

## INDICE

<b>1. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN PROYECTADA Y SUS ACCIONES DERIVADAS.</b>	<b>2</b>
1.1. DESCRIPCIÓN DEL PAT DEL LITORAL VALENCIANO.....	3
1.2. BREVE DESCRIPCIÓN DEL PLANEAMIENTO VIGENTE.....	6
1.3. PLANEAMIENTO PROPUESTO.....	10
<b>2. JUSTIFICACIÓN DEL PLANEAMIENTO PROPUESTO DESDE EL PUNTO DE VISTA AMBIENTAL.</b>	<b>11</b>
2.1 ALTERNATIVAS QUE SE PLANTEAN DESDE EL PROGRAMA DE ACTUACIONES	12
<b>3. INVENTARIO Y DESCRIPCIÓN DE LAS INTERACCIONES ECOLÓGICAS Y AMBIENTALES CLAVES.</b>	<b>16</b>
3.1. ASPECTOS AMBIENTALES AFECTADOS POR EL PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DEL LITORAL VALENCIANO.....	16
3.1.1. Paisaje.....	16
3.1.2. Recursos hídricos.....	19
3.1.3. Playas.....	20
3.2. DESCRIPCIÓN DE LOS USOS Y APROVECHAMIENTOS ACTUALES EXISTENTES.....	23
3.2.1. Sistema productivo.....	23
3.2.2. Infraestructuras y equipamientos.....	34
3.3. RIESGOS AMBIENTALES.....	50
3.3.1. Riesgo de inundación.....	50
3.3.2. Riesgo de contaminación de acuíferos.....	56
3.3.3. Riesgo de incendios forestales.....	56
3.3.4. Erosión costera.....	57
3.4. ZONIFICACIÓN ADOPTADA POR EL PAT DEL LITORAL VALENCIANO.....	60
3.5. ÁREAS DEGRADADAS POR LA CONTAMINACIÓN.....	63
3.6. ÁREAS QUE PRESENTAN INTERÉS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA NATURALEZA.....	66
3.7. POBLACIÓN ACTUAL Y SUS CONSUMOS DE AGUA POTABLE.....	74
3.7.1. Demografía.....	74
3.7.2. Consumos de agua.....	80
<b>4. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS.</b>	<b>83</b>
4.1. MEDIO AMBIENTE.....	84
4.2. INFRAESTRUCTURAS.....	88
4.3. URBANÍSTICO - TERRITORIAL.....	93
<b>5. MEDIDAS CORRECTORAS.</b>	<b>99</b>
5.1. MEDIDAS CORRECTORAS PARA MINIMIZAR LOS POSIBLES EFECTOS NEGATIVOS.....	99
5.1.1. Medio Ambiente.....	100
5.1.2. Infraestructuras.....	101
5.1.3. Urbanísticas- Territoriales.....	103
<b>6. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL.</b>	<b>106</b>
<b>7. CARTOGRAFÍA.</b>	<b>108</b>

## **1. Descripción de la actuación proyectada y sus acciones derivadas.**

En el ámbito territorial de la Comunidad Valenciana, a la hora de tramitar la aprobación de los instrumentos de planificación territorial, la legislación propia de Evaluación de Impacto Ambiental, exige y determina la necesidad de redactar un Estudio de Impacto Ambiental, con el objeto de analizar de manera específica las repercusiones ambientales del planeamiento que se pretenda llevar a cabo.

El Anexo I del Decreto 162/1990, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989, de Impacto Ambiental, dedica un apartado, el 8.g, a especificar que tipos de Instrumentos de Ordenación Territorial están sujetos al procedimiento administrativo de Evaluación de su Impacto Ambiental, encontrándose entre estos los Planes de Acción Territorial.

En el presente documento se recoge el Estudio de Impacto Ambiental del Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana.

Este Estudio se compone, según regla la Orden de 3 de enero de 2005 de la Consellería de Territorio y Vivienda por la que se establece el contenido mínimo de los estudios de impacto ambiental que se hayan de tramitar ante la Consellería, de los siguientes puntos:

- Descripción de la actuación proyectada y sus acciones derivadas.
- Examen de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada
- Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas ambientales claves
- Identificación y valoración de impactos, tanto en la solución propuesta como en sus alternativas.
- Establecimiento de medidas preventivas y correctoras
- Programa de Vigilancia Ambiental
- Documento de síntesis.
- Cartografía y documentación complementaria.
- Redactores del Estudio de Impacto Ambiental

La reciente Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (en adelante LOTPP) establece en su artículo 15, que el litoral, por sus especiales valores ambientales y económicos, debe ser objeto de una ordenación específica. La LOTPP contempla, la redacción de un Plan de Acción Territorial del Litoral de la Comunidad Valenciana que establezca las directrices de ocupación, uso y protección de la franja costera.

## **1.1. Descripción del PAT del litoral valenciano.**

En la elaboración de este Plan de Acción Territorial se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

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

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

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

Existen algunos problemas territoriales compartidos por las regiones mediterráneas. Entre ellos, se pueden destacar los siguientes:

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

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

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

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

- Un clima excepcional sobre el que se ha cimentado el desarrollo turístico, que nos diferencia de otros espacios litorales comunitarios.
- Las playas, que junto con el clima, son el recurso turístico que ejerce una mayor atracción sobre la demanda. La Comunidad Valenciana cuenta con 270 kilómetros de playas, lo que representa cerca del 60% de la longitud de su costa. Porcentaje, éste, que es el mayor de todas las regiones costeras españolas.

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

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

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

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

---

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

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

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

## **1.2. Breve descripción del planeamiento vigente.**

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

En la Comunidad Valenciana, la aprobación de la Ley del Suelo No Urbanizable, en 1992, y de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística, en 1994, había permitido definir una situación que, desde muchos ámbitos, se consideraba ejemplar. Sin embargo, al margen de los problemas asociados a estas leyes y a la normativa estatal promulgada en 1998 y en el año 2000, no se ha podido evitar procesos de transformación territorial centrados en el beneficio inmobiliario a corto plazo. Estos procesos de rápida ocupación del territorio son mejorables desde el punto de vista del interés general y de la sostenibilidad del desarrollo a largo plazo. A su vez, estos procesos se caracterizan por:

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

Si analizamos la clasificación del suelo establecida por el planeamiento urbanístico de los municipios litorales nos encontramos con el problema de la colmatación de determinados términos municipales por los usos urbanos; problema que no ha dejado de intensificarse en tiempo. Por ejemplo, la superficie urbanizada alcanza el 35% del término municipal en Sant

Joan d'Alacant, en Albuxech o en La Pobla de Farnals, el 40% en Calpe, y llega al 70% en varios municipios del entorno de Valencia.

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

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

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

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

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

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

- Existe una tendencia a colmatar los espacios intersticiales no urbanizados, generando continuos de desarrollo no coordinado, que generalmente degradan la calidad ambiental y urbana del conjunto.
- Hay una subordinación de la protección en suelos no urbanizables de valor agrícola, ecológico o paisajístico, al desarrollo urbanístico.
- Falta homogeneidad en el tratamiento de los suelos no urbanizables, lo que genera tensiones, inseguridad jurídica y proliferación de actividades ilegales.
- Con frecuencia no se contemplan las reservas de suelo necesarias para infraestructuras o dotaciones supramunicipales, lo que unido a las pautas de ocupación de estos espacios dificulta y encarece su posterior realización.
- Se generan problemas por el inadecuado tratamiento o a la indefinición de determinados aspectos, consecuencia de la ausencia de planeamiento supramunicipal o de incorrecciones del planeamiento municipal.
- Ausencia de una oferta de suelo industrial coordinada, lo que genera un exceso del mismo que, a veces, ocasiona la ocupación de terrenos de alto valor alternativo.
- Hay una densificación excesiva de los núcleos urbanos, con fuerte pérdida de calidad ambiental y urbana, ruptura de las tipologías y de la imagen tradicional.

En 1999, fecha del último estudio publicado<sup>2</sup> que ofrece datos homogéneos del planeamiento urbanístico, los 60 municipios litorales que integran el ámbito estricto del Plan de Acción Territorial ya contaban con cerca de la mitad (el 46,5%) de todo el suelo urbano y urbanizable clasificado en la Comunidad Valenciana. Esta superficie, que ascendía a 63.698 hectáreas, siendo importante aún lo es más si se tiene en cuenta que la superficie total de los términos municipales costeros representa el 14% de la total de la Comunidad. Es decir, en algo menos de la sexta parte del territorio valenciano se concentra la mitad del suelo urbano y urbanizable clasificado por el planeamiento municipal.

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



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

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

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

---

<sup>2</sup> "El Planeamiento Urbanístico en La Comunidad Valenciana". Serie Cartografía Temática, nº 6. COPUT, 1999.

### **1.3. Planeamiento Propuesto**

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.

## 2. Justificación del planeamiento propuesto desde el punto de vista ambiental.

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 la 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)<sup>3</sup>.

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).

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

---

<sup>3</sup> El Proyecto "Costa Natura" impulsado por la Generalitat va en esta línea.

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 Costas<sup>4</sup>). 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 ubicación 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.

## ***2.1. Alternativas que se plantean desde el Programa de Actuaciones***

Las actuaciones se han planteado en el PAT en tres epígrafes diferentes: Infraestructuras, Urbanismo y Medio Ambiente. En ellas se han perseguido una serie de objetivos como son:

- 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

---

<sup>4</sup> L 22/1988, de 28 de julio, de Costas (BOE núm. 181, de 29 de junio de 1988)

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.

En cuanto a las distintas alternativas de ordenación del territorio planteadas en las actuaciones, están descritas agrupadas en los tres apartados anteriormente citados:

### **1. Medio Ambiente,**

Se pretende por medio de las siguientes actuaciones crear un continuo conectando los diversos espacios naturales protegidos, y poniéndolos en valor junto a los espacios de alto valor paisajístico. Por otra parte se da importancia a los suelos agrícolas y los puertos marítimos.

- Poner en valor 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.
- Crear 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 la propuesta anterior.
- La protección de los suelos de alto valor paisajístico identificados en el estudio de paisaje realizado al efecto, en especial de aquellos 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 utilidades alternativas a los puertos y flota pesquera. En particular se propone potenciar el carácter turístico, recreativo y deportivo de estos puertos.

## 2. Infraestructuras

Las distintas infraestructuras de transporte, agua y energía, permiten la comunicación entre los distintos espacios y la conducción de los recursos como el agua y la energía para que resulten accesibles a todo el territorio

- 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 Torreveja 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 mejora de la estrategia aeroportuaria, incluyendo la finalización del aeropuerto de Castellón.
- 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.
- La gestión del agua residual, con construcción y mejora de depuradoras e infraestructuras de saneamiento.

### 3. .Urbanístico- Territorial.

Las actuaciones de éste epígrafe pretenden preservar zonas para actuar con una ordenación diferenciada y con modelos alternativos para reconducir los futuros usos en consonancia con la protección del litoral. Por otro lado se pretende favorecer la conversión de segundas residencias en primeras, y reconvertir el tipo de turismo con otras formas más diversas.

- 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.

### **3. Inventario y descripción de las interacciones ecológicas y ambientales claves.**

#### **3.1. Aspectos ambientales afectados por el Plan de Acción Territorial del Litoral Valenciano**

En el documento de información en el apartado de Diagnóstico del Medio Físico se analizan los siguientes aspectos ambientales que se detallan a continuación:

##### **3.1.1 Paisaje**

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

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

El PAT del litoral Valenciano adopta del estudio de paisaje que se realizó en el litoral valenciano, la diversas unidades paisajísticas que se establecieron con los siguientes criterios:

- Selección por el valor de su calidad visual.
- Representatividad de todos los grupos tipológicos.
- Exclusión de los espacios ya protegidos.



- Fomento del sistema de corredores paisajísticos.

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

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

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

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

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

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

### 3.1.2 Recursos hídricos

La excesiva utilización de los recursos hídricos se produce por la concurrencia de fuertes demandas agrícolas y el incremento de otras demandas (hidroeléctricas, industriales y urbanas).

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

Y todo ello en un marco en el que es necesario plantear que los recursos aportados naturalmente por las lluvias en España son decrecientes (reducción de unos 24 Hm<sup>3</sup>/año). El Panel de Expertos sobre Cambio Climático de Naciones Unidas ha cifrado la reducción de aportes hídricos en España, en 25 mm de lluvia al año.

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

La situación actual exige medidas en aquellas zonas que presentan un balance hídrico negativo (sobre todo en períodos de sequía) como ocurre, por ejemplo, en el sur de la Comunidad Valenciana.

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

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

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

Las medidas planteadas por el plan pasan por desarrollar medidas de ahorro y de eficiencia en el uso del agua como por ejemplo la modernización de los regadíos, la reutilización de las aguas residuales depuradas y la mejora de redes de abastecimiento para evitar pérdidas. Son medidas provisionales que palian en parte el problema, las definitivas son actuaciones como los trasvases desde otras cuencas o la desalación de agua del mar.

En cuanto a las infraestructuras de saneamiento y depuración se proponen actuaciones sobre los sistemas colectores con insuficiencia o con problemas de filtraciones, también se pretende actuar mejorando las instalaciones de algunas depuradoras, su capacidad o creando nuevas instalaciones.

