales hacia las zonas limítrofes del interior que se encuentren bien comunicadas con el litoral. De esta manera, se pueden aprovechar los terrenos liberados para mejorar la calidad ambiental y urbana, o para la implantación de parques tecnológicos o actuaciones terciarias vinculadas a las nuevas tecnologías.

La economía de la Comunidad Valenciana tiene una fuerte componente destinada a la exportación. Sin embargo, en los últimos años ha perdido progresivamente cuota en las exportaciones españolas, lo que podría deberse al débil asentamiento de la inversión extranjera directa en relación con otras regiones y a la diversificación comercial practicada, en otros mercados emergentes o complejos (Latinoamérica, Europa del Este o los países asiáticos).

En relación con las potencialidades del sector, el empresariado existente tiene un marcado carácter emprendedor; lo que combinado con la existencia de una cultura y tradición empresarial le permite adaptarse más fácilmente a las situaciones cambiantes.

En cuanto a las limitaciones al desarrollo, a pesar de existir suelo industrial suficiente hay un déficit de suelo urbanizado en condiciones y de una estructura bien definida y localizada de polígonos industriales. Así, existen múltiples enclaves semiurbanizados o mal urbanizados dispersos por todo el litoral.

Por otro lado, desde un punto de vista territorial, la inversión industrial es una variable estratégica básica que influye sobre el equilibrio existente en los municipios y que condiciona de forma sustancial el futuro desarrollo económico y social de su ámbito territorial. En 1997, según datos del Anuario Estadísticos del Instituto Valenciano de Estadística (IVE), la inversión industrial total en el litoral alcanzó los 16.876 millones de pesetas; lo que supuso un incremento del 4,5% anual desde 1994. Los municipios de la provincia de Castellón concentraron el 63 % de la inversión. Los municipios litorales de la provincia de Valencia han experimentado un retroceso medio anual de la inversión industrial del 2.2%.

De los 79 municipios del litoral, en 20 de ellos (el 25 % del total), no se produjo en 1997 ningún tipo de inversión industrial. Por contra, el grado de concentración inversora es mayor ya que 4 municipios suponen el 56 % de la inversión industrial del litoral Castellón de la Plana, Nules, Almassora y Elche. En los tres primeros la actividad predominante es la industria cerámica. En Elche es el textil, el calzado y el cuero.

### 3.3.3. Sector terciario

El sector servicios representa la parte mayoritaria de producción y empleo de la economía valenciana. Se trata de un conglomerado de actividades muy diversas tanto publicas como privadas.

Las empresas del sector servicios son mayoritariamente pequeñas con un porcentaje muy elevado de microempresas, planteándose problemas ligados a su tamaño

reducido (de organización, escasos recursos humanos especializados, bajo nivel formativo y debilidad financiera).

El subsector comercio aporta el 14% al PIB de la Comunidad teniendo gran peso en la generación de empleos. Una proporción importante de las empresas comerciales son de tamaño pequeño y mediano, si bien conviven con otras más grandes muy implantadas en la Comunidad. Los principales problemas de la PYMES comerciales son las dificultades asociadas al tamaño, la necesidad de asesoramiento, la falta de dotaciones de mercados municipales que frenan su desarrollo y la necesidad de modernizar la gestión de mercados.

En cuanto al subsector turismo su gran importancia se manifiesta por su participación al PIB (un 10,8%), siendo la contribución más importante del turismo a la renta de una Comunidad Española peninsular. Otro indicador importante es el empleo generado por este sector, que supera el 10%.

Sin embargo el turismo presenta ciertos problemas estructurales. El desarrollo turístico ha sido desequilibrado espacial y estacionalmente ocasionando una excesiva concentración de equipamientos en el litoral que ha provocado desequilibrios sociales y económicos. También, hay una excesiva ocupación del suelo en el litoral, lo que ejerce una importante presión sobre los recursos naturales y el medio ambiente.

En el sector de la innovación y desarrollo tecnológico hay que destacar su escasa penetración, el lento acceso a servicios avanzados por parte de las PYMES y la falta de inversiones en el mismo, salvo excepciones. Por su parte, la Generalitat Valenciana a impulsado el proceso de modernización de las Administraciones Públicas materializado por el Plan Estratégico para la Modernización de las Administraciones Públicas Valencianas (PEMAV).

En todo caso, se aprecia una excesiva especialización productiva del litoral en el sector servicios, con riesgo de evolucionar hacia una desaconsejable dependencia del turismo, que debe ser complementada con un mayor desarrollo, diversificación y relevancia internacional de otros subsectores complementarios, así como del sector cuaternario.

Aunque existe una dotación científica y universitaria importante y el esfuerzo inversor en investigación, innovación y desarrollo de las empresas es creciente, los resultados

por ahora no son satisfactorios. Las razones se encuentran tanto en los problemas de adaptación socioeconómica, técnica y cultural a un esquema con una dinámica de cambio muy fuerte, como en factores más estructurales. Entre éstos, podríamos destacar los siguientes:

- La baja inversión relativa en estos sectores que se produce en la Comunidad Valenciana (inferior a la media nacional y muy inferior a la media de la UE).
- El escaso esfuerzo inversor del sector privado en esta materia, en parte por el reducido tamaño empresarial y por su especialización productiva en sectores de intensidad tecnológica baja.
- El predominio de una cultura empresarial centrada en el corto plazo (valora los aspectos comerciales o productivos frente a los técnicos).
- La dependencia tecnológica del exterior.
- El reducido nivel de cualificación técnica e investigadora de los empleados.

Para el turismo, la excelente calidad del clima, en algunos casos excepcional incluso en invierno, así como el alto grado de accesibilidad hacia los mercados emisores, europeos y españoles, constituyen argumentos decisivos para la continuidad futura de los flujos que sólo puede verse amenazada por la concurrencia de circunstancias concretas que tienen relación con la calidad ambiental y urbana, con los problemas estructurales de la oferta residencial y con la debilidad de la oferta turística complementaria.

El principal problema del sector desde el punto de vista de actividad productiva es su estacionalidad que tiene como consecuencias la discontinuidad de las plantillas, la incapacidad de activación de los mercados de la demanda, la insuficiencias en la oferta de comercio y servicios, el infradesarrollo de la oferta complementaria o el reducido nivel de gasto.

La vocación puramente inmobiliaria de las acciones edificatorias de las zonas litorales, a excepción de ciertos municipios como Benidorm, han dado lugar a una oferta hotelera, mejorable en muchas de sus facetas.

Los diagnósticos existentes sobre el turismo en la Comunidad Valenciana, en general, y sobre el turismo litoral, en particular, son fuertemente críticos con el modelo de desarrollo adoptado, ya que:

- El modelo turístico está escasamente diferenciado, lo que dificulta su promoción a través de productos singulares. Ni siquiera las ciudades que sobresalen por su tamaño (Benicàssim, Gandia, Alicante o Torrevieja) o por la calidad de sus argumentos originales (Peñíscola, Denia o Altea), han sabido desarrollar ofertas y programas turísticos que aprovechen sus ventajas comparativas. La oferta turística es marcadamente generalista, dirigida a clientelas masivas, que no tienen comportamientos diferenciados y que no eligen su destino vacacional en función de la existencia de argumentos o instalaciones específicas.
- Más que desarrollar una actividad propiamente turística, lo que se puso en marcha en el litoral a mediados de los cincuenta fue una operación inmobiliaria; operación que ha dificultado la afluencia de visitantes en régimen de rotación
- El parque hotelero se encuentra excesivamente concentrado en Benidorm, que aparece como una potencia nacional en el capítulo de ingresos turísticos, plazas hoteleras y pernoctaciones.
- La oferta litoral es, salvo el caso de Benidorm, prácticamente irrelevante para el turismo internacional, con una capacidad muy reducida para penetrar en este mercado, y con un visitante medio de nacionalidad española. E incluso en Benidorm, donde prima el mercado nacional, al final se está cayendo en una creciente dependencia de un único mercado (el británico) en detrimento de los visitantes de otras nacionalidades.
- El principal problema del sector es la estacionalidad. La utilización casi exclusiva de la oferta durante los meses de verano retrasa la amortización de las inversiones, impide estabilizar plantillas y abaratar precios, desincentiva la promoción de servicios sofisticados y obliga a sobredimensionar unas infraestructuras que permanecerán la mayor parte del año infrautilizadas. Benidorm es el único enclave valenciano que ha conseguido desestacionalizar la ocupación. Otros núcleos como Gandia, Alicante-San Juan y Torrevieja, que

podrían presentar condiciones de partida para superar el problema, siguen padeciéndolo con gran intensidad.

- Otro problema del sector es su fragilidad por su elevada elasticidad al cambio de tendencias de la demanda, dado que tiene comprometidos en una única ciudad (Benidorm) y en torno a un único producto (turismo de sol y playa) la mayor parte de sus activos.

Para el desarrollo de la tecnología y la innovación como alternativa a la dependencia excesiva del turismo es preciso solventar la debilidad del desarrollo de las actividades ligadas al campo científico, tecnológico e innovador.

En este sentido, en el litoral de Valencia se han detectado oportunidades para el desarrollo de este subsector como son la localización de empresas con alta capacidad innovadora, la existencia de centros universitarios que pueden apoyar a las empresas, una base institucional adecuada para el fomento de estas actividades y la elevada capacidad emprendedora del empresario local.

Sin embargo, en el litoral de Valencia se producen estrangulamientos para su desarrollo debido a las características estructurales de la industria de la zona caracterizada por su pequeño tamaño y por su especialización en sectores tradicionales. Ligados a estos aspectos están la insuficiente cualificación del empresario, la escasa cooperación horizontal que frena el desarrollo de innovaciones aplicadas al sector productivo y la fuerte dependencia de tecnología externa.

A pesar de la existencia de centros universitarios e institutos tecnológicos no se produce una adecuada coordinación de sus actividades y estrategias con las necesidades del sistema empresarial valenciana, por lo que no se ofrecen innovaciones atractivas a los empresarios.

Por último se puede indicar la escasez de inversiones en el sector tanto por entidades públicas como privadas, al no constituir el desarrollo tecnológico una inversión estratégica. Las inversiones en el sector son inferiores a la media nacional y muy inferiores a la media de la Unión Europea.

### **3.4. Infraestructuras y equipamientos**

#### 3.4.1. De transportes y comunicaciones

##### *3.4.1.1. Carreteras*

La red viaria litoral de la Comunidad Valenciana está integrada un gran eje que recorre la Comunidad en sentido Norte-Sur y que articula las ciudades situadas en la plana litoral. En la actualidad este eje está integrado por la autopista AP-7, y por las carreteras N-340 (en la provincia de Castellón y hasta la ciudad de Valencia) y N-332 (hacia el sur de Valencia y en la provincia de Alicante). Todas estas carreteras atraviesan o pasan por las proximidades de las principales ciudades valencianas, y se encuentran a una distancia de la costa que varían entre los 10 y 12 kilómetros (Marina Alta y la Plana Alta) y a algunos centenares de metros (L' Horta Nord y la Vega Baja).

Este eje distribuye los flujos de tráfico mediante una red secundaria que, o bien accede directamente a la franja litoral o bien distribuye el tráfico a una red de tercer orden, que es la que finalmente accede a las zonas costeras. Esta red secundaria está constituida por las redes autonómica, provincial y municipal con incidencia directa sobre el litoral.

Esto ha dado lugar a una configuración del sistema viario en “peine”, es decir con una serie de viales perpendiculares a la costa que parten de los principales ejes distribuidores situados en el interior. Esta estructura se caracteriza por una limitada densidad viaria en comparación con otros ámbitos. Adicionalmente, consecuencia de lo anterior, la calidad de estas penetraciones es también deficiente, de manera que únicamente las vías de titularidad autonómica y alguna de las provinciales presentan una calidad adecuada. El resto, sobre todo las de titularidad municipal, tienen una baja calidad.

En la actualidad, algo más del 78% de la población valenciana vive en municipios superiores a los 10.000 habitantes. La localización de estos municipios tiene una clara distribución en sentido norte-sur, con dos ejes principales de desarrollo. El primero de ellos es el eje costero, que va desde la ciudad de Castellón hasta el límite de la Región de Murcia, e incluye las tres principales áreas urbanas de la Comunidad Valenciana (Castellón, Valencia y Alicante-Elche).



El segundo es el eje interior que se discurre entre Valencia y Alicante, que ha sido tradicionalmente la vía de conexión entre ambas ciudades. Por otro lado, en el último decenio, los municipios que se sitúan sobre ambos ejes han experimentado, salvo excepciones, incrementos de población superiores a la media de la Comunidad, destacando en este aspecto el litoral alicantino.

La red estatal de carreteras ha tenido y sigue teniendo una importancia determinante sobre el modelo territorial y de desarrollo económico valenciano. Han sido fundamentalmente las carreteras N-340 (Barcelona-Cádiz) y N-332 (Valencia-Cádiz), las que han articulado un potente sistema de ciudades, con unos crecimientos de población muy importantes en los últimos 30 años. Además, en las zonas costeras por las que discurren se encuentra un alto porcentaje de nuestra oferta turística.

Por lo que respecta a las conexiones intercomunitarias se debe destacar nuevamente el papel fundamental de las N-340 y N-330 y de la autopista AP-7 en el sistema de conexiones con el litoral. Cualquier relación con origen/destino en el litoral debe hacer uso necesariamente de alguna de las vías citadas, independientemente del itinerario que se siga.

Por lo que se refiere a las conexiones del litoral con el resto de la península, las principales vías de acceso no difieren sustancialmente de las propias de la Comunidad Valenciana, aunque se debe insistir en que todas estas vías desembocan finalmente en las tres anteriores. De esta forma, las principales conexiones con las grandes áreas peninsulares se producen del siguiente modo:

- Para la zona central del litoral, que abarca prácticamente la costa de la provincia Valencia, la A-3 canaliza los flujos de gran parte del país (Galicia, Asturias, Extremadura, Madrid, Andalucía Occidental y la mayor parte de las dos Castillas). Por el norte, el corredor litoral integrado por la N-340, la AP-7, recoge el tráfico procedente de Cataluña y parte de Aragón, mientras que la N-234 hace lo propio del procedente del resto de Aragón, País Vasco, Cantabria y parte de Castilla-León. Por último, por el sur la autovía del Descubrimiento andaluza y la N-340 canalizan los tráficos de Andalucía Oriental y Murcia.

- Sobre el litoral alicantino inciden tres ejes viarios: por el norte, la AP-7 y la N-340 y la N-332; por el centro, la N-330; y por el sur, la N-340 y la N-332 nuevamente.

Por lo que respecta a la N-330, cumple el mismo papel que la A-3 para Valencia, es decir, canalizar el tráfico de centro y noroeste peninsular. Lo que unido a lo anterior incrementa su papel estratégico en las conexiones del área litoral de Alicante.

La recientemente finalizada autovía A-37 Crevillent-Cartagena, tiene en este contexto un papel local ya que su incidencia sobre la selección de itinerarios de largo recorrido como son los analizados, es muy escasa.

- Por último, en referencia a Castellón, su esquema de redes colectoras es muy similar al de Valencia, aunque con alguna variación significativa por lo que se refiere a sus relaciones con el norte de la península.

En cualquier caso, y como base de partida de este análisis, debe tenerse en cuenta que no se ha considerado la fricción que el peaje de las autopistas supone a la hora de seleccionar un itinerario concreto. Aunque en la mayoría de las conclusiones obtenidas no tiene una especial significación, en el caso de Castellón, esta fricción puede hacer que la N-234, poco valorada en el modelo, adquiera mayor importancia.

