

PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. MEMORIA JUSTIFICATIVA

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

INDICE

1. MEMORIA JUSTIFICATIVA	3
1.1. <u>CONSIDERACIONES PREVIAS</u>	3
1.2 <u>LA NECESIDAD DE UNA ORDENACIÓN Y DE UNA GESTIÓN SUPRAMUNICIPAL</u>	6
1.2.1. <u>Mejora del equilibrio, cohesión y sostenibilidad del desarrollo.</u>	6
1.2.2 <u>Alternativas al uso del suelo en la franja litoral</u>	8
1.2.3 <u>Desarrollo armónico de los sectores primario y secundario con la vocación turística del litoral</u>	10
1.2.4 <u>La puesta en valor del medio natural</u>	14
1.2.5 <u>La mejora de las infraestructuras en la franja litoral</u>	19
1.3 <u>LA NECESIDAD DE COORDINAR EL PLANEAMIENTO TURÍSTICO Y EL TERRITORIAL</u>	26
1.3.1 <u>La necesidad de una actuación coordinada</u>	26
1.3.2 <u>La diversificación y mejora de la oferta turística</u>	26
1.4 <u>LA NECESIDAD DE REVISAR Y ADECUAR EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL</u>	36
1.4.1 <u>Adecuación de la clasificación y calificación del suelo</u>	36
1.4.2 <u>Mejora de la calidad ambiental y urbana</u>	37
1.5 <u>MODELO TERRITORIAL DE FUTURO DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA</u>	39
1.6 <u>MODELO TERRITORIAL DE FUTURO DEL LITORAL POR TRAMOS</u>	46
1.6.1 <u>Zona 1. Vinaròs-Peñíscola</u>	46
1.6.2 <u>Zona 2. Alcalà de Xivert-Cabanes</u>	50
1.6.3 <u>Zona 3. Orpesa-Burriana</u>	54
1.6.4 <u>Zona 4. Nules-Sagunto</u>	58
1.6.5 <u>Zona 5. Puçol-Valencia</u>	62
1.6.6 <u>Zona 6. Valencia-Sueca</u>	67
1.6.7 <u>Zona 7. Cullera-Oliva</u>	71
1.6.8 <u>Zona 8. Pegò-Calpe</u>	75
1.6.9 <u>Zona 9. Altea- Villajoyosa</u>	79
1.6.10 <u>Zona 10. El Campello- Elche</u>	83
1.6.11 <u>Zona 11. Guardamar del Segura- Pilar de la Horadada</u>	87

1. MEMORIA JUSTIFICATIVA

1.1. Consideraciones previas

Como hemos visto en el documento de información del Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana a lo largo de nuestra costa se ha constatado la existencia de varios submodelos que responden a realidades físicas, históricas y socioeconómicas diferentes. En base a estas peculiaridades se han delimitado 11 zonas sujetas a ordenación diferenciada (Figura 15), si bien todas ellas tienen en común la presencia de una fuerte presión urbanística sobre la franja costera, que ha derivado en una dinámica de ocupación masiva del territorio. Esto ha originado una pérdida de calidad ambiental y urbana en los municipios litorales, que está conduciendo a situaciones de insostenibilidad en el desarrollo.

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

Fuente: Elaboración Propia

En el futuro hay que cambiar las pautas tradicionales de ocupación del suelo para invertir la tendencia actual, consistente en priorizar la cantidad de suelo a urbanizar frente a la calidad de los nuevos desarrollos. Esto no implica paralizar cualquier actuación que se proponga, sino cambiar la forma de actuar. Se puede y se debe seguir creciendo, pero aprovechando el desarrollo para recualificar el territorio, generando un valor añadido que contribuya a incrementar el atractivo del mismo.

Para conseguirlo, como paso previo a la definición del modelo territorial de futuro del litoral de la Comunidad Valenciana, se considera necesario:

- Plantear en el litoral una ordenación y una gestión supramunicipal que modifique las pautas de crecimiento aditivo seguidas en las últimas décadas, que han configurado un modelo territorial actual resultado de la suma de los diferentes modelos planteados por los municipios en sus planes urbanísticos.
- Lograr la deseable coordinación entre el planeamiento turístico y el territorial, de manera que el desarrollo futuro no se centre tanto en el uso inmobiliario del litoral sino en la consolidación de una oferta turística complementaria, diversificada y atractiva, que contribuya a desestacionalizar la ocupación espacial y temporal de la franja costera, así como a trasladar parte de la actividad hacia los municipios del interior.
- Revisar y adecuar las previsiones de los planes urbanísticos para detectar los déficits actuales y, posteriormente, orientar los futuros desarrollos hacia modelos más sostenibles.

1.2 La necesidad de una ordenación y de una gestión supramunicipal

- 1.2.1. Mejora del equilibrio, cohesión y sostenibilidad del desarrollo.

Tradicionalmente, el desarrollo de la Comunidad Valenciana, ante la ausencia de planes territoriales aprobados, tan sólo ha sido condicionado por la existencia de determinados planes de carácter sectorial (de carreteras, de saneamiento, de prevención de determinados riesgos, de ordenación de los recursos naturales, entre otros). En este escenario, el urbanismo ha desempeñado un papel fundamental en la ordenación del espacio. Se ha producido un modelo de crecimiento aditivo por superposición de las previsiones de los diferentes planes municipales que ha conducido a un modelo carente de una visión integrada, defensora de los intereses generales a largo plazo.

La creciente presencia de continuos urbanos supramunicipales, residenciales, industriales y terciarios, ha generado problemas ambientales y de funcionalidad de las infraestructuras, que exigen nuevas y costosas inversiones públicas para reparar situaciones a las que no se debían haber llegado a producir. Todo ello perjudica el desarrollo turístico del litoral, consecuencia de la saturación de los servicios e infraestructuras existentes. A su vez, este modelo acrecienta las desigualdades entre el litoral y el interior, debido a la fuerte concentración de población, renta y producción que se produce en la franja costera.

En consecuencia, el modelo territorial futuro debe dar respuesta a los problemas de integración, coordinación y estructuración territorial de los municipios litorales, fundamentalmente en lo relativo a los siguientes aspectos:

- La ausencia de vertebración territorial hace que los municipios vecinos utilicen el planeamiento urbanístico para competir, en vez de sentirse integrados en un proyecto territorial común que les va a reportar beneficios a medio y largo plazo.
- La insuficiente articulación entre núcleos costeros vecinos que se manifiesta en el diferente tratamiento en las fronteras entre términos municipales (en cuanto a usos, tipologías y aprovechamientos), en la falta de continuidad y homogeneidad de las fachadas y paseos marítimos o en la dotación de infraestructuras, equipamientos y servicios independientes que, en ocasiones, tienden a duplicar innecesariamente los mismos.

- La necesidad de desplazar parte de la actividad que se produce en el litoral hacia los municipios del interior con la doble finalidad de descongestionar el litoral y de paliar los desequilibrios existentes. En este sentido, por ejemplo, el desplazamiento de parte de la actividad industrial hacia el interior apoyándose en determinados ejes previamente seleccionados, genera la oportunidad de recuperar algunos espacios para usos residenciales y terciarios, que gozan de una situación privilegiada.
- La conveniencia de fortalecer determinados nodos urbanos litorales para evitar la excesiva dependencia de los grandes centros urbanos (Alicante, Castellón y, sobre todo, Valencia) en relación con la prestación de bienes y servicios. Para ello se debe proponer un sistema desconcentrado y equilibrado de equipamientos, así como mejorar los sistemas de transporte colectivo en los principales flujos de movilidad obligada para acceder a los mismos.

El litoral de la Comunidad Valenciana cuenta con un elevado potencial para sustentar un desarrollo económico, social y ambiental sostenible, siempre y cuando se tengan en cuenta la existencia de determinadas limitaciones que implican restricciones cuantitativas y cualitativas al crecimiento, como son las siguientes:

- Una superficie litoral limitada en la que deben convivir ciertos usos, a veces incompatibles entre sí, lo que genera conflictos y competencias en la ocupación del espacio.
- Una dinámica litoral regresiva que afecta a la superficie y estabilidad de las playas, que son uno de nuestros principales argumentos turísticos, y que propicia la existencia de muchas áreas susceptibles de sufrir daños por la acción de los temporales.
- La existencia de múltiples áreas inundables asociadas a los desbordamientos que se producen en las desembocaduras de los ríos y barrancos, así como a la existencia de numerosas marjales costeras que presentan dificultades de drenaje, además de importantes valores ambientales.
- Un déficit hídrico significativo en determinadas zonas litorales (sobre todo en el sur de la provincia de Alicante), que se agudiza en la época estival consecuencia de las sequías periódicas y del importante crecimiento de la población que se experimente en los meses del verano.

- Una fuerte dependencia energética del exterior que exige reforzar las fuentes propias de generación de energía, la mejora del suministro, el ahorro energético y el impulso de las energías renovables (solar, eólica...).

- [1.2.2 Alternativas al uso del suelo en la franja litoral](#)

Como se ha indicado anteriormente, el modelo territorial actual del litoral de la Comunidad Valenciana se ha conformado por la agrupación de los diferentes modelos municipales. Esta ausencia de visión global ha supuesto, en ocasiones, que los desarrollos urbanísticos previstos por los municipios se hayan sobredimensionado, llegando en ocasiones a sobrepasar la capacidad normal de acogida del medio. Otra de sus características es la tendencia a colmar los espacios intersticiales no urbanizados generando continuos urbanizados de desarrollos no coordinado. Este modelo está generando una fuerte presión sobre el territorio que se traduce en un notable incremento del precio del suelo en base a futuras expectativas urbanísticas, así como en una afección al medio y a la calidad ambiental y urbana del conjunto.

En estos momentos, en el litoral existe una importante superficie de suelo urbanizado y edificado, sobre todo en primera línea, que en determinadas zonas empieza a ser excesivo y, además está, mal utilizado, ya que la mayor parte de las viviendas se ocupan tan sólo dos o tres meses al año.

Esta tendencia predominante en el uso actual del litoral que sigue un modelo centrado en la promoción inmobiliaria de segundas residencias, gran consumidor de espacio, marcadamente estacional y que reduce la generación de valor añadido a las fases de construcción y venta de las viviendas implica, en ocasiones, un fuerte despilfarro en la utilización del territorio y en la rentabilidad de la inversión destinada a la ejecución de las obras de urbanización.

Sin embargo, el sector de la construcción representa una actividad de indudable peso en la generación de empleo y renta, por lo que se deben buscar alternativas al modelo actual que permita mantener el volumen de negocio y actividad, al mismo tiempo que ésta se dirija hacia procesos más compatibles con la sostenibilidad del desarrollo. En este sentido, no debemos olvidar la estimación que cifra en 800.000 las familias extranjeras que tienen previsto adquirir una segunda residencia en nuestro país, en los próximos cinco años. A las que hay que añadir las cerca del 1.100.000 familias que ya la poseen.

En la Comunidad Valenciana, una parte muy significativa de los ingresos generados en otras actividades se invierten en los sectores turístico e inmobiliario, sobre todo en apartamentos y segundas residencias en el litoral. Aunque la construcción siempre ha estado sometida a ciclos económicos con sus correspondientes periodos de crecimiento, estabilización y crisis, la buena coyuntura económica y dentro de ella la del mercado inmobiliario, hace prever que las posibilidades de expansión son todavía muy elevadas. Lo que va a implicar, necesariamente, incrementar la racionalidad en los futuros desarrollos.

En este sentido es imprescindible poner en marcha actuaciones como las siguientes:

- Reconvertir segundas residencias en primeras residencias en determinados puntos del litoral. En principio, los lugares mas adecuados para la puesta en marcha de esta medida serían los espacios costeros más próximos a las capitales provinciales (Playas de Sant Joan, Muchavista y El Campello, en Alicante; El Perelló, El Perellonet, La Pobla de Farnals, en Valencia; Benicàssim, en Castellón) así como determinadas ciudades medias litorales que cuentan con una importante actividad turística. En estos núcleos, denominados nodos de concentración turística, se pretende extrapolar el modelo de ocupación permanente de Benidorm a otros puntos del litoral (como por ejemplo en Vinaròs, Benicarló y Peñíscola; en Benicàssim y el Grao de Castellón; en el litoral norte de Valencia; en el Grao de Gandia; en las Playas del norte de Alicante, y en Torrevieja).
- Sustituir urbanizaciones de segundas residencias por complejos residenciales destinados a la tercera edad, sobre todo a jubilados extranjeros, en los que el uso residencial se vea complementado con otros usos como el asistencial, el sanitario o el hotelero.
- Promover la renovación, restauración y rehabilitación de los núcleos de viviendas existentes en el litoral, para incrementar su atractivo como primera residencia. Para ello es necesario garantizar unos umbrales mínimos de dotaciones y servicios, así como la mejora de la urbanización y del parque inmobiliario.
- Incentivar la construcción y explotación de otras actividades económicas adicionales al mero desarrollo inmobiliario. En este sentido, se considera necesario imponer un aprovechamiento terciario obligatorio en los futuros desarrollos residenciales.

Con esta medida se pretende complementar la construcción de viviendas con la de establecimientos hoteleros, hosteleros, centros comerciales, que tienen una ocupación menos estacional y favorecen la implantación de primeras residencias.

- **1.2.3 Desarrollo armónico de los sectores primario y secundario con la vocación turística del litoral**

El litoral valenciano se encuentra sometido a un importante proceso de terciarización en el que destacan la actividad turística y la construcción. Sin embargo, el papel que desempeñan los otros sectores productivos (sobre todo la industria y la agricultura) no debe despreciarse, por su importante repercusión en la sostenibilidad del modelo.

Actualmente el papel que representa el **sector primario** en la economía de los municipios litorales es muy limitado. Sin embargo, en las llanuras litorales se concentran la mayor parte de los cultivos de regadío de la Comunidad Valenciana, así los suelos de mayor capacidad productiva, entre ellos, la huerta tradicional.

Hoy en día, en el litoral, la agricultura no puede competir con la presión urbanizadora que genera unas plusvalías mucho mayores para los propietarios. En consecuencia se producen afecciones importantes en estos suelos de alto valor agrícola consecuencia del crecimiento de las ciudades y de la implantación de las nuevas infraestructuras.

La ocupación de estos suelos por la edificación se ha producido de una manera desordenada, lo que ha generado determinados impactos paisajísticos. A su vez al desplazar de las planas litorales determinados cultivos (sobre todo cítricos) se está produciendo una transformación morfológica del territorio en municipios de segunda línea. La transformación de terrenos de secano en regadío, el abancalamiento de las laderas de las montañas o la proliferación de los cultivos bajo plástico en determinadas zonas están generando importantes impactos paisajísticos.

Desde el punto de vista de la sostenibilidad del modelo hay que garantizar la permanencia de los suelos agrícolas de más calidad, que contribuyen a la definición del paisaje característico de las planas litorales (huerta, arrozales). Asimismo, en estas zonas deben plantearse nuevos usos, actividades y formas de gestión complementarias a los tradicionales que contribuyan a asegurar la viabilidad del sistema (denominaciones de origen, agricultura ecológica, turismo rural, ambiental, cultural). Todo ello sin perjuicio

de garantizar la protección de estos suelos agrícolas de mayor valor, desde el propio desarrollo urbanístico de los municipios.

Respecto de la pesca, la otra actividad del sector primario de cierta relevancia en el litoral, hay que señalar que la actual flota pesquera está sobredimensionada para las condiciones actuales del sector, teniendo en cuenta las orientaciones de la política comunitaria en la materia.

El Plan de Acción Territorial plantea una utilización complementaria de los barcos y de las tripulaciones que contribuya a conseguir un mejor conocimiento de los recursos pesqueros y a adecuar la flota a la realización de una explotación más racional de los caladeros de la Comunidad Valenciana. En esta línea se propone la potenciación de la pesca recreativa (cruceiros pesqueros-recreativos) y de la pluriactividad en los puertos.

Esta propuesta se realiza para todas aquellas poblaciones que cuentan actualmente con puertos pesqueros, como son: Vinaròs, Benicarló, Peñíscola, Castellón de la Plana, Burriana, Sagunto, Valencia, Cullera, Gandia, Denia, Jávea, Moraira, Calpe, Altea, Villajoyosa, El Campello, Alicante, Santa Pola, Guardamar del Segura y Torrevieja.

El **sector industrial** es un sector de indudable importancia en la economía de la Comunidad Valenciana y en la del conjunto de los municipios litorales. Sin embargo, por sus propias características es, en ocasiones, difícilmente compatible con el desarrollo turístico o con el mantenimiento de una adecuada calidad ambiental y paisajística.

La propuesta del Plan de Acción Territorial es desplazar en el futuro y hacia el interior las actividades industriales situadas en las primeras líneas de costa, excepto en los entornos de los grandes puertos comerciales (Sagunto, Castellón...), en los que resulta lógico consolidar los actuales polos industriales y logísticos.

Esta “profundización” de parte de la actividad económica que se desarrolla en el litoral hacia los municipios del interior tiene un triple objetivo. Por una parte, se reduce presión en la costa; por otra, al localizar actividades productivas en el interior se consigue fijar población, empleo y renta y, con ello, reducir los desequilibrios territoriales. Finalmente, esta actuación permite recuperar espacios estratégicos en primeras líneas, actualmente muy escasos, para destinarlos a usos terciarios y, en menor medida, también a primeras residencias; usos que son más acordes con la vocación turística de nuestro litoral. Además, estos polígonos industriales actualmente ya están urbanizados, en mejores o peores condiciones. Por ello, su recuperación supone a medio o largo plazo, una alternativa frente a nuevas ocupaciones de espacios vacantes en la franja litoral.

La directriz que se propone con carácter general es tender a localizar la actividad industrial menos compatible con el sector turístico (industria contaminante), al oeste de la autopista AP-7.

Para ello se han definido una serie de ejes y puntos recomendables para la localización de la actividad industrial desplazada, que se recogen en el modelo territorial futuro (Figura 16).

Figura 16. Ejes y puntos de promoción de la actividad industrial.

