

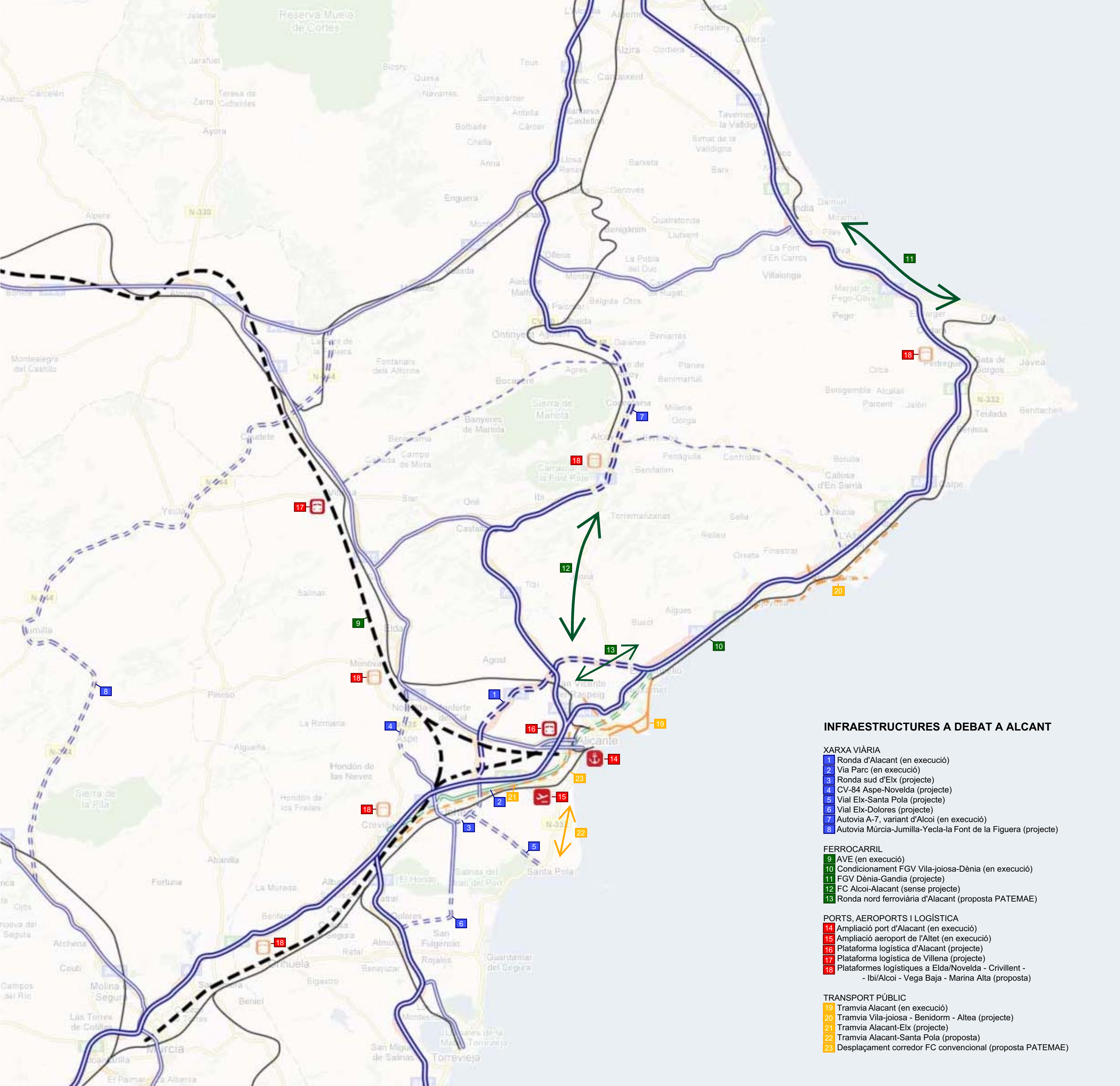
Alicante, 22 de noviembre de 2007

Alicante ha crecido demográficamente un 40% en 10 años, y se espera que esta tendencia continúe al alza durante la próxima década. El entorno privilegiado de la provincia y la mejora de las infraestructuras de transporte, en especial el impacto del AVE a Madrid y de las compañías aéreas de bajo coste, serán los principales catalizadores de este crecimiento demográfico. Los asistentes consideran muy positivo este fenómeno por su repercusión en la economía provincial, pero insisten en la necesidad de planificar las infraestructuras necesarias para poder asumirlo adecuadamente. En este sentido, es fundamental solucionar los problemas de abastecimiento eléctrico y de agua. No se considera que las desaladoras puedan dar la respuesta necesaria al incremento de consumo de agua, tanto para usos agrícola e industrial, como para el consumo doméstico.

La colaboración supramunicipal es primordial para el desarrollo de la región, tanto en lo que refiere a Alicante y Elche como en las relaciones con Murcia, aunque no se prevén avances a corto plazo en este sentido. Aún así, se estima fundamental la colaboración económica y en materia de planificación de infraestructuras para poder competir con regiones como la de Valencia, y para convertirse en el polo regional de referencia del sureste peninsular.