Las conexiones internacionales de la Comunidad Valenciana se producen a través de los pasos fronterizos de La Junquera-Port Bou a los que se accede por la N-340 y la AP-7. En mucha menor medida se emplea el paso de Irún. La prevista apertura de pasos alternativos de los Pirineos (especialmente el túnel de Somport), junto con la conversión en autovía del itinerario Sagunto-Zaragoza-Huesca, permitirán diversificar las conexiones internacionales de la Comunidad para el tráfico de turismos. Dada la elevada pendiente media de estos trayectos, es de prever que el itinerario actual seguirá siendo para el tráfico de mercancías, el de mayor utilización, con diferencia respecto los alternativos.

### 3.4.1.2. Ferrocarril

Actualmente hay cuatro Grandes Líneas que enlazan Valencia con Madrid (Alaris), Valencia con Barcelona (Arco), Alicante con Madrid (Talgo/Altaria) y Alicante con Barcelona (Euromed) Todos ellos cuentan con tiempos de viaje muy competitivos y con un elevado número de frecuencias o servicios permiten realizar el viaje de ida y vuelta en el mismo día.

El trayecto Madrid-Valencia en el Alaris cuenta con diez viajes diarios por sentido, que se complementan con otro que sólo circula los viernes en un sentido y los domingos en otro. Además, dos de las frecuencias prolongan su recorrido diariamente hasta Gandia. Todos estos servicios tienen parada en Albacete. Estos trenes tienen una velocidad comercial de 200 Km./h. Se trata de un servicio cómodo y moderno en el que destaca la atención personalizada al cliente y la funcionalidad del equipamiento.

Los trenes Euromed son la continuación de los trenes AVE, serie 100, pero adaptados al ancho de vía de RENFE. Con una velocidad comercial de 220 Km./h, realizan doce viajes diarios entre Alicante y Barcelona, de centro a centro de ciudad

Los trenes Altaria cubren el recorrido Madrid-Alicante. El servicio está formado por Talgos Pendulares de séptima generación, que incorporan las últimas tecnologías de seguridad y confort. El tiempo de viaje es de tres horas y media y existen siete frecuencias diarias.

Igualmente, hay siete líneas de Trenes Regionales en funcionamiento:

- Línea 1: Valencia-Alicante-Murcia-Cartagena.
- Línea 2: Valencia-Albacete-Alcázar de San Juan-Ciudad Real-Madrid.
- Línea 3: Valencia-Albacete-Alcázar de San Juan.
- Línea 4: Valencia-Xàtiva-Alcoy.
- Línea 5: Valencia-Cuenca-Madrid
- Línea 6: Valencia, Sagunto, Teruel, Zaragoza.
- Línea 7: Valencia, Castellón, Vinaròs, Tortosa, Barcelona.

También, hay seis líneas de cercanías:

- Línea C-1: Valencia-Gandia.
- Línea C-2: Valencia-Riba-roja del Túria.
- Línea C-3: Valencia-Moixent.
- Línea C-4: Valencia-Caudiel.
- Línea C-5: Valencia-Utiel
- Línea C-6: Valencia-Castellón de la Plana.

En la Comunidad Valenciana sólo existe red de metro en la ciudad de Valencia: Tranvía existe tanto en la ciudad de Valencia como en la de Alicante.

La red viaria de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) está explotada en Valencia bajo la marca de metrovalencia, que ofrece al área metropolitana de 3 líneas ferroviarias y una de tranvía, con una longitud total de 133 Km., 109 estaciones y 92 trenes. En 2003 transportó más de 51 millones de viajeros.

En octubre de 1988 se abrió el primer tramo subterráneo de la red que, a través de un recorrido de 7 Km., unió las líneas de cercanías de Lliria, Bétera y Rafelbunyol, situadas al norte de la ciudad, con la línea de Villanueva de Castellón, localizada en el sur.

En mayo de 1994 se puso en servicio el primer tramo de la Línea 4 de tranvía. Con esta actuación Valencia fue pionera en España en la recuperación de este sistema de transporte. El primer tramo de la Línea 4 del tranvía tenía 9,7 Km. de longitud y contaba con 21 estaciones. Su recorrido posibilitó la conexión del conjunto de las líneas de metro con zonas de alta demanda como la Universidad Politécnica, el nuevo Campus de la Universidad Literaria de Valencia y la Playa de la Malvarrosa.

En mayo de 1995 se abrió al público la nueva penetración en subterráneo de la Línea 3 del metro, desde la estación de Palmaret hasta Alameda. En este tramo de 2,9 Km. de longitud se construyeron 4 nuevas estaciones. En septiembre de 1998 se prolongó la Línea 3 desde la estación de Alameda hasta la de Avenida del Cid y se puso en servicio el ramal entre Colón y Jesús.

En mayo de 1999 se completó la Línea 3 con la prolongación hasta Mislata-Almassil, que proporciona a esta población con más de 42.000 habitantes una alternativa cómoda y eficaz de conexión con el centro de la ciudad de Valencia. Este último tramo de la Línea 3 tiene 2,198 Km. y cuenta con 3 estaciones.

En septiembre de 1999 se puso en servicio el ramal de Línea 4 hasta el recinto de Feria Valencia, para facilitar el acceso, de expositores, industriales y público en general, a los distintos certámenes que allí se desarrollan. Se cubría con esta actuación una vieja aspiración de la institución ferial que desarrolla una función de gran importancia para la economía de Valencia.

En marzo de 2001 se inauguró la nueva estación de Empalme que se convierte en un importante eje intermodal de Valencia y su área metropolitana. La nueva estación sirve de conexión entre la Línea 1 de metro y la Línea 4 de tranvía y permite el intercambio con los autobuses de la EMT y MetroBús.

En abril de 2003 entró en servicio el primer tramo de la nueva Línea 5, que proporcionará en el futuro un enlace entre la fachada marítima de Valencia (Balcón al Mar) y el Aeropuerto de Manises. El primer tramo cuenta con tres nuevas estaciones y 2,300 Km. de recorrido. En septiembre de 2004 se ha puesto en servicio el ramal subterráneo de acceso a Torrente y se ha inaugurado la nueva estación de esta población.

El Plan de Infraestructuras Estratégicas (PIE) prevé que en el año 2010 la red de Metrovalencia llegue a los 200 kilómetros, lo que significa duplicar, prácticamente, la extensión actual. Las acciones enmarcadas en el ámbito metropolitano de Valencia establecen la conexión de las Líneas 1 y 3, la mejora de las estaciones de la Línea 1, la construcción de la Línea T2 correspondiente al itinerario Torrefiel-Oriols-Xàtiva-Parque Central-Nazaret y la ejecución de la nueva estación de Bailén, que conectará la red de metro con el AVE y los servicios de cercanías de RENFE.

Además, el Plan Director también determina la prolongación de la Línea T4 al barrio de La Coma y Valterna, la conexión de la Línea 5 con la T4, la construcción de los tramos de la Línea 5 Ayora-estación de RENFE del Cabañal y Mislata-aeropuerto, así como la extensión de la Línea a Riba-roja del Túria y Vilamarxant.

Por último contempla la construcción de la línea orbital de tranvía en Valencia, que recorrerá el perímetro de la ciudad, y del tranvía de l'Horta Sud que conectará las poblaciones de Quart de Poblet, Aldaia, Alaquàs, Torrent, Paiporta, Benetússer, Massanassa, Catarroja y Albal.

Actualmente, la Conselleria de Infraestructuras y Transporte acomete las obras de la segunda fase de la Línea 5 desde Mislata hasta Quart de Poblet, la nueva estación de Bailén, la prolongación del tranvía hasta La Coma y Valterna y la construcción del tramo norte de la Línea T2 Torrefiel/Orrriols-Pont de Fusta.

El tranvía de la ciudad de Alicante, llega hasta Dénia a lo largo de la costa norte de la provincia de Alicante, con un recorrido de 93 Km. y 40 estaciones y apeaderos. Está servido por 13 trenes diesel que operan en la línea regular entre Alicante y Dénia, y 5 tranvías que cubren el recorrido entre Alicante y El Campello por la plataforma tranviaria del TRAM Metropolitano.

En un futuro el TRAM dará servicio a las zonas clave de Alicante como el centro administrativo y comercial, mercado, hospitales, universidad y frente costero. Asimismo, vinculará el área de Alicante con Benidorm y Altea creando un importante eje urbano. El diseño del proyecto se completará en 2007 y cuenta con un presupuesto global superior a los 500 millones de euros.

### 3.4.2. De servicios

#### *3.4.2.1. Abastecimiento de agua*

Las competencias en abastecimiento en España se distribuyen en dos bloques, el abastecimiento en alta (actuaciones para llevar el agua a los municipios), competencia del Estado o de la Comunidad Autónoma, según las aguas discurran por cuencas de más de una Comunidad o no, y en baja (suministro domiciliario del agua potable), donde el Ayuntamiento es el responsable tanto del abastecimiento como de la recogida y depuración del agua. La gestión del recurso puede ser llevada por un ente local, supramunicipal o autonómico.

En lo que a la tarificación se refiere, la red de alta es gestionada normalmente por las Confederaciones Hidrográficas y la de baja por los Ayuntamientos (directa o indirectamente). La facturación al usuario incluye tanto conceptos del servicio de agua potable, su tratamiento, depuración y mantenimiento de redes, como cánones, impuestos, tasas y otros cargos por actividades realizadas por otras entidades, donde se recuperan parcialmente las inversiones en abastecimiento que realiza el Estado o la Comunidad Autónoma.

Como se ha señalado, existen entes supramunicipales que participan en la gestión del recurso, que han ido creciendo en importancia en los últimos años. En el caso de la cuenca del Júcar, las principales mancomunidades que existen son la de los Canales del Taibilla (gestiona la mayor parte del abastecimiento en la cuenca del Segura, tanto los recursos propios como los trasvasados), el consorcio de Aguas de la Marina Alta y el de la Marina Baixa, así como Aguas Municipalizadas de Alicante. La estructura tarifaria es la usada a nivel estatal. Los precios del agua en las principales capitales de las cuencas, incluida la depuración son las siguientes (ver Cuadro 9):

| CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA | POBLACIÓN | PRECIO Ptas/m <sup>3</sup> |
|----------------------------|-----------|----------------------------|
| Júcar                      | Albacete  | 71                         |
|                            | Alicante  | 180                        |
|                            | Castellón | 97                         |
|                            | Valencia  | 200                        |
| Segura                     | Murcia    | 191                        |
|                            | Alicante  | 132                        |

**Cuadro 9.** Precios del agua en las principales capitales

El abastecimiento, como servicio básico para el bienestar y el desarrollo socioeconómico tiene un nivel de exigencia muy alto en cuanto a la garantía del suministro, si bien, muchos sistemas de abastecimiento manifiestan situaciones de vulnerabilidad ante las sequías acontecidas en los últimos años. Desde las Confederaciones Hidrográficas del Júcar y del Segura se debe asegurar que el abastecimiento se realice con la suficiente garantía, para lo que se tienen previstas

actuaciones que lo posibiliten. Para ello, las infraestructuras de abastecimiento y distribución han de ser suficientes y de características adecuadas a tal fin. Actuaciones concretas previstas para la mejora de las infraestructuras de este tipo existen en la Marina Alta y en los abastecimientos de la Mancomunidad del Taibilla, que incluye municipios del sur de la Comunidad Valenciana.

Los objetivos estratégicos que se pretende cumplir en el abastecimiento son, principalmente, conseguir la mayor garantía posible de las demandas hídricas con un adecuado nivel de calidad y realizar un uso eficiente de los recursos acorde con la protección del medio ambiente. Este nivel de garantía precisará de una serie de actuaciones estructurales, tanto en la red en alta como en la de baja. En cuanto a la calidad del recurso para el abastecimiento, se han de cumplir las exigencias de la Reglamentación Técnico-Sanitaria.

En la cuenca del Júcar, el abastecimiento urbano se realiza a partir de recursos superficiales y subterráneos en un 50% aproximadamente. En el caso de la cuenca del Segura, éste tiene tres fuentes de suministro, la de la Mancomunidad de Canales del Taibilla (principalmente), las tomas directas al Segura y las captaciones dispersas de aguas subterráneas con situaciones deficitarias en el noreste, a caballo con el ámbito territorial del Júcar.

En el Plan de Desarrollo Regional 2000-2006 se indica que muchas zonas tienen deficiencias de calidad debido a la contaminación de acuíferos por nitratos o intrusión marina y se prevé la sustitución por aguas de origen superficial o por agua subterránea de zonas limítrofes no contaminadas (en la Plana, la Ribera y la Safor). Los dos primeros casos quedan recogidos dentro de las actuaciones básicas del Plan del Júcar. Los objetivos estratégicos a cumplir en ambas cuencas coinciden con los generales antes expuestos a nivel estatal.

#### *3.4.2.2. Saneamiento y depuración*

Con respecto al saneamiento y depuración de aguas residuales de la Comunidad Valenciana hay que señalar que una vez cumplido el plazo previsto para el desarrollo del Primer Plan Director de Saneamiento y Depuración de la Comunidad Valenciana,



se ha elaborado un segundo Plan que abarca el período 2001-2008. Este segundo Plan pretende completar las construcciones de colectores para la evacuación de aguas residuales y dar capacidad suficiente a todas las instalaciones de depuración de la Comunidad Valenciana, mejorando los procesos de las existentes o construyendo nuevas instalaciones. Aspecto que incide especialmente sobre muchos de los municipios litorales consecuencia de las disfunciones y problemas de mantenimiento que plantea el tener que dimensionar las instalaciones para una población que sólo las utiliza adecuadamente durante dos meses al año.

Los objetivos complementarios del Segundo Plan que tienen especial incidencia sobre la sostenibilidad son los de dotar de tratamiento terciario a las instalaciones que viertan sobre zonas húmedas y zonas sensibles, ampliar las posibilidades de reutilización del agua depurada donde el balance de la situación actual es negativo, y completar los sistemas de tratamiento y gestión de los fangos procedentes de la depuración de aguas residuales, que siempre constituyen un grave problema ecológico.

En todo caso hay que señalar que la situación ha mejorado muy sensiblemente desde la instauración del Primer Plan, aunque siguen existiendo problemas muy graves por vertidos en determinadas cuencas (fundamentalmente en la del Segura) y la calidad de aguas (para baño, superficiales y subterráneas) exige importantes mejoras.

Queda pendiente el problema de la contaminación derivada de las áreas industriales que tiene efectos muy graves sobre las aguas superficiales y subterráneas y donde la situación no puede considerarse tan positiva como en el caso del tratamiento de las aguas urbanas.

En cualquier caso, hay que destacar que tanto las actuaciones efectuadas hasta el momento dentro del Plan así como las programadas, se refieren básicamente a vertidos urbanos o industriales conectados a las redes de alcantarillado, de los que se espera depurar una vez finalizado, el 99% de los generados tanto por la población fija como por la estacional. Las ampliaciones y mejoras de las depuradoras existentes consisten, en general, en el paso de las que tienen tratamiento secundario a terciario.

Es evidente que las disponibilidades de agua superficial y subterránea dependen de condicionantes naturales y climatológicos, de actuaciones infraestructurales de captación y regulación, así como de las características de la explotación y gestión del

uso del agua. Pero, también se pueden incrementar las disponibilidades con la depuración y reutilización, sobre todo en los municipios en que los vertidos se realizan directamente al mar.

La contaminación del agua implica una carga adicional sobre los recursos disponibles que debe aminorarse en la medida posible ya que destruye recursos utilizables y genera procesos ecológicos cuyos efectos sobre el medio ambiente cada vez son más graves. De ahí la importancia de reducir los problemas derivados de la contaminación hídrica, ya sea ésta puntual (por residuos sólidos y líquidos, urbanos e industriales) o difusa (por fertilizantes, plaguicidas y residuos derivados de la actividad agrícola y ganadera intensiva).

Tanto los recursos subterráneos como la mayor parte de los cursos fluviales existentes muestran niveles significativos de contaminación, cuyo efecto se traslada a los embalses situados en su curso y, muy especialmente, a los estuarios o espacios litorales de desembocadura, limitando sus usos potenciales, en especial, la pesca o el turismo.