### **3.1.3 Playas**

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

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

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

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

- Castellón: El Fortí y Fora forat en Vinaròs; Playa Norte de Peñíscola; Torre de la Sal en Cabanes; Voramar, Almadraba y Torre de San Vicent en Benicàssim; el Pinar en Castellón, y las playas Norte y Sur de Chilches.
- Valencia: Racó de Mar en Canet d'En Berenguer; la playa del Puerto de Sagunto; Pobla de Farnals; Port Saplaya y Patacona en Alboraya; Malvarrosa y Las Arenas en Valencia; El Perelló y Les Palmeretes en Sueca; Los Olivos, Cap Blanc, Racó y San Antonio en Cullera; la playa de Xeraco; la playa Nord de Gandia; la playa de Piles, Paupi en Oliva.
- Alicante: Les Bovetes y Les Marines en Denia; El Arenal, La Barraca, Ambolo y La Granadella en Jávea; la Cala del Moraig en Benitachell; El Portet y L' Ampolla en Moraira, Cala Fustera en Benissa; La Fossa y Cantal Roig en Calpe; las playa de Levante y de Poniente en Benidorm; la playa Centro en Villajoyosa; Carrera de la Mar y Muchavista en El Campello; la Playa de San Juan y el Postiguet en Alicante; la Isla de Tabarca; la playa del Altet, Arenales del Sol y La Marina en Elche; Varadero, Levante y Gran Playa en Santa Pola; La Roqueta en Guardamar del Segura; las playas de los Locos, del Cura y de los Náufragos en Torrevieja; Punta Prima, Playa Flamenca, Cabo Roig, Dehesa de Campoamor y Mil Palmeras en Orihuela.

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

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

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

No se establece ninguna actuación directa sobre las playas, aunque casi todas afectan indirectamente, desde el control urbanizador, que restaría presión sobre las playas, actuaciones sobre los puertos pesqueros, sobre los viarios litorales, sobre la erosión costera, etc, finalmente repercutirán sobre la mejora de las playas.

## 3.2. Descripción de los usos y aprovechamientos actuales existentes.

### 3.1.1 Sistema productivo

#### 1. Sector primario

El sector primario ocupa en la actualidad un pequeño peso, desde el punto de vista del empleo y del valor añadido bruto en el tejido productivo de la Comunidad Valenciana, consecuencia del proceso de transformación típico de las economías más desarrolladas. Así, ha pasado en su aportación al valor de la producción regional del 5,55%, en 1986, a un 3,27% en 2000; situándose por debajo de la media nacional (4,39% en 2.000).

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

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

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

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



Distribución geográfica de los principales cultivos

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

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

contrapartida, en este subsector se produce un elevado grado de integración con las industrias de alimentación animal y con los transformadores.



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



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

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

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

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

En todo caso, hay que señalar que la flota pesquera está en proceso de reducción y modernización para adaptarse a las políticas comunitarias que, centradas en la sobreexplotación de los recursos pesqueros existentes<sup>5</sup> exige la búsqueda de nuevas alternativas de ingresos y empleos en el sector.

<sup>5</sup> Desde hace unos años se asiste a una sobreexplotación de los caladeros del Mediterráneo que afecta a determinadas especies como el atún rojo, el pez espada y la sardina. El peligro de extinción de ciertas especies se ha incrementado debido a que en las últimas décadas el desarrollo pesquero se ha caracterizado por la continua sofisticación tecnológica para la captura del pescado, y hoy en día, la mayor parte de las pesquerías se encuentran totalmente explotadas, sobreexplotadas o agotadas. A esto se añade que la producción pesquera está afectada por la aplicación de medidas técnicas de conservación en el litoral de la Comunidad Valenciana llevadas a cabo por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y la Conselleria de Agricultura y Alimentación (CAPA), y que conllevan el establecimiento de vedas temporales para las modalidades de pesca de cerco y de arrastre de fondo.

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

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

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

## **2. Sector secundario**

En la industria valenciana predominan los sectores de bienes de consumo tradicionales como son la industria agroalimentaria, el calzado y el cuero, los productos cerámicos, los textiles, la madera y el juguete, artículos de caucho y plástico, e industrias de transformación de metales. Se trata de sectores de demanda media y débil, con poco valor añadido en muchos municipios litorales y con excesiva presencia de industrias contaminantes, como son la industria cerámica y química, generadoras de problemas ambientales.

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

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

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

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

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

Las áreas industriales son zonas que se han desarrollado paulatinamente y que generalmente el planeamiento clasifica como suelo urbano. Suelen presentar deficiencias en cuanto a equipamientos e infraestructuras y, en ocasiones, resulta difícil su gestión por el alto grado de consolidación existente. Por último, los enclaves industriales que están constituidos por empresas o instalaciones generadas alrededor de las mismas que presentan poca o ninguna posibilidad de ampliación.

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

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

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

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

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

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

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

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

concentraron el 63 % de la inversión. Los municipios litorales de la provincia de Valencia han experimentado un retroceso medio anual de la inversión industrial del 2.2%.

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

### **3. Sector terciario**

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

Las empresas del sector servicios son mayoritariamente pequeñas con un porcentaje muy elevado de microempresas, planteándose problemas ligados a su tamaño reducido (de organización, escasos recursos humanos especializados, bajo nivel formativo y debilidad financiera).

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

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

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

En el sector de la innovación y desarrollo tecnológico hay que destacar su escasa penetración, el lento acceso a servicios avanzados por parte de las PYMES y la falta de

inversiones en el mismo, salvo excepciones. Por su parte, la Generalitat Valenciana a impulsado el proceso de modernización de las Administraciones Públicas materializado por el Plan Estratégico para la Modernización de las Administraciones Públicas Valencianas (PEMAV).

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

Aunque existe una dotación científica y universitaria importante y el esfuerzo inversor en investigación, innovación y desarrollo de las empresas es creciente, los resultados por ahora no son satisfactorios. Las razones se encuentran tanto en los problemas de adaptación socioeconómica, técnica y cultural a un esquema con una dinámica de cambio muy fuerte, como en factores más estructurales. Entre éstos, podríamos destacar los siguientes:

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

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

El principal problema del sector desde el punto de vista de actividad productiva es su estacionalidad que tiene como consecuencias la discontinuidad de las plantillas, la incapacidad de activación de los mercados de la demanda, las insuficiencias en la oferta de

comercio y servicios, el bajo desarrollo de la oferta complementaria o el reducido nivel de gasto.

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

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

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



mayor parte del año infrautilizadas. Benidorm es el único enclave valenciano que ha conseguido desestacionalizar la ocupación. Otros núcleos como Gandia, Alicante-San Juan y Torrevieja, que podrían presentar condiciones de partida para superar el problema, siguen padeciéndolo con gran intensidad.

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

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

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

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

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

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

## 3.1.2 Infraestructuras y equipamientos

### 3.2.2.1. De transportes y comunicaciones

#### Carreteras

La red viaria litoral de la Comunidad Valenciana está integrada un gran eje que recorre la



Principales carreteras

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

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

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

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

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

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

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

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

- Para la zona central del litoral, que abarca prácticamente la costa de la provincia Valencia, la A-3 canaliza los flujos de gran parte del país (Galicia, Asturias, Extremadura, Madrid, Andalucía Occidental y la mayor parte de las dos Castillas). Por el norte, el corredor litoral integrado por la N-340, la AP-7, recoge el tráfico procedente de Cataluña y parte de Aragón, mientras que la N-234 hace lo propio del procedente del resto de Aragón, País Vasco, Cantabria y parte de Castilla-León. Por último, por el sur la autovía del Descubrimiento andaluza y la N-340 canalizan los tráficos de Andalucía Oriental y Murcia.
- Sobre el litoral alicantino inciden tres ejes viarios: por el norte, la AP-7 y la N-340 y la N-332; por el centro, la N-330; y por el sur, la N-340 y la N-332 nuevamente.

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

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

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

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

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

## Ferrocarril

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



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

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

Los trenes Altaria cubren el recorrido Madrid-Alicante. El servicio está formado por Talgos Pendulares de séptima generación, que incorporan las

últimas tecnologías de seguridad y confort. El tiempo de viaje es de tres horas y media y existen siete frecuencias diarias.

Igualmente, hay siete líneas de Trenes Regionales en funcionamiento:

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

También, hay seis líneas de cercanías:

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

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

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

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

En mayo de 1994 se puso en servicio el primer tramo de la Línea 4 de tranvía. Con esta actuación Valencia fue pionera en España en la recuperación de este sistema de transporte.

El primer tramo de la Línea 4 del tranvía tenía 9,7 Km. de longitud y contaba con 21 estaciones. Su recorrido posibilitó la conexión del conjunto de las líneas de metro con zonas de alta demanda como la Universidad Politécnica, el nuevo Campus de la Universidad Literaria de Valencia y la Playa de la Malvarrosa.

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

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

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

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

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

El Plan de Infraestructuras Estratégicas (PIE) prevé que en el año 2010 la red de Metrovalencia llegue a los 200 kilómetros, lo que significa duplicar, prácticamente, la extensión actual. Las acciones enmarcadas en el ámbito metropolitano de Valencia establecen la conexión de las Líneas 1 y 3, la mejora de las estaciones de la Línea 1, la construcción de la Línea T2 correspondiente al itinerario Torrefiel-Orriols-Xàtiva-Parque

Central-Nazaret y la ejecución de la nueva estación de Bailén, que conectará la red de metro con el AVE y los servicios de cercanías de RENFE.

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

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

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

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

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

### **Puertos deportivos**

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

- El 39% en concesiones dependientes de la Generalitat Valenciana.
- El 33% en concesiones en puertos de la Generalitat Valenciana.



- El 20 % son puertos de la Generalitat Valenciana.
- El 8% restante son puertos del Estado.

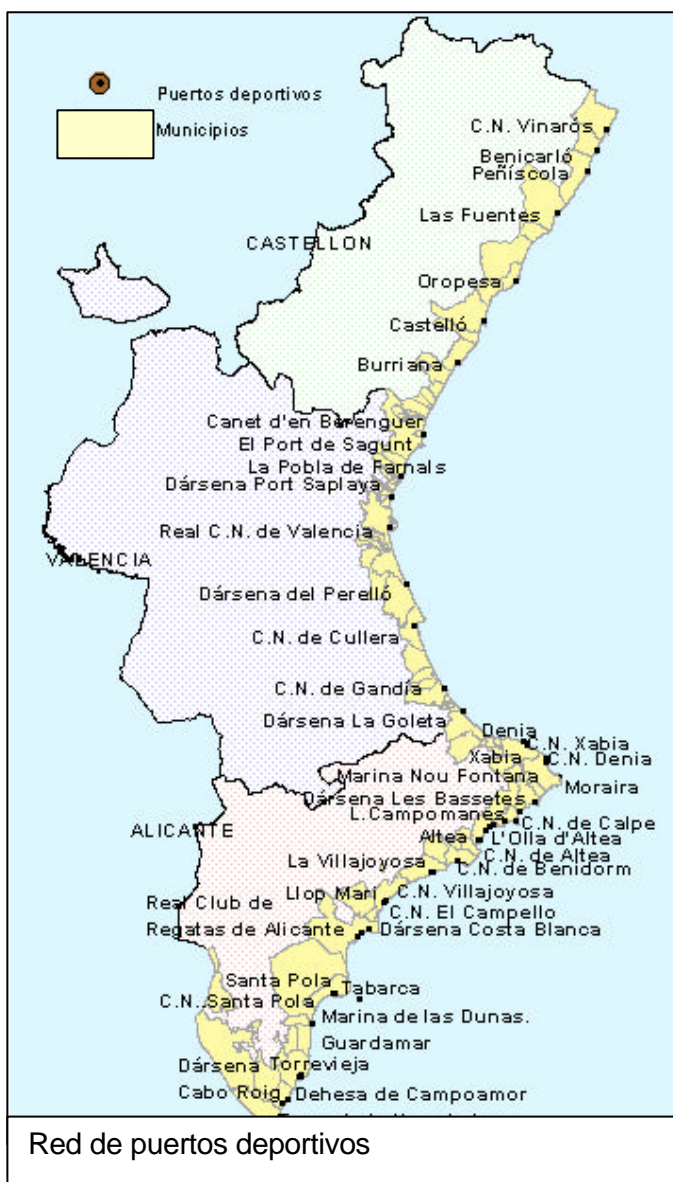
La oferta actual de amarres es de 17.928; que están desigualmente distribuidos (un 8% en Castellón, 21% en Valencia y 71% en Alicante).

Si analizamos la oferta de amarres deportivos actuales respecto de la del Plan de Puertos de 1989 se observa que la misma se ha duplicado (pasando de 9.177 a 17.928). Los amarres en puertos en concesión dependiente de la Generalitat han aumentado un 30% (de 4.203 a 5.446), un 55% en los puertos gestionados como concesión de la Generalitat (de 2.883 a

6.838), en puertos de la Generalitat se han multiplicado por 6 (de 450 a 2.730) y en puertos también ha habido un aumento considerable (del 60%).