Los asistentes consideran prioritario el completar la red viaria proyectada, tanto la de alcance de larga distancia como las actuaciones de ámbito local y comarcal. La aplicación de peajes para gestionar la capacidad de autovías y autopistas se estima muy inadecuada por el hecho de encarecer el transporte por carretera, actividad de la cual dependen múltiples sectores de la economía provincial; y aún así, existe una cierta inquietud respecto la posibilidad que la A-7 se colapse a corto plazo por la perspectiva que acabe concentrando gran parte del tráfico que se mueve entre Alicante y Valencia. La logística es el 2º gran foco de preocupación de los agentes económicos de la región. Los planes de desarrollo logístico en la provincia se estiman muy insuficientes, y más allá de la plataforma de Alicante y Villena, se considera que haría falta una red extensa de instalaciones de capacidad media para cubrir los ámbitos territoriales de Novelda-Elda, Crevillente, Ibi-Alcoy, la Vega Baja y la Marina Alta. El corredor ferroviario mediterráneo (de pasajeros y mercancías) y el desarrollo del puerto son igualmente prioritarios, aunque se confía en mayor medida que su desarrollo sea haga realidad a corto o medio plazo. El funcionamiento del aeropuerto y el transporte público se valoran positivamente.

Como en otras regiones del Euram, los asistentes expresan su deseo que los procesos de toma de decisiones y de priorización de infraestructuras por parte de las administraciones públicas tiendan a adoptar mecanismos más transparentes y más objetivos que los actuales, aunque no se esperan cambios a corto plazo.



INFRAESTRUCTURES A DEBAT A ALCANT

- XARXA VIÀRIA**
- 1 Ronda d'Alacant (en execució)
 - 2 Via Parc (en execució)
 - 3 Ronda sud d'Elx (projecte)
 - 4 CV-84 Aspe-Novelda (projecte)
 - 5 Vial Elx-Santa Pola (projecte)
 - 6 Vial Elx-Dolores (projecte)
 - 7 Autovia A-7, variant d'Alcoi (en execució)
 - 8 Autovia Múrcia-Jumilla-Yecla-la Font de la Figuera (projecte)
- FERROCARRIL**
- 9 AVE (en execució)
 - 10 Condicionament FGV Vila-joiosa-Dènia (en execució)
 - 11 FGV Dènia-Gandia (projecte)
 - 12 FC Alcoi-Alacant (sense projecte)
 - 13 Ronda nord ferroviària d'Alacant (proposta PATEMAE)
- PORTS, AEROPORTS I LOGÍSTICA**
- 14 Ampliació port d'Alacant (en execució)
 - 15 Ampliació aeroport de l'Altet (en execució)
 - 16 Plataforma logística d'Alacant (projecte)
 - 17 Plataforma logística de Villena (projecte)
 - 18 Plataformes logístiques a Elda/Novelda - Crivillent - Ibi/Alcoi - Vega Baja - Marina Alta (proposta)
- TRANSPORT PÚBLIC**
- 19 Tramvia Alacant (en execució)
 - 20 Tramvia Vila-joiosa - Benidorm - Altea (projecte)
 - 21 Tramvia Alacant-Elx (projecte)
 - 22 Tramvia Alacant-Santa Pola (proposta)
 - 23 Desplaçament corredor FC convencional (proposta PATEMAE)