Por otra parte, más grave es la prácticamente nula utilización de las aguas depuradas en aquellos municipios litorales donde los vertidos, más o menos contaminados, se efectúan directamente al mar. Este hecho es debido al bajo coste y práctica inexistencia de limitaciones a la utilización de las aguas limpias.

#### *3.4.2.3. Energía*

El principal consumidor de energía de la Comunidad Valenciana es el sector industrial, con un 39% del total, superando al transporte, a los servicios y al consumo doméstico. Además, la tendencia de crecimiento de la demanda energética es también superior en las actividades industriales.

Para la Comunidad Valenciana, la demanda eléctrica se ha situado en 21 GWh, un 10% de la estatal. Esta demanda fue cubierta en un 44% con la producción de las centrales del régimen ordinario (hidráulico, nuclear, fuel/gas), en un 8% por la energía adquirida a los productores en régimen especial que corresponde a las energías procedentes de instalaciones abastecidas por fuentes renovables (residuos y

cogeneración), y en un 48% por el saldo importador de los intercambios intercomunidades.

Como conclusión hay que señalar que la Comunidad Valenciana es deficitaria (consume más de lo que produce) por lo que las mejoras en la eficiencia de este recurso tendrían repercusión positiva en su balance económico.

Del total de la potencia instalada en la Comunidad Valenciana, el 66.91% corresponde al régimen ordinario y un 33.09% al régimen especial. Por fuentes, el 29% de la energía total proviene del gas natural, del fuel ó del gas, el 25% tiene origen hidráulico, otro 25% es de origen térmico, un 20% es nuclear y sólo un 1% proviene de la reutilización de residuos sólidos industriales. En síntesis, sólo del orden del 25% de origen hidráulico más los porcentajes insignificantes de eólica pueden considerarse ambiental y ecológicamente adecuadas.

Los principales problemas detectados son:

- El bajo nivel de autoabastecimiento energético (en el año 2000 sólo del orden del 10% de la demanda energética ha sido cubierta a través de energías renovables).
- El bajo nivel de producción de electricidad (en el citado año 2000 la producción eléctrica ha cubierto sólo un 52% de la demanda total).
- El bajo nivel de nivel de diversificación energética (sólo existen dos plantas generadoras de energía, la central nuclear de Cofrentes que en el año 2000 ha representado el 20.39% de la potencia total instalada en la Comunidad Valenciana y la de ciclo combinado de Castellón con una potencia instalada del 21.56%).
- El nivel insignificante de la cogeneración.
- Los déficits de redes de distribución de gas natural e instalaciones de suministro directo de GLP a actividades productivas.

La baja calidad del suministro eléctrico y la existencia de zonas industriales ó turísticas sin acceso actual a dichas redes determina una inferioridad de condiciones de producción y, por tanto, una desventaja relativa en la competencia de la industria

valenciana respecto a otras regiones europeas con mejor dotación de este tipo de infraestructuras.

Por otra parte, se ha analizado la afección que provocan las redes energéticas en el litoral teniendo en cuenta las longitudes de red eléctrica (400 Kw, de 220 Kw, 66+132 Kw) que transcurren por el territorio de cada municipio. Los municipios de Castellón de la Plana, Orihuela, Sagunto y Almassora presentan una afección muy alta por la presencia de longitudes importantes de red de 400 Kw. Asimismo Castellón de la Plana, Sagunto, Alicante y Elche presentan altas afecciones por la presencia de líneas de 220 Kw (los dos primeros también por gaseoductos).

Con respecto a las previsiones sobre producción energética en la Comunidad Valenciana, para el año 2010 se apuesta por un modelo energético basado en las energías convencionales de origen térmico y nuclear, con un relativo impulso a las energías renovables que pretenden cubrir un 30% de la producción energética total. En este sentido cabe destacar que el Plan Eólico permitirá a la Comunidad Valenciana incrementar el porcentaje de la demanda satisfecha a través de la producción propia con el uso de energías renovables desde el 10% a más del 50%.

Las actuaciones que se contemplan en el sector energético pretenden dotar a la Comunidad Valenciana de una infraestructura energética más extensa, de mayor calidad y fiabilidad y menor impacto ambiental. Todo ello con el objetivo último de dotar a los consumidores y al sector productivo valenciano de un recurso de alto valor estratégico que les permita alcanzar mayores cuotas de bienestar y competitividad.

Para ello se proponen las actuaciones que considera los Planes de Gasificación y de Electrificación. Con el Plan de Gasificación se pretende desarrollar las infraestructuras básicas y complementarias de transporte y suministro de gas, conservar y mejorar el medio ambiente mediante la utilización de fuentes de energía no contaminantes, extender la distribución de gas natural a las zonas de menor desarrollo económico y de infraestructuras y garantizar el suministro de energía.

Con respecto al Plan de Electrificación Valenciano (PLAVEL), dirigido a mejorar las infraestructuras eléctricas en aquellos núcleos no urbanos que mayores déficit presenten, se propone la implantación de instalaciones eléctricas convencionales: líneas de transporte de alta y media tensión, centros de transformación y redes de distribución de baja tensión. También, la implantación de instalaciones eléctricas

alimentadas por energías renovables (solar, eólica, hidráulica) que se conecten a redes eléctricas convencionales. Los objetivos concretos del PLAVEL se desarrollarán, a su vez, a través del Plan de Energías Renovables de la Comunidad Valenciana, del Programa de Ahorro Energético en los Edificios Públicos de la Comunidad Valenciana y del Plan de Diversificación y Ahorro de Energía en las empresas industriales.

### 3.4.3. Puertos deportivos

La Comunidad Valenciana cuenta con un sistema portuario importante no sólo por el sector pesquero sino también para la náutica deportiva, recreativa y para satisfacer la demanda turística que se desarrolla en sus costas. Las instalaciones están gestionadas de la siguiente forma:

- El 39% en concesiones dependientes de la Generalitat Valenciana.
- El 33% en concesiones en puertos de la Generalitat Valenciana.
- El 20 % son puertos de la Generalitat Valenciana.
- El 8% restante son puertos del Estado.

La oferta actual de amarres es de 17.928; que están desigualmente distribuidos (un 8% en Castellón, 21% en Valencia y 71% en Alicante).

Si analizamos la oferta de amarres deportivos actuales respecto de la del Plan de Puertos de 1989 se observa que la misma se ha duplicado (pasando de 9.177 a 17.928). Los amarres en puertos en concesión dependiente de la Generalitat han aumentado un 30% (de 4.203 a 5.446), un 55% en los puertos gestionados como concesión de la Generalitat (de 2.883 a 6.838), en puertos de la Generalitat se han multiplicado por 6 (de 450 a 2.730) y en puertos también ha habido un aumento considerable (del 60%).

Con respecto al número de puertos en la Comunidad Valenciana, existe muy buena cobertura territorial aunque la distribución tampoco es homogénea. Si analizamos el número de puertos por cada 100 kilómetros, el litoral valenciano presenta aproximadamente 10 puertos cada 100 Km., índice muy por encima del resto de las

regiones españolas. La densidad es de 36 amarres por Km., lo que es reflejo de una red bastante densa de puertos deportivos.

El tamaño promedio de las instalaciones es de 462 amarres por puerto. Valencia presenta un modelo más concentrado (con 474 amarres por puerto), seguida de Alicante con un modelo más fragmentado (con 387) y, por último Castellón (con 205). Por lo tanto, el tamaño medio de las instalaciones es bastante grande.

Otro parámetro que permite evaluar la densidad de puertos deportivos es la distancia media a puerto deportivo. Un 73% de estas distancias son inferiores a 12,51 Km., por lo que existe una buena cobertura, sobre todo en determinados tramos de costa de la provincia de Alicante como El Campello-Alicante y Torrevieja-Pilar de la Horadada (ver Figura 5).

**Figura 5.** Puertos deportivos de la Comunidad Valenciana

Con respecto a la calidad de los puertos, en el 2001 se otorgaron 19 banderas azules. Las instalaciones en la Comunidad Valenciana que recibieron este galardón fueron (ver cuadro 10):

| PROVINCIA | CIUDAD               | PUERTO                  |
|-----------|----------------------|-------------------------|
| Castellón | Alcalà de Xivert     | PD Las Fuentes          |
|           | Orpesa               | PD de Orpesa            |
|           | Burriana             | Real Club Náutico       |
| Valencia  | Valencia             | Real Club Náutico       |
|           | Gandia               | Real Club Náutico       |
| Alicante  | Dénia                | Club Náutico            |
|           | Jávea                | Club Náutico            |
|           | Moraira              | Club Náutico            |
|           | Calpe                | Club Náutico            |
|           | Altea                | Club Náutico            |
|           | Altea                | Marina Greenwich        |
|           | El Campello          | Club Náutico            |
|           | Alicante             | Real Club de Regatas    |
|           | Villajoyosa          | Club Náutico            |
|           | Santa Pola           | Club Náutico            |
|           | Torrevieja           | PD Marina Internacional |
|           | Torrevieja           | Real Club Náutico       |
|           | Orihuela             | PD Cabo Roig            |
|           | Pilar de la Horadada | CN Torre Horadada       |

**Cuadro 10.** Puertos deportivos con bandera azul en 2002

En relación con la calidad de los puertos deportivos, considerando los equipamientos y servicios que tienen, se pueden realizar las siguientes consideraciones:

- Puertos de alta calidad: Todos los galardonados con bandera azul más el Club Náutico de Castellón y las dársenas de Port Saplaya (Alboraya), de El Perelló (Sueca) y de la Dehesa de Campo Amor (Orihuela).



- Puertos de calidad media: Club Náutico de Vinaròs, Benicarló, Puerto Deportivo de Canet d'En Berenguer, Club Náutico de Cullera, Dársena de La Goleta, Puerto de Jávea, Puerto Deportivo Puerto Blanco de Calpe, Puerto Deportivo Luis Campomanes, Puerto de Villajoyosa, Dársena Costa Blanca de Alicante, Real Club de Regatas de Alicante Tiro Pichón y Puerto de Santa Pola.
- Puertos susceptibles de mejorar: El Puerto de Peñíscola, Dársena El Portet de l'Olla de Altea, Puerto de Altea, Club Náutico de Benidorm y Puerto Deportivo de La Pobla de Farnals, presentan instalaciones susceptibles de mejorar desde el punto de vista de los servicios ofrecidos en amarres, a embarcaciones, comerciales y al usuario. La Dársena Les Bassetes de Benissa y la Dársena Partida La Galera de Altea pueden mejorar los servicios a embarcaciones, las comerciales y al usuario.

En resumen, la Comunidad Valenciana tiene una situación geográfica privilegiada y cuenta con un litoral que permite el disfrute de una climatología buena para la práctica de los deportes náuticos. Los puertos pueden y de hecho funcionan como puntos de atracción de un turismo de calidad, que influye en la producción de renta y empleo. Sin embargo, en ciertos casos los puertos son pequeños y sólo pueden recibir pequeñas embarcaciones, no se promocionan como oferta turística de los municipios, hay escasez de amarres para los visitantes (la mayor parte son de propietarios locales), no existen centrales de reservas, falta personal especializado para atender la demanda y la colaboración entre los puertos deportivos es escasa.

### **3.5. Planeamiento urbanístico**

En el litoral de la Comunidad Valenciana existen diferentes usos del suelo que son el resultado del proceso de transformación histórica del territorio para adaptarse a las necesidades de la población. En dicho proceso el planeamiento urbanístico y territorial ha definido unos modos de intervención que se han consolidado con el tiempo.

En la Comunidad Valenciana, la aprobación de la Ley del Suelo No Urbanizable, en 1992, y de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística, en 1994, había permitido

definir una situación que, desde muchos ámbitos, se consideraba ejemplar. Sin embargo, al margen de los problemas asociados a estas leyes y a la normativa estatal promulgada en 1998 y en el año 2000, no se ha podido evitar procesos de transformación territorial centrados en el beneficio inmobiliario a corto plazo. Estos procesos de rápida ocupación del territorio son mejorables desde el punto de vista del interés general y de la sostenibilidad del desarrollo a largo plazo. A su vez, estos procesos se caracterizan por:

- Una progresiva ocupación del frente litoral, donde se concentran los usos que más afectan al medio natural pero, también, los de mayor de valor añadido.
- Una concentración y polarización de la actividad productiva, de la población y del poder de decisión económico y social, en un ámbito espacial muy reducido.
- Una competencia por ocupar el espacio que genera problemas de adecuación entre los diferentes usos.

Si analizamos la clasificación del suelo establecida por el planeamiento urbanístico de los municipios litorales nos encontramos con el problema de la colmatación de determinados términos municipales por los usos urbanos; problema que no ha dejado de intensificarse en tiempo. Por ejemplo, la superficie urbanizada alcanza el 35% del término municipal en Sant Joan d'Alacant, en Albuixech o en La Pobla de Farnals, el 40% en Calpe, y llega al 70% en varios municipios del entorno de Valencia.

Ligado a este problema se encuentra la creciente presencia de continuos urbanos supramunicipales, que generan necesidades de coordinación del planeamiento. Los continuos urbanos más significativos son los siguientes:

- En la provincia de **Castellón**: Vinarós-Benicarló, Benicarló-Peñíscola; Cabanes-Orpesa; Orpesa-Benicàssim-Castellón de la Plana-Almassora; Moncofa-Chilches y Almenara-Sagunto.
- En la provincia de **Valencia**: Sagunto-Canet d'En Berenguer-Sagunto, Puçol-El Puig-Pobla de Farnals, Alboraya-Valencia, Tavernes-Xeraco-Gandia, Daimús-Guardamar de la Safor-Bellreguard-Miramar-Piles-Oliva.
- En la provincia de **Alicante**: Dénia-Els Poblets, Dénia-Jávea, Jávea-Benitachell-Teulada, Moraira-Benissa-Calpe, Benidorm-Villajoyosa, El Campello-Alicante, Torrevieja-Orihuela-Pilar de la Horadada

Como se aprecia, las conurbaciones litorales son muy frecuentes, si bien se producen sobre todo en las provincias de Valencia y de Alicante. La mayor parte de estos continuos urbanos se forma por la consolidación de los suelos urbanizables residenciales previstos en el planeamiento vigente. De seguir esta tendencia se corre el riesgo de reproducir este proceso en la provincia de Castellón.

En muchos municipios el desarrollo del suelo urbanizable supone la ocupación de la totalidad de la franja costera. A pesar de haber concluido la etapa de ocupación intensiva que caracterizó a la costa mediterránea en el período 1960-1990, la expansión de la urbanización en la franja litoral sigue conduciendo a la colmatación de los municipios costeros por usos urbanos.

Por otra parte, están empezando a aparecer problemas ligados a las limitaciones físicas a la expansión urbana. Estas limitaciones obedecen al efecto barrera producido por la presencia de infraestructuras, a la existencia de espacios naturales de interés, o por la existencia de áreas de riesgo de inundación.

Otro aspecto a considerar es el sobredimensionamiento de los desarrollos urbanísticos del litoral, que superan en ocasiones la capacidad de acogida del medio. En este sentido destaca la situación de todo del litoral de las provincias de Castellón y de Alicante. Ligado a este problema se pueden destacar los siguientes aspectos:

- Existe una tendencia a colmatar los espacios intersticiales no urbanizados, generando continuos de desarrollo no coordinado, que generalmente degradan la calidad ambiental y urbana del conjunto.
- Hay una subordinación de la protección en suelos no urbanizables de valor agrícola, ecológico o paisajístico, al desarrollo urbanístico.
- Falta homogeneidad en el tratamiento de los suelos no urbanizables, lo que genera tensiones, inseguridad jurídica y proliferación de actividades ilegales.
- Con frecuencia no se contemplan las reservas de suelo necesarias para infraestructuras o dotaciones supramunicipales, lo que unido a las pautas de ocupación de estos espacios dificulta y encarece su posterior realización.
- Se generan problemas por el inadecuado tratamiento o a la indefinición de determinados aspectos, consecuencia de la ausencia de planeamiento supramunicipal o de incorrecciones del planeamiento municipal.