Con respecto al número de puertos en la Comunidad Valenciana, existe muy buena cobertura territorial aunque la distribución tampoco es homogénea. Si analizamos el número de puertos por cada 100 kilómetros, el litoral valenciano presenta aproximadamente 10 puertos cada 100 Km., índice muy por encima del resto de las regiones españolas. La densidad es de 36 amarres por Km., lo que es reflejo de una red bastante densa de puertos deportivos.

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



bastante grande.

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

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

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

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

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

- Puertos de alta calidad: Todos los galardonados con bandera azul más el Club Náutico de Castellón y las dársenas de Port Saplaya (Alboraya), de El Perelló (Sueca) y de la Dehesa de Campo Amor (Orihuela).
- Puertos de calidad media: Club Náutico de Vinaròs, Benicarló, Puerto Deportivo de Canet d'En Berenguer, Club Náutico de Cullera, Dársena de La Goleta, Puerto de Jávea, Puerto Deportivo Puerto Blanco de Calpe, Puerto Deportivo Luis Campomanes, Puerto de Villajoyosa, Dársena Costa Blanca de Alicante, Real Club de Regatas de Alicante Tiro Pichón y Puerto de Santa Pola.
- Puertos susceptibles de mejorar: El Puerto de Peñíscola, Dársena El Portet de l'Olla de Altea, Puerto de Altea, Club Náutico de Benidorm y Puerto Deportivo de La Pobra de Farnals, presentan instalaciones susceptibles de mejorar desde el punto de vista de los servicios ofrecidos en amarres, a embarcaciones, comerciales y al usuario. La Dársena Les Bassetes de Benissa y la Dársena Partida La Galera de Altea pueden mejorar los servicios a embarcaciones, las comerciales y al usuario.

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

### **3.2.2.2. Infraestructuras de servicios**

#### **Abastecimiento de agua**

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

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

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

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

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

El abastecimiento, como servicio básico para el bienestar y el desarrollo socioeconómico tiene un nivel de exigencia muy alto en cuanto a la garantía del suministro, si bien, muchos sistemas de abastecimiento manifiestan situaciones de vulnerabilidad ante las sequías acontecidas en los últimos años. Desde las Confederaciones Hidrográficas del Júcar y del Segura se debe asegurar que el abastecimiento se realice con la suficiente garantía, para lo que se tienen previstas actuaciones que lo posibiliten. Para ello, las infraestructuras de abastecimiento y distribución han de ser suficientes y de características adecuadas a tal fin. Actuaciones concretas previstas para la mejora de las infraestructuras de este tipo existen en

la Marina Alta y en los abastecimientos de la Mancomunidad del Taibilla, que incluye municipios del sur de la Comunidad Valenciana.

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

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

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

### **Saneamiento y depuración**

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

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

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

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

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

Es evidente que las disponibilidades de agua superficial y subterránea dependen de condicionantes naturales y climatológicos, de actuaciones infraestructurales de captación y regulación, así como de las características de la explotación y gestión del uso del agua. Pero, también se pueden incrementar las disponibilidades con la depuración y reutilización, sobre todo en los municipios en que los vertidos se realizan directamente al mar.

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

Tanto los recursos subterráneos como la mayor parte de los cursos fluviales existentes muestran niveles significativos de contaminación, cuyo efecto se traslada a los embalses

situados en su curso y, muy especialmente, a los estuarios o espacios litorales de desembocadura, limitando sus usos potenciales, en especial, la pesca o el turismo.

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

## Energía

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

Para la Comunidad Valenciana, la demanda eléctrica se ha situado en 21 GWh, un 10% de la estatal. Esta demanda fue cubierta en un 44% con la producción de las centrales del régimen ordinario (hidráulico, nuclear, fuel/gas), en un 8% por la energía adquirida a los productores en régimen especial que corresponde a las energías procedentes de instalaciones abastecidas por fuentes renovables (residuos y cogeneración), y en un 48% por el saldo importador de los intercambios intercomunidades.

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

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

Los principales problemas detectados son:

- El bajo nivel de autoabastecimiento energético (en el año 2000 sólo del orden del 10% de la demanda energética ha sido cubierta a través de energías renovables).

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



La baja calidad del suministro eléctrico y la existencia de zonas industriales ó turísticas sin acceso actual a dichas redes determinan una inferioridad de condiciones de producción y, por tanto, una desventaja relativa en la competencia de la industria valenciana respecto a otras regiones europeas con mejor dotación de este tipo de infraestructuras.

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

Sagunto, Alicante y Elche presentan altas afecciones por la presencia de líneas de 220 Kw (los dos primeros también por gaseoductos).

Con respecto a las previsiones sobre producción energética en la Comunidad Valenciana, para el año 2010 se apuesta por un modelo energético basado en las energías convencionales de origen térmico y nuclear, con un relativo impulso a las energías



renovables que pretenden cubrir un 30% de la producción energética total. En este sentido cabe destacar que el Plan Eólico permitirá a la Comunidad Valenciana incrementar el porcentaje de la demanda satisfecha a través de la producción propia con el uso de energías renovables desde el 10% a más del 50%.

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

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

Con respecto al Plan de Electrificación Valenciano (PLAVEL), dirigido a mejorar las infraestructuras eléctricas en aquellos núcleos no urbanos que mayores déficit presenten, se propone la implantación de instalaciones eléctricas convencionales: líneas de transporte de alta y media tensión, centros de transformación y redes de distribución de baja tensión. También, la implantación de instalaciones eléctricas alimentadas por energías renovables (solar, eólica, hidráulica) que se conecten a redes eléctricas convencionales. Los objetivos concretos del PLAVEL se desarrollarán, a su vez, a través del Plan de Energías Renovables de la Comunidad Valenciana, del Programa de Ahorro Energético en los Edificios Públicos de la Comunidad Valenciana y del Plan de Diversificación y Ahorro de Energía en las empresas industriales.

### **3.3. Riesgos ambientales.**

#### **3.1.1 Riesgo de inundación.**

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

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

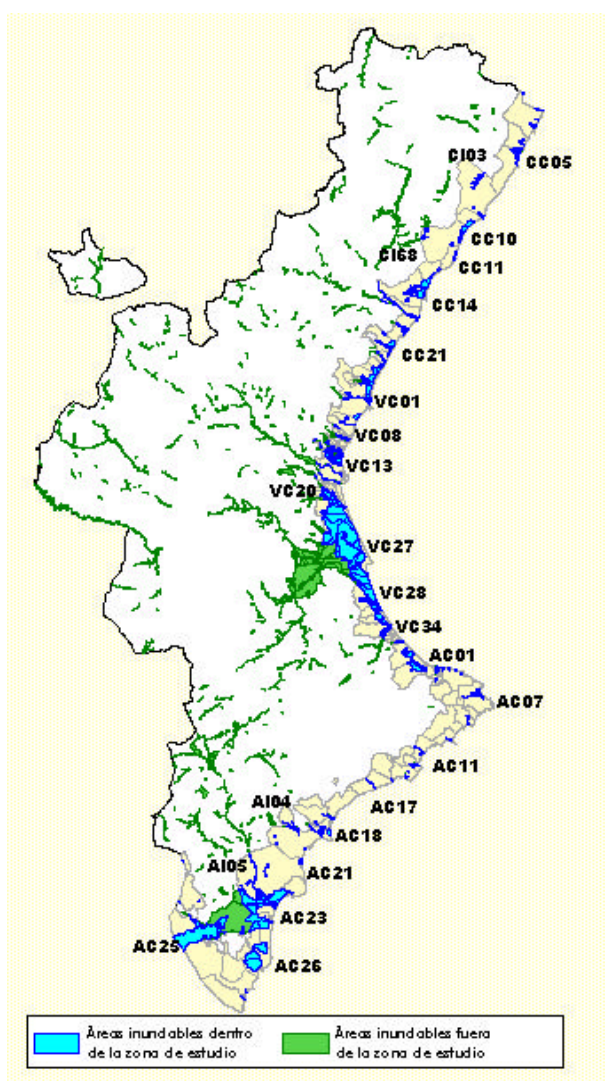
Si a ello le unimos el hecho de que en las llanuras ribereñas se concentran las tierras más fértiles para la agricultura, que la proximidad del río facilita el aprovechamiento del agua para el riego y el abastecimiento, que los fondos de valle constituyen el lugar idóneo para la implantación de las principales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

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

cuencas, afectando a las áreas susceptibles de ser inundadas e incrementando la necesidad de llevar a cabo importantes obras de defensa ante posibles crecidas.

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

Las principales zonas de inundación que afectan a los municipios litorales de la Comunidad



Valenciana están asociadas a insuficiencias de cauce junto a sus desembocaduras o a la existencia de marjales costeras. Estas zonas, de norte a sur, son las siguientes (ver Cuadro 3 e imagen):

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

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

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

;;

PROVINCIA	ZONA DE INUNDACIÓN	MUNICIPIO
VALENCIA	VC12 Endorreismo de Massamagrell	Massalfassar, Masamagrell, La Pobla de Farnals, Valencia
	VC13 Cono del barranco del Carraixet	Foios, Meliana, Alboraya, Valencia
	VC15 Barranco de Masarrochos	Valencia
	VC18 Desembocadura del Río Turia	Valencia
	VC19 Barranco de la Saleta	Valencia
	VC20 Rambla del Poyo	Albal, Alfafar, Catarroja, Massanassa, Silla, Valencia
	VC22 Barranco de Picassent	Albal, Catarroja, Silla
	VC 45 Albal	Albal, Catarroja
	VC23 Barranco Cañada Hortolá	Silla, Valencia
	VC26 Barranco de Alginet	Sollana
	VC27 Laguna de la Albufera	Albal, Silla, Sollana, Sueca, Valencia
	VC 28 Inundación masiva del río Xúquer	Cullera, Sollana, Sueca, Tavernes de la Valldigna
	VC34 Marjal de Tavernes	Gandia, Xeraco, Xeresa, Tavernes de la Valldigna
	VC35 Ríos Vaca y Badell	Tavernes de la Valldigna, Xeraco
	VC36 Barranco de las Fuentes	Xeraco
	VC38 Barranco de Xeresa	Xeresa
	VC39 Barranco de Beniopa	Gandia
	VC40 Río Serpis	Gandia
	VC47 Barrancos de Real de Gandia	Gandia
	VC41 Barranco Montanella	Oliva
VC42 Barranco de la Font d' Encarrós	Oliva	
VC43 Barranco de Oliva	Oliva	
VC44 Rambla Gallinera	Oliva	
AC01 Marjal de Pego	Oliva	
ALICANTE	AC01 Marjal de Pego	Dénia, Pego, El Verger
	AC02 Río Gironá	Dénia, Els Poblets, El Verger
	AC03 Barranco de la Fusta	Dénia
	AC04 Barranco del Altet	Dénia
	AC05 Barranco de las Brisas	Dénia
	AC06 Barranco del Montgó	Dénia
	AC30 Barranco de Ondara	Ondara
	AC07 Río Gorgos	Jávea
ALICANTE	AC08 Barranco del Tosalet	Jávea
	AC09 Barranco de las Fuentes	Teulada

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

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

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

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

- El riesgo de inundación en muchos municipios litorales es elevado y los daños potenciales asociados son muy graves, consecuencia de la fuerte urbanización.

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

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

Según el último informe del Panel de Expertos de Naciones Unidas, los procesos de cambio climático que se están produciendo apuntan a una elevación en el nivel del mar a medio-largo plazo, que puede llegar a tener graves repercusiones sobre el litoral mediterráneo. Este proceso agravaría los problemas de los temporales, incrementaría la erosión en muchos ámbitos y afectaría a las áreas urbanizadas más próximas a la ribera del mar. Según el Panel de Expertos sobre el Cambio Climático se espera un crecimiento anual del nivel del mar de entre 5 y 9 mm al año (entre 1992 y 2000 se ha registrado un crecimiento anual de entre 2 y 8 mm en el Mediterráneo)

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

### **3.1.2 Riesgo de contaminación de acuíferos.**

Las aguas subterráneas han tenido un valor extraordinario para el desarrollo, tanto agrícola como urbano e industrial, de la Comunidad Valenciana.

De los 12 acuíferos que existen en el territorio valenciano, el más importante en recursos es el acuífero cuaternario de la Plana de Valencia, que se encuentra, como el resto, muy degradado. Ello es debido a la fuerte presión que soportan por las extracciones que se producen para satisfacer la elevada demanda de agua en el litoral, por el fuerte impacto producido por los vertidos (fertilizantes y pesticidas) y por la contaminación puntual y difusa asociada a la actividad económica que se desarrollan sobre ellos. Las áreas de máxima contaminación coinciden con las zonas de regadío y con la localización de vertederos incontrolados. No obstante, la cada vez más extendida baja calidad y alta contaminación de las aguas subterráneas, hace que no sean recomendables para su utilización en el abastecimiento de la población; lo que implica que existan núcleos de población con problemas, al superar las aguas disponibles el límite de potabilidad fijado por la reglamentación técnico sanitaria (normalmente, por su contenido en nitratos, magnesio, sulfatos, calcio y nitritos). En consecuencia, existen problemas que deben resolverse de forma inmediata, como son la no potabilidad o mala calidad de las aguas subterráneas con que se abastecen actualmente algunos de los municipios litorales en ciertas épocas del año.