Fuente: Elaboración Propia

La propuesta de deslocalización afecta a casi todos los municipios costeros, en mayor o menor medida, si bien es más significativa en los siguientes casos:

- Vinaròs, Benicarló, Castellón de la Plana, Almassora, Burriana, Nules y Almenara, en la provincia de Castellón.
- Sagunto, Puçol, El Puig, Massalfassar, Albuixech, Foios, Albalat del Sorells, Massamagrell, Meliana, Alboraya, Valencia, Alfafar, Massanassa, Albal, Catarroja, Silla, Sollana, Sueca, Tavernes de la Valldigna, Gandia y Oliva, en la provincia de Valencia.
- Pego, El Verger, Ondara, Pedreguer, Denia, Gata de Gorgos, Teulada, Benissa, Villajoyosa, Mutxamel, Alicante, Elche y Orihuela, en la provincia de Alicante.

Los “ejes y áreas de promoción industrial” propuestos son:

- La CV-10 (autovía de La Plana) y su prolongación hacia el norte (hasta el entronque con la N-235) y los ejes azulejeros tradicionales, en la provincia de Castellón.
- Los ejes radiales al oeste de la AP-7 desde Valencia en dirección a Llíria (CV-35), Madrid (A-3) y Albacete (A-7) y algunos tramos de la CV-60, en la provincia de Valencia.
- Los ejes al oeste de la AP-7 desde Alicante hacia Xixona (N-340), Ibi (Autovía Central, A-7) y Novelda (A-31), el eje Crevillent-Novelda (N-235), y otros viarios con origen Elche en dirección a Aspe (CV-84) y Orihuela (A-7); todos ellos en la provincia de Alicante.

- [1.2.4 La puesta en valor del medio natural](#)

El desarrollo sostenible, además de la competitividad económica y en la cohesión social, lleva implícita la gestión prudente del patrimonio natural y cultural. En la práctica, el desarrollo producido en el litoral en los últimos 40 años ha entrado en conflicto con la necesidad de proteger y conservar su importante patrimonio natural. En estos momentos, la puesta en valor de este patrimonio natural debe constituir uno de los principales argumentos turísticos de nuestro litoral.

Para ello, es necesario asegurar la protección efectiva de estos espacios. Como se ha indicado en el Documento de información la mayor parte de los **espacios naturales** de la Comunidad Valenciana se concentran en el litoral. Asimismo la práctica totalidad de estos espacios ya goza de un determinado nivel de protección (por tratarse de espacios

naturales protegidos por ley, por formar parte de la Red Natura 2000, por estar incluidos en el Catálogo de Zonas Húmedas o por estar protegidos por el planeamiento municipal). Por lo tanto, la estrategia debe consistir en facilitar el conocimiento (educación ambiental) y disfrute público de estos espacios de manera compatible con los valores que les hacen merecedores de la protección.

A su vez, también es necesario la recuperación y mejora de aquellas áreas de interés natural que actualmente se encuentren degradadas o abandonadas, con el fin de incorporarlas a nuestra oferta turística “ambiental”. En este sentido, los cordones dunares, las zonas húmedas (marjales costeras) y las desembocaduras de los ríos, son espacios que han sufrido múltiples agresiones que han deteriorado su calidad. A su vez, estos espacios se caracterizan por la presencia de comunidades vegetales de interés, por ser importantes lugares de paso de las aves migratorias y por contar con indudables valores ecológicos, ambientales y paisajísticos.

Estas áreas pueden acondicionarse como zonas recreativas de forma compatible con la preservación de sus valores. Igual sucede con los cauces fluviales que pueden desempeñar un papel fundamental como corredores ecológicos y de conexión entre espacios naturales.

En otro orden de cosas, hay que señalar que existen numerosos tramos de costa claramente inestables que están sufriendo procesos de regresión que recomiendan tener en cuenta la evolución de la **dinámica litoral**. Es necesario adoptar medidas correctoras para asegurar el equilibrio de la línea de costa, sobre todo en los tramos regresivos al ser éstos los que sufren en mayor medida los procesos erosivos consecuencia de los temporales.

En este sentido, cualquier nuevo desarrollo urbanístico que se proponga en primera línea en un tramo de costa regresivo, deberá analizar importancia del problema y proponer soluciones. Con carácter general, estos desarrollos deberán contribuir a la estabilización de la línea de costa y posterior regeneración de las playas, al tratarse ésta del principal recurso que justifica la mayoría de las actuaciones. Lo que no impide que, en ocasiones, la solución sea la “retirada planeada”. Es decir, que la urbanización se distancie lo suficiente de la ribera del mar, más allá de lo exigido por las servidumbres legales, para permitir las fluctuaciones normales de la línea de costa.

De manera similar hay que actuar frente al **riesgo de inundación**. En principio, la identificación de los problemas existentes y las soluciones a adoptar están definidas en el PATRICOVA, que se asume en su integridad en este Plan de Acción Territorial. En el litoral, las dos tipologías de inundación habituales son:

- Los desbordamientos que se producen en las desembocaduras de los ríos por insuficiencia del cauce, originando normalmente un cono o delta inundable junto a la misma.
- Las asociadas a la existencia de marjales costeras alimentadas fundamentalmente por los aportes de los barrancos que confluyen en las mismas y por las variaciones del nivel freático. Al tratarse de zonas deprimidas que han quedado encerradas por la formación de una barra o restinga litoral presentan importantes dificultades de drenaje.

En el primer caso, no es posible plantear nuevos desarrollos urbanísticos sobre suelo inundable excepto en aquellos supuestos en que se asuma con cargo a la actuación la ejecución de una actuación estructural (normalmente un encauzamiento), prevista o no prevista en el PATRICOVA, que elimine totalmente el riesgo futuro. En el segundo caso, la tendencia debe ser mantener las marjales costeras en su estado natural, es decir como zonas de sacrificio naturales del flujo desbordado. Además, la mayoría de estas marjales ya están protegidas por sus valores ambientales.

Actualmente la calidad del **paisaje** es un factor diferenciador de competitividad territorial, ya que ejerce un efecto de atracción para nuevos visitantes. El litoral de la Comunidad Valenciana, como el de casi todas las regiones mediterráneas, cuenta con un paisaje valioso que ha sufrido continuas agresiones consecuencia del desarrollo urbanístico, de la implantación de infraestructuras, de las transformaciones agrarias o de los incendios forestales, fundamentalmente.

En muchas ocasiones las zonas de elevada calidad paisajística coinciden con los principales espacios naturales protegidos, pero todavía quedan otras zonas que no cuentan el adecuado nivel de protección. Por lo tanto, una primera medida será la de proteger estos espacios de valor. A estos efectos, en el Documento de información se ha recogido una relación de 28 espacios litorales que deben ser objeto de una protección estricta desde el punto de vista paisajístico. Cuando el espacio de interés se

encuentre ya protegido, deberán desarrollarse actuaciones de recuperación y mejora de los valores paisajísticos.

Como se ha señalado las agresiones paisajísticas tienen distintos orígenes y, por tanto, requieren actuaciones específicas a desarrollar. Las más habituales guardan relación con el desarrollo urbanístico, como son la creación de barreras visuales por la edificación, resultado de un planeamiento urbanístico inadecuado. También son frecuentes los impactos asociados a la baja calidad visual de la edificación, sin olvidar el deterioro que se produce en las periferias y accesos a las poblaciones.

No son menos importantes las alteraciones del paisaje que se derivan de determinadas prácticas agrícolas cada vez más habituales, como son el abancalamiento para el cultivo en laderas, que afectan normalmente a suelo forestal o paisajes tradicionales de montaña, donde la reversión una vez se produce la transformación es muy difícil. Tampoco se debe olvidar la fragmentación del paisaje que se produce consecuencia de la implantación de infraestructuras (viarias, ferroviarias, tendidos eléctricos de alta tensión), cuando no se han previsto de antemano sus efectos.

La solución pasa por introducir la variable “paisaje” en los procesos de planificación urbanística, territorial y sectorial. En este sentido la Ley 4/2004, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, obliga a redactar estudios de paisaje tanto a escala municipal (Plan General) como supramunicipal (Planes de Acción Territorial). Estos estudios además de identificar los paisajes a proteger, restaurar o mejorar, deben contener normas para garantizar la integración paisajística de las actuaciones (edificación, infraestructuras).

Los Planes Hidrológicos tratan de asegurar la satisfacción de las demandas actuales y futuras de **recursos hídricos** en las diferentes Cuencas Hidrográficas del territorio nacional. La Comunidad Valenciana queda afectada por tres de estas Cuencas: la del Ebro, la del Júcar y la del Segura. Si nos centramos en las dos últimas (la del Ebro ocupa una pequeña superficie al noroeste de la provincia de Castellón, concretamente en la subcuenca del río Bergantes), la Cuenca del Júcar es ligeramente excedentaria en su conjunto aunque con desequilibrios en sus diferentes sistemas de explotación, mientras que la Cuenca del Segura es estructuralmente deficitaria.

La disponibilidad de agua en cantidad y calidad adecuada para el abastecimiento, es uno de los problemas crónicos del conjunto de los municipios valencianos, sobre todo

en periodos de sequía prolongada que suelen coincidir con la época estival y, por tanto, con la de mayor ocupación poblacional.

Para solventar este problema hay que desarrollar medidas de ahorro y de eficiencia en el uso del agua. La modernización de los regadíos tradicionales (no hay que olvidar que el 80% de los usos consuntivos son los agrícolas), la reutilización de aguas residuales depuradas y el ahorro en los abastecimientos urbanos mediante la mejora de las redes para evitar las pérdidas, son algunas de ellas. Sin embargo, a corto plazo son insuficientes.

Si tenemos en cuenta que el recurso a las aguas subterráneas está limitado por la sobreexplotación y contaminación de las mismas, las dos únicas actuaciones complementarias a las anteriores son los trasvases entre cuencas próximas y la desalación de agua del mar.

En la Comunidad Valenciana se considera que la solución definitiva al déficit de recursos hídricos pasa por el trasvase de recursos de la cuenca del Ebro a las del Júcar y del Segura. Traslase que estaba contemplado en la Ley del Plan Hidrológico Nacional que recientemente se ha derogado. Por este motivo la Comunidad Valenciana ha aprobado un Plan de Acción Territorial¹ que establece una reserva de suelo para posibilitar en el futuro la ejecución del mencionado trasvase, en el caso en que este proyecto se retomara en el futuro.

En cuanto a las desaladoras, alternativa que propone el Gobierno en sustitución del trasvase, puede ser una medida complementaria en algunos puntos del litoral pero nunca la solución definitiva, fundamentalmente por motivos económicos y sobre todo medioambientales. De hecho, en algunos puntos del litoral de la Comunidad Valenciana ya existen algunas de ellas.

En cualquier caso, no se pueden admitir nuevos usos consuntivos en el futuro, sino se acredita la disponibilidad de recursos hídricos. En este sentido la Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (en adelante LOTPP) establece que la implantación de nuevos usos residenciales, industriales, terciarios, agrícolas u otros que impliquen un incremento del consumo de agua, requerirá el informe favorable del organismo de Cuenca competente sobre su disponibilidad y

¹ Plan de Acción Territorial de carácter sectorial de Corredores de Infraestructuras de la Comunidad Valenciana, aprobado por Decreto 78/2005, de 15 de abril, del Consell de la Generalitat (DOGV núm. de 4.988 de 19/04/05)

compatibilidad de dicho incremento con las previsiones de los Planes Hidrológicos. Además, los Planes Generales establecerán limitaciones a la clasificación del suelo cuando se carezca de suministro de los recursos hídricos necesarios con garantía de potabilidad.

Paralelamente hay que desarrollar actuaciones encaminadas a mejorar la calidad de las aguas, evitando tanto la contaminación puntual por vertidos como la difusa producida por los fertilizantes y plaguicidas empleados en la agricultura. La prevención de la contaminación exige un control activo de los vertidos directos no depurados o insuficientemente depurados, al subsuelo (fosas sépticas) a cauces públicos y al mar (emisarios submarinos).

Finalmente, otras actuaciones propuestas se centran en la generalización de los proyectos de depuración en los municipios litorales, asociados a la reutilización integral de las aguas residuales depuradas.

- [1.2.5 La mejora de las infraestructuras en la franja litoral](#)

El sistema de transportes y comunicaciones de los municipios litorales está apoyado en un conjunto de infraestructuras que definen un corredor lineal paralelo a la costa, que recorre la Comunidad Valenciana en sentido norte-sur (Figura 17). Actualmente, la capacidad de este corredor desde el punto de vista de las conexiones externas se puede considerar suficiente en lo referente a carreteras, puertos y aeropuertos. En cuanto a las infraestructuras ferroviarias el corredor litoral resulta actualmente menos satisfactorio.

Figura 17. Principales infraestructuras de transportes para la relación con el exterior.

Fuente: Elaboración Propia

En el conjunto de los municipios litorales, existe un red de transporte por **carretera** integrada por la autopista AP-7/A-7, las nacionales N-340, N-332 y N-221, que garantiza el acceso a los mismos y, a su vez, los conecta con el resto del corredor mediterráneo. Ello no impide que durante los meses de máxima afluencia se produzcan importantes problemas de congestión de tráfico en el litoral, que aconseja plantear alternativas.

Una de ellas es prever un segundo eje norte-sur por el interior que contribuya a descargar de tráfico el corredor litoral, sobre todo de vehículos pesados. A su vez se propone potenciar el transporte público de personas y mercancías, en especial del ferrocarril, como alternativa al uso del vehículo privado.

Sin embargo, si analizamos las comunicaciones del corredor litoral con el interior resultan más deficientes, sobre todo en la provincia de Castellón. En este caso son las carreteras de la red básica autonómica y las locales las que tienen que satisfacer esta accesibilidad, que resultan imprescindibles para la estrategia de “profundización del litoral” (traslado de parte de la actividad del litoral hacia el interior).

El **ferrocarril**, desde el punto de vista del desarrollo sostenible, e incluso, de su rentabilidad socioeconómica, debería especializarse en los servicios de viajeros de cercanías, en el transporte combinado y en los tráficos de mercancías. En la Comunidad Valenciana, la existencia de un importante número de áreas industriales con alto nivel de demanda de transporte, de una producción de cítricos que históricamente se ha desplazado por ferrocarril, así como de un conjunto de puertos comerciales con capacidad para expandir su actividad de forma coordinada, constituyen oportunidades para especializar el transporte intermodal de mercancías, ferroviario-portuario.

En cualquier caso, en el litoral valenciano existe un déficit de infraestructuras ferroviaria para el transporte de viajeros, que se puede paliar en los próximos años mediante el impulso del tram-tren (actual línea de FGV Alicante-Denia) y con la llegada del tren de alta velocidad (AVE) a Alicante, Castellón de la Plana y Valencia.

Las actuaciones que están en marcha en la línea Alicante-Denia, que tiene previsto llegar en breve al aeropuerto del Altet desde Alicante y posteriormente a Torreveja por el sur y a Gandia por el norte, van a suponer que a medio plazo los principales núcleos turísticos de las provincias de Alicante y de Valencia estarán conectados por ferrocarril.

Respecto de los **puertos** hay que señalar que el de Valencia es uno de los más importantes del Mediterráneo y de España en cuanto a tráfico de mercancías, especialmente de contenedores. En los últimos años, con las sucesivas ampliaciones que ha experimentado se ha convertido en un puerto altamente competitivo, gracias también a una gestión eficaz.

Sin embargo, a largo plazo el puerto de Valencia no debería crecer mucho más en su actual emplazamiento, por la afección medioambiental que supondría cualquier nueva ampliación, en especial a la Albufera. Por ello es importante que en el futuro el puerto de Valencia traslade parte de su actividad al de Sagunto, en especial la más comercial, especializándose en los usos más urbanos. El contar con dos importantes dársenas complementarias, muy bien comunicadas y separadas por tan poca distancia (20 Km.), es una oportunidad que tienen muy pocos puertos de Europa.

El puerto de Alicante presenta un tráfico muy limitado y sin apenas trascendencia económica, a pesar de que determinadas líneas (con Orán y Baleares) crecen año tras año. Las instalaciones portuarias se encuentran perfectamente integradas con la ciudad, lo que hace que tenga un indudable potencial para el turismo de cruceros.

Por su parte el puerto de Castellón se ha ido especializado poco a poco en el sector energético gracias a la creciente actividad industrial que se ha producido en sus inmediaciones (refinería, térmica recientemente convertida a central de ciclo combinado, polígono industrial del Serrallo).

En general, en la Comunidad Valenciana se echa en falta una gestión integrada de los puertos del Estado, ya que al depender éstos de autoridades portuarias diferentes tienden a competir entre ellos y no a buscar perfiles complementarios.

La reciente designación de Valencia como sede de la Copa América de Vela 2007 ha supuesto un importante impulso para los **puertos deportivos**, gestionados mayoritariamente por la Generalitat. En estos momentos hay una demanda creciente de amarres difícil de satisfacer. En principio, se apuesta por la ampliación de las instalaciones existentes frente a la creación de nuevos puertos, por las afecciones medioambientales que implican y por la alteración que producen en la dinámica litoral. Además, en la desembocadura de determinados cauces fluviales o en tramos de costa muy erosionados, en los que es fácil que el mar penetre hacia el interior de forma natural, se tiene la posibilidad de utilizar otros modelos de instalación, como son las marinas deportivas.

En la Comunidad Valenciana existen dos **aeropuertos**, el Altet en Alicante y Manises en Valencia, estando prevista la construcción de un tercero al norte de la provincia de Castellón.

El aeropuerto del Altet está especializado en vuelos charter, cuyos pasajeros mayoritariamente se dirigen a Benidorm, aunque con una creciente importancia del tráfico regular y de carga, dado que su hinterland también alcanza, hoy por hoy, a la Región de Murcia. La capacidad actual es suficiente para el servicio que presta y con las ampliaciones previstas también lo será en el futuro (horizonte 2011). Las comunicaciones por carretera no presentan problemas y está previsto que llegue el tranvía. La futura realización de la alta velocidad ferroviaria Madrid-Alicante-Murcia hace que sea conveniente que la línea tenga una parada en el aeropuerto.