- Ausencia de una oferta de suelo industrial coordinada, lo que genera un exceso del mismo que, a veces, ocasiona la ocupación de terrenos de alto valor alternativo.
- Hay una densificación excesiva de los núcleos urbanos, con fuerte pérdida de calidad ambiental y urbana, ruptura de las tipologías y de la imagen tradicional.

En 1999, fecha del último estudio publicado<sup>10</sup> que ofrece datos homogéneos del planeamiento urbanístico, los 60 municipios litorales que integran el ámbito estricto del Plan de Acción Territorial ya contaban con cerca de la mitad (el 46,5%) de todo el suelo urbano y urbanizable clasificado en la Comunidad Valenciana. Esta superficie, que ascendía a 63.698 hectáreas, siendo importante aún lo es más si se tiene en cuenta que la superficie total de los términos municipales costeros representa el 14% de la total de la Comunidad. Es decir, en algo menos de la sexta parte del territorio valenciano se concentra la mitad del suelo urbano y urbanizable clasificado por el planeamiento municipal.

Los resultados por provincias todavía presentan mayores desequilibrios. En el litoral de Castellón se concentraba el 71% del suelo urbano y urbanizable, en Alicante el 57,2% mientras que en Valencia la cifra se reducía al 23,6%. Estos datos demuestran el importante desequilibrio litoral-interior que se produce en la provincia de Castellón. Por contra, en la de Valencia, la existencia de un importante grupo de municipios no costeros que, a su vez, cuentan con una actividad urbanística consolidada hace que se invierta la tendencia. La provincia de Alicante es la que mejor se ajusta a la media regional.

Desde el año 1999 hasta la actualidad se ha incrementado paulatinamente la oferta de suelo urbanizable en los municipios de la Comunidad Valenciana. Sin embargo, este incremento no sólo se ha producido en los municipios litorales sino, en general, en toda la región. Por esta razón, así como por el hecho de que una buena parte de los desarrollos que se han ejecutado en los últimos años ya estaban previstos en el planeamiento vigente en el año 1999, se considera que los datos aportados (al menos porcentualmente) se ajustan bastante a la realidad.

---

<sup>10</sup> "El Planeamiento Urbanístico en La Comunidad Valenciana". Serie Cartografía Temática, nº 6. COPUT, 1999.

**Figura 6.** Clasificación del suelo en el litoral de la Comunidad Valenciana.

Si analizamos la clasificación del suelo de la primera línea de costa resulta que de los 470 kilómetros tiene la Comunidad Valenciana, 229 (el 48,7%) están clasificados como suelo urbano por el planeamiento general vigente, 86 (el 18,3%) como suelo urbanizable y 155 (el 33%) como suelo no urbanizable. De estos últimos, 147 (el 31,3%) kilómetros están sujetos a algún régimen de protección, mientras que los otros 8 (el 1,7%) corresponden a suelo no urbanizable no protegido. Lo que supone que cerca de la mitad del litoral valenciano, actualmente se encuentra urbanizado y, aproximadamente, está previsto que se urbanice otra quinta parte del mismo. Por contra, un tercio de la franja litoral ha quedado al margen del proceso urbanizador contando, en su práctica totalidad (95%), con alguna medida de protección prevista desde el planeamiento municipal.

En los últimos años se han producido algunas reclasificaciones de suelo en primera línea, sobre todo en la provincia de Castellón (Vinaròs, Torreblanca, Burriana, Moncofa, Tavernes de la Vallidigna) y es previsible que se produzcan algunas otras. No obstante, en estos momentos se puede afirmar que casi todo el suelo que se tenía que desarrollar ya está clasificado como urbanizable, o se va a reclasificar a corto plazo. Igualmente, casi todo el suelo que se tenía que proteger en primera línea de costa ya está protegido.

## **4. MODELO TERRITORIAL ACTUAL DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA**

### **4.1. Descripción y caracterización del modelo territorial global**

#### 4.1.1. Contexto territorial

A comienzos del siglo XXI el mundo se enfrenta a una sociedad crecientemente globalizada, no sólo en su dimensión financiera, ambiental o económica, sino también sociocultural. Los cada vez mayores cambios tecnológicos y de las comunicaciones están haciendo crecer significativamente la importancia de los fenómenos “en red”; lo que está produciendo, también, cambios sociales y políticos, con muchas incertidumbres en el futuro.

Aunque a medio-largo plazo esta dinámica puede generar modificaciones en la forma en que la sociedad ocupa, utiliza y se relaciona en el espacio (modelo territorial), lo cierto es que en la actualidad siguen presentes las pautas de ocupación del territorio características del siglo anterior. La población que se concentra progresivamente en un número reducido de lugares que afectan a extensiones cada vez mayores y que constituyen amplios espacios urbanizados que han ido evolucionando desde la ciudad característica de la Europa de principios del siglo XX, al área metropolitana de mediados de siglo y, posteriormente, a la región funcional urbana. Esta transición se ha producido a medida que las posibilidades de transporte han permitido un incremento sustancial en la movilidad y las economías de escala ligadas a la “sociedad de consumo” han promovido la polarización espacial de las actividades productivas.

Hoy es evidente que este “modelo” basado en una sociedad urbana y de consumo como la occidental, no es fácilmente sostenible. En todo caso, una estrategia de mejora de la sostenibilidad del desarrollo implica una forma distinta de enfocar los procesos de transformación y organización del espacio, así como una nueva exigencia para que la sociedad participe activamente en los mismos.

Por otra parte, los problemas ambientales, los asociados a la explotación de recursos productivos, o los relativos a la colmatación y degradación de los espacios urbanos o

rurales, van agravándose de forma creciente hasta llegar a una situación irreversible o de muy costosa corrección. Esto obliga a adoptar medidas de prevención mucho antes de que el problema llegue a estos extremos. Adicionalmente, el carácter global de muchos problemas ambientales es resultado de un proceso de organización social y de una forma de producir y ocupar el territorio sobre la que es preciso intervenir si realmente se desea mejorar las pautas de sostenibilidad.

En este marco, el objetivo de promover un **desarrollo** más **sostenible**<sup>11</sup> es un objetivo en expansión, al menos en las constituciones y declaraciones políticas de los diversos estados. Dicho objetivo exige un cambio de enfoque, sustituyendo las pautas centradas en un crecimiento continuado de las variables macroeconómicas tradicionales (renta, producción) por otras que se centren más en una concepción integral de la sociedad.

La reflexión sobre las transformaciones que se están produciendo en los municipios litorales de la Comunidad Valenciana no puede ser ajena a las transformaciones y procesos descritos con anterioridad, ni a las incidencias que las mismas generan sobre corredores específicos de relación como son el denominado **Arco Mediterráneo** o los que enlazan la Comunidad Valenciana con sus regiones limítrofes, con Madrid y con la Unión Europea.

El modelo territorial europeo y, también el español, es un **modelo concentrado y polarizado**, en el que las grandes áreas o regiones funcionales urbanas concentran no sólo la población y la actividad económica, sino también los centros de decisión y de investigación e innovación tecnológica y las principales infraestructuras y equipamientos. La tendencia a la concentración del crecimiento económico en las áreas metropolitanas y regiones funcionales urbanas así como el incremento de la desigualdad territorial, no ha cambiado en los últimos cincuenta años y no es previsible que cambie en un futuro próximo.

La Comunidad Valenciana, como se aprecia en la Figura 7, se encuentra incorporada a una de las áreas de elevado potencial de desarrollo de la Unión Europea, si bien dista, como el conjunto de España, de la gran área central europea definitoria de los máximos potenciales de desarrollo a medio-largo plazo. Por otro lado, en España se



reproducen también los procesos de concentración de la población, de la actividad productiva, de la riqueza y del poder de decisión en áreas espaciales reducidas, existiendo grandes diferencias entre las distintas partes del territorio.

Estas diferencias permiten definir tres grandes tipos de espacios con dinámicas, potencialidades y limitaciones para su desarrollo, claramente distintas. En un primer nivel se sitúan las regiones funcionales urbanas de Madrid y de Barcelona, que articulan España a nivel internacional y nacional.

En un segundo nivel están las regiones funcionales urbanas de Valencia, Bilbao y el área metropolitana de Sevilla, que articulan el territorio a escala nacional (en menor medida, también a escala internacional).

Tanto Valencia como Alicante se encuentran incluidas en el segundo nivel de organización del sistema de ciudades del modelo territorial español, lo que dota a la Comunidad Valenciana de unos evidentes potenciales para el desarrollo. Además, su situación dentro de uno de los ejes de desarrollo más importantes del territorio europeo, el citado Arco Mediterráneo, así como sus propias características endógenas, le ofrecen unas expectativas de liderazgo superiores a las actuales. A nivel europeo los ámbitos de desarrollo potenciales definidos en España y, en particular, en el Arco Mediterráneo, forman un conjunto de espacios cuya articulación es necesaria para potenciar el desarrollo de la Comunidad Valenciana y de sus municipios litorales hacia el exterior.

---

<sup>11</sup> “Asegurar que el desarrollo satisface las necesidades del presente sin poner en compromiso la posibilidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades”. Informe Brundtland, “Nuestro Futuro Común”. Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo, 1987.

**Figura 7.** Areas Funcionales en la Unión Europea.

En la Comunidad Valenciana se aprecia el papel central de la región funcional urbana de Valencia y la creciente influencia, en un segundo nivel, de la de Alicante. En una publicación<sup>12</sup> que recoge las áreas metropolitanas y las ciudades mayores de 50.000 habitantes en 1996, también se incluyen el área urbana litoral de Castellón, el área denominada “Costa Blanca” y las áreas urbanas de Sagunto y de Gandia.

El área de la “Costa Blanca”, cuyo centro es Benidorm, integra los municipios de l'Alfàs del Pi, Altea, Calpe, El Campello y Villajoyosa. De ellos, Calpe es la población que registra un mayor crecimiento demográfico de entre los municipios urbanos de España para el período 1991-1996.

En todo caso, el modelo territorial que caracteriza a la Comunidad Valenciana en los diferentes análisis realizados tanto para la elaboración del Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, como en la aproximación al sistema de ciudades de la Comunidad Valenciana realizada por la COPUT<sup>13</sup> (Figura 8), adquiere su expresión más concreta en la existencia de dos ciudades (Valencia y Alicante) situadas en tercer y quinceavo lugar dentro del sistema español de ciudades.

Estas dos áreas metropolitanas centrales concentran cerca del 60% de la población regional (el 40% corresponde a la de Valencia y el 20% restante a la de Alicante y Elche). Frente a estas dos grandes concentraciones demográficas y de actividad, el resto del territorio presenta densidades variables apareciendo un doble nivel de **desequilibrios, litoral-interior y norte-sur**.

Si se analizan las diferencias entre el litoral y el interior de la Comunidad Valenciana se aprecia que existe una falta de cohesión espacial, económica y social en el modelo territorial, al haberse constituido el litoral en la columna medular del sistema de ciudades valenciano, con unos niveles de actividad y desarrollo superiores en media al del conjunto de la región.

Pero ya se ha visto que la dualidad entre un sistema urbano predominantemente litoral y un sistema rural con mucha más incidencia en los municipios interiores, es consecuencia de un proceso general que afecta a la Unión Europea, a España y a la Comunidad Valenciana, que está estrechamente ligado a condicionantes del medio

<sup>12</sup> “Atlas estadístico de las Áreas Urbanas Españolas”. Ministerio de Fomento, 2000.

<sup>13</sup> “Estrategias de Vertebración Territorial”. Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. 1995.

físico y a otros aspectos asociados al desarrollo de una sociedad de consumo, que favorecen el crecimiento polarizado.

En la Comunidad Valenciana se ha consolidado un sistema urbano litoral con los asentamientos de mayor tamaño, centralidad, cualificación y dinamismo, mientras que en el interior predomina un sistema rural al que pertenecen núcleos con población decreciente y envejecida, con reducidas expectativas económicas, dificultades de acceso y escasas dotaciones de equipamientos y servicios.

En resumen, el resultado se concreta en los siguientes aspectos, con su correspondiente incidencia sobre los municipios litorales:

- Concentración de actividades y definición de un espacio polarizado, fundamentalmente en torno a Valencia cuya área de influencia tiende a incrementarse. El área que gravita sobre Alicante-Elche por el sur, tiene una menor incidencia global sobre la Comunidad, aunque también es significativa y creciente consecuencia del desarrollo de nuevas infraestructuras de conexión e integración que afectan a la misma (autopista Crevillent-Cartagena, autovía central, mejora en los ferrocarriles).
- Existencia de un conjunto de espacios litorales, muchos de ellos con características metropolitanas, fuertemente urbanizados y con gran potencial de crecimiento.
- La industria no es un factor diferenciador entre el litoral y el interior ya que juega un papel fundamental en un número significativo de ciudades, tanto de uno como del otro.
- El sector servicios (y dentro de él, el turismo) y la construcción, han sido y son dos de los principales pilares de la transformación del litoral en los últimos cuarenta años.
- Las exportaciones y los principales ejes de comunicación han jugado y siguen jugando un papel fundamental en el desarrollo de la Comunidad Valenciana, incidiendo en la creación de ventajas comparativas sobre el litoral.

**Figura 8.** Distribución espacial de la jerarquía urbana del sistema interior y fronterizo de la CV.

#### 4.1.2. Desequilibrios territoriales

En primer lugar, hay que señalar las fuertes y crecientes desigualdades territoriales que se producen hasta finales de siglo entre el litoral y el interior en materia de concentración de la población, especialmente en los municipios litorales de las Areas Funcionales<sup>14</sup> de Vinaròs-Benicarló, Castellón, Sagunto, Valencia, Gandia, Denia, Benidorm-Villajoyosa, Alicante-Elche y Orihuela (Figura 9).

Aunque existe un claro proceso de concentración en el litoral, éste sólo tiende a agravarse en el caso de Castellón y en menor medida en Alicante. La expansión del área metropolitana de Valencia hacia el interior aprovechando las principales vías de comunicación (N-III, A-7, N-430) y la consolidación de núcleos interiores de indudable peso demográfico, hacen que en la provincia de Valencia esas diferencias poblacionales sean menos significativas.

Ahora bien, si se analiza el crecimiento demográfico a escala municipal, se aprecia un incremento notable en los municipios situados en el área de influencia de los municipios costeros, afectando a municipios de segunda y tercera línea.

---

<sup>14</sup> Area Funcional: Ambito de planificación y gestión territorial de escala intermedia. Es el adecuado para la ordenación del territorio a escala supramunicipal al ser capaz de articular el espacio regional de forma efectiva. Está delimitada con criterios que reflejan la funcionalidad del territorio, tales como movimientos de población para satisfacer sus necesidades de servicios, relaciones entre espacios de residencia y áreas de actividad, los flujos de tránsito dominante y los procesos de expansión urbana e industrial. Artículo 38 LOTPP.

**Figura 9.** Distribución espacial de las Areas Funcionales. Fuente: Hipótesis del Modelo Territorial de la Comunidad Valenciana.

Otro reflejo importante de las desigualdades entre el interior y litoral viene dado por la distinta incidencia de la urbanización prevista por el planeamiento y por el parque de viviendas entre el interior y el litoral.

En lo relativo al urbanismo, el ámbito estricto del Plan de Acción Territorial representa un 16% del territorio valenciano pero concentra el 53% del suelo urbano y urbanizable clasificado por el planeamiento<sup>15</sup>. Esto supone una incidencia tres veces superior en el litoral que en el interior, muestra evidente de una fuerte presión urbanística sobre el litoral.