### **3.1.3 Riesgo de incendios forestales.**

Los montes litorales también tienen altos valores ecológicos, sobre todo como áreas de nidificación de importantes especies orníticas y refugio de un gran número de especies vegetales endémicas o de distribución restringida. En general estos hábitats están seriamente amenazados por el avance de la urbanización y de la edificación, que busca tanto sus privilegiadas vistas como el suelo edificable que no encuentra en las llanuras litorales. El suelo forestal en un litoral presenta una alta tasa de deforestación, generalmente consecuencia de los incendios forestales. Existe un importante riesgo de incendios, que a diferencia de otras partes del mundo en que un alto porcentaje de los incendios son de origen natural (especialmente a causa de rayos), la cuenca del Mediterráneo se caracteriza por la frecuencia de incendios de origen humano. Las causas naturales constituyen sólo un pequeño porcentaje de todos los incendios (del 1 al 5 por ciento según los países), probablemente por la ausencia de fenómenos climáticos como las tormentas secas.



Por último, hay que tener en cuenta que las Áreas forestales se concentran en el medio rural, en el que aun resisten sus habitantes, a pesar del agravio comparativo de bienestar que sufren respecto a las concentraciones urbanas, por lo que se hace imprescindible considerar la perspectiva socioeconómica del medio rural, en la planificación forestal.

Según la Ley de Montes 43/2003, de 21 de noviembre, la regulación de las actividades de riesgo potencial de incendio en los montes y sus áreas colindantes es atribuida a las CC.AA, que tienen que fijar normas de seguridad para las urbanizaciones, edificios, obras, instalaciones eléctricas e infraestructuras de transporte ubicadas en terrenos forestales y sus inmediaciones, que puedan suponer algún grado de riesgo de incendio o ser afectadas por el fuego. También compete a las CC.AA establecer limitaciones al tránsito por los montes, estando facultadas para prohibir el acceso a ellos en caso de peligro de incendio.

Las CC.AA están facultadas para declarar zonas de alto riesgo de incendio aquellas áreas en las que la frecuencia o virulencia de los incendios forestales y la importancia de los valores amenazados hagan necesarias medidas especiales de protección. A este respecto, las zonas de alto riesgo contarán con un plan de defensa, aprobado por la respectiva comunidad autónoma, la cual podrá declarar de interés general los trabajos a realizar.

La Comunidad Valenciana en éste sentido tiene en funcionamiento el “Plan especial frente al riesgo de incendios forestales”, decreto 163/1998, de 6 de octubre, que deroga el decreto 253/1995, de 24 de julio, por el que se aprobó el protocolo de actuación frente al riesgo de incendios forestales en la comunidad valenciana

#### **3.1.4 Erosión costera.**

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

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

Consecuencia de todo ello, se ha alterado la dinámica litoral poniendo en peligro la sostenibilidad de un recurso fundamental. En la actualidad, más de la mitad del litoral de la Comunidad Valenciana se encuentra en regresión; y dentro de esa situación resulta especialmente grave la problemática de inestabilidad que afecta a un 14 % de la franja costera. Las costas bajas arenosas son los puntos más castigados, especialmente las situadas al sur de las instalaciones portuarias. Por contra las playas abrigadas o las que se apoyan en estas infraestructuras se benefician de esta dinámica.

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

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

- Puerto de Burriana-Puerto de Sagunto. El frente es claramente regresivo, salvo la playa de Almenara, Canet y el norte de Sagunto, apoyados en el puerto de Sagunto y en puerto Siles.
- Puerto de Sagunto-Puerto de Valencia. Frente en recesión, con una singularidad a proteger como es el hemitómbolo dEl Puig, actualmente sujeto con escolleras diversos. Únicamente la playa apoyada en las obras de abrigo de los puertos de Valencia y de Alboraya (Port Saplaya) son estables. En el caso del frente en acreción hay que añadir que en las ultimas series se detecta una recesión, poco significativa.
- Puerto de Valencia-Cabo de Cullera. Frente en recesión en su tramo norte, estable en posiciones intermedias y en acreción en el extremo final al poyo del cabo de Cullera. Es fácil que este frente pase a recesión a corto plazo por la influencia de las obras de abrigo del puerto de Valencia, o que se inicien procesos de recesión en caso de nuevas actuaciones.
- Cabo de Cullera-Puerto de Gandia. En este frente se repite el modelo de los anteriores, la recesión predomina al incluir las playas del Marenyet, L'Estany, Dorado y Silencio, en Cullera, mientras que locamente hay playas en acreción apoyandose en los encauzamientos del Júcar o en el puerto de Gandia.
- Puerto de Gandia-Puerto de Oliva. Frente totalmente en recesión, y con una tasa alta frente a otras costas.
- Puerto de Oliva-Denia. Frente en el que sigue predominando la recesión y es la tendencia de todo el litoral. Localmente podemos encontrar tramos en acreción pero por condiciones de contorno.
- Bahía de Benidorm. Esta costa es indiferente y esta sometida a basculamientos, que en algunos casos pueden interpretarse como recesiones, pero nada hace pensar en inestabilidades.
- Santa Pola-Torre Vieja. En este ultimo tramo cambia la tendencia del resto del litoral, la recesión domina sobre la acreción local, incluso la situación de indiferencia señala recesión, salvo el tramo final del frente que puede considerarse de cierta estabilidad.

### **3.4. Zonificación adoptada por el PAT del Litoral Valenciano**

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

No se han definido Unidades Ambientales como tal, si no que se ha tomado la zonificación del Plan como subidades para poder analizar sus afecciones ambientales. Éste es el motivo de incluir en éste epígrafe las once zonas definidas.

Estos procesos no son homogéneos en todos los municipios litorales ni afectan por igual a las distintas zonas definidas. Así, se dan diferencias muy sensibles entre distintos ámbitos de las mismas,.

Para la consideración de estos submodelos se ha partido de una zonificación en 11 Áreas Funcionales litorales delimitadas en la Comunidad Valenciana. Esta zonificación se ha ido adaptando en base a los resultados de los análisis, quedando constituida por las siguientes zonas:

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

En todas las zonas la valoración del medio natural y ambiental, la morfología urbana y la caracterización socioeconómica así como los problemas y potencialidades de incrementar la sostenibilidad de su desarrollo, han sido la base de la estructura espacial propuesta que sirve para estructurar el Diagnóstico

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

En este marco, el litoral constituye la columna vertebral del sistema de ciudades valenciano, destacando en el mismo el carácter estratégico, a nivel local, regional, nacional e internacional, de las dos regiones funcionales urbanas definibles, y de las áreas metropolitanas litorales. En estos ámbitos, los grandes puertos y sus áreas logísticas correspondientes (Valencia, Castellón y Sagunto, fundamentalmente y Alicante, Denia y Gandia, a un segundo nivel) han de ser la localización escogida para el desarrollo de proyectos estratégicos dinamizadores del territorio litoral, aprovechando su proximidad a los grandes centros urbanos, que actúen como complemento de otros ámbitos que, con soporte en los principales ejes de comunicación, presenten ventajas comparativas para la localización de nuevas actividades compatibles con un desarrollo más sostenible.

Estos modelos, en todo caso, siguen presentando potencialidades y atractivos para ampliar su base económica y condiciones para conseguir una mejora de las condiciones de vida de su población, si bien ha de establecerse una planificación que frene el consumo inadecuado, en ciertos ámbitos del territorio, de recursos ya escasos como son el suelo y los ecosistemas naturales; y que frene igualmente el deterioro del paisaje y de aquellos elementos urbanos y rurales más específicos del medio que han sido fuertemente degradados y continúan siéndolo en la actualidad, poniendo en cuestión los valores que han estado en la base del crecimiento económico y de la transformación producida en el territorio.

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

La región funcional urbana de Valencia incorpora cada vez de una manera más clara la dinámica de Castellón, por el norte y de Gandia, por el sur, articulando un espacio que afectaría de una manera práctica desde la zona tercera (Oropesa-Benicasim-Castellón-Almazora-Burriana) a la zona séptima (hasta el límite provincial). Esta influencia es mucho más directa y condicionadora del modelo de desarrollo en los municipios de las comarcas de L'Horta Nord y Sud y en los de la Ribera Baja del Júcar incluidos en la zona sexta (Sollana y Sueca).

Algo similar sucede en el caso de Alicante-Elche, aunque su incidencia quede ligada de una forma directa a la propia zona décima y sólo indirectamente incida en la articulación de la zona undécima en el eje Alicante-Murcia.

Conviene señalar adicionalmente, las características de desarrollo metropolitano que afectan a las zonas:

- Tercera, con clara incidencia de Castellón, como centro metropolitano, sobre las zonas segunda y cuarta.
- Cuarta, con Sagunto como centro de un área de influencia intermedia entre Valencia y Castellón, con fuertes posibilidades de desarrollo autónomo.
- Séptima, con Gandia como centro de un ámbito metropolitano con proyección hacia el interior que da lugar a una gran área funcional que comprende desde Tavernes a Oliva.
- Novena, con Benidorm como centro articulador de un área con expansión creciente hacia el interior y con una influencia que se proyecta sobre algunos municipios (Calpe) de la zona octava.

Las zonas primera, segunda, octava y undécima son espacios de características menos dependientes de centros articuladores, o con varios centros articuladores, como es el caso de Denia, Javea, Calpe y Teulada-Benissa en la octava, o de Orihuela y Torreveja en la undécima, y, desde esa perspectiva, son zonas más complejas, ya que los procesos de dependencia e integración funcional deben coexistir y ser sustituidos por procesos de cooperación y simbiosis.

### **3.5. Áreas degradadas por la Contaminación.**

Los distintos tipos de vertidos tienen un destino común en todos los casos que es el agua, y los distintos recursos hídricos.

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

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

- Río Cenia: Dispone de aguas de buena calidad general, si bien, presenta problemas locales en la zona baja.
- Río Mijares: Presenta aguas de calidad buena, si bien ésta empeora aguas abajo de la presa de Villareal.
- Río Veo: Sufre vertidos industriales de la industria cerámica, con algunos metales a la altura de Onda.
- Río Palancia: Presenta problemas de contaminación por vertidos entre Sagunto y su desembocadura.
- Río Turia: En su curso inferior (comarcas del Camp del Turia y L' Horta), pierde progresivamente calidad a partir del embalse de Loriguilla, debido a los vertidos urbanos en ese tramo. Este es el punto más conflictivo a medio plazo, por cuanto puede afectar al abastecimiento de Valencia. El tramo entre Vilamarxant y la toma de Aguas Potables de Valencia es, sin duda, el punto más amenazado ya que se está produciendo un asentamiento industrial importante. El desvío de los vertidos del barranco de Mandor aguas abajo de la toma para el abastecimiento de Valencia y la planta depuradora de Camp de Turia contribuirán a la mejora progresiva de la calidad de las aguas del río.

- Río Júcar: En su curso inferior, se incrementan los índices de contaminación en su confluencia con el río Albaida, sobre todo, a partir de Alzira, debido a los efluentes de industrias alimentarias, conserveras, de papel y tintes.

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

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

Consecuencia de la gran cantidad de nutrientes que reciben algunas aguas superficiales aparece la eutrofización<sup>7</sup> de éstas en numerosos municipios costeros. En relación con los sistemas naturales, se aprecia un importante nivel de eutrofia en la laguna del Hondo de Elche y en el lago de L' Albufera de Valencia, donde este nivel es extremo. A estos efectos, el Plan Hidrológico Nacional recoge dentro de las actuaciones a desarrollar la depuración integral de la Albufera. También hay que señalar que la explotación inadecuada de muchos acuíferos, caso de los Valles del Vinalopó, está favoreciendo el incremento en la salinidad del río, proceso irreversible y que deja fuera de uso estos recursos. Este aumento de salinidad lo sufre también el río Segura, por retornos de riego en la Vega Baja que tienen altas concentraciones de sales por el lavado de las tierras de cultivo.

---

<sup>7</sup>Proceso de pérdida de calidad de las aguas por disminución de oxígeno en las mismas, consumido por las bacterias en el proceso de degradación de nutrientes, que dificultan la dinámica normal de las aguas, entre ellas la presencia de fauna piscícola.



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

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

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

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

### **3.6. Áreas que presentan interés para la Conservación de la naturaleza.**

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

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

En la Comunidad Valenciana la mayor parte de los espacios naturales protegidos se concentran en el litoral o en sus inmediaciones. Ahora bien, su nivel de protección tiene una distinta procedencia, llegando en ocasiones a solaparse. En primer lugar, nos encontramos con los ámbitos cuya protección viene contemplada por la legislación vigente en materia de espacios naturales<sup>8</sup>. Es el caso de los Parques Naturales, los Parajes Naturales y las Reservas Naturales. En segundo lugar, están los espacios propuestos por el Gobierno Valenciano<sup>9</sup> como Lugares de Interés Comunitario (LIC) o como Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), a efectos de la Directiva Hábitat (Red Natura 2000). En tercer lugar están las zonas húmedas, que han sido recogidas en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana<sup>10</sup>.