El aeropuerto de Manises da servicio a toda el área de influencia de Valencia. Su capacidad actual también es suficiente, aunque existe cierto déficit en cuanto a instalaciones de almacenamiento y transporte de mercancías. Las conexiones por carreteras son buenas y a corto plazo va a llegar el metro. También se considera conveniente que en el futuro existiera una parada del AVE en sus inmediaciones.

El futuro aeropuerto de Castellón viene a cubrir la demanda de turistas cuyo destino es la costa norte de Castellón (Benicàssim, Oropesa, Peñíscola). Se trata de una apuesta de futuro asociada a los desarrollos previstos en la zona. En algún momento también se ha señalado la oportunidad de especializarse en alguna actividad complementaria, como puede ser la reparación de las aeronaves.

En el litoral hay que priorizar los **sistemas de transporte colectivo** como alternativa al uso del vehículo privado, por la elevada congestión y problemas de aparcamiento que produce. Gran parte de las actuales infraestructuras viarias tienen pocas posibilidades de ampliar significativamente su capacidad. Cuando la tienen suelen presentar externalidades muy fuertes. Para ello es necesario prever Plataformas Reservadas para el Transporte Público (PRTP) por la que discurra este tipo de transporte, con independencia del medio de tracción que se utilice (tren, tranvía, metro, autobús). Estas plataformas de transporte colectivo deben complementarse con el incremento de las redes cicloturistas y peatonales. Es importante que el coste de estas infraestructuras se incorporen como cargas a las nuevas urbanizaciones que se vayan a beneficiar de las mismas.

La mejora de las comunicaciones del litoral con el interior exige mejorar la seguridad de estas carreteras, eliminando puntos negros y tramos peligrosos. Esto resulta necesario para facilitar el acceso en condiciones aceptables mediante sistemas de transporte colectivo a los centros de ocio, a las playas y a los equipamientos básicos del litoral (sanitarios, comerciales, servicios). También lo es para la promoción y desarrollo de una oferta turística complementaria a la del litoral en los municipios del interior (excursiones de día).

En las travesías de población, donde la superposición de tráfico distintos genera la mayor accidentabilidad, debe buscarse la separación de los mismos de modo que los tráfico de tránsito entre núcleos se realicen por el exterior de los mismos. Estas variantes o circunvalaciones pueden ser útiles también como barreras al crecimiento en determinada dirección, si se diseñan adecuadamente.

Algo similar sucede cuando la red ferroviaria atraviesa los núcleos urbanos, por los problemas que produce. Para evitarlos hay que desarrollar acciones encaminadas a la supresión de pasos a nivel, de integración urbanística del ferrocarril, variantes o, en último caso, soterramiento de las vías.

Cuando el transporte por autobús, con la frecuencia y calidad recomendable, no fuese viable en términos de rentabilidad por las características de la demanda, se debe promocionar otros sistemas como el “dial bus”, con taxis o microbuses que atienden a las demandas solicitadas telefónicamente en determinados recorridos y horarios.

Adicionalmente hay que señalar la grave y creciente problemática del aparcamiento, que se puede paliar con una mayor previsión de plazas en los nuevos desarrollos.

También se proponen otras actuaciones, a medias entre el campo del transporte, el medio ambiente y el turismo, como es la creación de la Vía Litoral Valenciana, que va a posibilitar un recorrido integral de todo el litoral, con un trazado específico que permita tanto el tránsito peatonal como el cicloturista. Esta propuesta está ligada a la puesta en valor de los espacios naturales, ecosistemas y paisajes de interés del litoral y su incorporación a la oferta turística. La vía está previsto que discurra por la zona de servidumbre de tránsito costera, por viarios y por los paseos marítimos existentes o propuestos.

Adicionalmente, la Vía Litoral debe articularse con la red global de rutas, caminos y itinerarios peatonales y senderos excursionistas tradicionales, homologados o no, de

gran recorrido (GR), de pequeño recorrido (PR) o senderos locales (SL) que existen en la Comunidad Valenciana, como la Vía Augusta o las Vías Verdes, realizadas o en curso de ejecución.

La Comunidad Valenciana, al igual que el resto del país, presenta un balance energético deficitario ya que consume más **energía** de la que produce. La ausencia de recursos propios en el campo de las energías fósiles hace necesario promover el ahorro energético, maximizar la eficacia y la eficiencia en el uso de la misma y potenciar las energías renovables.

Actualmente existen dificultades para mantener unos niveles adecuados en el suministro eléctrico en los meses de mayor demanda (en verano, en julio y agosto; en invierno, diciembre y enero). Esta circunstancia puede dar lugar a apagones en los meses de mayor afluencia con las repercusiones negativas que tiene para el sector turístico.

Las actuaciones previstas para aumentar la capacidad de generación y el transporte de la energía eléctrica deben realizarse urgentemente, si bien deben tenerse en cuenta los impactos, ambientales y socioeconómicos, que puede producir el trazado de las nuevas líneas. Por ejemplo, recientemente algunos municipios no costeros han manifestado su oposición al trazado de nuevas líneas eléctricas de alta tensión a su paso por su término municipal, por los efectos negativos que les podría ocasionar. En este sentido los futuros desarrollos urbanísticos deberían asumir el coste derivado de la integración paisajística de esta infraestructura y, si ello fuera posible, el soterramiento de las líneas.

En otro orden de cosas, la disponibilidad de un altísimo número de horas de sol anuales, hace que sea conveniente potenciar el desarrollo de la energía solar en el litoral. En general hay que promocionar el uso del resto de energías renovables (eólica, biomasa, etc.), así como el desarrollo de los Planes de Gasificación y de Electrificación de la Comunidad Valenciana.

1.3 La necesidad de coordinar el planeamiento turístico y el territorial

- **1.3.1 La necesidad de una actuación coordinada**

En la Comunidad Valenciana uno de los pilares fundamentales del crecimiento económico es el aprovechamiento de sus recursos turísticos. Sin embargo, el modelo de ocupación del suelo desarrollado en los últimos años sobre nuestro litoral ha derivado en la densificación y congestión de determinados espacios, que no sólo han producido efectos ambientales negativos sino que han comprometido en cierta medida su atractivo turístico. En una Comunidad Autónoma como la valenciana, en la que el turismo representa del orden del 11% del PIB regional, no cabe duda que sus mayores valores desde el punto de vista de su atractivo turístico están ligados a su calidad ambiental, su patrimonio natural y cultural y, en particular, a sus playas y al paisaje.

El desarrollo turístico no siempre equivale a desarrollo inmobiliario. En ocasiones, superados determinados niveles (capacidad de acogida del medio) pueden ir en direcciones opuestas. Por ello, en el litoral, es necesaria una consideración conjunta del turismo, del urbanismo y de la ordenación del territorio.

Por lo tanto, se trata de promover una planificación territorial integrada que incluya las pautas y directrices aplicables al desarrollo turístico y urbanístico. Los Planes de Acción Territorial, como el que nos ocupa, deben incluir estrategias relativas a la utilización racional del espacio y de los recursos turísticos existentes. En particular deben asegurar la continuidad y la calidad de los desarrollos mediante la adecuada regulación de los estándares urbanísticos, la adopción de medidas tendentes a conseguir la desestacionalización en la ocupación y el desarrollo de una oferta complementaria.

- **1.3.2 La diversificación y mejora de la oferta turística**

La oferta turística del litoral mediterráneo se ha centrado fundamentalmente en el denominado turismo de sol y playa. Salvo excepciones (como en el caso de Benidorm) este tipo de turismo se caracteriza por su acusada estacionalidad, con una escasa rotación de las plazas hoteleras. Además suele ir acompañado de un fuerte desarrollo inmobiliario destinado a segundas residencias que refuerza la temporalidad en la

ocupación, tanto de las plazas hoteleras como de las viviendas. Actualmente, la competencia que existe entre los diferentes territorios para atraer a una demanda turística cada vez más exigente, no sólo en precios sino términos de calidad de la oferta, hace necesario que el modelo actual se diversifique y se complemente con otros atractivos.

En este sentido se proponen las siguientes actuaciones: la promoción del turismo ambiental; de complejos residenciales-asistenciales destinados a la tercera edad como alternativa a las urbanizaciones tradicionales de segunda residencia; el desplazamiento de parte de la actividad urbanizadora hacia los municipios del interior; la puesta en valor del patrimonio cultural; la promoción de una oferta hotelera intensiva, de calidad; la promoción de los campos de golf y la utilización turística de los puertos.

En cuanto a la **promoción del turismo ambiental** se trata de poner en valor los espacios naturales, tanto del propio litoral como los del interior, como un atractivo más de la oferta turística. Para ello sería necesario habilitar en las proximidades de los principales espacios centros de información y potenciar el alojamiento entorno a los mismos, sobre todo en aquéllos casos en los que por su superficie, variedad de sus argumentos o distancia al litoral, no sean susceptibles de ser visitados en un sólo día.

Esta propuesta se enmarca en otra más ambiciosa de crear una red de espacios naturales (Figura 18), interconectados mediante una serie de corredores ambientales (cursos fluviales, vías pecuarias, caminos) que se extienda a lo largo de toda la Comunidad Valenciana. Dentro de esta red, la Vía Litoral Valenciana y sus conexiones transversales, constituyen el gran eje articulador de la misma. Esta red, que constituye uno de los principales argumentos de la oferta turística complementaria que se pretende potenciar, debe integrar todos aquellos espacios de valor ambiental así como aquéllos otros que tengan valores culturales y paisajísticos (en especial las zonas de huerta, por su influencia en la definición del paisaje agrario tradicional de las planas litorales).

Figura 18. Red de espacios naturales de interés turístico y ambiental.

Fuente: Elaboración Propia.

La promoción de **complejos residenciales-asistenciales destinados a la tercera edad**, se propone como alternativa a las urbanizaciones de segunda residencia, habituales en nuestro litoral. La existencia de un elevado número de jubilados europeos que tienen previsto fijar su residencia en nuestro país en los próximos años está generando una demanda creciente de centros mixtos residenciales, asistenciales y de ocio, que pueden constituir una oportunidad en determinados municipios del litoral por los niveles de empleo y renta que generan.

En principio, este tipo de desarrollo no exige colindancia con el litoral. Por ejemplo, resulta más determinante que la proximidad al mar, el clima y la calidad ambiental del entorno, por lo que podrían situarse perfectamente en segundas y terceras líneas de costa. Sin embargo, la accesibilidad a centros hospitalarios y a intercambiadores de transporte es necesaria para facilitar la visita de los familiares.

Estos complejos, que funcionalmente se podrían asimilar a centros geriátricos de alto standing, disponen de diferentes tipos de alojamiento en función de las limitaciones y necesidades de los usuarios (viviendas independientes, apartamentos, habitaciones). También cuentan con una oferta de servicios de restauración, limpieza y mantenimiento de las viviendas similares a los de cualquier hotel, además de otros servicios sanitarios y asistenciales complementarios propios de estos establecimientos. Los espacios libres, jardines, piscinas, zonas de ocio e instalaciones deportivas adecuadas a sus usuarios (minigolf, petanca, bicicleta), son otras de las dotaciones necesarias en este tipo de complejos.

El desplazamiento de la urbanización hacia los municipios del interior, además de contribuir a descongestionar el litoral, resulta necesaria para ampliar y diversificar la oferta turística. La promoción de nuevas formas de turismo (ambiental, rural, cultural, de salud, deportivo, de aventura, de ocio y recreo) pasa por trasladar parte de la actividad económica (residencia, industria, comercio y turismo) hacia estos municipios, fijar la población en ellos y por crear determinados nodos y centros de desarrollo turístico en el interior.

Adicionalmente se pretende promover procesos de urbanización cualificada en los municipios del interior, procurando la integración ambiental y paisajística de las actuaciones y la posibilidad que ofrecen para recuperar zonas degradadas. Estas urbanizaciones, respetuosas con el medio, deben apoyar un desarrollo urbanístico y

turístico complementario al del litoral, en el que las restricciones y exigencias para la urbanización deben ser crecientes.

Desde esta perspectiva, existen amplios espacios del interior de la Comunidad Valenciana, bien conectados con los municipios litorales y con la autopista A-7/AP-7 (eje básico de las comunicaciones norte-sur), en los que es posible la promoción de estas urbanizaciones alternativas. Estos desarrollos se deben producir preferentemente como ampliación de los núcleos existentes salvo circunstancias específicas que lo impidan, y deben tener una elevada calidad, tanto urbanística como paisajística.

En principio, los ejes y áreas seleccionadas para este tipo de actuaciones son los siguientes:

- Zona 1, eje Cervera del Maestre-San Jorge.
- Zona 3, CV-10, CV-15 y CV-20.
- Zona 4, ejes paralelos a la N-340 hacia el interior.
- Zonas 5 y 6, CV-50 y CV-25.
- Zona 7, eje de la Valldigna y CV-60.
- Zona 8, municipios del interior de La Marina Alta.
- Zona 9, CV-70.
- Zona 10, área Tibi-Alcoy-Jijona.

La rehabilitación y puesta en valor del patrimonio es una oportunidad para el desarrollo del turismo cultural y de congresos, utilizando el patrimonio arquitectónico rehabilitado. En la actualidad puede considerarse que la Comunidad Valenciana cuenta con un conjunto de rutas turístico-culturales perfectamente definidas y adaptadas a la valoración relativa del patrimonio cultural. No obstante, estas rutas pueden verse enriquecidas en la medida en que se elaboren por los municipios los Catálogos de Bienes y Espacios Protegidos previstos en la legislación urbanística (incluyendo los BICs, edificios singulares, yacimientos arqueológicos, etc.).

Un segundo aspecto sería la rehabilitación del patrimonio edificado de interés y la revitalización de los centros históricos y caseríos tradicionales, promoviendo en ellos una mayor utilización desde el punto de vista turístico. En principio, los municipios más adecuados para el desarrollo de esta actuación son aquéllos que cuentan con centros

históricos, hitos paisajísticos, núcleos tradicionales, o polos de atracción turística que los singularizan. Estos municipios constituyen una oportunidad para la recualificación del litoral, mediante la recuperación y puesta en valor del patrimonio cultural.

La promoción de una oferta turística intensiva y la necesidad de adoptar medidas para mejorar la calidad de la misma son otras de las actuaciones a desarrollar. El turismo en la Comunidad Valenciana se apoya en gran medida en un importante parque de segundas residencias, de ocupación marcadamente estacional. Los establecimientos turísticos (hoteles, apartahoteles) no son todavía los adecuados para sustentar una oferta suficientemente competitiva. En todo caso, la sostenibilidad del desarrollo aconseja que los municipios litorales prioricen el crecimiento de la planta hotelera frente a la segunda residencia.

En este sentido, se considera necesaria la dinamización de los sistemas de alojamiento, para lo cual se definen como áreas recomendables de concentración de la nueva oferta aquellos municipios en los que ya existe una mínima infraestructura hotelera que permite aprovechar las economías de escala. En principio estos ámbitos denominados nodos de concentración turística serían (Figura 19):

- Nivel 1, Peñíscola, Valencia, Benidorm y Alicante
- Nivel 2, Benicàssim, Castellón, Gandia, Oliva, Calpe, Guardamar del Segura, Torrevieja y Orihuela.
- Nivel 3, Vinaròs, Benicarló, Oropesa, Cullera, Dénia, Jávea, Altea, Villajoyosa, El Campello, Elche, Santa Pola

Figura 19. Nodos de concentración turística.

Fuente: Elaboración Propia.

A su vez, la mejora de la calidad de la oferta pasa por contar con unas dotaciones y unos equipamientos adecuados. En este sentido se debe solucionar la accesibilidad y los problemas de aparcamiento en las playas, bien sea mediante el fomento del transporte alternativo al vehículo privado (tren, tranvía, autobús, bicicleta), así como contemplando zonas suficientes al efecto (que no tienen porque ser colindantes con la playa). También, se debería potenciar la implantación de zonas destinadas al ocio y al recreo en las inmediaciones de las playas (zonas de juego, pistas deportivas, piscinas, zonas multiusos) que permitan la descongestión de las mismas e, incluso, el desarrollo de actividades fuera de la época estival.

Muchas de las líneas de actuación propuestas han incidido en la diversificación de la oferta turística como fórmula adecuada para conseguir la desestacionalización en la ocupación y evitar la excesiva dependencia del denominado turismo de sol y playa. Complementariamente a estas medidas y enfoques se debe potenciar otras formas de turismo ligadas a actuaciones singulares ligadas al ocio, al recreo y a la cultura. La Comunidad Valenciana cuenta con varios complejos de este tipo como son el parque temático de Terra Mítica en Benidorm, la Ciudad de la Luz en Alicante, la Ciudad de las Artes y de las Ciencias en Valencia, la Ciudad de las Artes Escénicas en Sagunto y el futuro parque temático de Mundo Ilusión en Cabanes y Oropesa.

Esta importante oferta de centros de ocio impulsada desde el sector público (Generalitat Valenciana) debe ser complementada, en su caso, con otras actuaciones de pequeña magnitud, promovidas por la iniciativa privada. Incluso podría llegar a plantearse la creación de rutas de parques temáticos y complejos culturales y de ocio, con entradas múltiples, que podrían relacionarse con la visita a otro tipo de espacios (principales parques naturales).

La promoción de campos de golf como actividad deportiva que genera un valor añadido en el empleo y en la renta y, sobre todo, como atractivo adicional para cualificar la oferta turística es una opción contemplada por el Plan de Acción Territorial. La implantación de este tipo de instalaciones si se vincula al desarrollo de una oferta hotelera que contribuya a desestacionalizar la ocupación y se utilizan para propiciar la restauración ambiental y paisajística de entornos degradados, puede resultar positiva. Por contra, es mucho menos justificable su realización como un elemento adicional de urbanización para incrementar la oferta de segundas residencias.

La puesta en funcionamiento de un nuevo campo de golf deberá justificar la disponibilidad de recursos hídricos suficientes para el riego del mismo. En este sentido se deberá acreditar que se cuenta con recursos suficientes procedentes de la adquisición de derechos concesionales preexistentes o de la reutilización de aguas residuales depuradas.