En cuanto a la densidad de viviendas, en los municipios litorales de la provincia de se sextuplica, en la de Castellón se cuadruplica y se duplica en la de Alicante. La consideración de las viviendas principales y secundarias, pese a la dificultad para distinguir entre viviendas de secundarias y desocupadas, muestra una incidencia mucho más fuerte en la segunda residencia en la provincia de Alicante y mucho más reducida en la de Valencia (el interior de esta provincia también cuenta con un gran parque de viviendas de este tipo).

Otro aspecto adicional que muestra las desigualdades en los niveles de desarrollo o, lo que es lo mismo, la ausencia de cohesión territorial entre el interior y el litoral, es la desigual distribución de las rentas medias municipales. Sin embargo, un problema que nos encontramos al efectuar este análisis es la dificultad y la escasa fiabilidad de las estimaciones. En todo caso, “La Caixa” publica anualmente una estimación para los municipios mayores de 1000 habitantes y por niveles, de la renta media per cápita (Figura 10).

---

<sup>15</sup> “Planeamiento urbanístico en la Comunidad Valenciana”. COPUT, 1999.



**Figura 10.** Renta municipal para municipios mayores de 1000 habitantes. Fuente: La Caixa 2000

Si se analizan los datos del Anuario para 1999 se aprecia una creciente concentración de municipios con rentas medias más elevadas en el litoral, lo que es consecuencia de una especialización productiva y de un tipo de localización de las actividades que favorecen unas mayores productividades medias por empleo. Este resultado permite detectar una polarización espacial de la renta per cápita en los municipios litorales, lo que unido a una mayor población en los mismos nos muestra una fuerte concentración espacial de la población y de la renta en el litoral.

Cuando se analiza la **cohesión territorial** en la Comunidad Valenciana debemos referirnos necesariamente, además de al desequilibrio litoral-interior al desequilibrio norte-sur, que matiza la manera de producirse el anterior. El norte de la región, con una historia y unos recursos diferencialmente explotados respecto del centro y sur, presenta de una manera mucho más acusada el proceso de concentración de la población en el litoral. Según nos desplazamos hacia el sur, la intensidad de las desigualdades tienden a disminuir, salvo en la áreas de montaña difícilmente accesibles, que caracterizan a algunos espacios concretos de la provincia de Alicante.

#### 4.1.3. Especialización productiva.

Los municipios litorales presentan una clara **especialización productiva** en el sector servicios (se da en las tres provincias) y valores muy desiguales en el caso de la industria, agricultura y construcción.

En el litoral la especialización se centra sobre todo en el sector servicios y, en menor medida, en el industrial. En los municipios más turísticos se da un efecto simultáneo de la construcción y del sector servicios. Sin embargo, no existe ningún municipio con especialización significativa (porcentaje de empleo superior a la media municipal de la Comunidad Valenciana) en el sector agrícola.

Por provincias, en Castellón se puede hablar de un litoral con una clara incidencia relativa del terciario sobre un interior fuertemente ruralizado y agrícola. En el centro y

sur de la provincia se repite el proceso, pero con interior industrializado y, sólo los límites con Teruel, ruralizado.

En la provincia de Valencia la actividad productiva se va organizando por coronas alrededor de la capital, con un litoral predominantemente terciario, actividad que va siendo sustituida por la industria a medida que nos desplazamos hacia el interior. Esta se concentra en torno a los principales ejes de comunicación. En el resto de la provincia, en las zonas más interiores, predominan los municipios rurales.

En el litoral de la provincia de Alicante, desde la capital hasta el límite con Valencia, existe una fuerte especialización del sector servicios, acompañada de la construcción. En las áreas de la montaña predomina la actividad agrícola. La actividad industrial se concentra en el eje del Vinalopó, en el área de influencia de Elche y en el interior de la Vega Baja (eje Alicante-Murcia), si bien a medida que nos aproximamos al litoral de esta comarca, adquiere una importancia significativa el sector servicios y la agricultura (huerta de la Vega Baja).

La crisis de ciertos subsectores industriales más tradicionales característicos de los municipios del interior (calzado, textil, juguete) junto con la localización de nuevas e importantes instalaciones industriales en los municipios litorales de las principales áreas y entornos metropolitanos (de Valencia, de Alicante-Elche y de Castellón), van acrecentando las diferencias entre litoral y el interior en términos de concentración de empleo y actividad. Ahora bien, en toda la Comunidad Valenciana existen otros espacios que tienen una clara vocación industrial y cuentan con un empresariado emprendedor e inversor; lo que supone dinámicas de futuro muy positivas en este sector que, a su vez, contribuye a definir un modelo relativamente equilibrado desde la perspectiva del sector secundario.

La incidencia que tienen las **infraestructuras de transporte y comunicaciones** (en particular, las viarias) sobre la especialización productiva es evidente, tal y como se refleja en la localización y desarrollo de los sectores secundario y terciario, que está fuertemente relacionada con la red principal de carreteras (Figura 11).

Las actuaciones históricas en materia de infraestructuras de transporte y comunicaciones han condicionado el modelo territorial actual de la Comunidad

Valenciana. Esto se ha debido en parte al medio físico, que ha facilitado la concentración de los asentamientos y de las infraestructuras en las planas litorales. Pero, también a la relación existente entre accesibilidad y potencial de desarrollo, que ha dado lugar a fuertes expansiones urbanas e industriales en las zonas más favorecidas por las infraestructuras.

En particular, los corredores litorales (A-7, N-332 y N-340), los ejes interiores (A-3, N-330 y N-430), así como el sistema viario metropolitano de Valencia, Alicante y Castellón, definen los espacios de mayor crecimiento y expansión productiva de los sectores secundario y terciario. A su vez son los ejes básicos de conexión de los municipios litorales entre sí y con el exterior de la Comunidad. Por contra, la articulación en sentido Este-Oeste ha sido tradicionalmente más insuficiente consecuencia de las dificultades orográficas.

**Figura 11.** Red de transportes y comunicaciones.

Complementariamente hay que señalar el papel secundario del sistema ferroviario en la conexión interna de los municipios litorales. Este funciona principalmente para la conexión de algunos núcleos con el exterior y no como una verdadera red de integrada (exceptuando las cercanías de Valencia y, en menor medida, de Alicante).

Sólo los núcleos ubicados en los grandes corredores ferroviarios Alicante-Valencia-Barcelona, Alicante-Albacete-Madrid, Valencia-Madrid y en el eje Valencia-Gandia tienen una conexión satisfactoria. No sucede lo mismo con los de las líneas Alicante-Denia y Alicante-Murcia. El resultado es que el ferrocarril no ha ayudado, ni previsiblemente va a ayudar, a una integración territorial de los municipios litorales. Más bien ha contribuido a la integración funcional metropolitana y a la conexión entre algunos municipios con Madrid, Albacete y, en menor medida, con el resto del litoral mediterráneo.

Respecto de los **equipamientos** existe una clara concentración en las cabeceras funcionales, la inmensa mayoría de las cuales corresponden a municipios litorales tal y como se analizó en las Estrategias de Vertebración Territorial. La cabecera y varios de los municipios del Area Urbana Integrada de Valencia, que ocupa el primer nivel de la jerarquía urbana regional en lo referente a la dotación de equipamientos, es litoral. Igual sucede con la de Alicante, que ocupa el segundo nivel en dicha jerarquía y con las de Elche-Crevillent y Castellón, que ocupan el tercer nivel. Tres de las cinco áreas que ocupan el cuarto (Sagunto, Gandia y Benidorm) son litorales; dos de las cinco áreas que ocupan el quinto nivel (Denia y Orihuela) también lo son; y, por último, nueve de las quince áreas que ocupan el sexto nivel (Vinaròs, Benicarló, Burriana, Sueca, Cullera, Oliva, Jávea, Villajoyosa y Torrevieja) igualmente son litorales.

#### 4.1.4. Síntesis del modelo territorial actual del litoral.

El modelo de ocupación del litoral está estrechamente ligado a la morfología del territorio valenciano, en el que confluyen dos de los grandes dominios o sistemas montañosos peninsulares, el Ibérico y el Bético. Entre ambos sistemas aparece un espacio de transición, que conforma un ámbito plano y de costas bajas en contraste con los relieves montañosos que lo enmarcan, y que definen la llamada depresión Valenciana. Aparece así un territorio en el que la dualidad costa y montaña constituye el elemento más significativo del medio físico valenciano, con influencia decisiva en la configuración del modelo territorial actual.

Adicionalmente, la Comunidad Valenciana cuenta con una red fluvial, típicamente mediterránea, organizada en numerosas cuencas y subcuencas que discurren en sentido oeste-este. Las llanuras de inundación de los principales ríos han presentado históricamente las condiciones idóneas para el desarrollo humano. La red fluvial se completa con un numeroso grupo de ríos de pequeña longitud, de fuerte pendiente y marcado carácter torrencial, con frecuentes sus desbordamientos en sus tramos finales próximos a las desembocaduras.

El litoral valenciano cuenta con un elevado número de ecosistemas singulares (humedales costeros, sierras litorales, saladares, cordones dunares) de gran valor ambiental. Algunos de ellos, los más importantes, integran la red de espacios naturales protegidos de la Comunidad Valenciana. La mayor parte se encuentran en el litoral o en sus inmediaciones. De norte a sur son: el Parque Natural del Prat de Cabanes-Torreblanca; la Reserva Natural de las Islas Columbretes; el Paraje Natural del Desierto de Las Palmas; el Parque Natural de la Albufera; el Parque Natural del Marjal de Pego-Oliva; la Reserva Natural (marina) del Cabo de San Antonio; el Parque Natural del Montgó; el Parque Natural del Peñón de Ifach; el Parque Natural de las Salinas de Santa Pola; el Parque Natural del Hondo de Elche; la Reserva Natural de la Isla de Tabarca y el Parque Natural de las Lagunas de la Mata y Torrevieja.

A su vez, existe un elevado número de zonas húmedas litorales entre las que hay que destacar la marjal de Peñíscola; el delta del Mijares; el Clot de la Mare de Deu; la

marjal de Nules-Burriana; la marjal de Almenara; la marjal del Moro; la marjal de Rafalell y Vistabella; la marjal de la Ribera Sur del Júcar; la marjal de la Sáfor y el Clot de Galvany, entre otras.

Las sierras litorales están representadas por la Sierra de Irta; la Sierra de Oropesa; El Puig Llorença, el Cabo de San Martí y la Punta de Moraira; la Sierra de Bernia y de Toix; Sierra Helada, las Lomas de Reixes y la Sierra de Santa Pola.

También existen a lo largo de todo el litoral un elevado número de cordones dunares en Sagunto, el Saler (Valencia), Xeraco, Oliva, Elche o Guardamar del Segura.

Históricamente se ha producido una concentración de asentamientos e infraestructuras en las planas litorales. En la Comunidad Valenciana, como en el resto de España, las carreteras son el modo de transporte dominante, tanto para viajeros como para mercancías. En su conjunto, integran un sistema de infraestructuras altamente estructurante, en muchos casos determinante del desarrollo territorial. A lo largo del litoral valenciano, en dirección norte sur, a escasa distancia del mar, discurren las principales vías de comunicación: la autopista A-7, la carretera N-340 y N-332. La autopista A-7 no tiene grandes problemas de congestión, en parte por la existencia de autovías alternativas en los desplazamientos norte-sur. La carretera N-340 y la N-332 a pesar de sus deficientes niveles de servicio siguen teniendo intensidades medias diarias (IMD) muy elevadas. La construcción progresiva de variantes para eliminar travesías, la mejora de vías alternativas o la ejecución de nuevas carreteras, han contribuido a paliar el problema.

La presencia del ferrocarril en el litoral se limita a determinadas líneas de cercanías (Alicante-Denia, Valencia-Gandia). Los trazados ferroviarios de largo recorrido, a excepción de la conexión con Barcelona, que al norte de Castellón se aproxima al litoral, discurren por el interior de la Comunidad Valenciana.

En el litoral valenciano es patente la concentración de población y actividad en torno a Valencia (la tercera ciudad dentro del sistema español de ciudades) y Alicante-Elche. Entre ambas aglutinan el 60% de la población regional, gran parte de la actividad (industria, servicios) y de las infraestructuras y servicios. El modelo se complementa con una extensa red de ciudades medias (si las comparamos con las anteriores), que se corresponden con las cabeceras y principales poblaciones de las Areas



Funcionales litorales (Vinaròs, Benicarló, Castellón, Burriana, Sagunto, Cullera, Gandia, Oliva, Dénia, Jávea, Benidorm, Villajoyosa o Torrevieja).

La variable altimétrica siempre ha sido un factor clave en los procesos de ocupación del territorio y en la asignación de usos. Este hecho unido a la orografía característica de la Comunidad Valenciana, ha provocado una concentración de los desarrollos urbanos en las planas litorales. La cota de los 100 metros puede ser considerada como un umbral de referencia para los procesos de concentración de la población y de las actividades económicas en el territorio valenciano.

La cota 100 discurre paralela a la línea de costa, aunque con fuertes diferencias según la latitud. Mientras que en el norte, entre el área de Vinaròs-Benicarló y Castellón la amplitud es mínima coincidiendo con la Sierra de Irta, en el área central los valles fluviales del Túria y de Júcar, y en el sur el del Segura, configuran grandes plataformas territoriales que han servido de soporte para la implantación y desarrollo de los asentamientos y de las áreas agrícolas.

En la Comunidad Valenciana, el territorio comprendido entre la línea de costa y la cota 100 representa un 16,6% de su superficie. Sin embargo, en él se concentra más del 70% de los cultivos de regadío, viven las  $\frac{3}{4}$  partes de su población, se localizan la mayor parte de las infraestructuras estratégicas del territorio, un alto porcentaje de los polígonos industriales y la práctica totalidad de las zonas turísticas de la Comunidad.

En cuanto a la actividad productiva existe una supremacía creciente del sector servicios, representado fundamentalmente por el turismo y la construcción. Sector terciario que es excesivamente cautivo de dos circunstancias que pueden comprometer su futuro. Una de ellas es la excesiva y casi exclusiva dependencia del llamado turismo de sol y playa. La otra, estrechamente ligada a la anterior, es la estacionalidad de la ocupación, que impide rentabilizar la inversión efectuada en edificaciones, infraestructuras y servicios, que se deben dimensionar para atender a las demandas en los meses de máxima ocupación, cuando no se utilizan la mayor parte del año.

El sector industrial está presente en menor medida, pero mantiene su importancia; especialmente las áreas industriales desarrolladas en el entorno de los grandes puertos comerciales de la Comunidad Valenciana (Valencia, Sagunto y Castellón).

El sector primario, aunque la agricultura compite con desventaja frente a otras actividades económicas, mantiene su presencia en el espacio litoral. Determinadas áreas de huerta, arrozales y, sobre todo, amplias extensiones de cítricos están en explotación, incluso modernizándose; lo que resulta de gran interés desde el punto de vista paisajístico.

El litoral de la Comunidad Valenciana (ámbito estricto) está integrado por 60 municipios, de tamaño y características muy dispar. Esta circunstancia, junto con la ausencia de instrumentos de planificación supramunicipal, ha derivado en un modelo territorial resultado de la agregación de los diferentes modelos propuestos en los planes urbanísticos.

En general, han sido los municipios de la provincia de Alicante los que más han crecido, mientras que los de Castellón son los que presentan desarrollos más tardíos. Los crecimientos se han producido siguiendo modelos extensivos (de baja densidad), medios (media densidad), o intensivos (de alta densidad). Es frecuente encontrar municipios donde se han dado los modelos de forma simultánea, coexistiendo desarrollos extensivos con áreas de edificación intensiva.

Igualmente, ha existido una tendencia a ocupar todo el frente costero por la edificación, llegando a formar continuos urbanizados con problemas de acuerdo entre términos municipales, y a colmar los espacios intersticiales. No obstante, el mantenimiento de un importante porcentaje de suelo protegido en primera línea sirve de descongestión a un litoral fuertemente urbanizado.