Economía

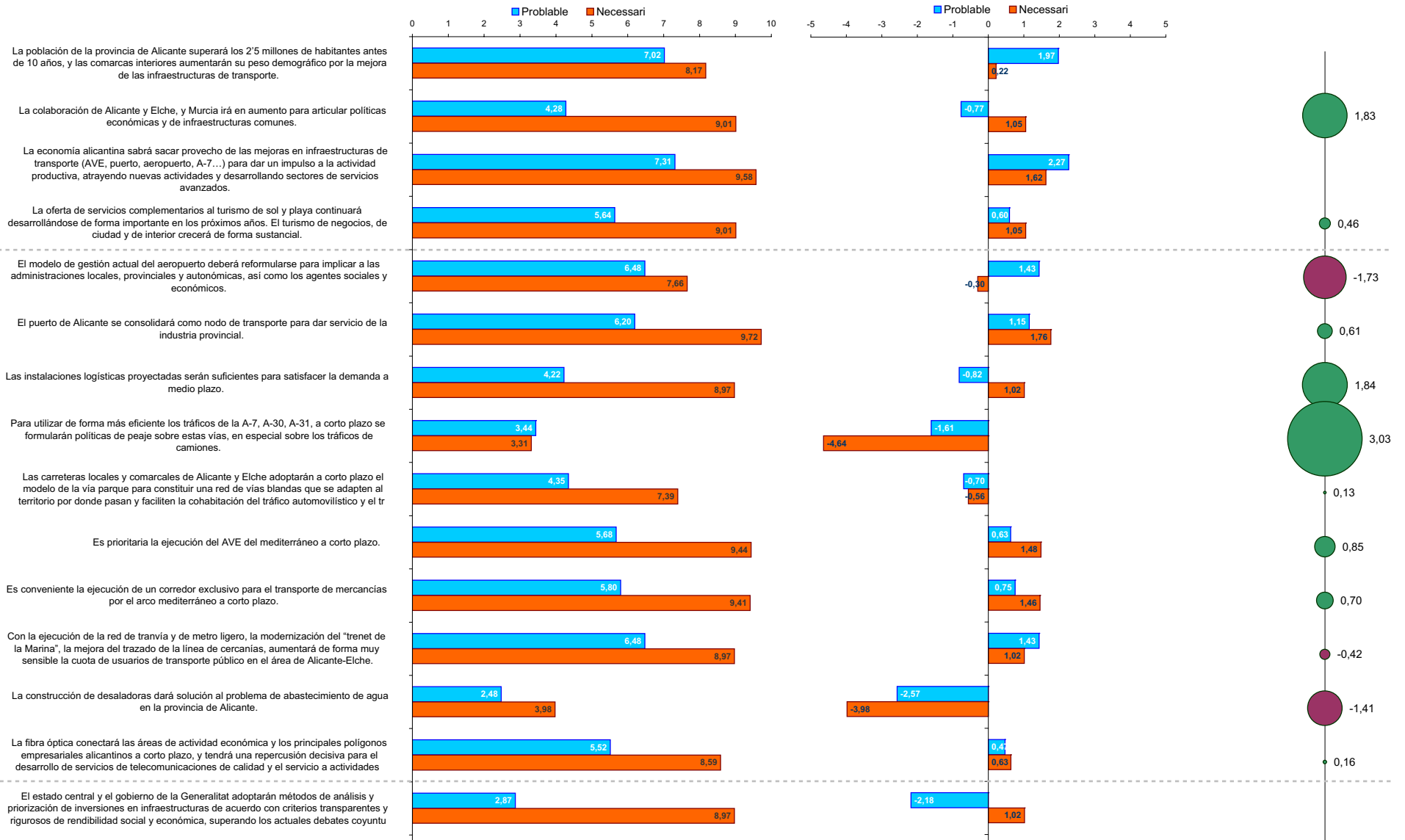
Infraestructuras

Gobernanza

Resultados de la encuesta

Desviación respecto a la media

Grado de preocupación



EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

La población de la provincia de Alicante es de 1.732.400 habitantes de acuerdo con los recuentos del año 2006. El crecimiento demográfico ha estado de cerca del 40% desde el año 1991, concentrado especialmente en las comarcas de la costa –la Marina Alta, la Marina Baixa y Vega Baja han aumentado su peso demográfico por encima del 60%; en cambio, los crecimientos de las comarcas del interior han sido mucho más moderados, o incluso nulos en el Alcoià y el Comptat.

Alicante y Elche concentran el 30% la población provincial. Separados por menos de 20km, estas dos ciudades tienen respectivamente 320mil y 220mil habitantes. Los otros principales núcleos poblacionales son Elda-Petrer (88mil), Torrevieja (85mil), Orihuela (75mil), Benidorm (67mil) y Alcoi (60mil).

Se espera que la población continúe creciendo a un ritmo muy importante en las próximas décadas. A la actual inmigración, conformada tanto por gente que proviene de países ricos y que busca un clima y entorno privilegiados, como por gente que viene de países menos desarrollados buscando oportunidades de trabajo, se le sumará a muy corto plazo población del centro de la península y en especial del área de influencia de Madrid que cuando se finalicen las obras del AVE aprovechará la mejora de las comunicaciones ferroviarias entre el litoral y la meseta para instalarse en la costa alicantina.

OCUPACIÓN DEL SUELO

La tradición marca asentamientos densos organizados en tramas urbanas bien definidas. A partir de los años 60 se incrementa de forma importante el proceso de urbanización, en primer lugar a las franjas litorales, sea concentrada alrededor de las poblaciones existentes o en nuevas urbanizaciones y promociones, y más tarde dispersa hacia el interior. El crecimiento a las localidades de la costa se construyó hasta la década de los 80 en edificios en altura. En el interior, la conversión de fincas agrarias a viviendas se ha ido generalizando, conformando un conjunto de edificación dispersa en el entorno peri-urbano de Elche-Alicante-Santa Pola. El valor agrícola de estas tierras, a menudo de secano y deficitarias, es más bajo que su valor de localización, lo cual favorece el paso hacia usos residenciales.

Como en la mayoría de franjas de litoral mediterráneo, el peso de las segundas residencias es importante. Entre el año 60 y 90, la población de la región de Elche y Alicante se multiplicó por 2'4 pero el parque de viviendas familiares lo hizo por 4'5. La ocupación media de una vivienda en el año 1960 era de 3'8 habitantes, mientras que en 1991 oscilaba entre 2'5 personas en Elche, pero 0'7 en El Campello o 0'6 en Santa Pola. El número de segundas residencias que pasan a viviendas permanentes en los núcleos de la costa va en alza, y si bien los porcentajes todavía son pequeños.