Se consideran localizaciones adecuadas y preferentes para la implantación de nuevos campos de golf las situadas desde la autopista A-7/AP-7 hacia el interior, especialmente las colindantes con los siguientes ejes viarios:

- N-332 de Vinaròs a Morella (ya existe un campo de golf)
- CV-10 y CV-18, entre Almenara y La Jana (en Borriol ya existe un campo de golf).
- CV-35, entre el By-Pass y Lliria (en Bétera ya existe un campo de golf).
- A-3, a partir del By-Pass hacia Madrid (existen dos campos de golf).
- CV-50, entre Chiva y Tavernes de la Valldigna.
- CV-60, entre Gandia y Xàtiva
- Area Finestrat-Villajoyosa, al oeste de la AP-7.
- Autovía central, entre San Vicente del Raspeig e Ibi.
- N-330, a partir del cruce con la A-7 (en Monforte del Cid ya existe un campo de golf).
- N-325, entre Crevillent y Novelda.

Finalmente, **la potenciación de la utilización turística de los puertos** de la Comunidad Valenciana también contribuye a la diversificación de la oferta, sobre todo con el impulso que se le ha dado a las actividades náuticas tras la designación de Valencia como sede de la Copa América de Vela 2007.

La Comunidad Valenciana dispone de un sistema de puertos amplio y diversificado, con una amplia actividad comercial (no hay que olvidar que el puerto de Valencia es uno de los más importantes del Mediterráneo, junto con el de Barcelona y el de Marsella-Fos), pesquera y deportiva. Aunque la calidad de los puertos en cuanto a dotaciones y servicios se puede considerar elevada (en 2001 se concedieron 20 banderas azules), es posible lograr una mayor incidencia de los mismos en el sector turístico. Por una parte,

incrementando sus servicios vinculados con el ocio (centros comerciales, restaurantes, etc.) mediante la terciarización de las dársenas. Por otra, acondicionando los más importantes (Valencia y Alicante) como escala de cruceros turísticos por el mediterráneo y los más pequeños (sobre todo los pesqueros) como bases de cruceros pesqueros-recreativos. Esta última propuesta pretende dar una actividad alternativa a la flota pesquera así como incrementar el atractivo turístico de estos puertos (excursiones por el litoral, práctica de la pesca recreativa). Finalmente, se debe promocionar los puertos deportivos como centros de enseñanza y práctica de deportes náuticos (escuelas de vela, pesca deportiva, submarinismo).

1.4 La necesidad de revisar y adecuar el planeamiento municipal

- 1.4.1 Adecuación de la clasificación y calificación del suelo

El alcance del proceso urbanizador en los municipios litorales no ha dejado de intensificarse en los últimos años. En estos momentos la construcción y el turismo son las dos actividades que ejercen de “motor” de la economía valenciana. Esta importante presión urbanística producida sobre un territorio limitado, junto con el incremento sustancial de la protección del suelo en la franja costera, hace que las posibilidades de intervención desde el punto de vista del desarrollo, sean cada vez más limitadas (al menos en los municipios de primera línea).

Por ello, es necesario que los municipios litorales, cuando se planteen la elaboración de sus nuevos Planes Generales, revisen su modelo de crecimiento sin que ello implique necesariamente afectar a sus aprovechamientos. Es decir, se debe orientar la urbanización hacia las **áreas de oportunidad** (espacios que sin ser protegidos son susceptibles de desarrollo o espacios que estando urbanizados se pueden reconvertir).

Igualmente, cada vez resulta más necesario que el desarrollo futuro incorpore usos que contribuyan a paliar la estacionalidad de la ocupación. En este sentido, parece razonable que las actuaciones futuras contengan un aprovechamiento **terciario mínimo obligatorio** para destinarlo a usos hoteleros, hosteleros, comerciales, servicios, etc. que palien la exclusividad de la segunda residencia. A su vez la imposición de este aprovechamiento terciario debe ir acompañada de la implantación de equipamientos (escolares, sanitarios, administrativos, etc.) que contribuyan a fijar la población, es decir, a la transformación de segundas en primeras residencias. En este mismo sentido se proponen nuevos modelos de desarrollo (los complejos residenciales-asistenciales y los terciarios asociados a la práctica del golf) que pueden ser una alternativa a la urbanización residencial tradicional de nuestro litoral.

Además, dado que el objetivo es incrementar la sostenibilidad del desarrollo se deben respetar unas **condiciones mínimas en las futuras actuaciones**:

- Condicionar el desarrollo a la disponibilidad suficiente de recursos hídricos y a la necesidad de corregir los déficits que puedan existir en el suministro de agua potable, energía eléctrica, depuración de aguas residuales y acceso rodado.
- Evitar la urbanización en zonas inundables o en tramos regresivos, salvo que el desarrollo urbanístico contribuya a la eliminación total del riesgo, a la regeneración de las playas y a la estabilización de la línea de costa.
- Tender a modelos intensivos de concentración de la edificación que permitan reducir la ocupación del suelo por la urbanización frente a otros extensivos de baja altura y gran consumo de territorio.

- [1.4.2 Mejora de la calidad ambiental y urbana](#)

La ausencia de planificación territorial ha conducido a que en gran parte de los municipios litorales el desarrollo urbanístico ha respondido a planteamientos individuales que no ha tenido en cuenta lo que sucedía más allá de sus fronteras. El resultado ha sido la aparición de continuos urbanizados a lo largo de nuestra costa, tan sólo interrumpidos por la presencia de los espacios naturales protegidos. Además, estos continuos se caracterizan por la amalgama de usos, tipologías y calidad de la edificación. El resultado es un frente costero muy heterogéneo que debe ser ordenado.

Los espacios naturales litorales deben ser objeto de acciones destinadas a su recuperación, mejora y puesta en valor. En esta línea se deben desarrollar **actuaciones de adecuación medioambiental** tanto del espacio como en su perímetro de afección (eliminación de vertidos, recuperación de ecosistemas, regulación de usos, adecuación de accesos, recorridos, áreas recreativas, puntos de información)².

En paralelo, las actuaciones a desarrollar en los tramos urbanizados deben ir encaminadas a garantizar la **coherencia de los desarrollos** mediante la ordenación de las tipologías edificatorias y exigiendo unos niveles mínimos de calidad en la urbanización y en la edificación. En esta línea, carece de sentido permitir la minoración de los estándares urbanísticos en los municipios litorales. Además, se debe asegurar la continuidad de las actuaciones que se produzcan en la costa, en especial de los paseos marítimos (la Vía Litoral Valencia es una oportunidad para lograrlo).

² El Proyecto "Costa Natura" impulsado por la Generalitat va en esta línea.

En el litoral todo tiene que estar previsto, lo que exige que el planeamiento ordene con detalle todo el frente costero (como por ejemplo se hace en los centros históricos). Es necesario planificar en tres dimensiones (con perspectivas de la imagen final resultante) ya que resulta imprescindible conocer la disposición de los volúmenes para garantizar la homogeneidad de las fachadas marítimas y para evitar la formación de pantallas arquitectónicas.

Los futuros desarrollos también deben cumplir unas condiciones mínimas de calidad. Además de las indicadas con anterioridad, estos desarrollos deben contribuir a garantizar el uso público de los primeros cien metros medidos a partir del límite interior de la ribera del mar (servidumbre de protección de la Ley de Costas³). Al estar prohibida la edificación en esta franja se tiene la oportunidad de concentrar en ella el suelo dotacional público, especialmente el destinado a parques públicos de la red primaria y a zonas verdes de la red secundaria, para favorecer la creación de parques litorales.

Dentro de la estrategia destinada a mejorar la calidad del frente costero se inscribe la **adecuación de los usos industriales**. En un litoral como el valenciano donde la capacidad para desarrollar nuevas actuaciones es muy reducida, parece lógico intentar recuperar espacios ocupados actualmente por usos inadecuados. En este sentido, la mayor parte de los polígonos industriales situados en el litoral son susceptibles a largo plazo de traslado hacia el interior (excepto las actuaciones producidas en los entornos portuarios que si tienen una lógica territorial).

El desplazamiento de la actividad industrial, al margen de favorecer la revitalización de los municipios interiores, ofrece la posibilidad de recuperar espacios estratégicos que tienen un indudable potencial alternativo. El destino futuro de estos desarrollos industriales debe dirigirse hacia su transformación en complejos terciarios en los que convivan usos hoteleros, comerciales, oficinas y, en su caso, primera residencia.

A su vez, esta medida debe ir acompañada de la previsión de suelo industrial adecuado y suficiente en los municipios receptores, capaz de satisfacer la demanda originada por el traslado y la propia del municipio.

³ L 22/1988, de 28 de julio, de Costas (BOE núm. 181, de 29 de junio de 1988)

1.5 Modelo territorial de futuro del litoral de la Comunidad Valenciana

La definición del modelo territorial futuro de nuestro litoral equivale, en gran medida, a la definición del modelo territorial futuro de toda la Comunidad Valenciana. La solución a los problemas existentes en el litoral y el aprovechamiento de las oportunidades que en él se presentan, guardan una estrecha relación con las decisiones que se adopten respecto de los municipios del interior.

En principio, el modelo territorial del litoral debe cumplir una serie de **requisitos** entre los que se pueden señalar los siguientes:

- Debe sustentarse sobre una base productiva más diversificada, con una presencia creciente de los usos terciarios.
- Debe procurar paliar la estacionalidad en la ocupación, ligada a una actividad turística excesivamente dependiente del parque inmobiliario (segundas residencias).
- Debe garantizar la sostenibilidad del desarrollo mediante la puesta en valor del patrimonio natural y cultural, que constituye una oportunidad para propiciar la diversificación de la oferta turística.
- Debe establecer condiciones al desarrollo de manera que aporten un valor añadido al modelo territorial y contribuyan a la puesta en valor del litoral (la protección desde el propio desarrollo, recuperación de espacios degradados, mejora de la calidad ambiental y urbana).
- Debe procurar el traslado de parte de la actividad económica hacia los municipios del interior, como estrategia encaminada a reducir los desequilibrios territoriales y a recuperar espacios de oportunidad en una franja costera fuertemente condicionada (por la presencia de espacios naturales o de continuos urbanizados).
- Debe proponer modelos de ocupación alternativos a los tradicionales (complejos residenciales-asistenciales, campos de golf) y utilizaciones complementarias para determinados espacios (polígonos industriales, instalaciones portuarias).

- Debe contar con un sistema de ciudades jerarquizado y bien estructurado, en el que la influencia funcional de las tres grandes áreas o entornos metropolitanos (Valencia, Alicante-Elche y Castellón) debe ser compatible con el papel que desempeñan el importante conjunto de ciudades medias existentes en el litoral.
- El modelo territorial propuesto tiene que ser lo suficientemente genérico y compatible con los modelos específicos correspondientes a cada una de las 11 zonas delimitadas.

A su vez, estos criterios utilizados en la definición del modelo territorial deben plasmarse mediante una serie de propuestas de inversión y normativas, que dan lugar al Programa de Actuaciones y a la Normativa del Plan de Acción Territorial.

Las principales **actuaciones propuestas** para la definición del modelo son las siguientes:

- La puesta en valor de los espacios naturales existentes en el litoral favoreciendo su conocimiento y disfrute público de forma compatible con el mantenimiento de los valores que justifican su protección.
- La creación de una red de espacios naturales litorales, jerarquizada en niveles en función de su importancia y de su contexto territorial, conectándolos entre sí y con otros espacios del interior mediante corredores fluviales, vías pecuarias, caminos, senderos. La Vía Litoral Valenciana, que recorre de norte a sur todo el litoral, es el elemento que articula esta propuesta.
- La protección de los suelos de alto valor paisajístico identificados en el estudio de paisaje realizado al efecto, en especial de aquéllos que actualmente no gozan de una protección medioambiental.
- La consideración de los riesgos naturales que afectan al litoral en el planeamiento urbanístico. Respecto de las inundaciones se asumen las previsiones del PATRICOVA para los municipios litorales. Se identifican las zonas inundables, las actuaciones estructurales previstas y se establecen limitaciones al desarrollo. Respecto del riesgo de erosión costera se propone desarrollar actuaciones en los tramos más afectados. Los futuros desarrollos en primeras líneas deben contribuir a la estabilización de la línea de costa y a la regeneración de las playas.

- La protección sostenible de los suelos agrícolas tradicionales de las planas litorales (huerta, arrozales, cultivos con denominación de origen) compatibilizando el desarrollo con su mantenimiento.
- La dinamización del sector pesquero buscando utilizaciones alternativas a los puertos y flota pesquera. En particular se propone potenciar el carácter turístico, recreativo y deportivo de estos puertos.
- La mejora de las comunicaciones viarias norte-sur y litoral-interior, en especial estas últimas, para favorecer el desplazamiento de actividad económica hacia estos municipios como estrategia para paliar los desequilibrios, diversificar la oferta turística y descongestionar el litoral.
- La mejora de las comunicaciones ferroviarias por el litoral (ampliar la línea de FGV Alicante-Dénia hasta Torrevieja por el sur y Valencia por el norte) y potenciar el transporte público en general como forma de desplazamiento alternativa al uso del vehículo privado.
- La gestión integrada de los puertos, comerciales y deportivos. Los puertos comerciales deben especializarse y complementarse. Los puertos deportivos deben potenciarse, si bien se apuesta por la ampliación de los existentes frente a la creación de nuevos puertos (excepto las posibles marinas deportivas).
- La gestión racional del agua y de la energía, condicionando los futuros desarrollos a la existencia de recursos suficientes, en cantidad y calidad, así como a resolver los déficits existentes.
- Cambiar la forma de actuar en aquellas zonas que precisan de una ordenación diferenciada, bien por coincidir con los escasos tramos de costa vacante no protegida o por tratarse de ámbitos susceptibles de desarrollar proyectos estratégicos de ámbito regional.
- Promover modelos alternativos al uso inmobiliario del litoral, que posibiliten la una menor ocupación espacial del suelo y una mayor utilización temporal de la edificación. Los complejos residenciales y de servicios relacionados con la posible llegada masiva de jubilados extranjeros o desarrollos terciarios vinculados a la práctica del golf son alguna de las propuestas al respecto.
- Favorecer la conversión de segundas en primeras residencias, especialmente en aquellas zonas en las que ya exista una mínima estructura terciaria y de

servicios, y recuperar a largo plazo espacios de oportunidad con esta finalidad (polígonos industriales en primera línea).

- La diversificación de la oferta turística en complemento del llamado “turismo de sol y playa”, propio del litoral mediterráneo, lo que exige potenciar nuevas formas de turismo (ambiental, cultural, de salud, de ocio y recreo, de congresos), lo que puede suponer un impulso a los municipios del interior próximos o bien comunicados con el litoral.

El modelo territorial de futuro del litoral de la Comunidad Valenciana (Figura 20) se caracteriza por la presencia de tres grandes áreas urbanas de clara influencia regional y/o provincial (Valencia, Alicante-Elche y Castellón), por un segundo grupo de ciudades medias con una influencia creciente supramunicipal (Benidorm, Gandia, Sagunto, Orihuela-Torre Vieja, Dénia-Jávea y Vinaròs-Benicarló) y por un tercer nivel de municipios de menor entidad, como Peñíscola, Cullera, etc., que también van a tener un mayor protagonismo.

Figura 20. Modelo territorial futuro del litoral de la Comunidad Valenciana.

Fuente: Elaboración Propia.

Valencia, además de la influencia que va a seguir ejerciendo como capital regional, cuenta con áreas de indudable potencial. La costa norte, en el espacio comprendido entre los puertos de Valencia y Sagunto, tiene suficiente potencial para el desarrollo de un proyecto estratégico de alcance internacional (“Ruta Azul”), que contemplaría la creación de un pasillo de infraestructuras, la recuperación del frente litoral y la protección de una importante superficie de huerta. La costa sur, cuyo desarrollo está limitado por la presencia del Parque Natural de l’ Albufera, reúne condiciones desde el punto de vista del turismo ambiental. A su vez la ciudad de Valencia dispone de una importante oferta, para el desarrollo del turismo cultural y de congresos.

Alicante y **Elche** no deben competir; tienen que buscar perfiles complementarios. Alicante reúne las condiciones adecuadas para acoger un turismo de calidad, durante todo el año. Las playas del norte de la ciudad son unos de los lugares adecuado para propiciar la transformación de segundas en primeras residencias. Elche debe procurar su integración con Alicante. Su litoral, junto con el de Santa Pola, cuenta con espacios naturales de gran valor ambiental que justifican el desarrollo de un turismo sostenible. La actividad industrial del entorno metropolitano se debe consolidar en torno a los ejes Alicante-Alcoy, Alicante-Novelda, Elche-Crevillent y Elche-Monforte del Cid.

Castellón también presenta dos tramos de costa diferenciados. Al norte del puerto (Benicásim, Oropesa, Cabanes), tiene aptitud para el desarrollo de un turismo de calidad y como primera residencia. La costa sur está afectada por la erosión producida por el puerto, que hace de barrera al transporte de sedimentos, así como por las actividades industriales que existen junto al mismo (polígono de El Serrallo).

Benidorm es el único municipio de la Comunidad valenciana que ha conseguido desestacionalizar la ocupación apostando por un modelo de desarrollo intensivo, en altura. Debería procurar diversificar su oferta turística vinculando a la misma la de algunos municipios del interior (además de Guadalest) y servir de referencia para reconsiderar el modelo extensivo seguido en los municipios de la comarca. La Nucua y Villajoyosa tienen potencial para acoger un turismo de calidad.

Gandia cuenta con una base productiva diversificada (construcción, servicios, industria, turismo) que le otorga un potencial de desarrollo importante. En la costa se deben mejorar los equipamientos y las infraestructuras, como medida para favorecer una ocupación menos estacional. Oliva tiene capacidad para el desarrollo del turismo de salud vinculado a la tercera edad. Cullera (en general todos los municipios situados

entre esta población y Oliva) debe reconsiderar su modelo de ocupación intensiva de la primera línea y aprovechar la ventaja que le ofrece su situación equidistante de Valencia y Gandia así como su proximidad al Parque Natural de l' Albufera.