## 4.2. Descripción y caracterización del modelo territorial por tramos

### 4.2.1. Delimitación de los submodelos

En el litoral de la Comunidad Valenciana nos encontramos con distintos submodelos que responden a realidades físicas, socioeconómicas urbanísticas e históricas diversas, si bien todos ellos se integran en un modelo general de ocupación del territorio característico de la sociedad urbana de consumo actual, que se ha demostrado poco sostenible a largo plazo y que deberá evolucionar en un futuro más o menos lejano.

Para la consideración de estos submodelos se ha partido de una zonificación que, inicialmente, se correspondía con los municipios pertenecientes a las 10 Areas Funcionales litorales delimitadas en la Comunidad Valenciana. Esta zonificación se ha ido adaptando en base a los resultados de los análisis, quedando constituida por las siguientes zonas:

- Zona 1: Vinaròs-Peñíscola.
- Zona 2: Alcalá de Xivert-Cabanes.
- Zona 3: Orpesa-Burriana.
- Zona 4: Nules-Sagunto.
- Zona 5: Puçol-Valencia norte.
- Zona 6: Valencia sur-Sueca.
- Zona 7: Cullera-Oliva.
- Zona 8: Pego-Calpe.
- Zona 9: Altea-Villajoyosa.
- Zona 10: El Campello-Elche.
- Zona 11: Guardamar del Segura-Pilar de la Horadada.

Los procesos de transformación del espacio no han sido homogéneos en todos los municipios litorales, ni afectan por igual a las distintas zonas definidas, existiendo diferencias importantes en ellas. En la concreción de la estructura espacial propuesta se ha tenido en cuenta su caracterización socioeconómica (demografía y sistema productivo), la morfología urbana y el planeamiento urbanístico vigente.

Finalmente, se ha analizado el papel que cada una de las zonas delimitadas desempeña en el modelo territorial global y las relaciones de jerarquía y dependencia que existen entre ellas.

#### 4.2.2. Caracterización de los submodelos

Desde un punto de vista **demográfico** del total de 79 municipios que integran el ámbito ampliado del Plan, 49 pueden considerarse dinámicos, con tendencia a incrementar sensiblemente su población para el horizonte del año 2011, 27 son presentan una tipología más estable, con crecimientos o decrecimientos de pequeña magnitud y sólo 3 municipios (Cabanés, Guardamar y Massalfassar) es previsible que pierdan población si no se modifican las tendencias actuales (Figura 12).

**Figura 12.** Tipología demográfica de los municipios litorales de la CV.

Desde un punto de vista **productivo**, los municipios litorales se han articulado en torno a una serie de centros productivos históricos que, o bien eran capitales provinciales, o bien eran núcleos de tamaño medio con una cierta tradición e iniciativa empresarial. Iniciativa que estaba ligada a una agricultura de elevada productividad y tradición, a un puerto, o al desarrollo de un sector comercial de amplia raigambre en todo el litoral mediterráneo. Estos núcleos han tenido una creciente tendencia a la formación de áreas productivas de incidencia económica y territorial cada vez más extensa y se han ido especializando en el sector secundario y terciario.

En la dinámica de los municipios litorales en que tiene una cierta importancia el **sector primario**, lo primero que se constata es que no hay ninguno que se pueda categorizar como de **especialización** básica **agrícola**, si bien Almenara, Cabanes, Daimús, Guardamar de la Safor, La Llosa, Miramar, Moncofa, Los Montesinos, Piles, La Poble de Farnals, San Fulgencio, Torreblanca, Xeraco y Xeresa presentan una incidencia significativa de este sector en su actividad, desde la perspectiva del empleo. Complementariamente, la participación relativa de los municipios del litoral en la producción total agraria del litoral se concentra, sobre todo, en Orihuela (que alcanza el 13% de la producción y de su valor; fundamentalmente, hortalizas), Elche (el 6%, cítricos y herbáceos), Sagunto (el 5%, cítricos), Pilar de la Horadada (el 5%, hortalizas), Castellón de la Plana (el 5%, cítricos), Vinaròs (el 5%, cítricos), Oliva (el 3%, cítricos), Nules (3%, cítricos) y Sueca (3%, cítricos).

Ahora bien, hay que tener en cuenta que esta concentración de la producción no obedece tanto a una especialización municipal en el sector primario, como a la gran superficie de estos términos municipales. Tan sólo una pequeña parte de estos municipios se localiza en la franja litoral, la cual, precisamente, no tiene una vocación agrícola sino más bien turística y residencial.

La actividad agrícola en aquellos casos en que se obtenga una alta productividad también define una tipología específica a la hora de caracterizar los submodelos. El relieve, el suelo y el clima han propiciado la concentración de la mayor parte de la producción en la franja litoral. De hecho, del total de su superficie (664.828 ha) casi el 55% corresponde a Superficie Agrícola Útil (SAU) mientras que, para toda la Comunidad de Valencia, sólo representa el 39% de su territorio. Esto supone que en el

litoral se concentra la cuarta parte de la SAU regional, cuando su superficie tan sólo es el 16% del territorio; lo que demuestra la alta importancia relativa del litoral en el sector agrícola valenciano. Del resto de la superficie, el 20% corresponde a bosques y el 25% a usos improductivos (entre ellos los urbanizados) u otros usos.

En la inmensa mayoría de los municipios litorales la ocupación de los suelos es fundamentalmente el cultivo (Figura 13). Tan sólo existen excepciones como las de Peñíscola, Cabanes, Orpesa y Gandía, donde el uso forestal es dominante (más del 50 % de la superficie del municipio). En segundo lugar, hay que citar los municipios de Alcalá de Xivert, Pego, Jávea, Altea, Finestrat y Villajoyosa donde los usos mayoritarios del suelo están repartidos entre forestal y cultivos. En tercer lugar, en Denia, Alfàs del Pi y Alicante predominan los cultivos y otros usos. Por último, en Valencia, Calpe, La Nucia, Sant Joan d'Alacant, Santa Pola y Torrevieja predominan los usos no agrícolas ni forestales.

**Figura 13.** Porcentaje de Superficie Agraria Útil por municipio.



Es también en la franja litoral donde se concentran los suelos de más alta productividad y la huerta. A este respecto hay que señalar que el 41% de los suelos agrícolas del litoral se consideran de alta productividad, dentro de los cuales se encuentra la huerta. Se trata de terrenos destinados fundamentalmente a regadíos de hortalizas, cereales (arroz, en gran parte), frutales y cítricos, situados en las llanuras litorales de Valencia y en la Vega Baja del Segura.

En todo caso, existe una tendencia a sustituir los cultivos tradicionales por otros menos consumidores de mano de obra y más productivos, como son los cítricos o los cultivos bajo plástico. Estos últimos implican mayor productividad pero que suponen un perjuicio a la calidad paisajística del litoral, máxime en un territorio donde el turismo tiene tal desarrollo que es necesario cuidar la calidad paisajística y ambiental.

En los últimos años se ha producido un descenso de la Superficie Agrícola Útil del litoral (un 0,14% anual) debido fundamentalmente al desarrollo urbanístico que se ha experimentado y que ha conducido a una pérdida de suelos agrícolas de alta productividad. A diferencia de lo que sucede en los municipios del interior, la sustitución de SAU por terreno forestal ha sido muy reducida, apreciándose en algunos casos procesos inversos, derivados del aterrazamiento o urbanización de laderas de los montes. Además, paralelamente a la ocupación por la urbanización de las tierras de mayor aptitud para el regadío, se ha producido una intensa labor de transformación de terrenos de secano en regadío (cítricos, fundamentalmente), en suelos de condiciones inferiores (en muchas ocasiones con aterrazamientos a media ladera).

El **sector pesquero** es, por motivos obvios, una actividad específica de los municipios del litoral. La importancia relativa de los puertos pesqueros valencianos atendiendo al valor de la pesca, el volumen desembarcado y el número de barcos y tripulantes implicados, es la siguiente:

- Muy alta: en Castellón de la Plana, Santa Pola, Vinàros y Villajoyosa.
- Alta: en Calpe, Burriana, Peñíscola, Denia, Gandia y Benicarló.
- Media: en Alicante, Altea, Javea, Cullera, Valencia y Torrevieja.
- Baja: en Sagunto, El Campello y Moraira (Teulada).
- Muy baja: Guardamar del Segura, Tabarca y Benidorm.

**Figura 14.** Tipología productiva de los municipios litorales de la CV.

En la **industria** se observa que los municipios de Valencia, Castellón de la Plana, Elche y Alicante son los que presentan una mayor relevancia, seguidos de Sagunto, Almassora, Gandia, Nules, Orihuela y Silla.

En ellos, la actividad industrial es alta y el esfuerzo inversor realizado durante la última década en los sectores de especialización más emergentes, ha mejorado su posición competitiva en los mercados internacionales y asegurado su futuro a medio plazo. Por tanto, es previsible que, al menos a corto plazo, continúe el intenso ritmo de crecimiento de la industria y de las actividades auxiliares en torno a estos ámbitos. Adicionalmente, también hay que destacar la importancia relativa que tiene la actividad industrial en los municipios litorales del área metropolitana de Valencia y, sobre todo, en los situados al sur de la capital.

Para determinar la influencia de la **construcción** las variables que se han considerado han sido la especialización productiva (importancia que tiene esta actividad en el empleo), los incrementos relativos del número de viviendas y el número absoluto de licencias de construcción. El peso dado a la edificación en el análisis del sector construcción se asocia a que éste desarrolla una actividad productiva íntimamente ligada a la expansión urbanística de áreas metropolitanas ó de áreas turísticas, que son las de mayor incidencia en el litoral. Desde esta perspectiva hay que destacar la importancia relativa siguiente:

- Muy alta: en Rojales, Orihuela, Dénia, Alicante, Elche, Torrevieja, Benitachell, San Miguel de Salinas y La Nucia .
- Alta: en Chilches, Guardamar, Mutxamel, Benissa, Massalfassar, Pedreguer, Jávea, Oliva, Valencia, Pilar de la Horadada, Moncofa, Orpesa y Canet d'En Berenguer.
- Media: en Almassora, Benicarló, La Llosa, Nules, Vinaròs, Albuixech, Foios, Miramar, Massamagrell, Puçol, Xeresa, Altea, Benissa, el Verger, Gata de Gorgos, l' Alfàs del Pi, Los Montesinos, Ondara, Pego, Santa Pola, Sagunto, Guardamar del Segura, Gandia, Els Poblets, El Campello, Castellón de la Plana, Calpe, Burriana y Teulada.

- Baja: en Silla, Peñíscola, Cullera, Catarroja, Benidorm, Benicàssim, Alcalá de Xivert, Alboraya y Albal.
- Muy baja: en Albalat dels Sorells, Alfafar, Almenara, Bellreguard, Cabanes, y Daimús.

En relación con la **actividad turística** se ha considerado la cuota ó impuesto de actividades económicas ligadas a este sector. Los municipios con actividad turística más importante, según este índice, son Benidorm, Valencia, Alicante, Gandia, Castellón, Peñíscola y Benicàssim.

Por el contrario, tiene una actividad productiva turística insignificante a la luz de este índice, los municipios de Torreblanca, Almenara, Chilches, Burriana, Nules, Almassora y Moncofa, en la provincia de Castellón; Silla, Canet d'En Berenguer, Tavernes de la Vallidigna, Alboraya, Daimús, Xeraco, Miramar, La Pobla de Farnals, Sollana, Albal, Albalat dels Sorells, Albuixech, Alfafar, Bellreguard, Catarroja, Foios, Massalfassar, Massamagrell, Massanassa, Meliana, Piles y Xeresa en la provincia de Valencia; y Benitachell, La Nucia , Pedreguer, Pilar de la Horadada, Mutxamel, Ondara, San Miguel de Salinas, Els Poblets, Gata de Gorgos, Los Montesinos, Pego, Rojales, San Fulgencio y el Verger, en la provincia de Alicante.

La baja actividad turística se suele producir en zonas con desarrollo industrial (área metropolitanas Valencia y entorno de Castellón), con las zonas de influencia de los municipios urbanos importantes (como Torrevieja, Benidorm, Jávea, Gandia, Sagunto y Dénia), así como a los municipios de tamaño más reducido y de significación agrícola.

Un tema de suma importancia en la caracterización de los submodelos es la **morfología de los asentamientos** costeros. La Comunidad Valenciana tiene una forma alargada, desde Vinaròs en el extremo más septentrional, a Pilar de la Horadada en el más meridional, cuya longitud es del orden de los 470 Km. (en línea recta, de extremo a extremo, apenas supera los 300). Las tres provincias de la Comunidad ofrecen una importante fachada marítima, donde en la actualidad se asientan las principales poblaciones, aprovechando la suave orografía y el elevado confort climático asociado a la latitud y a la proximidad del mar, que actúa como regulador térmico.

Sin embargo, esta concentración de la población y de la actividad económica en el litoral y dentro de él en lo que podríamos denominar litoral más inmediato (franja de 1000 metros e inferiores) es relativamente reciente y ha venido asociada a la importancia del comercio marítimo, a la productividad agrícola, a las facilidades de comunicación por las llanuras litorales y, sobre todo, en los últimos cuarenta años, al fuerte desarrollo de la segunda residencia ligada al turismo de “sol y playa”.

Un primer aspecto con incidencia histórica para explicar el alejamiento inicial de las ciudades del litoral, salvo en las plazas fuertes de fácil defensa, como Alicante o Peñíscola, era la presencia continuada de la piratería que, procedente del norte de África y del este mediterráneo, realizaba frecuentes incursiones sobre las costas valencianas (el puerto peninsular más próximo a Argel es el de Alicante). Estas incursiones obligaban a que la población tendiese a retirarse algunos kilómetros hacia el interior a fin de protegerse de las mismas, por lo que los pueblos que se iban consolidando lo hacían en estas circunstancias. Como muestra de la importancia de este hecho se encuentran las numerosas torres de vigilancia dispuestas en su momento por motivo de seguridad, que aún jalonan en algunos casos nuestro litoral.

Un segundo aspecto a considerar es que en la costa valenciana existen muy pocos puertos naturales que hayan permitido desarrollar grandes ciudades portuarias. Sólo Alicante, Santa Pola, Dénia o Peñíscola, pueden tener tal consideración. Si ha tenido esa incidencia el Puerto de Valencia y, en menor medida el de Castellón, pero sólo desde finales del siglo XIX, cuando el desarrollo técnico permitía corregir las limitaciones de los condicionantes naturales para la actividad portuaria.

Adicionalmente, hasta prácticamente la década de los sesenta, una gran parte de la franja litoral, sobre todo las llanuras de inundación localizadas en ella, ha estado deshabitada y ajena a cualquier proceso urbanizador. Los motivos que explican esta circunstancia son de tipo sanitario ya que existía un gran número de zonas húmedas pantanosas (marjales) en todo el litoral donde la insalubridad hasta bien entrado el siglo XX era la nota más característica, siendo muy frecuentes enfermedades endémicas facilitadas por las condiciones sanitarias asociadas a estos espacios. Como ejemplo, baste citar que en los años posteriores a la Guerra Civil española, con unas enormes carencias alimentarias, se implantaron en muchas de estas zonas de marjal cultivos de arroz que tuvieron que prohibirse a la vista del crecimiento de fiebres

tifoideas y palúdicas. Estos espacios siguen ocupando una importante superficie del litoral, aunque las condiciones sanitarias se han modificado radicalmente y su conservación se ha convertido en uno de los objetivos más destacados de la Unión Europea desde la perspectiva del mantenimiento de ecosistemas, en particular, de la avifauna.

Un segundo condicionante que se añadía a estas deficientes condiciones sanitarias era la escasa capacidad agrológica de estos terrenos inundables (a los que hay que añadir las Lagunas de La Mata y Torrevieja, sólo aprovechables para la producción de sal), que les hacía improductivos en condiciones naturales para el cultivo.