Los usos industriales se localizan sobre los ejes viarios alrededor de los principales núcleos urbanos.

EVOLUCIÓN DE LA ECONOMÍA

El sector servicios aporta un 60% del PIB provincial. Los servicios privados son ya un 52% del PIB, principalmente por la importancia del turismo en la economía provincial. La provincia de Alicante es uno de los principales destinos turísticos españoles. En el

año 2006 se registraron 23'7 millones de pernoctaciones (62% de la Comunidad Valenciana). El sector creció un 2'2%, principalmente por el incremento de visitantes nacionales. Benidorm se configura como líder del mercado turístico en la costa mediterránea, y es el principal destino entre la clientela extranjera. 8 de cada 10 extranjeros que visitaron la provincia en el año 2006 lo hicieron en Benidorm, y más del 70% provenían del Reino Unido. Dentro de la hostelería, el producto que registra más crecimiento es el de gama alta, en hoteles de 4 o 5 estrellas. La evolución de los servicios complementarios al turismo continúa al alza, y la provincia ya cuenta con 15 campos de golf y cerca de 12mil amarres para embarcaciones deportivas.

La industria aporta cerca del 25% del PIB provincial. La principal actividad exportadora continúa siendo la industria del zapato, que con 1.013M€ concentra un 30% del total (2006) y exporta cerca del 80% de su producción. Aún así, esta cifra representa un descenso de cerca del 10% respecto al año 2004, y en general, el sector del calzado, textil y cuero registran una caída del 3'3% en el periodo 2005-2007 (informe sectorial de las cámaras de comercio). En el Estado Español hay 2800 empresas en este sector, de las cuales 1800 se encuentran localizadas al Valle del Vinalopó. El sector complementario se cifra en unas 500 empresas adicionales.

Otros sectores importantes por el volumen de sus exportaciones son la agricultura (17%), la industria alimentaria (9%), la industria del metal (9%) y la industria de la piedra natural (9%).

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE AÉREO

El aeropuerto de Alicante se encuentra situado en el Altet, a menos de 10km de la capital y a unos 12km de Elche. En el año 2006 el aeropuerto acogió 8'9 Mpax (4900Tm de mercancías) lo cual lo coloca en la 6ª posición del estado por detrás de Barajas (45 Mpax), el Prat (30 Mpax), Palma (22 Mpax), Málaga (13 Mpax), y Gran Canaria (10 Mpax). El 80% de los vuelos son internacionales y sirven básicamente al turismo; la mayor parte de los destinos corresponde al Reino Unido, Alemania y los Países Bajos.

El plan director del aeropuerto de el Altet, que data de 2001, prevé las actuaciones necesarias para doblar los tránsitos de pasajeros de cara al 2015. Entre estas actuaciones hay que destacar la ampliación de la pista en 400m (ahora tiene 3000m), la construcción de una nueva terminal de pasajeros y ampliación de la zona de estacionamiento, y la creación de instalaciones específicas para el movimiento de mercancías. Las obras de ampliación del aeropuerto empezaron el 2006, el coste de la nueva terminal evaluado en 210M€ y prevista la finalización de las obras en 42 meses.

Actualmente, el acceso al aeropuerto se realiza por autovía desde la A-70, o por carretera desde la N-232 que discurre por la costa. El nuevo bulevar metropolitano Elche-Alicante (ya acabado en algunos tramos) también pasa por el aeropuerto. Si a día de hoy el autobús es el único medio de transporte público que llega, el Plano Acción Territorial del Entorno Metropolitano de Alicante y Elche (PATEMAE) propone construir una estación de ferrocarril a utilizar por el AVE, los trenes regionales y de cercanías (se desviará el actual corredor litoral). Para el 2011, se espera que el aeropuerto tenga parada del tranvía metropolitano en la línea Alicante-Elche.

Modelo de gestión

Actualmente, el aeropuerto del Altet está gestionado por Aena. Se estima que a corto plazo podrían entrar a participar de su gestión otros agentes, tanto las

administraciones locales, provinciales y autonómicas, como representantes de la sociedad civil y empresarial. Aunque los asistentes consideran este cambio moderadamente necesario, la prioridad de esta actuación es mucho menor que en otras áreas del Euram. En general, los asistentes no aprecian disfunciones significativas en el actual funcionamiento del aeropuerto, y por lo tanto, se condiciona este posible cambio del modelo de gestión al proyecto que puedan presentar los agentes entrantes.

INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

En el año 2005, el puerto de Alicante transportaba 3'5Mtm de mercancías después de registrar aumentos importantes de los tránsitos desde finales de la década de los 90, cuando el tránsito se situaba entorno a los 2'5Mtm. Este volumen es pequeño en comparación con los otros grandes puertos del EURAM (Barcelona, 47 Mtm; Valencia, 36 Mtm; Tarragona, 29 Mtm; Castelló, 13 Mtm; Palma, 8 Mtm), y comparable por otro lado con el de Sagunto. El tránsito de contenedores se situaba en el año 2000 alrededor de los 100mil TEUs (Barcelona y València, 2'4MTEUs).