Sagunto va a convertirse en uno de los principales centros industriales y de servicios de toda la Comunidad Valenciana, consecuencia su situación geográfica y de las oportunidades que le ofrece su puerto comercial y las actuaciones de "Parc Sagunt" y la Ciudad de las Artes Escénicas, impulsadas por la Generalitat. Los municipios de Canet d'En Berenguer y de Moncofa, tradicionalmente agrícolas, tienen expectativas para convertirse en centros turísticos.

Dénia y **Jávea** (en general todo el litoral de la Marina Alta) son dos de los municipios litorales con mayor superficie urbanizada de todo el litoral valenciano. Su baja densidad, paisaje y calidad de sus playas, años atrás los convirtieron en un destino turístico muy solicitado. Actualmente este modelo está generando problemas derivados de la masiva ocupación del espacio, por lo que se debe reconsiderar en el futuro. Algo similar sucede en el litoral de la Vega Baja donde **Torre Vieja** y la costa de **Orihuela** están a punto de quedarse sin suelo susceptible de ser urbanizado.

Vinaròs y **Benicarló** deben complementarse para consolidar un nodo urbano capaz de liderar junto con Castellón el sistema de ciudades del norte de la Comunidad Valenciana. Junto a ellos, **Peñíscola** va a convertirse en un centro turístico de gran importancia que se va a beneficiar de la próxima construcción del aeropuerto de Castellón.

1.6 Modelo territorial de futuro del litoral por tramos

- 1.6.1 Zona 1. Vinaròs-Peñíscola

La consolidación del Arco Mediterráneo español como un importante eje de desarrollo europeo exige superar alguna de las fracturas que le restan eficacia. La más septentrional de estas fracturas, la denominada fractura del Ebro, se produce al norte de la Comunidad Valenciana en el espacio comprendido entre Castellón y Tarragona. La excesiva distancia entre estas dos ciudades en relación con su actual rango urbano origina una debilidad que hay que reforzar. La creación de un nodo urbano sólido y competitivo que sea capaz de liderar el norte de la Comunidad Valenciana y de conectar el sistema de ciudades valenciano con los ámbitos de desarrollo europeo pasa por reforzar el papel del Entorno de Castellón y de algunas ciudades intermedias, como son las del eje Vinaròs-Benicarló-Peñíscola.

El modelo general de ordenación del territorio que se propone para la Zona 1 viene sintetizado en el plano adjunto (Figura 21). **Vinaròs** y **Benicarló** se caracterizan por ser centros urbanos de clara incidencia comarcal. Están especializados en los sectores industrial (sobre todo Benicarló) y terciario, con una importancia creciente de las actividades turísticas y comercial. Demográficamente son municipios dinámicos, con una población de bajo índice de envejecimiento y juventud, que seguirán atrayendo población del exterior por motivos de residencia y por el empleo que generan la agricultura y los servicios.

Ambas ciudades deben crecer ordenadamente (Vinaròs hacia el sur y Benicarló hacia el norte) y difundir su influencia hacia el interior apoyándose en las carreteras que los unen con Morella y Sant Mateu. El objetivo territorial es conseguir unos municipios diversificados en el sector productivo, que mantengan la actividad primaria tradicional⁴, que propicien el paulatino desplazamiento de la industria hacia el interior y recuperen los espacios resultantes para implantar actividades terciarias, dotacionales y primeras residencias.

Peñíscola es un municipio con una acusada especialización turística que presenta una integración urbanística y funcional creciente con Benicarló. La singularidad de su

⁴ En Benicarló, la alcachofa tiene denominación de origen; en Vinaròs, la tienen los langostinos.

orografía (tómbolo coronado por el castillo del Papa Luna) y sus playas constituyen el centro de una importante oferta residencial y turística, que sin duda va a verse beneficiada por la próxima construcción del aeropuerto de Castellón.

Demográficamente es una ciudad de menor rango que los dos anteriores, pero que cuenta con una demanda turística muy elevada respecto a la población residente. En él la importancia de la industria y de la agricultura es marginal. Actualmente tiene un índice de envejecimiento medio, aunque la posible llegada masiva de jubilados extranjeros para fijar su residencia en el mismo puede modificarlo en el futuro.

Peñíscola, como la mayor parte de los municipios turístico de nuestro litoral, está sometido a una acusada ocupación estacional. La posible promoción de complejos residenciales destinados a la tercera edad, en los que además de disponer de viviendas cuenten con dotaciones de carácter asistencial y sanitario, puede contribuir a fijar la residencia de jubilados en la zona. Igualmente, la promoción de campos de golf asociados a un modelo alternativo de ocupación del territorio en el que prevalezcan los usos terciarios frente a los residenciales, puede ayudar a producir una mayor rotación de las plazas hoteleras y, con ello, a paliar la estacionalidad.

En general, la zona está bien dotada de infraestructuras. No obstante se considera conveniente mejorar las comunicaciones viarias con los municipios del interior anteriormente señalados, realizar la variante oeste de la carretera N-340 a su paso por Benicarló, y prever un intercambiador modal de transportes en Vinaròs, concretamente en las inmediaciones de la actual estación de ferrocarril.

Con respecto al sistema de puertos, hay que destacar los de Vinaròs y Benicarló, donde la importancia del sector pesquero es elevada (también lo es, aunque en menor medida, en el de Peñíscola). Estos puertos requieren actuaciones que potencien una mayor utilización turística (cruceiros-pesqueros recreativos, usos deportivos).

La Vía Litoral Valenciana (VLV) posibilita el recorrido de todo este tramo de costa, desde la zona húmeda de la desembocadura del río Cénia hasta al límite con Alcalà de Xivert, en el Parque Natural de la Sierra de Irla. Esta vía puede discurrir por la servidumbre de tránsito prevista en la Ley de Costas, o por el viario y los paseos marítimos existentes. También debe articularse con otras redes peatonales existentes, como la red de caminos y senderos excursionistas tradicionales (GR, PR).

Desde el punto de vista de la dinámica litoral la Zona 1 comprende el tramo de costa entre la desembocadura del río Cénia (Vinaròs) y la punta Racó Calent (Peñíscola), de

unos 21 Km. de longitud. Los principales aportes de arena provenían del río Ebro pero la construcción de diferentes presas, en él y en sus afluentes, ha implicado la reducción de los aportes de sólidos, que no llegan a alcanzar la costa. También inciden en esta dinámica los puertos de Vinaròs, Benicarló y Peñíscola, que sin constituir barreras totales al transporte de sedimentos, sí han modificado las condiciones naturales provocando acumulaciones y erosiones en algunos puntos. Recientemente que se han desarrollado acciones de defensa y regeneración del litoral, en las playas de Vinaròs, del sur de Benicarló y norte de Peñíscola; medidas que habrá que ampliar ya que existen algunos puntos claramente regresivos.

También son frecuentes los desbordamientos producidos en las desembocaduras de los numerosos ríos y barrancos existentes (río Cenia, barranco de Barbiguera y río Servol, en Vinaròs; rambla Cervera y rambla de Alcalá en Benicarló; rambla de Alcalá y barranco de Moles en Peñíscola). Inundaciones que deben ser tenidas en cuenta en los futuros desarrollos urbanísticos, en los términos establecidos en el PATRICOVA.

En general, en todo la zona se ha desarrollado un modelo de ocupación tendente a consolidar la primera línea, en la que todavía queda algún tramo susceptible de actuación (en Benicarló, entre el río Servol y el barranco de Aigua d' Oliva); tramo que debe ser objeto de una ordenación diferenciada.

La protección y valoración (educativa, turística y ambiental) de los espacios naturales existentes (Desembocadura río Cenia, Marjal de Peñíscola, Sierra de Irta) y su conexión aprovechando la Vía Litoral Valenciana; el desarrollo de actuaciones tendentes a paliar el riesgo de inundación y de erosión costera; el desplazamiento de parte de la actividad económica (industria, turismo y segunda residencia) hacia los municipios del interior (Calig, Cervera del Maestre, San Jorge, Sant Mateu, Morella); la incorporación de estos municipios del interior como oferta turística alternativa a la del litoral (asociada al patrimonio cultural); la promoción de complejos residenciales y asistenciales destinados a la tercera edad; la promoción de desarrollos terciarios asociados a la práctica del golf, como alternativa a las urbanizaciones tradicionales de segunda residencia y la mejora de las comunicaciones viarias litoral-interior, son algunas de las propuestas del Plan de Acción Territorial para esta zona.

Figura 21. Modelo Territorial Zona 1: Vinaròs, Benicarló, Peñíscola

Fuente: Elaboración Propia.

- 1.6.2 Zona 2. Alcalà de Xivert-Cabanes

El modelo general de ordenación que se propone para la Zona 2 viene sintetizado en el plano adjunto (Figura 22). Los municipios litorales de esta zona se caracterizan por una dependencia funcional del Entorno de Castellón, sobre todo **Cabanes** y en menor medida **Torreblanca** y **Alcalà de Xivert**. En todos ellos, el litoral se ha desarrollado con independencia del núcleo tradicional y mantiene una dinámica urbanística y productiva diferenciada, centrada en una costa que todavía presenta un gran atractivo y una alta calidad paisajística y ambiental.

En toda la zona hay que procurar una mayor integración entre los desarrollos litorales y los núcleos urbanos principales, así como difundir su influencia hacia el interior, apoyándose en la mejora de las carreteras existentes. El objetivo territorial es diversificar la base productiva, manteniendo la actividad agrícola, potenciando la industria e impulsando un turismo de calidad en el conjunto de la zona. En este sentido, los desarrollos residenciales y terciarios previstos en los municipios de Cabanes y Orpesa en torno al futuro Parque Temático de “Mundo Ilusión”, van a generar uno de los mayores nodos de concentración de población, actividad y renta, de todo el litoral norte de la Comunidad Valenciana. Además, va a constituir el primer destino turístico de los visitantes que accedan a la Comunidad por el aeropuerto de Castellón.

La accesibilidad de los municipios de la Zona 2, tanto a Vinaròs y Benicarló por el norte como a Castellón por el sur, a través de la AP-7, N-340 y CV-10, garantiza un nivel aceptable en la prestación de bienes y servicios supramunicipales. No obstante, en la medida en que se produzca la transformación de segundas en primeras residencias se exigirá la potenciación progresiva de los equipamientos básicos (sanitarios, educativos, seguridad ciudadana) en los núcleos costeros más importantes (Alcossebre, Las Fuentes, Torrenostra y Ribera de Cabanes).

La Vía Litoral Valenciana (VLV) y sus conexiones hacia el interior van a facilitar el aprovechamiento de unos espacios naturales de gran valor (Sierra de Irta, Prat de Cabanes-Torreblanca y Desert de les Palmes), todavía poco utilizados desde el punto de vista turístico. Esta vía debe articularse con otras redes peatonales existentes como, por ejemplo, con la red de rutas, caminos y senderos excursionistas tradicionales (GR, PR y SL) o con la Vía Augusta, de deseable recuperación para este uso.

Respecto de las instalaciones portuarias, este tramo tan sólo cuenta con el Puerto Deportivo de Las Fuentes, que requiere actuaciones para potenciar una mayor utilización turística. En particular, se propone su integración en el desarrollo de los “cruceros pesqueros itinerantes” con base en los puertos de Vinaròs, Benicarló, Peñíscola y Las Fuentes.

Desde el punto de vista de la dinámica del litoral en el tramo de costa limitado por la punta del Racó Calent (Peñíscola) y el cabo de Orpesa se pueden distinguir dos sectores claramente diferenciados. El sector norte, entre la punta del Racó Calent y la desembocadura del río San Miguel (o riu de les Coves), es una costa acantilada media, rota en algunos puntos por cauces activos o relictos, que dan lugar a acumulaciones de grava y/o arena (playas del Moro, Romana y Cargador). Por contra, el sector sur, entre la desembocadura del río San Miguel y el cabo de Oropesa, es una costa plana caracterizada por una serie de albuferas, marjales y áreas pantanosas separadas del mar por un cordón de gravas y arenas, de dimensiones variables.

En general en todo el tramo predomina la regresión y sólo localmente algunas zonas están en acreción, apoyándose en el cabo de Orpesa o en obras artificiales. La dinámica litoral condicionada por la insuficiencia de aportes desde el norte, hace que la costa acantilada se vea sometida a la acción del oleaje directo produciendo una erosión, aunque ésta no alcanza cotas importantes para producir fuertes regresiones en la línea de costa. La erosión de los acantilados junto con los aportes locales del río San Miguel, contribuye al restablecimiento del equilibrio dinámico en el tramo de costa baja, cuyo frente avanza y retrocede sufriendo variaciones de escasa entidad, que se van compensando a lo largo del tiempo.

Desde el punto de vista de las inundaciones hay que señalar la particular orografía del valle por el que discurren la N-340, el ferrocarril y la A-7, entre la Sierra de Irta y las Atalayas de Alcalá. Por él discurren numerosos barrancos que confluyen en el Barranc Sequiol, que originan una zona inundable de riesgo medio junto al casco urbano de Alcalà de Xivert. En el litoral, también se origina otra zona inundable en la desembocadura del Río de San Miguel.

Además, toda la llanura litoral desde Torreblanca hasta Cabanes es una zona con alto riesgo de inundación por temporales; aspecto que incide particularmente sobre el Parque Natural del Prat de Cabanes-Torreblanca, área muy frágil y sensible a los mismos.

La protección, puesta en valor y conexión de los espacios naturales existentes (Sierra de Irta, Prat de Cabanes-Torreblanca y Desert de les Palmes); la preservación de las áreas sujetas a riesgo de inundación y de temporales marinos; la promoción de los campos de golf y de complejos turístico-recreativos como modelo alternativo a las urbanizaciones tradicionales de la costa; el desarrollo de la industria, del turismo y de la segunda residencia en el interior; la mejora de las comunicaciones viarias entre el litoral y el interior, especialmente entre el futuro aeropuerto de Castellón y los principales destinos turísticos, son alguna de las principales propuestas del Plan de Acción Territorial para esta zona.

Figura 22. Modelo Territorial Zona 2: Alcalà de Xivert, Torreblanca, Cabanes

- 1.6.3 Zona 3. Orpesa-Burriana

El modelo general de ordenación que se propone para la Zona 3 viene sintetizado en el plano que se adjunta (Figura 23). En él apreciamos una caracterización básica de los municipios litorales de la misma (Orpesa, Benicàssim, Castellón de la Plana, Almassora y Burriana). Entre ellos se encuentra la capital provincial, que va a seguir teniendo en el futuro, un peso creciente en su área de influencia.

Desde el punto de vista de la estructura urbana y de la caracterización productiva nos encontramos con dos situaciones distintas. Al norte de la capital, Orpesa y Benicàssim responden a la tipología de un núcleo urbano interior apoyado en la carretera N-340 inicialmente desconectado del litoral, aunque en la actualidad se han unificado consecuencia de la expansión urbanística. Ambos son municipios de acentuado carácter turístico. Por el contrario, Castellón de la Plana, Almassora y Burriana han desarrollado un Grao o zona litoral a varios kilómetros de distancia del casco urbano. Ambos núcleos han mantenido dinámicas productivas y urbanísticas diferenciadas. Castellón y Burriana son, sobre todo, ciudades de servicios, mientras que Almassora tiene una vocación industrial.

Orpesa es el primer municipio al norte de Castellón que se incluye en su área de influencia funcional. Con una población de 4.300 habitantes, presenta un nivel de renta alto, una actividad productiva diversificada y una tendencia a especializarse en el sector turístico. En el futuro incrementará el peso de este sector gracias a la consolidación de las múltiples urbanizaciones distribuidas por todo el término municipal (Torre Bellver, La Renegada, El Balcó, Marina d'Or, y los importantes desarrollos previstos en torno al Parque Temático de Mundo Ilusión). En la zona norte del municipio existen algunas zonas inundables y su frente litoral está afectado por la regresión costera. Actualmente la Sierra de Orpesa carece de una protección de carácter supramunicipal y se encuentra presionada por el avance del proceso urbanizador.

Benicàssim es un municipio de tamaño medio (12.500 habitantes) muy dinámico y que tiene un nivel de renta muy elevado. La calidad de sus playas y de su frente marítimo, sobre todo en el tramo más próximo a Orpesa, lo han convertido en un destino turístico apreciado. Su proximidad a Castellón puede favorecer la reconversión de segundas en primeras residencias y con ello, desestacionalizar su ocupación, que sigue concentrándose en los meses de verano. Benicàssim debe tender a integrarse con

Castellón, lo que se va a facilitar con la mejora de las infraestructuras viarias que se están planificando. Prueba de ello son los complejos residenciales y terciarios (Benicàssim Golf, Cuadro de Santiago) que se están promoviendo al sur del término municipal. La presencia del Paraje Natural del Desierto de Las Palmas es otro de los atractivos que debe aprovecharse para diversificar la oferta turística.

Castellón de la Plana, además de la capital provincial, es el centro de un Area Funcional en expansión. Demográficamente es un municipio dinámico (cerca de 150.000 habitantes), con una población relativamente joven, especializado en los sectores servicios e industrial. En el futuro, el litoral de Castellón va a adquirir un protagonismo creciente. Al norte del puerto se dan las condiciones idóneas para el desarrollo de actuaciones residenciales y turísticas de calidad, si bien se deben buscar soluciones a los problemas de inundabilidad que presenta la zona de la Marjalería. El tramo sur está condicionado por el propio puerto y por el polígono industrial de El Serrallo, donde se está consolidando un importante polo industrial y logístico.

Almassora presenta una problemática diferente al resto de municipios. Su fuerte especialización industrial en el sector de la cerámica de gran dinamismo y su emplazamiento en el centro de gravedad del Area Funcional, no han favorecido el desarrollo de su litoral. Además, se trata de un tramo de cota muy degradado por la influencia del puerto de Castellón. Las urbanizaciones y edificaciones existentes son de mala calidad y se destinan al uso exclusivo de los habitantes del municipio en los meses de verano.