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

<sup>8</sup> Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana (DOGV núm. 2.423 de 9 de enero de 1995)

<sup>9</sup> Acuerdo del Gobierno Valenciano de 10 de julio de 2001

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

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

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

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

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

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

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

- Parque Natural del Prat de Cabanes-Torreblanca
- Reserva Natural de las Islas Columbretes
- Desembocadura río Mijares
- Marjal dels Moros
- Parque Natural de la Albufera de Valencia
- Parque Natural del marjal de Pego-Oliva

- Illot de Benidorm y Peñas del Arabí
- Parque Natural de las Salinas de Santa Pola
- Islotes de Tabarca
- Parque Natural del Hondo
- Parque Natural de las Lagunas de la Mata y Torrevieja

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

- Desembocadura del Riu de la Senia
- Marjal de Peñíscola
- Desembocadura del Riu de les Coves
- Parque Natural del Prat de Cabanes
- Desembocadura del Millars
- Clot de la Mare de Deu
- Marjal de Nules-Burriana
- Marjal y Estanys D' Almenara
- Marjal dels Moros
- Marjal de Rafalell y Vistabella
- Parque Natural de L' Albufera de Valencia
- Desembocadura y frente litoral del Xuquer
- Desembocadura del Riu Xeraco
- Ullal de l' Estany del Duc
- Desembocadura y frente litoral del Riu Racons
- Desembocadura del Riu Bullents
- Parque Natural de la Marjal Pego-Oliva
- Salinas de Calp
- Desembocadura del Riu de L' Algar
- Saladar d' Aigua Amarga
- Els Bassars-Clot de Galvany
- Parque Natural de las Salinas de Santa Pola
- Parque Natural del Fondo D' Elx
- Els Carrisars d' Elx
- El hondo de Amorós

- Desembocadura y frente litoral del Segura
- Parque Natural de las Lagunas de la Mata-Torrevieja

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

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

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

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

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

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

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

Los problemas ligados a la preservación y puesta en valor de los espacios naturales existentes son de diversos tipos. En ocasiones se asocian a la ausencia o insuficiencia de la



protección, ya que todavía existen algunos espacios con valores susceptibles de protegerse o de incrementar su protección. Por otra parte existen problemas de degradación de estos espacios, normalmente de zonas húmedas, corredores fluviales, cordones dunares y zonas de bosque mediterráneo. Por último, hay problemas ligados a una insuficiente integración de estos espacios en una red unitaria que favorezca una mayor utilización y valoración de los mismos.

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

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

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

### **3.7. Población actual y sus consumos de agua potable**

#### **3.1.1 Demografía**

En la Comunidad Valenciana y en toda España se ha venido produciendo una fuerte caída en la dinámica de crecimiento vegetativo desde la década de los ochenta hasta la actualidad, como consecuencia de la gran reducción en el índice coyuntural de fecundidad (número medio de hijos por mujer) que ha pasado de cifras cercanas a 2 hasta valores del orden de 1,1 hijos por mujer fértil. Este hecho ha dado lugar a una fuerte reducción en los estratos de población más joven (menores de 15 años) y a una progresiva estabilización en las cifras de población total, donde los flujos migratorios han pasado a ser un elemento de gran importancia para la comprensión de la dinámica total municipal.

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

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

En estos momentos los municipios litorales de la Comunidad Valenciana cuentan con 2.344.901 habitantes censados, lo que representa el 56,3% del total regional. Si comparamos los datos de población de los dos últimos censos (1991 y 2001) se aprecia un incremento del 8,95% para toda la Comunidad y del 10,53% para los municipios litorales.

Por provincias, en el litoral de Alicante se concentra el 63,8% de su población, en Castellón el 60,4% y en Valencia el 50,5%. Este último dato se debe a la existencia de un grupo importante de ciudades medias distribuidas por el interior de la provincia de Valencia. Sin

embargo en Castellón y sobre todo en Alicante es patente la concentración de población en la costa, lo que manifiesta los desequilibrios territoriales existentes entre el litoral y el interior de ambas provincias

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

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

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

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

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

En lo que se refiere a la estructura demográfica, los municipios más envejecidos del litoral se encuentran en la mitad sur de la Marina Alta y en la mitad norte de la Marina Baixa. El Verger, Els Poblets, Pedreguer, Javea, Gata de Gorgos, Benitachell, Teulada, Benissa, Calpe, La Nucia y l'Alfàs del Pi tienen una elevada proporción de alóctonos extranjeros de la tercera edad.

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

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

La población mejor formada se encuentra en la conurbación Castellón de la Plana-Benicàssim, en el extremo norte del área metropolitana de Valencia (Canet d'En Berenguer, Puçol y El Puig), en Valencia capital y su periferia más inmediata (Alboraya, Meliana y Foios), en puntos concretos de La Safor (Gandia, Daimús y Miramar), en buena parte de la Marina Alta (Els Poblets, Dénia, Javea, Benitachell, Teulada, Benissa y Calpe), en ciertas localidades de la Marina Baixa (Altea, La Nucia, L'Alfàs del Pi y Finestrat) y en Alicante capital junto con su periferia norte (El Campello, Mutxamel y Sant Joan d'Alacant).

Por todo ello, y de cara a las actuaciones propuestas, el esfuerzo educativo futuro deberá ser significativamente superior en la Vega Baja del Segura, en el sur del área metropolitana de Alicante-Elche, en toda la provincia de Castellón exceptuando su capital y Benicàssim, en un enclave de L'Horta Nord (La Pobla de Farnals, Massamagrell, Massalfassar, Albuixech y

Albat del Sorells), en localidades de la Ribera Baixa (Sollana y Cullera) y en buena parte de la Safor (Tavernes de la Valldigna, Xeraco, Xeresa, Guardamar de la Safor, Bellreguard, Miramar y Oliva).

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

En lo que se refiere a la población en relación con la actividad, el hecho más significativo registrado en la última década es la reducción sostenida de las tasas de desempleo; desde Vinaròs hasta Pilar de la Horadada, sin apenas excepciones y con un descenso medio de cinco puntos porcentuales. El desempleo es francamente reducido en la provincia de Castellón salvo núcleos turísticos importantes como Peñíscola y Orpesa. En esa provincia hay localidades que puede considerarse que han alcanzado su asíntota inferior (paro friccional). También son reducidas las tasas de paro en buena parte de las localidades de La Safor y de la Marina Alta, salvo sus dos capitales, Guardamar de la Safor y Gata de Gorgos. En el otro extremo de la clasificación se encuentra la ciudad de Valencia, su litoral metropolitano meridional (Alfajar, Massanassa, Catarroja y Silla), la Ribera Baixa (Sollana, Sueca y Cullera), el área metropolitana de Alicante-Elche y ámbitos de la Vega Baja que incluyen algunos de sus núcleos más importantes (Guardamar del Segura, San Fulgencio, San Miguel de Salinas y Orihuela).

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

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

### 3.1.2 Consumos de agua.

SISTEMAS DE EXPLOTACIÓN	CONSUMOS <sup>11</sup>	
	Urbano (l/hab/día)	Agrícola (m <sup>3</sup> /ha/año)
Cenia-Maestrazgo	442	6.023,81
Mijares-Plana de Castellón	365	5.535,95
Palancia y Los Valles	321	6.657,57
Turia	378	7.716,26
Júcar	328	6.552,49
Serpis	342	6.019,51
Marina Alta	368	4.749,96
Marina Baja	606	3.800,32
Vinalopó	406	2.599,44
<b>Total cuenca del Júcar</b>	<b>377</b>	<b>5.854,63</b>
Vega Baja	301	6.354,12

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

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



estacional, que reduciría las cifras de consumo unitarios. En cuanto a consumos agrícolas, señalar los altos consumos que se dan en la los sistemas Turia, Júcar y Palancia-Los Valles y la Vega Baja.

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

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

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

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

---

<sup>11</sup> Consumos calculados a partir de las demandas actuales de los Planes de Cuenca y de la población y superficies de riego que éstos contemplan

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

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

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

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

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

## 4. Identificación y valoración de impactos.

El análisis de los efectos previsibles del modelo territorial propuesto sobre los medios físicos y bióticos, se ha realizado considerando la información disponible, anteriormente presentada, sobre el medio físico con el fin de establecer las posibles interacciones entre estos aspectos ambientales y las acciones derivadas del presente Plan.

La variedad y diversidad de actuaciones implicadas en un planeamiento de este tipo supone un importante esfuerzo de cara a integrar este principio de sostenibilidad en las estrategias de actuación.

Los efectos ambientales previsibles, que pudieran derivarse de las distintas propuestas de actuaciones del Plan de Acción , se han evaluado, para las variables y en los términos ya citados, en los siguientes epígrafes:

- Medio Ambiente.
- Infraestructuras.
- Urbanismo.

A continuación se recogen los impactos identificados para cada uno de los bloques anteriormente detallados:

## 4.1. Medio Ambiente

A continuación se profundiza en los impactos posibles y/o previsibles que pudieran ser susceptibles de ser producidos por cada propuesta **La puesta en valor de los espacios naturales existentes en el litoral de la Comunidad Valenciana.**

La actuación consiste en poner en valor los espacios naturales del litoral de la Comunidad Valenciana para favorecer su disfrute público de forma compatible con el mantenimiento de los valores que originan su protección. En este sentido hay que procurar incrementar el conocimiento de estos espacios por los ciudadanos, ya sean residentes o turistas que nos visitan. Para ello se debe facilitar el acceso a los mismos, dotarlos de instalaciones en las que se facilite información sobre el espacio natural y sus principales valores (centros de visitantes), organizar actividades y recorridos guiados por su interior, etc. En general, hay que potenciar el turismo ambiental como una estrategia más para diversificar la oferta turística.

Se considera compatible la propuesta con la conservación ambiental. Además el impacto positivo que supone en el medio el valorar debidamente todos los espacios naturales.

- **La creación de una red de espacios naturales litorales.**

Esta actuación pretende, en complemento con la anterior, crear una red jerarquizada de espacios naturales del litoral de la Comunidad Valenciana. Para garantizar su existencia estos espacios naturales deben estar conectados entre sí y con los existentes en el interior de la Comunidad. La Vía Litoral Valenciana (siguiente propuesta), los corredores fluviales, las vías pecuarias, vías verdes, caminos agrícolas y senderos excursionistas tradicionales constituyen una oportunidad para ello.

Dentro de esta red se debe establecer diferentes niveles en función de la importancia del espacio y del contexto territorial en el que se encuentra. En el primer nivel se situarían los espacios naturales protegidos de la Comunidad Valenciana, declarados en base a la Ley 11/1994 (Parques Naturales, Parajes Naturales y Reservas Naturales). Dentro de éstos, por su contexto territorial, destacarían los situados en las áreas y entornos metropolitanos de Castellón (Desierto de Las Palmas), Valencia (La Albufera) y Alicante-Elche (Salinas de Santa Pola y Hondo de Elche). En niveles sucesivos se situarían los espacios integrantes de la Red Natura 2000 (LICs y ZEPAs) no incluidos en los anteriores, el resto de zonas húmedas catalogadas y, finalmente, suelos protegidos de interés municipal.

Se considera compatible la propuesta con la conservación ambiental. Además el impacto positivo que supone la conexión de todos los espacios naturales.

- **La Vía Litoral Valenciana.**

Esta actuación forma parte de la red de espacios naturales protegidos del litoral, de la que constituye su eje estructural. La Vía Litoral Valenciana (VLV) posibilita el recorrido íntegro de los 470 Km. de nuestra costa, desde el límite con la provincia de Tarragona por el norte (desembocadura del río Cénia en Vinaròs) hasta la frontera con Murcia por el sur (el Pilar de la Horadada).

La VLV es un itinerario blando y continuo, que recorre el litoral junto al mar o por sus inmediaciones, y que está acondicionado para el tránsito peatonal y de vehículos no motorizados (bicicletas, caballerías, etc.). La VLV conecta los espacios naturales existentes en litoral, articula los principales núcleos costeros, permite desplazarse entre éstos y aquéllos, y recupera para el uso público una parte importante del territorio sometida a un fuerte proceso de privatización.

La VLV se va adaptando a las características de los espacios por los que discurre. Está integrada por los paseos marítimos, senderos, caminos rurales y viarios existentes. Se pretende que la VLV pueda formar parte del sendero europeo de gran recorrido E-10, ya existente en el litoral de Catalunya y de Murcia.

Se considera compatible la propuesta con la conservación ambiental. Además el impacto positivo que supone una vía de éstas características.

- **Protección de suelos de alto valor paisajístico .**

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

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

La pérdida de calidad paisajística constituye un handicap para atraer una oferta turística cualificada. Por ello, con esta actuación se pretende proteger los suelos de alto valor paisajístico identificados en el estudio de paisaje realizado al efecto, en especial de aquéllos terrenos que actualmente no gozan de otro tipo de protección (ambiental, urbanística o territorial).

La elección de éstas medidas puede suponer una modificación en los planeamientos urbanísticos de los distintos municipios, que podrá ser valorado en cada caso cuando se realicen los estudios concretos.

El impacto en general es positivo, generando mayor grado de protección para los distintos paisajes.

- **Minoración del riesgo de inundación.**

La Comunidad Valenciana es una de las regiones españolas más afectada por el riesgo de inundación. La singularidad del clima mediterráneo, la morfología de su territorio o el no haber considerado variables relacionadas con este riesgo, son factores que influyen en los daños producidos por las inundaciones. Por ello, el 28 de enero de 2003 el Consell de la Generalitat aprobó el Plan de Acción Territorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), que pretende reducir el impacto actual y futuro de las inundaciones hasta niveles aceptables.