La estrategia actual del puerto pasa por la creación de rutas de Short Sea Shipping, y la articulación del puerto como feeder de otros puertos de mayor envergadura. Representantes del sector expresaron su inquietud ante políticas públicas de intervención en la creación de nuevas rutas entre puertos mediterráneos por distorsionar y competir con las iniciativas surgidas de las propias autoridades portuarias.

El puerto de Alicante se encuentra integrado dentro el proyecto Puente Logístico Integrado Alicante-Oran. El proyecto, promovido por MEDValencia –oficina euromediterránea de la Confederación de Organizaciones Empresariales de la Comunidad Valenciana y la CEOE-, persigue el establecimiento de un corredor permanente de transporte regular de mercancías entre España y Argelia, y prevé la construcción de instalaciones logísticas importantes vinculadas a ambos puertos.

En cuanto al tránsito de pasajeros, la línea regular de Trasmediterránea entre Alicante y Oran (Argelia) transporta anualmente 200mil personas (6 travesías semanales en verano, 2 travesías semanales en invierno, 9h de viaje). El tránsito total de viajeros es de 245mil (2003). En el año 2006 acogió 55 cruceros.

Los accesos al puerto se realizan por autovía (A-31). Esta autovía conecta con el resto de la red de alta capacidad de la región. También hay acceso ferroviario y terminal de mercancías. Se prevé una línea férrea de acceso directo a la Plataforma logística de Alicante.

La ampliación del puerto en curso incluye la ampliación de la dársena pesquera, de las dársenas comerciales, de la terminal de contenedores, la creación de una ZAL de 11ha, la modernización de la terminal de pasajeros para mejorar la acogida de cruceros y la mejora de la integración puerto-ciudad. Se trata de una iniciativa pionera por la implicación conjunta de agentes públicos y privados en su desarrollo. Aún así, la construcción de las nuevas instalaciones de graneles están siendo objeto de controversia por la oposición de algunos sectores de la sociedad por miedo al impacto negativo que éstas puedan tener, y las obras están en este momento paralizadas. Los agentes implicados insisten en el esfuerzo de inversión muy importante para la implantación de instalaciones modernas y punteras, respetuosas con el medio ambiente, y en la necesidad de desencallar este litigio cuanto antes.

Puertos deportivos

La provincia de Alicante tiene 21 puertos deportivos que ofrecen un total de 12mil amarres deportivos. A diferencia de Cataluña y las Islas Baleares, las administraciones públicas valencianas han potenciado el crecimiento de este sector en los últimos años. Los asistentes lo valoran positivamente, junto con la creación de otros nuevos servicios complementarios al turismo, para diversificar esta actividad más allá del modelo de “sol y playa”, y por atraer clientela con alto poder adquisitivo.

INFRAESTRUCTURAS LOGÍSTICAS

La ampliación del Puerto de Alicante ha previsto la creación de una ZAL de 11ha.

Además de la ZAL del puerto, se prevé la construcción de una Plataforma Logística de Alicante (130ha), al pie de la A-7 de la futura línea del AVE, cerca del puerto y del aeropuerto. Con vocación nacional e internacional, la plataforma debe permitir que Alicante se integre dentro la red de puertos del litoral mediterráneo que actúan de puerta europea de mercancías.

La Generalitat Valenciana también prevé la construcción de una plataforma logística para satisfacer las necesidades de las comarcas de interior, de fuerte tradición industrial. En estos momentos se está buscando suelo disponible en Villena, probablemente alrededor de 80ha bien comunicadas por autovía y por ferrocarril. La plataforma apoyaría la actividad industrial del Valle del Vinalopó, del Valle de Castalla, de Alcoi-Ontinyent, de Yecla-Jumilla, y a parte de Albacete.

Estas instalaciones se estiman, en general, insuficientes. Los asistentes insisten en la necesidad de crear una red de polígonos logísticos repartidos por la provincia. Serían prioritarias zonas logísticas en la Marina Alta, Crivillent, en el área de Ibi y Alcoi, en la Vega Baja. La de Villena puede ser interesante, pero no hay que descartar emplazamientos alternativos más cercanos a Elda y Novelda, más teniendo en cuenta que ya se está desarrollando un polígono importante en Ontinyent y que estos municipios tienen una fuerte actividad industrial.

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

La red viaria de la región de Elche y Alicante es amplia, bien dotada de vías de alta capacidad. El diagnóstico del Plano de Ordenación Territorial del Entorno de Elche (POTEE) considera que la red tiene una capacidad suficiente para satisfacer la demanda actual, aun cuando se dan una serie de cuellos de botella a los cuales hace falta dar solución, en especial durante los periodos de demanda excepcional (p.e. temporada estival, accesos a la costa). Existen numerosas actuaciones en curso o pendientes de realizarse, que buscan completar las infraestructuras ya existentes.