Burriana es otro municipio singular que no ha seguido el modelo industrial propio de la zona. Tradicionalmente vinculado al sector primario (cítricos), en la actualidad presenta una estructura productiva diversificada (tiene industria y, sobre todo, servicios). Cuenta con un importante patrimonio cultural (su casco antiguo ha sido declarado Conjunto Histórico Artístico) y natural (Clot de la Mare de Déu, desembocadura del Mijares, marjal de Nules-Burriana) que le ofrece oportunidades de futuro. El Grao de Burriana desarrollado en torno a su puerto se ha destinado tradicionalmente a segunda residencia (Playa del Arenal). Entre las desembocaduras de los ríos Seco y Mijares, se están empezando a plantear actuaciones residenciales y terciarias de calidad (San Gregori), en una de las escasas áreas de oportunidad del litoral que aún no está urbanizada.

Respecto del sistema portuario, el puerto de Castellón debe crecer hacia el sur y especializarse en el sector energético, sin perjuicio de desarrollar otras actividades relacionadas con la industria o con la exportación de cítricos. Debe ser complementario al de Valencia, cuya actividad se centra fundamentalmente en el transporte de mercancías (contenedores). Tiene que mantener su actividad pesquera y deportiva, al igual que el puerto de Burriana. El puerto de Orpesa es exclusivamente deportivo. En cualquier caso, las tres instalaciones pueden servir de base para los cruceros pesqueros-recreativos que aprovechen el atractivo de la Reserva Natural de las Islas Columbretes como posible destino, siempre que se cumplan las restricciones establecidas en este espacio natural.

La Vía Litoral Valenciana posibilita el recorrido integral del tramo, aunque la presencia de las instalaciones industriales de Castellón obliga a su desvío hacia el interior. También es importante la conexión de esta vía con los corredores fluviales de los ríos Seco de Burriana, Mijares y Seco de Castellón.

Desde el punto de vista de la dinámica litoral existen problemas de erosión al norte de Orpesa y al sur del puerto de Castellón (costa de Almassora y norte de Burriana) por el efecto barrera que éste produce al transporte de sedimentos.

A lo largo de la Zona 3 son frecuentes las inundaciones producidas en las desembocaduras de los ríos y barrancos existentes en la zona (río Chinchilla y barranco de Rampudia en Orpesa; barranco de Cantalobos en Benicàssim; Marjalería, río Seco y barranco de Fraga en Castellón; río Mijares y río Seco en Burriana).

La protección y valoración de los espacios naturales existentes (Desert de les Palmes, Islas Columbretes, desembocadura del río Mijares, Clot de la Mare de Deu, Marjal de Nules-Burriana), la diversificación de la oferta turística, la desestacionalización de la ocupación, la promoción de campos de golf y la preservación de las áreas sujetas a riesgo de inundación y a temporales marinos, son algunas de las propuestas territoriales para la Zona 3. En ella, Orpesa, Benicàssim, el litoral norte de Castellón y Burriana son ámbitos adecuados para el desarrollo de una oferta residencial y turística de calidad. La actividad industrial debe concentrarse al sur del puerto de Castellón. También deben desarrollarse actuaciones de regeneración del frente litoral de Almassora y de Burriana.

Figura 23. Modelo Territorial Zona 3: Oropesa, Benicàssim, Castellón, Almassora y Burriana.

Fuente: Elaboración Propia.

- 1.6.4 Zona 4. Nules-Sagunto

El modelo general de ordenación del territorio que se propone para la Zona 4 se recoge en el plano adjunto (Figura 24). Esta zona, que ocupa una estrecha franja de terreno limitada al este por el mar y al oeste por las estribaciones de las Sierras de Espadán y Calderona, define un espacio de transición entre las dos Areas Funcionales de las que recibe influencia: Castellón por el norte y Valencia por el sur. A su vez, la Vall d'Uixó y, sobre todo, Sagunto son centros locales de influencia sobre el resto de los municipios del área.

Hasta hace poco tiempo la existencia de suelos de alta productividad había permitido una elevada rentabilidad agrícola, lo que se ha asociado a un litoral condicionado por la presencia de marjales, zonas inundables y áreas afectadas por la regresión costera, ha derivado en un modelo de ocupación de la primera línea en franjas reducidas, de baja calidad. Actualmente, la actividad agrícola está en retroceso, la industria se mantiene y el turismo va creciendo significativamente junto al desarrollo inmobiliario.

Nules tiene una fuerte influencia de Castellón, como lo demuestra su especialización en el sector cerámico. El desarrollo de su litoral se ha visto limitado por la excesiva distancia del casco urbano a la costa, por las infraestructuras lineales que atraviesan el término municipal en dirección norte-sur creando un efecto barrera (autopista AP-7, ferrocarril) y por la presencia del Marjal de Nules-Burriana. El frente costero, está ocupado por viviendas unifamiliares en primera línea y por bloques de apartamentos en segunda, que se destinan a lugar de veraneo de la población local, sin apenas contar con actividades terciarias.

Moncofa es un municipio que funcionalmente siempre ha dependido de la Vall d' Uixó. Cuenta con una fuerte especialización en el sector agrario que está evolucionando de forma creciente hacia el sector terciario. La presión urbanística y turística va en aumento, como lo demuestran las múltiples actuaciones residenciales y terciarias que se han promovido últimamente. Los condicionantes ambientales (presencia de zonas húmedas, áreas inundables y una línea de costa en fuerte regresión) y la necesidad de mejorar de las actuales infraestructuras (sobre todo las viarias) son cuestiones a tener en cuenta por los futuros desarrollos.

La caracterización y la estructura territorial de **Chilches** es muy similar a la de los municipios anteriores: tradición agrícola, con cierta industria y peso creciente del

turismo, cuyo crecimiento se ha visto ralentizado por la presencia de infraestructuras y zonas de valor ambiental. **La Llosa** es un municipio fundamentalmente agrícola, de menor entidad, que tiene limitadas sus expectativas urbanísticas por la escasa longitud de su frente costero que, además, está protegido.

Almenara es el último municipio de la provincia de Castellón. Todavía recibe cierta influencia de la capital y de la Vall d'Uixó, pero que ya cuenta con la alternativa de Sagunto, e incluso de Valencia, desde el punto de vista de la prestación de servicios. Tiene una base productiva centrada en el sector servicios que va a ser reforzada con el desarrollo turístico de su litoral. Las características del municipio son semejantes a lo señalado de forma general para la Zona 4. Por su importancia medioambiental, cabe destacar la Marjal y Estany de Almenara.

Canet d'En Berenguer es seguramente uno de los municipios que en mayor medida han cambiado su modelo en los últimos años. Su pequeño término municipal, la cercanía a Valencia y el atractivo de su amplia playa de arena apoyada en su puerto deportivo (Puerto Siles), han sido la base de una transformación urbanística sin precedentes. De municipio agrícola ha pasado a ser un centro turístico de cierta calidad, en el que se ha urbanizado y edificado la mayor parte de los campos de cultivo (cítricos), especialmente los situados en su franja litoral.

Sagunto es un centro urbano importante (56.000 habitantes) que goza de una posición privilegiada al estar situado en el cruce de dos importantes corredores territoriales (el arco mediterráneo y el eje Sagunt-Somport, que garantiza la conexión con Aragón y Francia). Tiene una especialización industrial muy alta y cuenta con una importante actividad comercial y turística. En el litoral norte se ha consolidado un modelo residencial de baja densidad (viviendas unifamiliares en las playas de la Almardá, Corinto y Malvarrosa). Al sur del río Palancia se encuentra el Puerto de Sagunto, barrio surgido en torno a las instalaciones portuarias. Éstas han tenido siempre una influencia decisiva en el desarrollo del municipio. Años atrás constituyó el emplazamiento de un importante polo siderúrgico (antiguos Altos Hornos), que fue desmantelado cuando se produjo la reestructuración del sector. Actualmente estos terrenos han sido elegidos para ubicar "Parc Sagunt", actuación impulsada por la Generalitat Valenciana que pretende convertirse en el mayor parque empresarial de Europa. En Sagunto, también hay que destacar la existencia de espacios de valor natural (Marjal del Moro) y cultural (casco histórico, teatro romano, castillo, Ciudad de las Artes Escénicas).

Respecto del sistema portuario, el puerto de Sagunto debe seguir creciendo de forma coordinada con el de Valencia y mantener su actividad pesquera. El puerto de Canet, tras la designación de Valencia como sede de la Copa América de Vela 2007, tiene buenas expectativas para incrementar su actividad.

La Vía Litoral Valenciana posibilita el recorrido integral del tramo, aprovechando el viario y los paseos marítimos existentes o, en su defecto, la servidumbre de tránsito costera. Los corredores fluviales (ríos Palancia y Belcaire) permiten la conexión de esta vía y sus espacios naturales asociados con los del interior.

Desde el punto de vista de la dinámica litoral uno de los aspectos más significativos del tramo es la fuerte regresión que afecta a varios municipios. La disminución de los aportes de arena, las interrupciones al transporte de los sedimentos que provocan los puertos de Castellón y de Burriana, y la construcción de edificaciones sobre el cordón litoral, generan procesos locales de erosión en una costa muy sensible a los efectos de los temporales.

En la Zona 4 son frecuentes las inundaciones producidas en las desembocaduras de los principales ríos y barrancos (barranco de Juan de Mora, río Belcaire, río Palancia) así como las asociadas a las marjales costeras, presentes en toda ella.

La puesta en valor de los espacios naturales existentes (Marjal de Nules-Burriana, Marjal y Estanys de Almenara, Marjal del Moro), la diversificación de la oferta turística asociada al patrimonio natural y cultural, la desestacionalización de la ocupación mediante la promoción de usos terciarios (hoteles, campos de golf), la preservación de las áreas sujetas a riesgo de inundación y a temporales marinos, son algunas de las propuestas para la Zona 4. Canet d'En Berenguer, Almenara, Chilches y Moncofa, son ámbitos adecuados para el desarrollo de una oferta residencial y turística de calidad, siempre y cuando se asuma con cargo al desarrollo la ejecución de las infraestructuras necesarias y la regeneración del frente costero. La actividad industrial y terciaria debe centrarse en torno a las instalaciones portuarias de Sagunto. La ciudad de Sagunto debe convertirse en el centro de servicios de su Area Funcional que, además del litoral, va a extenderse cada vez más hacia el interior (valle del Palancia).

Figura 24. Modelo Territorial Zona 4: Nules, Moncofa, Chilches, La Llosa, Almenara, Canet d'En Berenguer y Sagunto.

Fuente: Elaboración Propia.

- 1.6.5 Zona 5. Puçol-Valencia

El modelo general de ordenación que se propone para la Zona 5 se recoge en el plano adjunto (Figura 25). Está integrada por los municipios de Puçol, El Puig, La Pobla de Farnals, Massamagrell, Massalfassar, Albuixech, Foios, Albalat dels Sorells, Meliana, Alboraya y Valencia, que constituyen el litoral de la comarca de l' Horta Nord. Aunque Valencia se incluye tanto en esta zona como en la siguiente, en realidad debería tener una consideración independiente. Su rango dentro del sistema de ciudades valenciano (es la capital regional) y español (es la tercera ciudad en importancia, tras Madrid y Barcelona) así como la extensión progresiva de su área de influencia funcional, que en la práctica ya alcanza desde Castellón por el norte hasta Gandia por el sur, aconsejan su planificación a otras escalas, no sólo asociadas a la franja litoral.

Desde el punto de vista de la estructura territorial gran parte de los municipios de la zona presentan bastantes coincidencias. Casi todos ellos tienen una configuración longitudinal en sentido este-oeste, el casco urbano apoyado en la antigua carretera de Barcelona, amplias zonas de huerta entre éste y el mar, y una franja litoral de escasa longitud, más o menos urbanizada.

Otra de las constantes del área es la presencia de importantes infraestructuras de comunicaciones, viarias y ferroviarias, que la cruzan en dirección norte-sur, dotando de gran accesibilidad a estos municipios. Finalmente, la existencia de un frente litoral bastante degradado y de una presión urbanística creciente sobre los amplios espacios de huerta tradicional, son otras características comunes.

Tradicionalmente, estos municipios han tenido un carácter agrario que ha ido evolucionando con el tiempo. La práctica totalidad se han dotado con polígonos industriales que acogen no sólo a empresas locales sino a otras que han valorado sus excelentes comunicaciones (por la autopista V-21 y por el By-pass).

El sector de la construcción también tiene su importancia por la demanda de viviendas de primera residencia destinada a atender tanto a la demanda local como a otra foránea, procedente de Valencia, generalmente jóvenes que van buscando menores precios y una mayor calidad de vida. El desarrollo turístico ha sido más limitado y se ha producido en determinados municipios, si bien actualmente existen fuertes expectativas en todos ellos.

El Puig, La Pobla de Farnals y, en menor medida **Puçol**, son los municipios que en mayor medida han desarrollado su frente litoral (**Massamagrell** no lo ha podido hacer por la afección medioambiental producida por la Marjal de Rafalell y Vistabella). En los dos primeros se ha desarrollado un modelo de ocupación intensiva de la primera línea con torres y bloques de apartamentos, en altura. Este modelo tiene un acentuado carácter estacional debido a la ausencia de equipamientos básicos y de una mínima oferta hotelera y terciaria que favorezca su permanente ocupación.

Sin embargo en el litoral de **Alboraya**, gracias a su cercanía con Valencia y a la presencia de determinados usos terciarios (centro comercial), si que ha podido desarrollar un modelo residencial desestacionalizado en la playa de la Patacona y en Port Saplaya.

El polígono industrial del Mediterráneo ocupa la primera línea de costa de **Massalfasar** y **Albuixech**. Entre el citado polígono y el mar se incrusta la autopista V-21, que está protegida por una escollera de bloques a pesar de lo cual suele quedar afectada cuando se producen fuertes temporales. **Foios, Albalat dels Sorells** y **Meliana** no han desarrollado actuaciones en el litoral, en parte debido a la presencia de la citada infraestructura viaria.

La ciudad de **Valencia**, históricamente ha vivido de espaldas al mar. El Grao surgido entorno al puerto y los poblados marítimos han estado desconectados de la ciudad central hasta que el desarrollo urbanístico ha fusionado ambas tramas urbanas. La recuperación de las playas de las Arenas y de la Malvarrosa junto con la construcción del paseo marítimo han supuesto un cambio sustancial en el frente litoral norte de Valencia. A su vez, la reciente designación de Valencia como Sede de la Copa América de Vela 2007 va a suponer su recalificación definitiva.

El litoral norte del área metropolitana de Valencia, más concretamente en el tramo comprendido entre los puertos de Valencia y Sagunto, es un espacio adecuado para el desarrollo de una operación estratégica de alcance internacional. En esta línea se planteó el proyecto denominado "Ruta Azul", cuya filosofía se asume en este Plan de Acción Territorial. El proyecto original contemplaba el desplazamiento de la autopista V-31 hacia el interior y la creación de un pasillo de infraestructuras por el que discurran agrupadas la citada carretera, el AVE y el ferrocarril convencional; la recuperación y ordenación del frente litoral que quedaría entre el corredor de infraestructuras y el mar; y

la protección de una importante superficie de huerta situada entre el pasillo y los cascos urbanos de los municipios.

Respecto de las instalaciones portuarias, a largo plazo el puerto de Valencia no debería crecer mucho más en su actual emplazamiento. Es conveniente que traslade parte de su actividad al de Sagunto, en especial la más comercial, especializándose en los usos más urbanos. A su vez debe potenciar su actividad turística (como escala de grandes cruceros por el Mediterráneo) y deportiva. Esta última debe desarrollarse de forma coordinada con la de los otros puertos deportivos existentes en la zona (Port Saplaya y Pobra de Farnals).

Desde el punto de vista de la dinámica del litoral nos encontramos en un tramo en regresión excepto en las cercanías de la ciudad de Valencia, cuyas playas se encuentran apoyadas en el puerto de Valencia. Por contra, en el norte y centro del área, tan sólo la presencia de espigones y escolleras permiten la estabilización de la línea de costa y la creación de pequeñas playas. En la ordenación integral del tramo podría contemplarse la entrada natural del mar en determinados puntos, lo que sería una oportunidad para la creación de nuevas instalaciones deportivas.

Desde el punto de vista de las inundaciones hay que mencionar, por su importancia, la producida por el barranco del Carraixet en Alboraya, que origina un cono de inundación por insuficiencia de cauce. Actualmente se está prolongando aguas arriba el actual del encauzamiento con lo que el problema se va a resolver en gran parte. También existe otra zona inundable asociada a la Marjal de Rafalell y Vistabella, y alguna otra junto a la desembocadura de un pequeño barranco en Puçol.

Además de la mencionada marjal, el principal espacio a conservar, en la medida posible, es la huerta tradicional que caracteriza a esta zona. Protección que necesariamente se debe contemplar asociada al desarrollo que se va a producir en los próximos años.

El desarrollo de una operación estratégica de interés regional que contemple la recuperación y ordenación del litoral norte de Valencia, la protección de la huerta y la creación de un pasillo de infraestructuras, la gestión integrada de los puertos de Valencia y de Sagunto, la puesta en valor de los espacios naturales existentes (Marjal de Rafalell y Vistabella, la preservación de las áreas sujetas a riesgo de inundación y la desestacionalización de la ocupación mediante la implantación de equipamientos y usos

terciarios (hoteles, campos de golf), son algunas de las propuestas del Plan de Acción Territorial para la Zona 5.

Figura 25. Modelo Territorial Zona 5: Puçol, El Puig, La Pobla de Farnals, Massamagrell, Massalfassar, Albuixech, Foios, Albalat dels Sorells, Meliana, Alboraya y Valencia.

Fuente: Elaboración Propia.

- 1.6.6 Zona 6. Valencia-Sueca

El modelo general de ordenación que se propone para la Zona 6 se recoge en el plano adjunto (Figura 26). El área está integrada por los municipios de Valencia, Alfafar, Massanasa, Albal, Catarroja, Silla, Sollana y Sueca, cuyos términos, a excepción del primero y del último, no tienen contacto con el mar, aunque sí limitan con La Albufera.