Las principales zonas de inundación que afectan a los municipios litorales de la Comunidad Valenciana, delimitadas a escala regional en el PATRICOVA, están asociadas a insuficiencias de cauce en sus tramos finales junto a las desembocaduras o a la existencia de marjales costeras. Estas zonas inundables se reflejan en el plano adjunto.

En algunas de ellas el PATRICOVA establece actuaciones estructurales para eliminar el riesgo. En todas es de aplicación la normativa urbanística del PATRICOVA, que se asume en este documento.

La propuesta es compatible con la protección del medio y el impacto originado de dicha actuación es positiva en todos sus aspectos.

- **Tratamiento del riesgo de la erosión costera.**

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

En complemento de lo anterior, hay que referirse a la inestabilidad de la costa y al riesgo de erosión del litoral, consecuencia de la disminución de los aportes de sedimentos y de la presencia de barreras al transporte de los mismos. La regresión costera se produce por la alteración de la dinámica litoral derivada de la construcción de puertos y de obras de protección que suponen una barrera al transporte de sedimentos e influyen en el equilibrio global del litoral. Las actuaciones que benefician a unas zonas terminan por perjudicar a otras, siendo necesario buscar un equilibrio estable a largo plazo que no requiera la continua intervención de corrección.

En esta propuesta se recogen las actuaciones para la defensa frente a la erosión costera y las de regeneración y mantenimiento de playas previstas por las administraciones competentes.

El resultado de la actuación en conjunto resulta compatible con el medio ambiente, los impactos generados son positivos.

- **Protección sostenible de los suelos agrícolas tradicionales.**

En el litoral de la Comunidad Valenciana se concentra la mayor parte de los cultivos de regadío así como los suelos de mayor capacidad productiva, entre ellos, la huerta tradicional. Actualmente la agricultura no puede competir con otras posibles utilidades del suelo que generan unas plusvalías mayores. Por ello se está produciendo un desplazamiento de los usos menos rentables (los agrícolas) de las planas litorales hacia el interior. A su vez, estos cultivos están siendo sustituidos por otros usos urbanizados.

Desde el punto de vista de la sostenibilidad hay que garantizar en el litoral la permanencia de los suelos agrícolas de mayor calidad, por su valor productivo, cultural, paisajístico y, sobre todo, por su función como espacio libre en un ámbito fuertemente urbanizado. La protección de estos suelos debe abordarse desde el propio desarrollo, es decir, en el marco del planeamiento municipal.

Esta propuesta debe ir acompañada de la implantación de nuevos usos, actividades y formas de gestión complementarias a las tradicionales que contribuyan a garantizar la viabilidad de las explotaciones.

La actuación es compatible con la conservación del medio y todos los posibles impactos son positivos por el objetivo intrínseco de dicha actuación.

- **Dinamización del sector pesquero.**

El sector pesquero tiene cierta importancia en la economía de los 22 municipios que cuentan con puertos destinados a esta actividad, tanto por el valor de las capturas como por el empleo que genera. Sin embargo, la flota pesquera está en proceso de reducción y modernización para adaptarse a la política pesquera comunitaria.

La necesidad de obtener un mejor conocimiento de los recursos pesqueros, de valorar las posibilidades que ofrecen las granjas marinas y otras formas de acuicultura más adaptadas a los objetivos de sostenibilidad que la pesca de arrastre y, sobre todo, de adecuar la flota pesquera a la realidad del sector son aspectos que deben ser complementados con otras utilidades alternativas.

En este sentido se propone la potenciación de la pesca recreativa (cruceros pesqueros-recreativos) y la utilización turística de estos puertos como base de pequeños cruceros turístico-recreativos, que realicen excursiones por el litoral, fundamentalmente a las islas (Columbretes, Tabarca) y a las zonas donde la plataforma sumergida tiene un mayor valor ambiental.

Se considera compatible la potenciación de los recursos pesqueros con criterios de sostenibilidad, resultando por tanto sólo impactos positivos.

## **4.2. Infraestructuras**

- **Mejora de las comunicaciones viarias norte-sur y litoral-interior.**

La red viaria del litoral de la Comunidad Valenciana está integrada por un corredor que la recorre en sentido norte-sur, articulando las ciudades situadas en la llanura costera. En la actualidad este eje está integrado por la autopista AP-7/A-7 y por las carreteras N-340, N-332 y N-221, garantiza el acceso a los municipios litorales y, a su vez, los conecta con el resto del corredor mediterráneo.

Los tránsitos viarios por el litoral presentan una tendencia creciente, mostrando durante los meses de máxima afluencia importantes problemas de congestión, por lo que es preciso reorganizar las carreteras y autopistas actuales para crear una red viaria eficiente, capaz de



ofrecer unos niveles aceptables de accesibilidad y minimizar los impactos que se puedan producir.

Se deben plantear alternativas, como por ejemplo: prever un segundo eje norte-sur por el interior, que contribuya a descargar de tráfico el corredor litoral, sobre todo de vehículos pesados. Por la misma razón nuestra Comunidad precisa que se completen las actuaciones en la N-332 en la provincia de Valencia y Alicante, y en la N-340 en las de Castellón (sobre todo), Alicante y Valencia. Estas actuaciones mejorarán la movilidad y accesibilidad tanto de personas como de mercancías. Asimismo se deben ejecutar variantes en las travesías con un volumen de tráfico significativo o con problemas de seguridad vial, especialmente en las N-332 y N-340 antes citadas.

Por otra parte, las comunicaciones del este corredor 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 resulta imprescindible para la estrategia de “profundización del litoral” (traslado de parte de la actividad del litoral hacia el interior). Con la mejora de las comunicaciones viarias litoral-interior se favorece el desplazamiento de la actividad económica y se contribuye a la descongestión de la franja costera. Además, resulta necesaria para ampliar, complementar y diversificar la oferta turística del litoral incorporar la del interior, lo que permite la promoción de nuevas formas de turismo (ambiental, rural, cultural, de salud, deportivo, de aventura, de ocio y recreo).

Las actuaciones de reforma y construcción de infraestructuras lineales dan lugar a impactos negativos con afecciones al entorno, recuperables en cierta manera mediante medidas correctoras.

- **El ferrocarril del litoral.**

Actualmente la capacidad del corredor litoral de la Comunidad Valenciana desde el punto de vista de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de viajeros se puede considerar poco satisfactoria, por lo que resulta imprescindible mejorar los servicios ferroviarios, sobre todo de cercanías, como forma de desplazamiento alternativa al vehículo privado. Igualmente se deben resolver los problemas ambientales y urbanísticos planteados por la red ferroviaria en los núcleos que atraviesa, como la supresión de pasos a nivel, actuaciones de integración urbanística o el soterramiento de vías.

El déficit de infraestructuras ferroviarias se puede paliar en los próximos años con la llegada del tren de alta velocidad (AVE) que unirá las tres capitales provinciales, y mediante la ampliación del tram-tren (actual línea de FGV Alicante-Dénia) que supondrá a medio plazo la conexión por ferrocarril de los principales núcleos turísticos de las provincias de Alicante y de Valencia, lo que incrementará las ventajas comparativas del litoral valenciano para el desarrollo de actividades turísticas y productivas.

En principio se produce un impacto ambiental negativo, que se estudiarán en cada caso y se propondrán una serie de medidas correctoras que palién éstos efectos.

- **La gestión integrada de los puertos, comerciales y deportivos.**

La Comunidad Valenciana cuenta con un sistema portuario importante no sólo en el sector pesquero y comercial, sino también para la náutica deportiva y recreativa. La reciente designación de Valencia como sede de la Copa América de Vela 2007 ha supuesto un impulso a estos puertos, 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 producen. Además, en la desembocadura de determinados ríos o en tramos de costa muy erosionados, en los que es fácil que el mar penetre hacia el interior de forma natural, existe la posibilidad de utilizar otros modelos de instalación, como son las marinas deportivas.

Aunque la calidad de los puertos en cuanto a dotaciones y servicios se puede considerar elevada, es posible lograr una mayor incidencia de los mismos en el sector turístico, incrementando sus servicios vinculados con el ocio mediante la terciarización de las dársenas y por otra, acondicionándolos como bases de cruceros pesqueros-recreativos y promocionándolos como centros de enseñanza y práctica de deportes náuticos.

Los posibles impactos negativos que se ocasionan con las distintas fases de desarrollo del proceso se irán analizando en cada caso, proponiendo una serie de medidas correctoras.

- **Estrategia aeroportuaria.**

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, lo que dotará a la Comunidad Valenciana de un sistema multiaeroportuario. Los dos aeropuertos disponen de un Plan Director, aprobado por el Ministerio de Fomento que regula

su desarrollo a corto y medio plazo, alcanzando los hitos de ampliación de capacidad deseadas.

El aeropuerto de El Altet está especializado en vuelos charter, cuyos pasajeros mayoritariamente se dirigen a Benidorm, aunque con una creciente importancia del tráfico regular y de carga. El aeropuerto de Manises da servicio a toda el área de influencia de Valencia.

El futuro aeropuerto de Castellón viene a cubrir la demanda de turistas cuyo destino es la costa norte de Castellón (Benicàssim, Orpesa, Peñíscola) y garantiza su conexión con otros destinos de interés dada su proximidad a los grandes corredores viarios. Se trata de una apuesta de futuro que permitirá potenciar el turismo y el desarrollo industrial en el entorno de Castellón. Además, es conveniente que este aeropuerto cuente con zonas destinadas a usos complementarios.

La ejecución de obras de un aeropuerto genera un gran impacto ambiental negativo, por lo que habrá que tener muy en cuenta las repercusiones sobre el medio, cada particularidad de los impactos serán analizados en su correspondiente fase de desarrollo de la actuación.

- **Plataformas reservadas para el transporte público.**

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 infraestructuras viarias que discurren por el litoral 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.

Además, la promoción y desarrollo de una oferta turística complementaria a la del litoral en los municipios del interior exige la mejora de las comunicaciones. Esto implica mejorar los sistemas de transporte colectivo a los centros de ocio, a las playas y a los equipamientos básicos (sanitarios, comerciales, servicios). Igualmente, se deben promover centro de intercambio modal de transporte (ferrocarril, autobús), susceptibles de incluir nuevos usos (comerciales, servicios).

Éstas actuaciones suponen un impacto positivo, ya que resultan una alternativa a otros medios de transporte mucho más agresivos con el medio ambiente.

- **Gestión de los recursos hídricos.**

La disponibilidad de agua en cantidad y calidad adecuada para el abastecimiento es uno de los problemas de algunos 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. Esta actuación tiene especial significación ya que se considera el abastecimiento a poblaciones como elemento clave para garantizar la competitividad de la economía de los municipios litorales.

Para garantizar el abastecimiento de agua en la Comunidad Valenciana se deben establecer los mecanismos necesarios para potenciar los servicios públicos de abastecimiento que tienen que contar con una capacidad de gestión suficiente, además se proponen desarrollar medidas de ahorro y de eficiencia en el uso del agua, como por ejemplo la modernización de los regadíos, la reutilización de aguas residuales depuradas y el ahorro en los abastecimientos mediante la mejora de las redes para evitar las pérdidas. Sin embargo, a corto plazo estas medidas son insuficientes por lo que las dos únicas actuaciones complementarias a las anteriores son los trasvases entre cuencas próximas y la desalación de agua del mar.

Algunas de éstas intervenciones llevan asociados efectos negativos, que serán subsanados en cada caso con las correspondientes medidas correctoras, reflejadas en sus proyectos. La actuación en general tiene un impacto positivo sobre el entorno, al dotar de recursos hídricos donde resulten insuficientes.

- **Estrategia energética.**

La Comunidad Valenciana, presenta un balance energético deficitario ya que consume más energía de la que produce. Además, en la actualidad existen dificultades en los municipios litorales para mantener unos niveles adecuados en el suministro eléctrico en los meses de mayor demanda, circunstancia que conlleva repercusiones negativas para el sector turístico. La ausencia de recursos propios en el campo de las energías fósiles hace necesario que la promoción del ahorro energético, la maximización de la eficacia y la eficiencia en el uso de la misma, y la potenciación de las energías renovables, sean las líneas fundamentales de la estrategia a desarrollar.

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. Además se debe potenciar y promocionar en el litoral, el desarrollo de la energía solar y el uso de energías renovables (eólica, biomasa, etc.), así como de los Planes de Gasificación y de Electrificación de la Comunidad Valenciana.

Las medidas descritas tienen un impacto positivo para los municipios de la zona de estudio. Los impactos generados por cada infraestructura serán analizados en cada caso, en su correspondiente estudio de impactos. La implantación de energías alternativas a las no renovables, genera un impacto positivo, al elegir una forma menos agresiva de generación de energía.

- **Infraestructura de saneamiento y depuración.**

En los últimos años se ha producido una mejora sustancial del saneamiento y depuración de aguas residuales en la Comunidad Valenciana. La construcción y puesta en servicio de múltiples depuradoras ha supuesto un cambio sustancial, pero la red de saneamiento (depuradoras, colectores, estaciones de bombeo y emisarios), en su conjunto, no tiene todavía la capacidad suficiente ni ofrece el nivel de servicio que sería deseable para atender las necesidades que se producen en la época estival en la que se incrementa notablemente la población en la mayoría de municipios del litoral.