En este sentido, Elche y Alicante tienen conexión o tendrán a muy corto plazo conexión en autopista/autovía hacia

- **Ap-7**, litoral mediterráneo (Benidorm – Dènia – Gandia), y hacia Torrevieja y Cartagena.
- **A-7**, hacia Alcoi y Valencia, y hacia Murcia - Granada
- **A-31**, hacia el Valle del Vinalopó, Albacete y Madrid
- **A-35**, hacia el Valle del Vinalopó, València
- **CV-84**, autovía Elche-Aspe

- **CV-850**, autovía del Camino de Castilla.
- **N-340**, desdoblamiento Elche-Crevillente
- Vía parque, Elche-Alicante
- Nueva circunvalación de Alicante
- Ronda norte de Elche
- Ronda este de Elche
- 3r carril en la actual Ap-7 entre Crevillente y la autovía del Camino de Castilla

Además, se encuentra en fase de proyecto/estudio:

- Ronda sur de Elche
- Acondicionamiento de los accesos al aeropuerto
- Nueva autovía Elche-Santa Pola complementaria a la carretera CV-865
- Nueva autovía Elche-Dolores por la huerta (AP-3061?)
- Nueva autovía A-33 Murcia – la Font de la Figuera por Jumilla y Yecla

La vialidad intermedia

La Vía Parque, ejecutada entre Elche y Torrellano y en ejecución en Alicante, será un bulevar metropolitano interurbano de dos calzadas integrado en el territorio, que contará con espacio reservado por el transporte público (el tranvía circulará por la mediana en algunos tramos) y con vías ciclistas, pasando por el aeropuerto y la universidad entre otras. La vía tiene que religar los principales municipios del entorno metropolitano. Se apunta un cierto temor a que esta vía acabe induciendo el crecimiento de una ciudad lineal a su paso.

Aprovechando el desvío de las líneas del ferrocarril y la construcción de las nuevas autovías, el PATEME prevé la reconversión de la N-232 en una avenida urbana (paseo de Europa) que siga el litoral sur de Alicante, eje en el cual ya se están instalando equipamientos significativos.

La conversión del viario comarcal y local en vías blandas se aprecia positivamente, aunque los asistentes expresan la necesidad de mantener las vías rápidas como tal para complementar debidamente esta red. Se percibe que a medio plazo, el tratamiento de estas vías podría efectivamente evolucionar siguiendo el formato de la vía parque, pero no de forma inminente.

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

El AVE llegará a la provincia de Alicante por el valle del Vinalopó con procedencia Albacete. En su último tramo, ya en el área metropolitana de Alicante y Elche, se ha proyectado una bifurcación por dar acceso directo en Alicante y Elche, así como un enlace entre ambas ciudades que pasará por el aeropuerto, donde se construirá una estación. Desde Elche, la línea continuará hacia Murcia y Almería, y el PEIT prevé, a más largo plazo, la conexión con la red andaluza por Granada. Desde Villena, la línea conectará hacia Valencia a través del corredor del Euromed. Entre los 30 proyectos prioritarios de la UE (fijados el año 2005 y actualmente en proceso de revisión), no figura el arco mediterráneo ferroviario, probablemente porque en múltiples ocasiones se ha considerado que el actual servicio de velocidad alta que ofrece el Euromed ya es lo suficientemente eficiente (así lo indican los mapas de actuaciones del PEIT).

Dentro del entorno metropolitano de Alicante y Elche, la llegada del AVE ha motivado el cambio de trazado de la línea de ferrocarril convencional entre el aeropuerto y Alicante liberando la franja litoral, y permitiendo la construcción de una estación en el aeropuerto y el paso de ferrocarriles hacia el norte desde Elche sin necesidad de entrar en la estación de Alicante, donde además, actualmente hace falta invertir el sentido de los convoyes. También se prevé a largo plazo (así lo marca el PATEMAE) una variante ferroviaria de Alicante por San Vicente del Raspeig, siguiendo la nueva autovía de circunvalación, para dar acceso desde las vías del corredor Alicante-Valencia hacia Benidorm y Altea. Aún así, este proyecto presenta problemas importantes por la incompatibilidad de anchos de vía, puesto que la línea del “trenet” es métrica, las vías actuales del adif son de ancho ibérico, y el AVE tendrá ancho internacional (UIC).

El corredor del “trenet”, la línea ferroviaria operada por FGV entre Alicante y Denia se encuentra en proceso de modernización. El objetivo es acondicionarla para permitir una explotación eficiente de la línea con uso de convoyes híbridos ferrocarril-tranvía. Estos trenes funcionan como tranvía en zonas urbanas (entre Alicante y el Campello), como metro subterráneo dentro la capital, y como ferrocarril en zonas interurbanas. Se prevén variantes de los municipios litorales para permitir la implantación de servicios exprés directos y servicios locales a modo tranvía (entre Villajoyosa y Altea).