Desde el punto de vista de la estructura territorial encontramos dos situaciones distintas. En los municipios situados en el interior del área se ha desarrollado, junto con la agricultura, una importante actividad industrial y terciaria. Por contra, al este de la misma los desarrollos residenciales costeros de Valencia y Sueca (El Perellonet, El Perelló, Mareny Blau) han tenido una evolución diferenciada y autónoma respecto de sus núcleos urbanos principales. Su destino, a pesar de la cercanía a Valencia, es mayoritariamente la segunda residencia excepto en la época estival.

Valencia tiene una especialización alta en el sector servicios y los mayores índices regionales de actividad industrial, comercial y turística. Posee una población con un índice de envejecimiento bajo y un elevado nivel de renta. Como se ha indicado en la zona anterior, es el centro de un área metropolitana en expansión que va a condicionar con su dinámica la evolución del resto de los municipios de la misma.

Desde **Alfafar** a **Sollana**, encontramos municipios de fuerte dinamismo demográfico, caracterizados por una población joven y una acusada especialización industrial, lo que les proporciona un nivel de renta medio. **Alfafar, Catarroja y Silla** son municipios más urbanos que destacan por su intensa actividad comercial. **Sollana**, presenta un cierto estancamiento demográfico y mantiene una relación de dependencia funcional no sólo con Valencia sino también con Sueca.

Al sur de la zona se encuentra **Sueca**, ciudad que hay que potenciar para evitar la excesiva gravitación de la población sobre Valencia. Desde el punto de vista productivo es un municipio diversificado que cuenta con una significativa actividad industrial, turística y comercial. Demográficamente es estable en cuanto a crecimiento y presenta un índice de envejecimiento bajo.

En el centro de este territorio en fuerte expansión urbanística se encuentra el **Parque Natural de la Albufera**, el más emblemático de nuestros espacios naturales, que reúne ecosistemas de gran importancia que, a su vez, le dotan de una gran fragilidad. Este

espacio natural constituye un recurso de gran valor y una importante oportunidad para diversificar la oferta turística tradicional (turismo ambiental). Para ello es necesario un mayor control de las actividades urbanísticas que se desarrollan en el área de influencia del parque, así como el mantenimiento de la identidad de los núcleos tradicionales existentes en el mismo. Además, ante los conflictos de circulación que se producen en la época estival en la CV-500, se considera conveniente disponer de una Plataforma Reservada para Transporte Público que posibilite en el futuro la implantación de un sistema alternativo al uso del vehículo privado. Esta medida, además de evitar la congestión del sistema viario, puede contribuir a fijar la población en la zona y, con ello, a paliar la estacionalidad en la ocupación.

En todos los municipios de la zona existe un riesgo de inundación significativo que afecta en mayor o menor medida a cada uno de ellos. En particular, los barrancos de La Saleta, la Rambla del Poyo, de Picassent, todos ellos tributarios de La Albufera, generan zonas de alto riesgo en los municipios de Valencia, Alfafar, Catarroja, Massanassa y Silla.

Con respecto a la dinámica litoral, esta subunidad morfodinámica incorpora como elemento fundamental la Devesa de la Albufera (playas de El Saler y de la Devesa), cuya evolución está fuertemente condicionada por la presencia del puerto de Valencia. Éste produce un efecto barrera al transporte de sólidos que contribuye a la formación de las extensas playas al norte (Las Arenas, Malvarrosa) en detrimento de las situadas al sur del mismo (Pinedo y El Saler), que se encuentran fuertemente erosionadas. En conclusión, este tramo de costa puede definirse como regresivo, salvo en el sector meridional que es estable, aunque puede pasar a regresivo por influencia de las nuevas obras del puerto de Valencia.

Por lo que se refiere a los puertos deportivos la zona cuenta con el Club Náutico de Valencia y la dársena del Perelló en Sueca. En ambas instalaciones se debería potenciar su utilización turística, lo que en gran medida ya se está produciendo tras la designación de Valencia como sede de la Copa América de Vela 2007.

Finalmente, se propone la prolongación de la Vía Litoral Valenciana (VLV) para posibilitar un recorrido integral de todo el litoral, desde su conexión con el nuevo cauce del Turia hasta el Mareny Blau, en el límite con Cullera. El trazado de esta vía debe discurrir por la zona de servidumbre de tránsito costera, sin afectar al cordón dunar.

También debe conectar los paseos marítimos y las redes ciclistas y peatonales existentes o futuras.

La consecución de municipios con una base productiva más diversificada, que compatibilice el crecimiento con el mantenimiento de la actividad agrícola en las zonas de huerta y arrozales existentes; la puesta en valor del Parque Natural de La Albufera como gran espacio libre metropolitano, que supone una oportunidad para diversificar la oferta turística; el desplazamiento de la industria más contaminante hacia el interior y su sustitución por nuevos usos terciarios y dotacionales; la desestacionalización de la ocupación mediante la transformación de segundas en primeras residencias en la zona costera y la mejora de las infraestructuras de transporte; y, la preservación de las áreas sujetas a riesgo de inundación y a erosión costera, son algunas de las actuaciones propuestas para la Zona 6.

Figura 26. Modelo Territorial Zona 6: Valencia, Alfafar, Massanassa, Albal, Catarroja, Silla, Sollana y Sueca.

Fuente: Elaboración Propia.

- 1.6.7 Zona 7. Cullera-Oliva

El modelo general de ordenación que se propone para la Zona 7 viene sintetizado en el plano adjunto (Figura 27). Los municipios que la integran son Cullera, Tavernes de la Valldigna, Xeraco, Xeresa, Gandia, Daimús, Miramar, Guardamar de la Safor, Bellreguard, Piles y Oliva.

La N-332 constituye junto con la autopista AP-7 los ejes estructurantes de esta zona, en la que encontramos un litoral donde ha existido una tendencia a formar un continuo urbanizado por la fusión de los desarrollos residenciales costeros. Estos desarrollos han surgido independientemente de los cascos urbanos que, por lo general, se sitúan a varios kilómetros del mar.

Desde un punto de vista productivo la agricultura ha sido la base tradicional de su economía, si bien en la década de los setenta surge un pujante sector turístico inmobiliario basado en el denominado turismo “de sol y playa” y en la segunda residencia; sector que con el tiempo se ha ido consolidando hasta constituir la principal fuente de ingresos en la zona. Por ello, en estos municipios la aportación del sector construcción es muy significativa, teniendo una alta repercusión en el área de influencia de Cullera, Gandia y Oliva.

Cullera, es un municipio urbano que depende funcionalmente de Sueca, aunque mantiene fuertes relaciones con Valencia. Tiene una creciente especialización en el sector servicios, con una muy importante actividad turística y comercial, un nivel de renta medio y una población estable.

Tavernes de la Valldigna se sitúa en el área de influencia funcional de Gandia, aunque las relaciones con Valencia también son intensas. Demográficamente es un municipio dinámico, con especialización en los sectores industrial y servicios. En los últimos meses, tras la aprobación de su nuevo Plan General, se ha planteado múltiples actuaciones urbanísticas.

Xeraco y **Xeresa** dependen funcionalmente de Gandia. Su especialización agrícola ha dado paso a una industria y un turismo cada vez más consolidados. Xeraco es un municipio muy dinámico, mientras que Xeresa tiene una cierta tendencia regresiva.

Gandia es la cabecera del Area Funcional, con influencia supramunicipal creciente. Es un municipio muy dinámico que tiene un nivel de renta medio y una especialización alta en los sectores servicios e industrial, además de contar con una importante actividad comercial y turística. En Gandia se concentra el comercio especializado, los principales equipamientos sanitarios y educativos (Universidad), así como una importante oferta de servicios a las empresas, lo que le convierte en centro de referencia para toda la zona.

Bellreguard posee un enclave litoral separado del núcleo principal, que está integrado en el continuo urbanizado. Depende funcionalmente de Gandia, tiene una especialización en el sector servicios, un nivel de renta medio y una población estable.

Piles, Miramar, Daimús y Guardamar de la Safor son municipios integrados en el Area Funcional de Gandia, con una significativa especialización en el sector agrario y una importante segunda residencia, que hace que el nivel de renta sea medio. Se trata de municipios pequeños que incrementan sensiblemente su población en el periodo estival.

Oliva también forma parte del Area Funcional, aunque su rango urbano le permite mantener una cierta autonomía en su desarrollo. Su economía está especializada en el sector servicios e industrial y presenta un nivel de renta medio.

En este tramo del litoral es frecuente la presencia de marjales costeros, de cordones dunares y de ecosistemas de interés asociados a la desembocadura de los ríos (Júcar, Xeraco, Bullents, Racons). Espacios naturales que suelen contar con algún tipo de protección (bien por el Catálogo de Zonas Húmedas , bien por ser declarados como LICs o ZEPAS).

En relación con lo anterior, también es habitual la presencia de zonas inundables asociadas a las marjales o en los tramos finales de los barrancos y ríos. De estas, por su entidad, destaca la inundación masiva del río Júcar que afecta al litoral sur de Cullera y la marjal de Tavernes, sin perjuicio de la existencia de otras zonas igualmente significativas (ríos Vaca y Badell, barranco de Beniopa, río Serpis o la Rambla Gallinera).

Desde el punto de vista de la dinámica litoral en la zona se aprecian dos tramos diferenciados. El primero, situado al norte del Cabo de Cullera, se encuentra en acreción; en el segundo tramo, que se extiende hasta el Cabo de San Antonio en Dénia,

predomina la recesión, aunque locamente hay playas en acreción apoyadas en el puerto de Gandia.

La Vía Litoral Valenciana (VLV) pretende propiciar el recorrido integro de toda la costa, aprovechando la zona de servidumbre de tránsito, el viario y los paseos marítimos existentes. También debe articularse con otras redes peatonales, como la red de caminos y senderos excursionistas tradicionales (GR, PR) y con las plataformas de ferrocarriles de vía estrecha abandonadas, que se proponen recuperar como vías verdes (algunas ya lo han sido).

Desde el punto de vista de las infraestructuras se debe potenciar las conexiones litoral-interior (CV-60), para conectar con otros itinerarios alternativos norte-sur (autovía central, CV-40) que contribuyan a descongestionar el corredor litoral (AP-7 y N-332). El sistema ferroviario tiene un papel secundario, ya que sólo los núcleos ubicados en el corredor Valencia-Gandia disponen de conexión ferroviaria. El Plan de Acción Territorial propone prolongar esta línea hasta Dénia, para enlazar con el ferrocarril Alicante-Dénia.

En cuanto a las instalaciones portuarias hay que destacar el puerto comercial y pesquero de Gandia, cuya gestión depende de la autoridad portuaria de Valencia. Además existen dos puertos deportivos en la zona (en Cullera y en Gandia) en los que se deben promover actuaciones que potencien una mayor utilización turística.

La protección y valoración (educativa, turística y ambiental) de los espacios naturales existentes; la preservación de las áreas sujetas a riesgo de inundación y a temporales marinos; la promoción de complejos residenciales y asistenciales destinados a la tercera edad y de desarrollos terciarios asociados a la práctica del golf, como alternativa a las urbanizaciones tradicionales de segunda residencia; la transformación de segundas en primeras residencias en Cullera, Gandia y Oliva; la mejora de las comunicaciones viarias litoral-interior (CV-60) y la prolongación del ferrocarril Valencia-Gandia hasta Dénia; el desplazamiento de la actividad industrial hacia el interior y su sustitución por otras actividades terciarias y de servicios; y la diversificación de la oferta turística tradicional mediante la incorporación de la propia de los municipios del interior, más centrada en el turismo cultural y de aventura, son algunas de las propuestas del Plan de Acción Territorial para esta zona.

Figura 27. Modelo Territorial Zona 7: Cullera, Tavernes de la Valldigna, Xeraco, Xeresa, Gandia, Daimús, Miramar, Guardamar de la Safor, Bellreguard, Piles y Oliva

Fuente: Elaboración Propia.

- 1.6.8 Zona 8. Pego-Calpe

El modelo general de ordenación que se propone para la Zona 8 viene sintetizado en el plano adjunto (Figura 28). Los municipios que la componen son Pego, Els Poblets, El Verger, Dénia, Ondara, Pedreguer, Gata de Gorgos, Jávea, Benitachell, Teulada, Benissa y Calpe.

Gran parte de ellos presentan situaciones diferenciadas. **Pego**, es un municipio no costero que recibe influencias de Oliva y de Denia, en el cual el desarrollo industrial y residencial ha llegado por extensión del crecimiento litoral. El segundo grupo de municipios interiores (**Vergel, Ondara, Pedreguer y Gata de Gorgos**) han registrado procesos similares, potenciados por su cercanía a la N-332 y a la autopista AP-7. **Teulada y Benissa** responden más al modelo de núcleo histórico interior y un litoral donde se ha desarrollado la segunda residencia en un entorno de gran calidad ambiental. **Benitachell** sigue un modelo similar, pero partiendo de un pequeño municipio agrario, apartado de los principales ejes de comunicación y con una costa acantilada también de alto valor, en la que se han producido algunas agresiones por la urbanización. **Dénia, Jávea y Calpe** son centros turísticos de importancia, que cuentan con un área de influencia funcional propia.

Desde el punto de vista productivo, la agricultura ha sido tradicionalmente la base de la economía de la zona, si bien en la década de los setenta surge un fuerte desarrollo turístico inmobiliario basado en la segunda residencia. El resultado es que tanto por inversiones productivas como por la evolución socioeconómica, todos los municipios de esta zona poseen una clara especialización en el sector servicios y en la construcción.

Una de los rasgos más característicos de este área ha sido el traslado de actividad propia del litoral hacia el interior (en segundas y terceras líneas). Es frecuente encontramos con pequeños municipios, situados a 10-15 Km. del mar, que se han convertido en receptores de un importante número de turistas que han decidido fijar su segunda residencia en alguna las numerosas urbanizaciones existentes en los mismos. Por lo general, se trata de población extranjera que vinieron a nuestra Comunidad en busca de un buen clima, de unos precios asequibles y de una calidad de vida que no tenían en sus países de origen, al menos en la época invernal.

La importante presión urbanística que ha existido y existe en el litoral y en su zona de influencia, ha derivado en la presencia de importantes problemas territoriales que hay que resolver, para mantener la calidad de vida antes señalada. En este sentido se pueden señalar problemas en el abastecimiento de agua y energía en al época estival, la congestión de las infraestructuras y de las playas o determinadas agresiones paisajísticas por la edificación en ladera.

Tampoco son ajenos a esta presión edificatoria los importantes espacios naturales situados en la misma, entre los que destacan los tres Parques Naturales de la Marjal Pego-Oliva, el Montgó y el Peñón de Ifach, además de la Reserva Natural del Cabo de San Antonio. Además, en esta zona se encuentran algunos de los mejores ejemplos de sierras litorales existentes en la Comunidad Valenciana (acantilados de la Marina, sierra de Bernia, Morro de Toix).

Esta zona apenas se ve influenciada por la dinámica litoral ya que al tratarse de una costa estable y rocosa, los procesos de acumulación y de erosión son muy puntuales. Lo que no impide que haya tramos de costa baja en los que predomina la regresión aunque localmente hay otros en acreción por las condiciones de contorno.

Sin embargo, también es frecuente la existencia de algunas zonas sujetas a riesgo de inundación por insuficiencia de cauce, lo que sucede en Dénia (río Gironá y barrancos de la Fusta, del Altet, de las Brisas y del Montgó), Ondara (barranco de Ondara), Jávea (río Gorgos y barranco del Tossalet) y Teulada (barranco de las Fuentes).

En cuanto a las infraestructuras, además de lo señalado, es importante contar con un sistema de transportes que favorezca las articulaciones definidas a partir de los tres centros de influencia supramunicipal (Dénia, Jávea y Calpe). Por su parte, el sistema ferroviario tiene un papel secundario, ya que sólo Dénia, Gata de Gorgos y marginalmente Teulada, Benissa y Calpe disponen de acceso a la red de FGV. Red que se debe potenciar no sólo desde la perspectiva de la diversificación turística, sino también como medio de transporte público alternativo al uso del vehículo privado. La transformación de la actual infraestructura y la ampliación de la línea Alicante-Dénia, para unirla por el norte con Gandia-Valencia y por el sur con el aeropuerto del Altet y, posteriormente, con Torreveija, va a posibilitar la implantación de un ferrocarril que recorra gran parte de nuestro litoral.

El puerto de Dénia tiene una utilización pesquera y deportiva, aunque también hay servicios de transporte de viajeros y mercancías hacia Baleares, lo que supone un

importante potencial para la ciudad si se mejoran las comunicaciones y los accesos al mismo. Además, en la zona hay seis puertos deportivos entre los que destacan los de Jávea y Calpe, en los que se deben promover actuaciones que potencien una mayor utilización turística-recreativa (cruceiros-pesqueros itinerantes).

Como en las otras zonas se propone la prolongación de la Vía Litoral Valenciana (VLV) y su red de conexiones hacia el interior, aprovechando la zona de servidumbre de tránsito costera, el viario y los paseos marítimos existentes. También debe articularse con otras redes peatonales existentes, como la red de caminos y senderos excursionistas tradicionales (GR, PR).

La consecución de municipios diversificados en el sector productivo, que aprovechen y mejoren sus potenciales turísticos, con mantenimiento de la actividad agrícola, tanto por su valor intrínseco, como por motivos paisajísticos y culturales; la puesta en valor de los espacios naturales asociada a la diversificación de la oferta turística; la preservación de las áreas sujetas a riesgo de inundación; el desplazamiento hacia el interior (al oeste de la AP-7) de la actividad industrial y la sustitución de ésta por actividades terciarias; la conversión de segundas en primeras residencias mediante la dotación de equipamientos y servicios; la promoción de complejos residenciales y asistenciales para un turismo asociado a la tercera edad y de desarrollos asociados a la práctica del golf; la integración paisajística de las actuaciones y la mejora de las infraestructuras viarias, ferroviarias, de abastecimiento de agua y de energía, son algunas propuestas que se realizan para la Zona 8.