Los arrozales en la Albufera comienzan a implantarse bien entrado el siglo XIX, siendo hasta entonces una zona de caza real sin ninguna otra utilidad. La obligada desecación de la marjal con carácter previo a su utilización agrícola, implicaba trabajos de tal envergadura que imposibilitaban o dificultaban enormemente su puesta en práctica, más aún cuando en la llanura litoral no ha sido la carencia de tierras cultivables un problema para los agricultores.

Atendiendo a lo señalado, únicamente lo que podemos denominar plazas fuertes históricas, que por disponer de una elevación sobre el terreno o de cerradas adecuadas para la defensa, permitían el establecimiento de ciudades litorales protegidas, o los denominados “graos”, es decir pedanías portuarias vinculadas a poblaciones situadas en el interior, han dejado constancia histórica de la presencia humana en el borde del litoral valenciano. El resto de asentamientos se producen en el interior, normalmente a distancias que oscilan entre uno y seis kilómetros.

Consecuencia de este factor locacional y de otros de carácter geográfico como los señalados en esta breve aproximación histórica, podemos definir cinco grandes tipos básicos de asentamientos urbanos sobre el litoral valenciano:

- Asentamientos asociados a un puerto. En ellos la trama urbana se desarrolla en torno a un puerto en el que la actividad pesquera, comercial o militar presenta una influencia determinante según la época histórica a que nos remitamos. En este grupo de ciudades se encuentran las señaladas plazas fuertes litorales, las que disponen de cerradas o resguardos adecuados y otras cuyo puerto se desarrolla en base a ingenierías sólo viables a partir de finales del siglo XIX. En este grupo se encuentran, de norte a sur, Vinaròs, Benicarló,

Peñíscola, Cullera, Dénia, Javea, Calpe, Altea, Villajoyosa, El Campello, Alicante, Santa Pola o Torrevieja. De ellos, ya en época romana se tiene constancia, en el caso de Cullera, Dénia, Javea, Calpe, Alicante y Santa Pola, de la existencia de un puerto o de factorías pesqueras y playas de embarque. Sólo un 15% de los municipios litorales se encuentran en este grupo.

- Asentamientos costeros sin función portuaria. Son asentamientos que se desarrollan sobre la costa y en los que puede darse la existencia de un puerto, pero sin que éste juegue un papel destacado en el crecimiento del municipio que, por contra, sufre una fuerte expansión consecuencia del desarrollo turístico. En este grupo hay que destacar a Orpesa, Alfàs del Pi, Benidorm o Guardamar del Segura, aunque esta última ya gozaba de una cierta importancia en época musulmana, con la dominación de Almodóvar.
- Asentamientos interiores con desarrollo significativo del grao litoral. El asentamiento principal es interior por motivos históricos sanitarios o de seguridad, pero tiene un grao o puerto en el litoral directamente comunicado con el mismo. El grao tiene su razón de ser en el propio puerto y en las actividades pesqueras y comerciales asociadas. Su estructura suele ser la de una ciudad en T, con un fuerte desarrollo paralelo a la línea de costa (manzanas en cuadrícula y rectangulares con el lado mayor paralelo a la costa, normalmente) y un desarrollo, también lineal, sobre los accesos hacia el núcleo central interior que tiende frecuentemente a fusionar ambos núcleos urbanos. En este grupo se situarían Castellón de la Plana, Burriana, Sagunto, Valencia y Gandia. De ellas ya en época romana hay constancia de la existencia de los graos de Sagunto y de Valencia. Burriana, en la época musulmana, adquiere una gran importancia en el seno de la plana de Castellón.
- Asentamiento interior con expansión hacia el litoral e integrado con éste. El desarrollo histórico del asentamiento ha sido independiente del litoral porque su actividad básica ha sido la agricultura, la industria o el comercio. No obstante, el desarrollo urbanístico planteado en los últimos cuarenta años lleva a una colmatación de los espacios intersticiales entre el núcleo central y el litoral, definiendo un continuo urbano semejante al producido entre la ciudad y el grao,

en ejemplos anteriores. Responden a este tipo Benicàssim, Daimús, Guardamar de la Safor, Miramar, Piles y Oliva.

- Asentamientos interiores con casco diferenciado del desarrollo costero. El desarrollo histórico del asentamiento ha sido independiente del litoral porque la actividad básica también ha sido la agricultura, la industria o el comercio. Los asentamientos se suelen producir a lo largo de ejes de comunicaciones (fundamentalmente carreteras) y han generado urbanizaciones lineales paralelas a las playas a lo largo de las últimas décadas. Dentro de ellos hay que situar a Alcalá de Xivert, Torreblanca, Cabanes, Almassora, Nules, Moncofa, Chilches, Almenara, Canet d'En Berenguer, Puçol, El Puig, La Pobra de Farnals, Alboraya, Sueca, Tavernes de la Valldigna, Xeraco, Benitachell, Teulada, Benissa, Elche, Orihuela y Pilar de la Horadada.

La caracterización de los submodelos respecto al **planeamiento urbanístico** se traduce en un fuerte desarrollo inmobiliario en casi toda la costa, que se superpone al crecimiento específico de las áreas y entornos metropolitanos.

Desarrollo que se ha debido en gran parte al atractivo climatológico y ambiental del litoral valenciano, así como a la elevada capacidad de acogida de sus playas. En la medida que se optó desde la década de los sesenta, por un modelo turístico basado en la segunda residencia, el desarrollo de esta actividad tiende a generar la urbanización de la costa y a desplazar la actividad agrícola tradicional, que económicamente no puede competir con las plusvalías generadas. La demanda de infraestructuras y equipamientos para soportar esta urbanización agrava el problema, alcanzándose unos niveles de desarrollo en el territorio que, en ocasiones, ponen en cuestión los propios atractivos que habían generado la demanda turística.

En los usos del suelo, estos hechos se manifiestan a través de una creciente ocupación del territorio por la urbanización y a través de un planeamiento urbanístico expansivo que tiende a mantener este proceso urbanizador en la inmensa mayoría de los municipios litorales. A pesar de haber concluido la etapa de ocupación intensiva que caracterizó a la costa mediterránea en el período 1960-1990, la urbanización de la franja litoral sigue conduciendo a la colmatación de los municipios por usos urbanos, sobre todo en el ámbito de las áreas de influencia costera. No obstante, en los últimos



años, ante la saturación de los espacios más cercanos al mar y la progresiva tendencia a la protección de los no urbanizados en estos ámbitos, aparece una nueva tipología ligada a la urbanización en ladera con vistas al mar; modelo se expande de forma muy rápida por todo el territorio.

Desde la perspectiva de la sostenibilidad uno de los indicadores normalmente utilizados es el porcentaje que representa la superficie urbanizada respecto al conjunto del territorio. En este sentido se ha analizado el nivel de urbanización que se producen en los municipios litorales en las diferentes franjas que establece la Ley de Costas: 20 metros; 100 metros; 200 metros, 500 metros; 1.000 metros.

En la franja de los 1.000 metros la superficie urbanizada es del 32%; superficie que alcanza el 88% en la franja de los 20 primeros metros (si bien dentro de ésta la mayor parte se destina a infraestructuras, viarias y portuarias). Sin embargo, en la franja de los 100 metros el peso del uso residencial representa la parte más importante del suelo urbanizado, al igual que sucede en las franjas de 200, 500 y 1.000 metros.

En todo caso, tanta importancia tiene lo que sucede estas franjas más directamente ligadas al litoral, como las expectativas y deseos de las corporaciones municipales manifestadas a través de su planeamiento urbanístico. En ese sentido, se ha analizado la clasificación de usos que corresponde a la franja de 1.000 metros. En los municipios litorales que, como se ha indicado, representan del orden del 16% del territorio valenciano, se concentra del orden del 53% del suelo urbano o urbanizable clasificado por el planeamiento; lo que implica una incidencia de la urbanización más de tres veces superior a la media de la Comunidad. Asimismo, en la franja de los 1.000 metros litorales las expectativas de urbanización generadas por el planeamiento tienden a duplicar la superficie urbanizada (del 32% actual se pasa a un 56% potencial), reduciendo el suelo protegido a un 24%; lo que implica que, en la práctica, se podría llegar a urbanizar el 76% de su superficie.

Adicionalmente, también se ha considerado la problemática y valoración perceptual derivada de las visitas de campo y la delimitación del suelo urbano, urbanizable y no urbanizable protegido. Por último, en cada zona se ha incluido el área de influencia directa que, en base a la estructura de las comunicaciones y de las tendencias productivas y de la urbanización, se ha considerado más adecuada para lograr un equilibrio interior-litoral. Equilibrio que pasa por la desconcentración de ciertos usos

que tienden a gravitar sobre el litoral. En este sentido hay que señalar que la autopista A-7 ha jugado, y debe seguir jugando, un papel destacado en la ordenación futura.

En los submodelos territoriales identificados existen formas diferenciadas de ocupación del territorio, donde la conexión litoral-interior, el tipo de urbanización y de edificación, el papel de la edificación dispersa, la calidad de la construcción y la presencia de espacios de alto valor, generan una gran variedad de situaciones que hace muy complejo abstraer elementos homogéneos entre los mismos. Y este hecho se complica todavía más si se consideran los distintos aspectos socioeconómicos y ambientales que afectan a cada territorio.

En todo caso, si que se aprecia una tendencia bastante común a formar y consolidar continuos urbanos supramunicipales, colmatando los espacios intersticiales no urbanizados, que responden fundamentalmente a dos tipos:

- De desarrollo urbano general (área y entornos metropolitanos de Valencia, Alicante-Elche, y de Castellón), donde la vivienda para residencia o la actividad industrial o terciaria tienen un papel fundamental, que puede venir complementado con el uso turístico o para esparcimiento de la franja litoral.
- De desarrollo específicamente turístico, ligado normalmente a la segunda residencia. En ambos casos se generan necesidades de coordinación del planeamiento para conseguir una ocupación racional del espacio.

En el proceso descrito anteriormente, el papel de la promoción, urbanización, edificación y venta de viviendas de segunda residencia resulta determinante. Los datos disponibles muestran que la primera residencia en los municipios litorales de la Comunidad Valenciana representa exclusivamente el 55% de las viviendas totales o, lo que es lo mismo, que el otro 45% son viviendas no utilizadas de forma habitual; lo que supone un despilfarro de recursos en términos de coste de oportunidad, con una generación de valor añadido que no está en consonancia con el mismo.

Este aspecto nos hace apreciar la importancia de que se reduzca la estacionalidad en la utilización del patrimonio inmobiliario. Por ello, hay que poner las bases para propiciar la conversión de la segunda residencia en primera, aspecto en el que la dinámica demográfica de la Unión Europea puede incidir positivamente.

Todos los municipios del área metropolitana de Valencia y los principales municipios de la región no especializados en el sector turístico, presentan porcentaje de viviendas principales superiores al 60% (Figura 19). En el otro extremo, casi la mitad de los municipios litorales (39) presentan un porcentaje inferior al 40%; y, 17 de ellos, inferior al 25%. Lo que es un indicador de baja sostenibilidad en la utilización de recursos.

Para constatar la incidencia de las viviendas secundarias en el modelo de ocupación del litoral, se ha analizado el número y porcentaje de estas correspondiente al censo de 1991, así como su evolución tendencial (hasta el 2011, en el supuesto de que se mantengan las pautas de ordenación). Aunque este dato es de menor fiabilidad que el número de viviendas principales, en consideración conjunta con éste, nos ha permite valorar la tipología de modelos de turismo vacacional de segunda residencia.

Como se ha indicado en la descripción del modelo territorial global, el litoral constituye la columna vertebral del sistema de ciudades valenciano. En él destaca el papel estratégico de las áreas y entornos metropolitanos litorales (Valencia, Alicante-Elche y Castellón). En estos ámbitos, los grandes puertos y sus áreas logísticas asociadas (Valencia, Castellón y Sagunto, sobre todo; y Alicante, Dénia y Gandia, en un segundo nivel) constituyen localizaciones preferentes para el desarrollo de proyectos estratégicos, aprovechando su proximidad a los grandes centros urbanos.

Sin embargo, todos los submodelos delimitados siguen teniendo potencialidades y atractivos para ampliar su base económica y condiciones para conseguir una mejora en la calidad de vida de sus habitantes, si bien debe establecerse una planificación que frene el consumo inadecuado de recursos, como el suelo, los ecosistemas naturales y el paisaje. En caso contrario, estaremos poniendo en cuestión los valores que han sustentado el crecimiento económico y de la transformación producida en el litoral en las últimas décadas.

Es evidente que las zonas definidas pueden agruparse como ámbitos potenciales de desarrollo diferenciado, atendiendo a los aspectos que pueden considerarse más específicos del desarrollo litoral. En ese sentido hay que destacar la existencia de dos regiones funcionales urbanas que articulan el desarrollo global de un importante número de las mismas, que condicionan su dinámica potencial.

La región funcional urbana de Valencia incorpora cada vez de una manera más clara la dinámica de Castellón, por el norte y de Gandía, por el sur, articulando un espacio que afectaría de una manera práctica desde la Zona 3 a la Zona 7 (hasta el límite con la provincia de Alicante). Algo similar sucede en el caso de Alicante-Elche, aunque su incidencia quede ligada de forma directa a la Zona 10 y sólo indirectamente a la Zona 11, en el eje Alicante-Murcia.

Adicionalmente, las características de desarrollo metropolitano que afectan al resto de las zonas es el siguiente:

- Zona 3, incidencia clara de Castellón de la Plana como centro metropolitano.
- Zona 4, con Sagunto como centro de un área de influencia intermedia entre Valencia y Castellón, con fuertes posibilidades de desarrollo autónomo.
- Zonas 7 y 9, con Gandía y Benidorm como centros de un área en expansión creciente hacia el interior.

Las Zonas 1, 2, 8 y 11, son espacios menos dependientes de centros articuladores, o bien cuentan con varios centros. Este es el caso de Denia, Jávea, Calpe, Teulada y Benissa en la Zona 8, o de Orihuela y Torrevieja en la 11. Desde esta perspectiva son zonas más complejas, ya que los procesos de dependencia e integración funcional deben coexistir y ser sustituidos por otros de cooperación y complementariedad.

**Figura 15.** Zonas definidas en el litoral de la Comunidad Valenciana.

### 4.2.3. Síntesis del modelo territorial por tramos

#### **Zona 1: Vinaròs-Peñíscola**

Tramo integrado por los municipios de Vinaròs, Benicarló y Peñíscola. Los dos primeros cuentan con una población entorno a los 20.000 habitantes; Peñíscola, unos 5.000 habitantes. Estos tres municipios deben desempeñar un papel importante en la conexión hacia el norte de la Comunidad Valenciana.

Morfológicamente, los tres cascos urbanos se desarrollan junto al mar alrededor del puerto pesquero. Sin embargo, en su evolución presentan diferencias. Vinaròs y Benicarló se expanden en sentido paralelo a la costa, estando limitado su crecimiento residencial por la carretera N-340, que sólo la cruzan los usos industriales.

El núcleo urbano de Peñíscola está condicionado por su singular orografía, tómbolo coronado por el conocido castillo del Papa Luna (hito paisajístico). Su desarrollo hacia Benicarló conforma un continuo urbanizado (en altura) de la primera línea, de escasa profundidad, que se incrusta entre la marjal de Peñíscola y el mar. Hacia el interior se han implantado múltiples urbanizaciones de viviendas unifamiliares en las laderas de las montañas próximas a la costa. Tan sólo la presencia de la Sierra de Irta en el sur del municipio ha sido capaz de limitar el fuerte crecimiento de una población de eminente carácter turístico.

Es importante, que en el futuro se reduzca la presión sobre los espacios naturales citados (Parque Natural de la Sierra de Irta y marjal de Peñíscola) y se reorganice el frente costero. El desarrollo deberá tener en cuenta las inundaciones, especialmente las producidas en la desembocadura de la rambla de Alcalá (Benicarló).