Además, la contaminación de aguas marinas debido a vertidos de aguas no depuradas, a roturas accidentales de los emisarios submarinos, y a episodios puntuales de lluvias intensas que sobrepasan la capacidad de las depuradoras, es otro de los graves problemas que se produce en el litoral. Por todo ello, es necesario realizar una revisión de las instalaciones de depuración existentes que permita detectar las deficiencias y, sobre todo, las necesidades de intervención para alcanzar la plena depuración de las aguas residuales que garantice su posterior reutilización.

Las medidas descritas tienen un claro efecto positivo sobre el entorno, siendo compatible con la conservación del medio y con la sostenibilidad. Se analizarán no obstante en cada caso los impactos en su correspondiente estudio de la fase de desarrollo.

### **4.3. Urbanístico - Territorial.**

- **Zonas sujetas a ordenación diferenciada.**

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

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

En síntesis, se trata de proponer unos Modelos Territoriales que comparados con los actuales, supongan una mejora de los déficits observados y el cumplimiento de los objetivos previamente establecidos

Ésta propuesta resulta compatible y genera un impacto positivo, en sintonía con el entorno y su conservación.

- **Desarrollos estratégicos de ámbito regional.**

El litoral no protegido de la Comunidad Valenciana constituye un espacio fuertemente urbanizado. Por ello, las posibilidades para el desarrollo de operaciones estratégicas son cada vez más limitadas. Sin embargo, se han detectado dos puntos susceptibles de acoger actuaciones de este tipo.

El primero de ellos es la costa norte del área metropolitana de Valencia, en el espacio comprendido entre los puertos de Valencia y Sagunto. En este tramo se planteó el proyecto denominado la “Ruta Azul”, cuya filosofía se asume en este documento. Proyecto que contempla la gestión coordinada de los puertos, la creación de un pasillo de infraestructuras, la recuperación y ordenación del frente litoral y la protección de una importante superficie de huerta tradicional.

El segundo, corresponde con los desarrollos previstos en los municipios de Cabanes y de Orpesa en torno al futuro parque temático de Mundo Ilusión, impulsado desde la Generalitat. En esta zona se va a generar uno de los mayores polos de desarrollo de todo el litoral, que va a constituir el primer destino de los visitantes que accedan por el futuro aeropuerto de Castellón.

Una propuesta como ésta que supongan una ordenación del territorio con criterios de la estrategia territorial, siempre ocasionarán un impacto positivo y su puesta en marcha será compatible con la protección del medio.

- **Los nodos de concentración turística.**

En la Comunidad Valenciana conviven dos modelos turísticos. Por una parte, Benidorm, el único municipio que ha conseguido desestacionalizar la ocupación sobre la base de un modelo de desarrollo intensivo, caracterizado por la concentración espacial de alojamientos y servicios turísticos, con una alta densidad de plazas hoteleras muy dinámicas y vinculadas a los grandes canales de comercialización, nacionales e internacionales. Por otra, en el resto del litoral predomina un modelo extensivo, poco dinámico, asociado a la segunda residencia y al alquiler de temporada, de marcada ocupación estacional, que responde más a un modelo de desarrollo inmobiliario que turístico, gran consumidor de recursos.

La sostenibilidad del desarrollo aconseja priorizar el crecimiento de la planta hotelera frente a la segunda residencia, los modelos intensivos de concentración de la edificación frente a los extensivos. Con esta propuesta se pretende extrapolar en la medida de lo posible el modelo de Benidorm a otros lugares del litoral. En principio, estos ámbitos denominados nodos de concentración turística, serían aquellos municipios en los que ya existe una mínima infraestructura hotelera que permita rentabilizar las economías de escala.

Ésta actuación tiene un impacto positivo como alternativa menos agresiva entre los distintos modos de concentración turística.

- **Desplazamiento de la actividad económica hacia el interior.**

Uno de los principales problemas territoriales que tiene la Comunidad Valenciana son los desequilibrios litoral-interior, por la excesiva concentración de población, renta y actividad que se produce en la franja costera. Con esta propuesta se pretende desplazar parte de la actividad económica que actualmente se produce en la franja costera hacia el interior, con una doble intención: descongestionar el litoral y revitalizar los municipios del interior.

Concretamente se propone trasladar parte de la actividad industrial, especialmente aquellos polígonos que están ocupando espacios estratégicos de indudable potencial alternativo, así como aquellas actividades menos compatibles con la vocación turística y residencial del litoral (industria más contaminante). También se plantea promover en algunos municipios del

interior urbanizaciones de calidad que contribuyan a fijar población en los mismos y permitan crear determinados centros de desarrollo turístico en el interior.

Esta propuesta debe ir acompañada de la mejora de las comunicaciones viarias litoral-interior, al menos en aquellos ejes sobre los que se apoya la misma.

El impacto originado es positivo, aunque habrá que analizar el impacto en cada fase de desarrollo de cada proyecto individual. Pero la acción conjunta es positiva para el entorno.

- **Alternativas al uso inmobiliario del litoral.**

Esta actuación consiste en proponer una alternativa al modelo actual de ocupación del litoral centrado casi exclusivamente en la promoción inmobiliaria de segundas residencias, normalmente de baja densidad. Modelo que es un gran consumidor de recursos, de marcado carácter estacional y que produce beneficios inmediatos (en las fases de construcción y venta de las viviendas) pero que genera problemas territoriales a largo plazo (es muy costoso de mantener).

Se pretende transformar paulatinamente segundas en primeras residencias, lo que es factible a corto plazo en determinadas zonas del litoral, sobre todo en lugares próximos a las capitales de provincia. Estas zonas es preciso dotarlas con los equipamientos y servicios públicos (educativos, sanitarios, administrativos) necesarios para fijar la población en ellas. También deben incrementarse los usos terciarios (oficinas, comerciales, hoteleros, hosteleros) y desarrollar actuaciones de vivienda protegida (debe destinarse a domicilio habitual y permanente). Además, hay que buscar nuevos modelos de ocupación como los complejos residenciales-asistenciales y de servicios.

La actuación ejerce un impacto positivo sobre el entorno.

- **La red de campos de golf.**

La promoción de los campos de golf es un atractivo adicional para cualificar la oferta turística. Se trata de una actividad deportiva, cada vez más demandada, que genera un valor añadido en el empleo y en la renta de los municipios en los que se ubican. En la actualidad existen 21 campos de golf en la Comunidad Valenciana (13 en Alicante, 5 en Valencia y 3 en Castellón). De ellos, 14 se localizan en el litoral; el resto a poca distancia del mismo. A su vez, existen numerosas iniciativas para realizar nuevos campos.

La implantación de campos de golf independientes o vinculados al desarrollo de una oferta hotelera de calidad que contribuya a desestacionalizar la ocupación resulta positiva. Por contra, es menos justificable su realización como elemento adicional de urbanización para



incrementar la oferta de segundas residencias. Con esta propuesta se pretende crear una red de campos de golf, homogéneamente distribuida por el litoral y su entorno, cumpliendo una serie de requisitos. En todo caso deberá acreditarse que se cuenta con recursos hídricos suficientes para el riego (preferentemente, aguas residuales depuradas), así como la integración paisajística de las actuaciones.

La implantación de un campo de golf genera un impacto negativo sobre el medio, que precisa de un estudio en profundidad de su ubicación en cada caso individual, y de las correspondientes medidas correctoras.

- **Los nuevos complejos residenciales y de servicios.**

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.

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. En estos complejos, el uso residencial se ve complementado con otros usos como el asistencial, el sanitarios, el hotelero, el comercial.

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, si que es conveniente una buena accesibilidad a centros hospitalarios y de transporte (estaciones de trenes, autobuses, aeropuertos) para facilitar la visita de los familiares.

El impacto en general es positivo por el uso alternativo más sostenible de urbanización, frente a otros más agresivos.

- **Diversificación de la oferta turística.**

La oferta turística se ha centrado fundamentalmente en el turismo de sol y playa. Salvo excepciones (como Benidorm) este tipo de turismo se caracteriza por su acusada estacionalidad. Además suele ir acompañado de un fuerte desarrollo inmobiliario destinado a segundas residencias que refuerza la temporalidad. Actualmente, la competencia que existe para atraer a una demanda turística cada vez más exigente, no sólo en precios sino términos de calidad, hace necesario que el modelo actual se diversifique y se complemente.

El litoral de la Comunidad Valenciana cuenta con excelentes argumentos para ampliar su oferta turística. En este sentido, la promoción del turismo ambiental y cultural mediante la puesta en valor de nuestros principales espacios naturales (Parques Naturales) y del patrimonio arquitectónico de interés, constituyen dos oportunidades a aprovechar. También lo es el turismo ligado a la práctica de deportes náuticos o al golf, el turismo urbano y de congresos (en Valencia, Alicante, Elche y Castellón de la Plana).

Otra oportunidad para diversificar y ampliar la oferta turística del litoral es vincularla a la de los municipios del interior que se proponen potenciar desde este Plan de Acción Territorial. La propuesta conlleva un impacto positivo al dispersar el efecto del turismo hacia más destinos.

## **5. Medidas correctoras.**

### **5.1. Medidas correctoras para minimizar los posibles efectos negativos.**

Tal y como se ha reflejado en el capítulo anterior, un Plan de Acción Territorial implica la definición de una serie de propuestas que afectan indefectiblemente al territorio de forma que muchas de las actuaciones previstas, sobre todo aquellas que implican un desarrollo urbano o de ejecución de nuevas infraestructuras, suponen impactos negativos sobre el medio ambiente.

Sin embargo, muchas de las actuaciones que se plantean para llevar a cabo la ordenación del Litoral Valenciano tendrán, por su naturaleza, impactos positivos, como son la protección de espacios frente a usos agresivos del espacio. Estas actuaciones de impacto positivo suponen, por lo general, medidas preventivas de cara a evitar potenciales impactos negativos de otras actuaciones previstas en el Plan de Acción Territorial del Litoral Valenciano.

Por ello, en este apartado se consideran aquellas actuaciones que previenen y corrigen impactos y que, a un nivel más amplio que el puramente local, equilibran la balanza de los impactos hasta situarla en un nivel favorable a la calidad medioambiental, uno de los objetivos prioritarios. Parte de los impactos generados pueden reducirse en gran medida con un diseño adecuado de las acciones a nivel de proyecto, desde el punto de vista medioambiental, y por el seguimiento de unas medidas de precaución y cuidados mínimos durante la fase de obras.

Independientemente del establecimiento de medidas correctoras del Plan, reflejadas en este Estudio de Impacto Ambiental, las propuestas asociadas a desarrollos edificatorios, infraestructuras y equipamientos estarán sujetas al cumplimiento de la normativa vigente, por lo que en el proceso de concesión de autorizaciones y/o licencias deberán considerarse las repercusiones ambientales de la actividad, planteándose en cada caso las medidas preventivas, correctoras o compensatorias oportunas.

A continuación se presentan las medidas de prevención y las medidas correctoras para cada uno de los grandes grupos de impactos previstos.

### 5.1.1 Medio Ambiente

Los objetivos y problemas a resolver reflejados en las propuestas contenidas en el programa de Actuaciones del Plan Territorial del Litoral Valenciano se configuran en sí mismas como medidas preventivas y correctoras respecto a la situación actual:

- Favorecer el conocimiento y disfrute público de los espacios naturales por los ciudadanos
- Mantener los espacios naturales en las debidas condiciones
- Potenciar el turismo ambiental como oportunidad para diversificar la oferta turística
- Compatibilizar la conservación de los espacios naturales con el desarrollo urbanístico y turístico
- Disponer de una red de espacios naturales jerarquizada del litoral de la Comunidad Valenciana
- Asegurar la conexión entre espacios, tanto física como biológica y los principales núcleos costeros existentes.
- Posibilitar el recorrido integro del litoral valenciano, junto al mar o en sus inmediaciones
- Recuperar el frente litoral para el uso y disfrute público
- Proteger los suelos de alto valor paisajístico
- Incrementar la calidad de vida de los ciudadanos
- Potenciar el paisaje como recurso turístico
- Reducir el impacto actual y futuro de las inundaciones, hasta niveles aceptables
- Disminuir los daños materiales producidos por las inundaciones y el coste económico que supone su reposición
- Garantizar la seguridad de las personas en las zonas inundables.
- Orientar los futuros desarrollos hacia zonas no inundables
- Reducir los daños producidos por los temporales marinos.
- Contribuir a la estabilidad de la línea de costa.
- Garantizar el mantenimiento del principal recurso turístico (las playas)
- Recuperar el frente litoral para el uso y disfrute público
- Mantener los suelos agrícolas de mayor calidad por su valor productivo, cultural, paisajístico y como espacio libre
- Ofrecer utilizaciones alternativas y complementarias a la flota pesquera y a sus tripulaciones
- Potenciar la utilización turística de los puertos pesqueros
- Realizar una explotación más sostenible de los recursos pesqueros Infraestructuras.