Figura 28. Modelo Territorial Zona 8: Pego, Els Poblets, El Verger, Dénia, Pedreguer, Ondara, Gata de Gorgos, Jávea, Benitachell, Teulada, Benissa y Calpe

Fuente:

Elaboración

Propia.

- 1.6.9 Zona 9. Altea- Villajoyosa

El modelo general de ordenación que se propone para la Zona 9 viene sintetizado en plano adjunto (Figura 29). En él apreciamos la caracterización básica de los municipios que la componen que son: Altea, L'Alfàs del Pi, Benidorm, La Nucia, Finestrat y Villajoyosa, todos ellos pertenecientes a la comarca de la Marina Baja.

Morfológicamente esta zona se diferencia de otras anteriores por presentar un relieve bastante accidentado. De hecho los espacios naturales más importantes se corresponden con sierras litorales, entre las que destacan la de Bernia y Sierra Helada, actualmente en proceso de ser declarada Parque Natural.

La capacidad agrícola de la zona nunca ha sido muy elevada, por lo que inicialmente la industria, y después el turismo, han sido las bases de su desarrollo económico. Lo que justifica el fuerte peso que tienen el sector terciario y la construcción en la estructura productiva de la misma.

Los principales núcleos costeros están conectados por la N-332, que organiza sus comunicaciones internas. La autopista AP-7 se utiliza para desplazamientos de más largo recorrido, si bien también se usa como alternativa a la carretera nacional cuando está congestionada.

En la década de los sesenta **Benidorm** empieza a consolidarse como cabecera de un área funcional que incluye a todos los municipios litorales de la zona. Esta área se ha ido expandiendo paulatinamente hacia el norte y hacia el interior de la Marina Baja. El municipio de Benidorm es el paradigma del turismo de “sol y playa”. En él se ha desarrollado un modelo turístico desestacionalizado, único en nuestra Comunidad, en el que las plazas hoteleras están en permanente rotación. Actualmente es la quinta ciudad de la Comunidad Valenciana. Tiene un nivel de renta medio, una alta densidad de población y un crecimiento muy dinámico. Además de su elevada actividad turística y comercial cuenta con una especialización importante en los sectores industrial y de servicios.

Altea y **L'Alfàs del Pi** presentan características similares a las de Benidorm, salvando las distancias; una especialización alta en el sector servicios, una importante actividad comercial y turística, un nivel de renta medio y cierto dinamismo demográfico Ambos

cuenta con grandes potencialidades para un desarrollar un turismo de calidad, complementario al tradicional, centrado en aspectos culturales, naturales y de ocio recreativo.

Finestrat y **La Nucia** son municipios más pequeños, con una especialización alta en el sector servicios, un nivel de renta medio y una población estable con tendencia regresiva (sobre todo la Nucia). Finestrat es más turístico (de hecho, tiene un pequeño tramo de costa), mientras que La Nucia se ha especializado en la segunda residencia.

Finalmente, **Villajoyosa** es un municipio urbano, antigua cabecera comarcal, en el que la industria (sobre todo, del chocolate) ha tenido larga tradición. Igualmente tiene una especialización alta en el sector servicios, una elevada actividad comercial y turística, un nivel de renta medio, una alta densidad de población y una evolución demográfica creciente.

En toda la zona, excepto en Benidorm y en parte de Villajoyosa, se ha desarrollado un modelo de ocupación extensiva que está empezando a generar problemas de funcionamiento. La escasez de recursos hídricos y la congestión de las infraestructuras y servicios deben tenerse en cuenta en el futuro. En este sentido es conveniente reorientar el modelo hacia otros más intensivos, menos consumidores de recursos. También se deben mejorar las infraestructuras de comunicación interna. El desdoblamiento de la N-332 y la ejecución de las variantes de Villajoyosa, Altea y L'Alfàs del Pi, junto con la implantación de sistemas de transporte colectivo, son alguna de las actuaciones a desarrollar.

El sistema ferroviario tiene un papel secundario por lo que resulta necesaria su potenciación, no sólo desde la perspectiva turística, sino también como medio de transporte público. Para ello hay que mejorar el ferrocarril Alicante-Denia y prolongarlo tanto hacia el norte (Gandia), como hacia el sur (Torrevieja). La conexión con el aeropuerto del Altet es imprescindible puesto que a través de él acceden la mayor parte de los turistas extranjeros cuyo destino es Benidorm.

En el área existen diferentes puertos pesqueros y deportivos, cuya actividad que se debe reforzar. Como en el resto de zonas se propone una mayor utilización turística de los mismos.

La morfología costera es muy heterogénea. En algunos tramos aparecen problemas erosivos y de regresión, de distinto origen e intensidad. Asimismo existen áreas con

riesgo de inundación que deben ser preservadas de la urbanización. Las más importantes son las originadas por el río Algar en Altea y por los barrancos del Tosalet en l' Alfàs del Pi y de Barceló y Lliriol en Benidorm.

Por último, se propone la prolongación de la Vía Litoral Valenciana (VLV) y su red de conexiones hacia el interior, para posibilitar el recorrido de todo el tramo desde Calpe hasta El Campello.

La reorientación del modelo territorial hacia otro de menor ocupación del suelo y menor consumo de recursos, teniendo como referente el modelo de Benidorm; la diversificación de la oferta turística mediante la incorporación de nuevos productos y de los recursos existentes en los municipios del interior; la preservación de las áreas sujetas a riesgo de inundación; la promoción de complejos residenciales y asistenciales para un turismo asociado a la tercera edad y de desarrollos ligados a la práctica del golf, como alternativa a la urbanización tradicional de baja densidad; la integración paisajística de las actuaciones y la mejora de las infraestructuras viarias, ferroviarias, de abastecimiento de agua y de energía, son algunas propuestas que se realizan para la Zona 9.

Figura 29. Modelo Territorial Zona 9: Altea, l'Alfàs del Pi, Benidorm. La Nucia, Finestrat y Villajoyosa.

Fuente: Elaboración Propia.

- 1.6.10 Zona 10. El Campello- Elche

El modelo general de ordenación del territorio que se propone para la Zona 10 viene sintetizado en el plano adjunto (Figura 30). El área está integrada por los municipios de El Campello, Mutxamel, Sant Joan d'Alacant, Alicante, Elche y Santa Pola, todos ellos pertenecientes a la comarca de L' Alacantí.

En este tramo aparecen dos áreas diferenciadas. La norte, mucho más turística, donde se concentran algunas de las mejores playas de arena de toda la provincia (playas de Muchavista, Sant Joan, la Albufereta y el Postiguet). 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).

Este ámbito cuenta con grandes oportunidades territoriales. Está organizado en torno a la segunda y la tercera ciudad de la Comunidad Valenciana, Alicante y Elche, separadas por tan sólo 20 Km; hecho insólito en todo el territorio nacional. Además, ambas ciudades tienen un perfil complementario. Elche presenta mayor relevancia industrial mientras que Alicante tiene una vocación más ligada al sector servicios y al turismo. Demográficamente es la zona más dinámica y densamente poblada de la Comunidad Valenciana. La centralidad de la red de comunicaciones, la capitalidad provincial, los servicios administrativos asociados y la complementariedad funcional entre los principales nodos urbanos juegan un papel determinante en la influencia que ejercen sobre el resto de los municipios.

El Campello, Sant Joan d'Alacant y Santa Pola, son municipios dinámicos con una creciente especialización en el sector servicios, que cuentan con una importante actividad turística y comercial. **Mutxamel** es un municipio más diversificado donde tiene una importancia creciente el sector servicios ligado a la segunda residencia.

El conjunto del área de influencia de esta Zona, coincide básicamente con la considerada en el Plan de Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante y Elche (PATEMAE). Territorialmente se pueden diferenciar tres ámbitos básicos. El primero, el eje urbano e industrial asociado a los corredores Alicante-Murcia (A-7) y a Alicante-Madrid (N-330) que recientemente se ha ampliado con el correspondiente a la autovía central Alicante-Alcoy; lo que define un arco industrial noroeste-suroeste con

soporte en una red de infraestructuras de alta capacidad que debe articularse con el ferrocarril para potenciar el transporte de mercancías y con el puerto de Alicante.

El segundo ámbito se centra en el litoral, con una creciente presión urbanística y una tendencia a colmatar los espacios vacantes, no protegidos. El tercer ámbito se refiere a los continuos urbanos que se han formado entre municipios limítrofes (Alicante hacia el norte; Elche con Crevillent, Aspe y Santa Pola).

El litoral de la Zona 10 constituye un ámbito fuertemente urbanizado, sobre todo al norte de Alicante. Tiene una tendencia expansiva, por lo que es necesario considerar la estructura del conjunto para evitar los problemas de funcionamiento que se producen en los continuos urbanizados. Desde este punto de vista, se propone el desplazamiento hacia el interior (al oeste de la A-7) y la sustitución de ésta por usos terciarios.

Respecto a los recursos hídricos, la disposición de agua en cantidad y calidad adecuada para el abastecimiento es uno de los problemas de la zona, donde el sistema Vinalopó-Alacantí es deficitario. Además las redes de saneamiento no están dimensionadas para acoger el incremento de la población estacional.

El sistema ferroviario desarrolla un papel secundario en las comunicaciones internas, salvo en las conexiones de Alicante con Elche y la línea de FGV Alicante-Dénia, que cruza el litoral norte de la zona. Si se prolonga esta línea (por el norte hasta Gandia y por el sur hasta Torrevieja) se unirían los principales centros turísticos de Valencia y Alicante por ferrocarril.

El puerto de Alicante presenta un tráfico limitado y sin apenas trascendencia económica, aunque la línea Alicante-Orán crece año tras año, al igual que sucede con las conexiones con las Islas Baleares. Se debe potenciar su papel en el turismo de cruceros. Respecto a los puertos pesqueros, el de Santa Pola tiene una importancia significativa, aunque la crisis en el sector está reduciendo el peso de esta actividad, por lo que son necesarias medidas que potencien la pluriactividad para los barcos y tripulaciones, para lo cual se proponen actividades turístico-recreativas ligadas a los “cruceros pesqueros itinerantes” entre puertos comerciales, pesqueros y deportivos.

Desde el punto de vista de la dinámica litoral la zona se encuentra incluida en la subunidad morfodinámica comprendida entre la Punta de Moraira y el Cabo Cervera. Se trata de un tramo de costa de gran extensión, cuya morfología va cambiando de forma continua y creciente, pasando de formas estructurales complejas hasta las áreas planas

maduras que albergan formaciones arenosas de importancia. En general presenta playas en regresión, por disminución de aportes y con problemas erosivos por reducción de sedimentos.

También son frecuentes las inundaciones fluviales asociadas a la insuficiencia de cauce. Las más importantes son las que afectan al río Seco de Campello, a los barrancos de Juncaret y Orgegia y de las Ovejas en Alicante y al cono del río Vinalopó en Elche. También se producen inundaciones en las marjales costeras de Sant Joan, del Altet y el la Laguna del Hondo.

Por último, se propone la prolongación de la Vía Litoral Valenciana (VLV) como medio para valorizar turísticamente los espacios naturales, ecosistemas y paisajes de interés existentes en la Zona. Con esta red se pretende facilitar un recorrido integral de todo el litoral del área, aprovechando la zona de servidumbre de tránsito costera o el viario y los paseos marítimos existentes. También debe articularse con otras redes peatonales existentes, como la red de caminos y senderos excursionistas tradicionales (GR, PR).

La protección y valoración (educativa, turística y ambiental) de los espacios naturales existentes como espacio libres metropolitano, que supone una oportunidad para diversificar la oferta turística; el desplazamiento de la industria más contaminante hacia el interior y su sustitución por nuevos usos terciarios y dotacionales; la desestacionalización de la ocupación mediante la transformación de segundas en primeras residencias en la zona costera; la mejora de las infraestructuras de transporte y comunicaciones y de los servicios; y la preservación de las áreas sujetas a riesgo de inundación y a erosión costera, son algunas de las actuaciones propuestas para la Zona 10.

Figura 30. Modelo Territorial Zona 10: El Campello, Mutxamel, Sant Joan d'Alacant, Alicante, Elche y Santa Pola.

Fuente: Elaboración Propia.

- 1.6.11 Zona 11. Guardamar del Segura- Pilar de la Horadada

El modelo general de ordenación que se propone para la Zona 11 viene sintetizado en el plano adjunto (Figura 31). Está integrada por los municipios de Guardamar del Segura, San Fulgencio, Rojales, Los Montesinos, Torrevieja, Orihuela, San Miguel de Salinas y Pilar de la Horadada, todos ellos pertenecientes a la comarca de la Vega Baja del Segura.

Tradicionalmente su base económica ha sido la agricultura. Más recientemente se ha desarrollado un importante turismo vinculado a la segunda residencia en el litoral, así como una industria pujante en el corredor Alicante-Murcia (N-340 y A-7). El sector terciario y la construcción han evolucionado en paralelo al turismo y a la expansión demográfica.

Tras el crecimiento experimentado en las últimas décadas, vinculado a un turismo estacional de fuerte componente inmobiliario, se ha originado un modelo territorial muy complejo, con un gran consumo de recursos, de mantenimiento muy costoso, cuyo desarrollo debe ser reorientado.

San Fulgencio, Rojales, Los Montesinos y San Miguel de Salinas, son pequeños municipios del interior especializados en el sector primario que se han visto afectados por el crecimiento turístico y por la construcción, gracias a su cercanía al mar. Tienen un nivel de renta medio-alto y cierto dinamismo demográfico.

Guardamar del Segura y Pilar de la Horadada son municipios costeros de tamaño medio situados en los extremos del área. Están especializados en el sector servicios, cuentan con una significativa actividad turística, con un nivel de renta medio-alto y una población en continuo crecimiento.

El sistema de urbano está liderado por **Orihuela**, que concentra la mayor parte de las funciones terciarias no relacionadas con la actividad turística, además un incuestionable valor patrimonial. Tiene uno de los términos municipales más extensos de toda la Comunidad en el que se pueden distinguir diferentes zonas (el corredor industrial, el frente costero, la zona de regadíos tradicionales y la agrícola de secano).

Torrevieja está adquiriendo un protagonismo creciente en el litoral, asociado a un desarrollo edificatorio sin precedentes. Es uno de los municipios que más ha crecido en

población de toda Europa. Mantiene una fuerte especialización en el sector servicios, una alta tasa de actividad comercial y turística y un nivel de renta medio.

En la zona existe un sistema policéntrico de ciudades, con dos cabeceras importantes (una en la costa, Torrevieja, y otra en el interior, Orihuela), que corre el riesgo de desequilibrarse por la presión a la que se encuentra sometido.

En la comarca de la Vega Baja existen diversas áreas homogéneas que precisan un tratamiento diferenciado: el espacio costero, de clara vocación turística y residencial; el llano de inundación, donde es preciso compatibilizar el desarrollo con el mantenimiento de la actividad agrícola y la preservación del paisaje; el corredor industrial, que hay que consolidar y potenciar; las áreas naturales a proteger; los espacios intermedios, donde es posible un desarrollo singular, como alternativa a la ocupación masiva del litoral; y, los principales nodos urbanos, que deben reforzar su liderazgo y proyección exterior.

Los municipios litorales de la misma constituyen un ámbito fuertemente urbanizado con una tendencia cada vez más expansiva. Uno de los principales problemas que se plantean para continuar con su desarrollo urbanístico es la disponibilidad de recursos hídricos, ya que son insuficientes en cantidad y calidad. También existen importantes problemas de inundación en la llanura del río Segura. En tercer lugar, la presión que se ejerce sobre los espacios naturales existentes (Parque Natural de las Lagunas de la Mata y de Torrevieja y cordones dunares en Guardamar del Segura) y la congestión que se produce en las infraestructuras, sobre todo en las viarias; lo que exige la implantación de sistemas de transportes público alternativos al uso del vehículo privado.

En este sentido, hay que mejorar el sistema ferroviario que tiene un papel secundario salvo en Orihuela, único municipio con estación y servicio de cercanías y largo recorrido. Sin embargo, en la costa no existe alternativa, por lo que se propone prolongar el la línea Alicante-Dénia, que tiene previsto llegar al aeropuerto de El Altet, hasta Torrevieja. De esta forma se dispondría de una red lineal que uniría los principales centros turísticos de Valencia y Alicante por ferrocarril.

A excepción del puerto pesquero de Torrevieja, el resto de las instalaciones de la zona tienen un carácter eminentemente deportivo. Tienen una alta calidad de servicios y equipamientos. El puerto de Torrevieja ha tenido gran importancia si bien la crisis del sector pesquero pone en cuestión el desarrollo de esta actividad a largo plazo. Por esta razón se propone potenciar la integración e incorporación turística del mismo en el desarrollo de los cruceros-pesqueros itinerantes.

Desde el punto de vista de la dinámica litoral esta zona apenas se diferencia de la anterior (de hecho están en la misma subunidad morfodinámica) por lo que predominan las playas en ligera regresión.

Por último, se propone la prolongación de la Vía Litoral Valenciana (VLV) para posibilite un recorrido integral de todo el litoral de la Zona 11.

La reorientación del modelo territorial hacia otro de menor ocupación del suelo y menor consumo de recursos, mediante la necesaria coordinación del planeamiento municipal; la protección, mantenimiento y puesta en valor del patrimonio natural, cultural y del paisaje (zonas de huerta); la preservación de las áreas sujetas a riesgo de inundación; la desestacionalización de la oferta turística mediante la incorporación de usos terciarios; la promoción de complejos residenciales y asistenciales para un turismo asociado a la tercera edad y de desarrollos ligados a la práctica del golf, como alternativa a la urbanización tradicional de baja densidad; la mejora de las infraestructuras viarias, ferroviarias, de abastecimiento de agua y de energía, son algunas propuestas que se realizan para la Zona 9.

Figura 31. Modelo Territorial Zona 11: Guardamar del Segura, Torrevieja, Orihuela, Pilar de la Horadada, San Fulgencio, Rojales, Los Montesinos y San Miguel de Salinas