## **Zona 2: Alcalá de Xivert-Cabanes**

Tramo integrado por los municipios de Alcalá de Xivert, Torreblanca y Cabanes, los tres de tamaño medio (entre 2.500 y 5.000 habitantes). En general, el trazado de las principales infraestructuras viarias y ferroviarias ha condicionado el desarrollo de la zona (la N-340 sirve de apoyo a todos los núcleos urbanos).

Los cascos urbanos de Alcalá de Xivert, Torreblanca y Cabanes se encuentran varios kilómetros tierra adentro, si bien los dos primeros cuentan con núcleos de playa consolidados (Alcocéber y Torrenostra, respectivamente). El desarrollo del litoral de Cabanes (también, el del sur de Torreblanca) se ha visto limitado por la presencia del Parque Natural del Prat de Cabanes-Torreblanca. Sin embargo, recientemente se ha iniciado el desarrollo de algunas actuaciones urbanísticas en el límite sur de esta zona (Torre la Sal, Mundo Ilusión).

## **Zona 3: Orpesa-Burriana**

Tramo integrado por los municipios de Orpesa, Benicàssim, Castellón de la Plana, Almassora y Burriana. Excepto Orpesa que tiene algo más de 4.000 habitantes, el resto son municipios importantes (Benicàssim, más de 10.000, Almassora, 17.000, Burriana, 27.000 y Castellón de la Plana, la capital de la provincia, con cerca de 150.000 habitantes).

El núcleo de Orpesa, situado junto al mar, se expande en dirección norte siguiendo un modelo intensivo, mientras que hacia el sur del término cambia a otro extensivo (Torre Bellver). El casco urbano de Benicàssim se desarrolla a lo largo de la carretera N-340. La zona de playa, de alta calidad (área de las Villas), ha alcanzado una continuidad física con el núcleo urbano.

Por su parte Castellón de la Plana y Burriana responden a la morfología de ciudad-grao. La costa norte de Castellón tiene una vocación turística-residencial, mientras que el litoral sur está condicionado por las instalaciones portuarias y vinculado al enclave energético que se está consolidando en sus alrededores.

El casco urbano de Almassora también se sitúa junto a la N-340. Este municipio, junto con Burriana, por su carácter agrícola (cítricos) e industrial han vivido, en cierto modo, de espaldas al mar. No han apostado por el sector terciario (turismo).

Los desarrollos en la costa se destinan a lugar de veraneo de los propios habitantes o de las poblaciones vecinas, si bien en Burriana recientemente se están planteando importantes actuaciones residenciales en su frente costero (San Gregori).

Uno de los principales activos del área son los espacios naturales con que cuenta. Algunos de ellos están protegidos (Paraje Natural Desierto de Las Palmas, la desembocadura del Mijares, el Clot de la Mare de Deu), aunque hay otros, que tienen interés, que no lo están (Sierra de Oropesa).

Desde el punto de vista de los riesgos, hay que destacar las inundaciones asociadas a la marjalería de Castellón y la regresión de la costa situada al sur del puerto de Castellón; tramo en el que tan sólo la presencia de espigones y escolleras posibilita la formación de pequeñas playas. Algunas invasiones del dominio público y, en determinadas zonas, la baja calidad de las construcciones, son otros de los problemas existentes.

#### **Zona 4: Nules-Sagunto**

Tramo integrado por los municipios de Nules, Moncofa, Chilches, La Llosa, Almenara, Canet d'En Berenguer y Sagunto. Salvo las poblaciones situadas en los extremos del tramo (Nules, 11.500 habitantes y Sagunto, 57.000 habitantes), el resto (menos La Llosa) son municipios de tamaño medio (entre 3.000 y 5.000 habitantes), que están experimentando un fuerte crecimiento en los últimos años asociado al desarrollo urbanístico de sus playas.

Tradicionalmente estos municipios han tenido un carácter agrícola (cultivo de cítricos y hortalizas) excepto Sagunto, donde se ha desarrollado un importante polo industrial entorno a las instalaciones portuarias (antiguos altos hornos). Actualmente el sector de la construcción está en auge debido al desarrollo inmobiliario que se está produciendo en el litoral de estos municipios (segundas residencias).

Morfológicamente todos los municipios responden al modelo de núcleo urbano interior y zona de playa separada del mismo, menos Sagunto que responde al modelo ciudad-



graó La actividad de este último está vinculada a su puerto comercial y a la importante zona industrial emplazada junto al mismo.

En este tramo destaca la existencia de importantes zonas húmedas (marjal de Nules-Burriana, marjal de Almenara y marjal dels Moros) y de zonas inundables asociadas a las anteriores y a las desembocaduras de los ríos Belcaire y Palancia.

Es un tramo de costa mucho menos regresivo que el anterior que cuenta con magníficas playas estabilizadas (Puerto de Sagunto, Racó de la Mar en Canet d'En Berenguer, Almardá, Corinto y Malvarrosa en Sagunto) y cordones dunares en buen estado de conservación.

### **Zona 5: Puçol-Valencia norte**

Tramo integrado por los municipios de Puçol, El Puig, La Pobla de Farnals, Massamagrell, Foios, Massalfassar, Albuixech, Albalat dels Sorells, Meliana, Alboraya y Valencia.

Los núcleos urbanos de estos municipios se apoyan en la antigua carretera de Barcelona. Parte de ellos han desarrollado actividad en su frente costero, fundamentalmente relacionada con la construcción de apartamentos de veraneo.

La proximidad de la autopista al mar y la existencia de zonas de valor ecológico (marjal de Rafalell i Vistabella, y la huerta tradicional), ha frenado el desarrollo residencial de la primera línea en un tramo de costa considerable. Ello no ha evitado la implantación de determinados usos industriales y comerciales (polígono industrial del mediterráneo, centro comercial en Port Saplaya) en la misma. En general, el litoral norte del Area Metropolitana de Valencia es un territorio con grandes posibilidades de actuación.

La ciudad de Valencia en sus orígenes respondía al modelo ciudad-graó. Con el paso del tiempo se ha producido la fusión de ambas tramas. La recuperación de la playa de la Malvarrosa y la construcción del paseo marítimo han supuesto la mejora del frente litoral. Por su parte el puerto desempeña un papel clave en la economía valenciana, pero tiene fuertes limitaciones ambientales para seguir creciendo en su emplazamiento actual.

### **Zona 6: Valencia sur-Sueca**

Tramo del que forman parte los municipios de Valencia, Alfafar, Massanasa, Albal, Catarroja, Silla, Sollana y Sueca. Excepto los municipios de Valencia y de Sueca, el resto forma parte del ámbito ampliado del Plan (sus términos municipales no están tiene contacto con el mar). En los municipios interiores se ha desarrollado, junto con la agricultura, una importante industria especializada, sobre todo, en el sector del mueble.

La presencia del Parque Natural de l'Albufera otorga a los primeros 20 kilómetros del tramo un valor ecológico excepcional. A partir del mismo se extiende un continuo urbanizado integrado por pedanías de los núcleos principales (el Perellonet, el Perelló, Mareny de Barraquetes, Mareny de San Lorenzo), cuya actividad se limita casi exclusivamente a lugar de veraneo en la época estival.

Su proximidad a la capital otorga a esta zona mayores posibilidades como primera residencia que las que tiene actualmente. Sin embargo, el condicionante medioambiental es un factor limitante en la mejora de la accesibilidad a la zona.

Las playas del litoral sur del Area Metropolitana de Valencia son de buena calidad, si bien en la época estival llegan a su límite de capacidad. También lo es el paisaje, especialmente dentro del ámbito del Parque Natural (laguna, dehesa, cordón dunar, campos de arroz).

### **Zona 7: Cullera-Oliva**

Tramo integrado por los municipios de Cullera, Tavernes de la Valldigna, Xeraco, Xeresa, Gandia, Daimús, Miramar, Guardamar de la Safor, Bellreguard, Piles y Oliva. Gandia, con una población de 60.000 habitantes, ejerce la capitalidad de la zona. Cullera, Tavernes de la Valldigna, Xeraco y Oliva son poblaciones importantes cuyo censo oscila entre los 5.000 y los 20.000 habitantes. Los restantes municipios se caracterizan por su pequeña entidad (entre 1.000 y 2.000 habitantes, excepto Guardamar de la Safor, que es mucho más pequeño).

Cullera y Gandia constituyen sendos núcleos turísticos vinculados fundamentalmente a las actividades vacacionales de la población de los municipios del entorno, contando con una importante contingente de veraneantes procedente del centro de la península.

Las poblaciones más importantes tienen su núcleo urbano apoyado en la carretera N-332, separado físicamente de la zona de playa. Tan sólo Gandia y, en parte Oliva, cuenta con un grado de entidad. Una de las constantes de toda el área es la ocupación casi total de la primera línea. Tavernes y Xeraco han desarrollado un modelo de escasa profundidad (con dos o tres bandas de edificación). Forma de ocupación que reproducen los pequeños municipios situados entre Gandia y Oliva, incluso con mayor intensidad.

Las playas de Cullera y de Gandia se pueden calificar de excelentes, pero en los meses de verano llegan a su nivel de saturación. La actividad de estos municipios está destinada al veraneo más que al turismo.

Gandia cuenta con condiciones adecuadas para intentar la desestacionalización en la ocupación. Por su parte, el desarrollo de Oliva hacia el norte tiende a modelos de ocupación más extensivos.

Es una zona muy afectada por las inundaciones costeras que alimentan las marjales del sur del Júcar y de la Sàfor, así como las producidas en las inmediaciones de las desembocaduras de los numerosos ríos y barrancos presentes en la zona.

### **Zona 8: Pego-Calpe**

Tramo integrado por los municipios de Pego, Els Poblets, El Verger, Dénia, Pedreguer, Ondara, Gata de Gorgos, Jávea, Benitachell, Teulada, Benissa y Calpe. Excepto el Verger (con casi 4.000 habitantes) y Els Poblets y Benitachell (alrededor de 2.000 habitantes), el resto son poblaciones muy dinámicas que oscilan entre los 5.000 y los 30.000 habitantes. Quizás sea uno de los tramos del litoral de mayor calidad de toda la Comunidad Valenciana, y el único ejemplo de costa acantilada, pero también el que más ha sufrido los efectos de un elevado desarrollo.

Dénia, Jávea, Moraira (entidad menor de Teulada) y Calpe respondían, en sus orígenes, al modelo de ciudad-puerto. Su expansión, a través de innumerables urbanizaciones extensivas, lo ha desvirtuado en gran medida. Por su parte,

Benitachell, Teulada y Benissa, tienen su núcleo urbano a varios kilómetros del mar pero, igualmente, se han expandido mediante un urbanismo de gran consumo del territorio.

Esta zona presenta parajes de incalculable valor ecológico como los Parques Naturales del Montgó y del Peñón de Ifach, la Reserva Marina del Cabo de San Antonio, los acantilados de Benitachell, la Punta de Moraira, el Morro de Toix o las salinas de Calpe. Sin embargo, el crecimiento ha llegado a comprometer su calidad, existiendo en la época estival problemas importantes a resolver.

Dénia y de Calpe son municipios de transición en los que coexiste un modelo más intensivo (zona de Les Marines, en el primero, y playa de la Fosa, en el segundo) con otro más extensivo que ocupa una importante parte de su territorio. Salvo excepciones (zona de las Rotas en Dénia, la playa de la Granadella en Jávea o el Portet de Moraira) el modelo extensivo no ha producido resultados muy afortunados (laderas repletas de viviendas unifamiliares que alcanzan lugares inverosímiles, donde el único atractivo que tienen son la orientación y las vistas). En este tramo es necesario redefinir el modelo para evitar en el futuro situaciones de insostenibilidad.

### **Zona 9: Altea-Villajoyosa**

Tramo integrado por los municipios de Altea, l'Alfàs del Pi, Benidorm, La Nucia, Finestrat y Villajoyosa. Excepto Benidorm, que supera los 50.000 habitantes, los otros tres municipios litorales cuentan entre 10.000 y 25.000 habitantes de derecho. La Nucia y Finestrat (excepto la Cala) tienen una menor entidad.

Los núcleos urbanos costeros se desarrollan en dirección en paralela a la costa y junto a ésta, articulados por la carretera N-332. Son poblaciones muy dinámicas cuya actividad fundamental es el turismo.

Este tramo de litoral tiene una elevada calidad pero, sobre todo en Altea, se reproduce el modelo extensivo en ladera (Altea Hills). El modelo de Benidorm es exclusivo en toda la Comunidad Valenciana, siendo la única población que ha conseguido desestacionalizar su ocupación. Desarrolla un modelo intensivo en altura que ha permitido liberar una importante superficie de suelo.

Villajoyosa es un municipio que cuenta con grandes posibilidades. Dispone de un litoral sur de calidad (zona del Montíboli) en parte defendido por la proximidad de las infraestructuras a la costa y por lo accidentado del territorio.

El gran activo de la zona es su litoral, sin olvidar la oferta alternativa que presentan algunos municipios próximos del interior (por ejemplo, Guadalest).

### **Zona 10: El Campello-Elche**

Tramo integrado por los municipios de El Campello, Mutxamel, Sant Joan d'Alacant, Alicante, Elche y Santa Pola. Alicante y Elche son la segunda y tercera ciudad de la Comunidad Valenciana, con 285.000 y 195.000 habitantes respectivamente. El Campello, Mutxamel, Sant Joan d'Alacant y Santa Pola tienen alrededor de 15.000 habitantes. Excepto Mutxamel, Sant Joan d'Alacant y Elche, las otras tres ciudades viven volcadas al mar.

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

La urbanización en el área sur se ha producido de forma discontinua (Urbanova, Arenales del Sol, Santa Pola del Este, Playa Lisa y, más al sur, la Marina de el Pinet). Se trata de un litoral con grandes potencialidades, con espacios de gran calidad y con argumentos para convertirse en uno de los lugares de más futuro de toda la Comunidad.

### **Zona 11: Guardamar del Segura-Pilar de la Horadada**

Tramo integrado por los municipios de Guardamar del Segura, Torrevieja, Orihuela y Pilar de la Horadada en la costa (ámbito estricto), y por San Fulgencio, Rojales, los Montesinos y San Miguel de Salinas en el interior (ámbito ampliado). Esta zona constituye el litoral de la comarca de la Vega Baja del Segura.

Guardamar del Segura y Torrevieja tienen sus núcleos urbanos junto a la costa y la N-332. El casco urbano de Orihuela dista 30 kilómetros del litoral pero cuenta con un frente ocupado completamente por urbanizaciones. Pilar de la Horadada responde al modelo de casco urbano próximo a la costa y zona de playa diferenciada (Torre de la Horadada).

Hablar de habitantes en esta zona del litoral resulta engañoso. Por ejemplo, Torrevieja cuya población de derecho es de 50.000 habitantes puede superar en los meses de máxima ocupación los 500.000 residentes. Sin duda se trata del municipio que más ha crecido de toda la Comunidad Valenciana en los últimos 10-15 años. Al haber apostado por un modelo extensivo de baja altura y contar dentro de su término con dos grandes espacios naturales (Parque Natural de las Lagunas de la Mata y de Torrevieja) se habla de que en los próximos años puede llegar a agotarse el suelo; hecho insólito en toda la Comunidad Valenciana. Lógicamente, en la época estival la situación se acerca al colapso (capacidad playas, aparcamiento, tráfico).

Las zonas de más calidad están en el norte, en Guardamar del Segura, que cuenta con unos cordones dunares y pinadas litorales de gran interés. Igualmente, al sur, en las playas de Orihuela hay ciertas urbanizaciones, las más antiguas, de muy buena calidad (Punta Prima, Cabo Roig, la Dehesa de Campoamor). La reciente construcción de la autovía AP-37 de Crevillent a Cartagena pretende aliviar la situación de tremenda congestión que sufre la carretera N-332 a su paso por esta zona. En cualquier caso, proseguir con este modelo de ocupación puede derivar en situaciones de insostenibilidad.