En general las propuestas medio-ambientales están diseñadas en sí mismas para corregir o preservar diferentes afecciones o impactos sobre el medio.

### **Espacios Naturales**

Las áreas naturales que se encuentran con alguna categoría de protección afectan a municipios que tendrán que considerar en sus diferentes planeamientos. Además al llevar a cabo las diferentes actuaciones se pondrán en valor dichos espacios protegidos a través de la red ambiental y la Vía Litoral que facilitarán el acceso y la promoción para aumentar una educación ambiental. Por otro lado complementa otras actuaciones que pretenden diversificar la oferta turística ofreciendo otros destinos además de los ya conocidos de sol y playa.

### **Suelo Agrícola**

Las actuaciones referentes al suelo agrícola pretenden proteger los cultivos tradicionales, los municipios que cuentan con este tipo de suelo tendrán que tenerlo en cuenta en su planeamiento estableciéndolo como suelo no urbanizable de protección agrícola.

### **Paliativos de riesgos ambientales.**

Las actuaciones que acogen medidas contra la erosión costera o las inundaciones, implican a los municipios a prestar especial interés en aquellas zonas que suponen un peligro o necesitan de medidas preventivas, para establecerlas en sus normas de planeamiento.

### **Sector pesquero.**

Esta actuación pretende reconocer con más detalle los recursos pesqueros y la flota, para reutilizarla con otros fines de ocio y recreativos, dándoles otros usos alternativos evitando el abandono de éstos recursos.

## **5.1.2 Infraestructuras.**

Los objetivos recogidos en las propuestas de infraestructuras se configuran como medidas correctoras del Litoral Valenciano.

- Completar la vertebración norte-sur de la Comunidad creando un segundo eje viario por el interior
- Mejorar la movilidad entre las tres áreas metropolitanas
- Eliminación de travesías y puntos negros (N-332 y N-340)

- Mejorar las comunicaciones viarias litoral-interior como estrategia para equilibrar el modelo territorial
- Traslado de parte de la actividad económica hacia el interior y descongestionar el litoral
- Diversificar la oferta turística del litoral (sol y playa) complementándola con otras formas de turismo
- Desarrollar las comunicaciones ferroviarias por el litoral
- Promocionar los servicios ferroviarios de cercanías como alternativa al uso del vehículo privado
- Integrar el sistema de transporte ferroviario para favorecer la articulación territorial
- Mejorar la seguridad ferroviaria mediante la supresión de pasos a nivel
- Favorecer la gestión integrada de los puertos para evitar la competencia y buscar perfiles complementarios
- Realizar actuaciones de intermodalidad en los puertos: mejora de accesos viarios y conexiones ferroviarias
- Trasladar parte de la actividad comercial del puerto de Valencia al de Sagunto
- Incrementar la actividad de los puertos de Valencia y Alicante como escala de cruceros turísticos por el mediterráneo
- Optimizar la capacidad de los puertos deportivos actuales, diversificar los usos que acogen y sus instalaciones
- Minimizar el impacto de las obras marítimas portuarias en la dinámica litoral
- Mejorar las relaciones entre el puerto y la ciudad
- Promocionar la pesca recreativa y los cruceros pesquero-recreativos
- Desarrollar una estrategia aeroportuaria global para la Comunidad Valenciana
- Ejecutar los Planes Directores de los aeropuertos de Manises y El Altet
- Realizar las obras y poner en servicio el futuro el aeropuerto de Castellón
- Mejorar los accesos viarios y conexiones ferroviarias a los aeropuertos
- Mejorar los servicios de transporte colectivo por carretera
- Potenciar el uso del transporte público como alternativa al uso vehículo privado
- Transformar las estaciones en centros de intercambio modal de transporte
- Garantizar el suministro urbano y la disponibilidad de agua a todos los sectores productivos

- Gestión integral del agua a través de la redistribución de recursos, el ahorro y la reutilización
- Desarrollar las infraestructuras necesarias para asegurar el máximo aprovechamiento de los recursos externos.
- Mejorar la eficiencia de las redes de abastecimiento y promover el ahorro de agua
- Garantizar el abastecimiento de energía suficiente y sin interrupciones a los ciudadanos
- Aumentar la eficiencia energética mediante un uso más racional de la energía
- Fomentar la energía generada por fuentes renovables
- Adecuación y mejora de las infraestructuras energéticas
- Mejorar y ampliar el tratamiento de las depuradoras y de las redes de saneamiento en todas las poblaciones
- Mejorar la calidad de aguas de baño en el litoral
- Generalizar la reutilización de las aguas residuales depuradas para el riego y mantenimiento caudales ecológicos

Las actuaciones que se proponen en un Plan de Ordenación Territorial, son con unos objetivos de equilibrio territorial y desarrollo sostenible, que hacen difícil que sean incompatibles con el medio. Las propuestas de infraestructuras tienen también esta finalidad, aunque los proyectos en sí y de manera individual tengan impactos negativos. Cada infraestructura nueva tendrá su correspondiente estudio de Impacto ambiental que propondrá las medidas preventivas y correctoras adecuadas en cada momento, preservando los valores naturales que puedan estar amenazados por dicha obra. Los ayuntamientos tendrán que velar por sus intereses y dictar la normativa necesaria para tener la protección necesaria de sus espacios y recursos naturales.

### **5.1.3 Urbanísticas- Territoriales.**

Los objetivos de las propuestas contenidas en el Plan de Acción Territorial del Litoral Valenciano se configuran como medidas correctoras respecto a la situación actual:

- Desarrollar un modelo territorial sostenible que compatibilice el desarrollo socioeconómico con los valores del medio
- Asociar la protección medioambiental al propio desarrollo
- Mejorar la calidad ambiental, paisajística y urbana de los municipios litorales de la Comunidad Valenciana

- Desarrollo de operaciones estratégicas que contribuyan a la proyección internacional de la Comunidad Valenciana
- Recualificación del litoral de la Comunidad Valenciana.
- Diversificación de la oferta turística.
- Desestacionalizar la ocupación mediante la creación de modelos de alojamientos más dinámicos.
- Potenciar los modelos de ocupación intensiva de concentración de la edificación frente a los extensivos.
- Generar mayores recursos y dinamizar las economías locales
- Paliar los desequilibrios territoriales litoral-interior
- Descongestionar el litoral y revitalizar los municipios del interior.
- Recuperar espacios estratégicos en primeras líneas para destinarlos a otros usos de mayor valor añadido
- Adecuar los usos en el frente costero a la vocación turístico-residencial del litoral
- Desestacionalizar la ocupación del litoral mediante la transformación de segundas en primeras residencia
- Mejorar el nivel de equipamientos y servicios públicos en el litoral
- Rentabilizar la inversión realizada en infraestructuras y obras de urbanización por una mayor ocupación de las viviendas
- Diversificar y cualificar la oferta turística de la Comunidad Valenciana
- Desarrollar actividades que generan un valor añadido en cuanto al empleo y renta de los municipios.
- Contribuir a la regeneración ambiental y paisajística del territorio
- Reducir la estacionalidad en la ocupación del litoral
- Promover alternativas al uso excesivamente inmobiliario de la franja litoral
- Mejorar el equipamiento sanitario y asistencial de los municipios litorales
- Diversificar la oferta potenciando otros tipos de turismo complementarios al de sol y playa.
- Incrementar la competitividad de la Comunidad Valenciana desde el punto de vista del turismo
- Poner en valor el patrimonio natural y cultural de la Comunidad Valenciana
- Incorporar la oferta turística de algunos municipios del interior a la del litoral generando actividad en éstos



### **Ordenación urbanística diferenciada**

Hay municipios que presentan una especial necesidad de establecer una ordenación diferenciada con actuaciones de calidad en las zonas vacantes de litoral.

Igual pasa con las zonas que son susceptibles de instaurar un desarrollo estratégico, que harán extremar los criterios de planificación en los municipios afectados.

### **Desarrollos Residenciales.**

Los municipios en sus planeamientos contemplarán el objetivo de estabilizar la población en primeras residencias, dotadas con todos los servicios y equipamientos necesarios. Por otro lado las plazas hoteleras se primarán frente a las segundas residencias que ocupan más suelo.

### **Desarrollos industriales.**

El objetivo de trasladar las actividades económicas hacia el interior implican, una ocupación de las zonas con vocación industrial que se reflejen en las normativas municipales

## 6. Programa de vigilancia ambiental.

De acuerdo a la Orden de 3 de enero de 2005, de la Consellería de Territorio y Vivienda por la que se establece el contenido mínimo de los estudios de impacto ambiental que se hayan de tramitar ante esta Conselleria, se incluirá un Programa de Vigilancia Ambiental

El Plan de Vigilancia Ambiental tiene por objeto establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas preventivas y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y las que, llegado el momento, pueda determinar la Declaración de Impacto Ambiental. Además, tiene como finalidad comprobar la severidad y distribución de los impactos negativos previstos, y especialmente los no previstos cuando ocurran, para asegurar así, el desarrollo de nuevas medidas protectoras o las debidas compensaciones donde se necesiten.

La ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental se corresponde cronológicamente con este desarrollo: Puesta a punto de los medios de vigilancia y preparación de todo el material necesario para la realización de la misma

- Recogida de datos, almacenamiento y clasificación sistemática de los mismos
- Interpretación de la información recogida: en esta fase se estudiarán y evaluarán los datos obtenidos en la fase anterior, se evaluará el grado de aplicación de las medidas correctoras y protectoras, se identificarán las fuentes de fallos o errores, etc. La tarea corre a cargo del conjunto del equipo de Asesoría Ambiental
- Retroalimentación: Constituye la fase de gestión del cambio y mejora del Programa. Es la misma Asesoría Ambiental la que, en este punto, decidirá la modificación del Programa para conseguir mayor eficacia del mismo, ideará nuevas medidas correctoras para aplicar a situaciones nuevas, etc.

En cada una de estas fases se elaborará y gestionará documentación asociada necesaria (registros, informes, etc.).

### **Elaboración y gestión de la documentación**

En este apartado se enumeran y describen los documentos que deberán ser elaborados en el marco de cada uno de los niveles de ejecución del Programa de Vigilancia, así como la gestión de que deberán ser objeto. Archivo de medios materiales. Toda la documentación relativa a los medios materiales que se utilicen en la realización del Programa, deberá ser recopilada sistemáticamente en un Archivo específico. Resulta de especial relevancia la recopilación de las garantías, información técnica relativa al producto (condiciones óptimas de

medida, etc.), de la periodicidad de realización de revisiones o calibraciones, de las reparaciones efectuadas, etc.

Diario de Seguimiento Ambiental. Se confeccionará un documento donde se registrará diariamente toda la información sobre observaciones efectuadas, incidencias producidas, acciones emprendidas y responsables de las mismas, nivel de cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras, etc.

Informes-resumen periódicos. Un resumen de las observaciones efectuadas, de los resultados obtenidos, de las conclusiones y recomendaciones emitidas, etc., por la Asesoría Ambiental en el marco de este Programa deberán ser reflejadas en Informes de periodicidad mínima mensual durante la fase de modificaciones y bimensual durante la fase de funcionamiento.

Informe anual de Medidas Correctoras. Con el objeto de reflejar la evaluación de la eficacia y rendimiento de las medidas correctoras y su grado de implantación, se elaborará un Informe Anual de Medidas Correctoras. El informe incluirá una propuesta de nuevas medidas correctoras en el caso de que se haya constatado la producción de alguno de estos supuestos: Que se haya comprobado la insuficiencia de las medidas correctoras ya implantadas.

- Que se hayan detectado nuevos impactos ambientales no previstos.
- Que los avances tecnológicos producidos hasta la fecha permitan la aplicación de procedimientos de corrección más eficaces.

Los controles y evaluaciones se centrarán principalmente en los aspectos que se recogen en los siguientes apartados:

**- Medio Ambiente:**

- Potenciación de los usos turísticos que sean compatibles con la protección de los entornos naturales, tanto en las zonas del interior como en el litoral.
- Utilización del suelo no urbanizable, haciendo compatible su disfrute público con la defensa de sus valores específicos.
- Regeneración y protección ambiental de elementos de alto valor paisajístico, natural y cultural.
- Utilización de desarrollos residenciales de calidad con la finalidad de proteger espacios naturales de alto valor.
- Utilización de espacios libres y dotacionales para la vertebración y conservación de las áreas naturales y como elementos de transición entre los desarrollos urbanos y los espacios agrícolas.

**- Infraestructuras:**

- Racionalización del uso de los recursos hídricos y de los acuíferos, estableciendo los mecanismos necesarios para su mejor gestión y administración.
- Mejora y racionalización de las infraestructuras de comunicación, para lograr una mayor capacidad y seguridad vial en la ordenación del tráfico.
- Potenciación del uso de energías alternativas limpias y renovables, compatibles con la protección del entorno natural.
- Concentración de los trazados previstos para las vías de distribución de energía para su utilización racional. •Potenciación de los pasillos de infraestructuras.- **Urbanismo:**
- Adopción de estrategias supramunicipales respecto de las conurbaciones producidas por el desarrollo urbanístico de las ciudades.
- Reconversión de los tejidos industriales.
- Adaptación y mejora ambiental de las edificaciones que conformen las fachadas urbanas.

## 7. Cartografía .