TRANSPORTE PÚBLICO Y MOVILIDAD INTERNA

Alicante tiene una dotación importante de transporte público ferroviario. Las cercanías de Renfe enlazan Murcia, Elche y Alicante, pero no llegan en Elda-Preter (88mil habitantes, situada a 25km del final de la red actual de cercanías) aunque sí tiene estación de ferrocarril convencional. FGV está modernizando la línea del “trenet de la Marina” para hacer circular convoyes híbridos ferrocarril-tranvía, y existe proyecto para prolongar esta línea desde Denia hasta Gandia. Alicante está desarrollando un plan de tranvía importante: actualmente se encuentran en servicio una línea entre el Mercado y el Campello, un servicio expreso entre el Mercado y Villajoyosa, y una línea que resigue el litoral desde Porta del Mar hasta la Avenida de las Naciones por la Albufereta.

Quedan pendientes todavía:

- Finalización del túnel subterráneo entre el mercado central y la estación intermodal del Adif.
- Línea transversal de tranvía entre el Mercado y San Vicente del Raspeig
- Acondicionamiento del “trenet” entre Vilajoyosa y Denia para posibilitar el paso de los trenes-tranvía y la explotación en tranvía entre Vilajoyosa y Altea
- Ramales de tranvía en Tierra Mítica y Benidorm Centro
- Línea de tranvía desde Alicante al aeropuerto y Elche.

Hay que realizar campañas de promoción de estas nuevas infraestructuras de transporte público. Entre los asistentes, aquellos que las utilizan las valoran muy positivamente por su comodidad y los ahorros de tiempo sustanciales que introducen respecto al uso del vehículo privado, pero atestiguan un uso más bien escaso por parte de la población local, si bien la población extranjera y los visitantes son mucho más receptivos, quizás por estar más familiarizados con estos modos de transporte (tranvías y metros ligeros).

IMPACTOS AMBIENTALES

Los principales problemas ambientales en Alicante son comunes a los de la cuenca mediterránea: riesgos de inundaciones, de incendios forestales, la erosión del suelo, la falta de agua. Se añade, además, problemas de contaminación derivados de la actividad urbana, en especial en Elche.

OTRAS INFRAESTRUCTURAS

Son de especial relevancia en Alicante las infraestructuras energéticas y de transporte de agua. La implantación de desaladoras puede ser una solución al abastecimiento para consumo doméstico, pero los asistentes estiman que no pueden dar respuesta al problema global. El agua de las desaladoras resulta demasiado cara para su uso industrial y para la agricultura, que es especialmente importante en la comarca de la Vega Baja. Hay que encontrar soluciones viables para abastecer las cuencas alicantinas, y eso pasaría, según los asistentes, por el transporte desde cuencas excedentarias.

La cobertura de internet con banda ancha resulta igualmente prioritaria. Es fundamental en las zonas más pobladas, pero también para el desarrollo de las comarcas de interior. Hay que explotar las nuevas tecnologías inalámbricas, como el WiFi-2.

GOBERNANZA

Como en otras regiones del Euram, los asistentes expresan su deseo que los procesos de toma de decisiones y de priorización de infraestructuras por parte de las administraciones públicas tiendan a adoptar mecanismos más transparentes y más objetivos que los actuales, aunque no se esperan cambios a corto plazo.

DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- L.Martínez; "Alicante y Elche, tan cerca y tan distantes"
- "Plan Acción Territorial Entorno Metropolitano Alicante y Elche (PATEMAE)"
- "Programa de ordenación del territorio de Elche y su entorno"
- "Elx 2020: imaginem la ciutat del futur "
- A.Pedreño (UA); "Los aeropuertos, la estrategia territorial y los vuelos baratos"
- Autoridad Portuaria; "Informe tráficos, características y futuro del puerto"
- A.Ortuño; "El impacto del AVE en la ciudad de Alicante"
- "II Pla de Carreteres", Generalitat Valenciana
- VA; "Los espacios periurbanos en el área de Alicante-Elche"
- C.Baños; "La oferta turística complementaria en los destinos turísticos alicantinos: implicaciones territoriales y opciones de diversificación"
- Cámara Alicante; "Informe de Coyuntura Turística 2006"
- Cámara Alicante; "Alicante en cifras 2006"
- Cámara Alicante; "Informe económico 2005 "
- "Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010", Generalitat Valenciana
- "Plan de de Revitalización de la Comarcas de Interior 2004-2011", Generalitat Valenciana
- "Llibre Blanc de les Empreses de l'EURAM", Institut Ignasi Villalonga

Nombre:

e-mail: TEL:

Cuestión	¿Es probable?	¿Es conveniente?	Observaciones:
<p>En los últimos 15 años, la población de la provincia de Alicante ha aumentado cerca de 40% alcanzando 1.740.000hab. Comarcas como la Marina Alta, la Marina Baixa y la Vega Baja han crecido por encima del 60% en este periodo, mientras que el Comptat y l'Alcoià han mantenido la misma población que en 1991.</p> <p>La población de la provincia de Alicante superará los 2'5 millones de habitantes antes de 10 años, y las comarcas interiores aumentarán su peso demográfico por la mejora de las infraestructuras de transporte.</p>	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	
<p>Alicante y Elche se hallan a no más de 20km de distancia. Murcia se halla a no más de 50km de Elche. El peso demográfico de cada una de estas ciudades se mueve entre los 300mil y 500mil habitantes.</p> <p>La colaboración de Alicante y Elche, y Murcia irá en aumento para articular políticas económicas y de infraestructuras comunes.</p>	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	
<p>El sector servicios representa más del 60% del PIB de la provincia de Alicante. La industria representa cerca de un 25% de la economía alicantina, con un predominio de las exportaciones de calzado (30% del total).</p> <p>La economía alicantina sabrá sacar provecho de las mejoras en infraestructuras de transporte (AVE, puerto, aeropuerto, A-7...) para dar un impulso a la actividad productiva, atrayendo nuevas actividades y desarrollando sectores de servicios avanzados.</p>	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	
<p>La Costa Alicantina es una de las principales destinos turísticos de España. Benidorm es el 1r destino turístico del litoral mediterráneo. La oferta de servicios complementarios al turismo es amplia: el número de campos de golf existentes asciende a 15 y la oferta de amarres deportivos a 11.872.</p> <p>La oferta de servicios complementarios al turismo de sol y playa continuará desarrollándose de forma importante en los próximos años. El turismo de negocios, de ciudad y de interior crecerá de forma sustancial.</p>	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	

Cuestión	¿Es probable?	¿Es conveniente?	Observaciones:
<p>Durante 2006, el aeropuerto del Altet registró un tráfico de 8,9 millones de pasajeros, siendo el sexto aeropuerto español. El 80% de los vuelos son internacionales, la mayoría de uso turístico. La ampliación en curso prevé dar respuesta a un incremento del 100% de la demanda de cara al 2015.</p> <p>El modelo de gestión actual deberá reformularse para implicar a las administraciones locales, provinciales y autonómicas, así como los agentes sociales y económicos.</p>	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	
<p>El puerto de Alicante gestiona 3'5MTm anualmente. Su ampliación permitirá duplicar el tráfico de mercancías a corto plazo. La plataforma logística de Alicante tendrá 130ha de superficie y conexión directa la puerto y a la red de ferroviaria.</p> <p>El puerto de Alicante se consolidará como nodo de transporte para dar servicio de la industria provincial.</p>	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	
<p>Alicante prevé la construcción de una Plataforma Logística de 130ha en un polígono cercano al puerto y al aeropuerto. La Conselleria busca terreno para la implantación de instalaciones logísticas en Villena (80ha).</p> <p>Las instalaciones logísticas proyectadas serán suficientes para satisfacer la demanda a medio plazo.</p>	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	
<p>La nueva autovía A-7 desdoblada entre Alicante-Elche y Valencia se colapsará a corto plazo porque captará la mayoría de los tráficos de larga distancia a través del arco mediterráneo. Simultáneamente, las autovías A-30 y A-31 tendrán un exceso de capacidad.</p> <p>Para utilizar de forma más eficiente los tráficos de la A-7, A-30, A-31, a corto plazo se formularán políticas de peaje sobre estas vías, en especial sobre los tráficos de camiones.</p>	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	
<p>La vialidad local y comarcal canaliza actualmente un volumen importante de tráfico, y se produce un número significativo de accidentes. La vía parque comunica los principales municipios y equipamientos de la región Alicante-Elche, y cuenta con espacio reservado para transporte público y vías ciclistas. La N-232 será reconvertida en un paseo urbano.</p> <p>Las carreteras locales y comarcales de Alicante y Elche adoptarán a corto plazo el modelo de la vía parque para constituir una red de vías blandas que se adapten al territorio por donde pasan y faciliten la cohabitación del tráfico automovilístico y el transporte público.</p>	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	

Cuestión	¿Es probable?	¿Es conveniente?	Observaciones:
La llegada del AVE se prevé para el 2012. La red alta velocidad comunicará Murcia, Elche, Alicante, Albacete, Valencia y Castellón. Todavía no existen calendarios oficiales para la ejecución de los tramos Castellón-Tarragona y Murcia-Andalucía que han de completar el arco mediterráneo. Es prioritaria la ejecución del AVE del mediterráneo a corto plazo.	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	
El proyecto FERRMED plantea un corredor exclusivo de ferrocarril para el transporte de mercancías entre los principales puertos del arco mediterráneo y centroeuropea. El puerto de Alicante prevé doblar su tráfico a corto plazo. Es conveniente la ejecución de un corredor exclusivo para el transporte de mercancías por el arco mediterráneo a corto plazo.	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	
Alicante está desarrollando un ambicioso plan de tranvía y metro ligero en su región. Se prevé la conexión de tranvía entre Alicante y Elche a corto plazo y la reconversión del "trenet" en tren-tramvía. El trazado de la línea de cercanías será modificado para dar servicio al aeropuerto y mejorar el acceso a Alicante. Con la ejecución de la red de tranvía y de metro ligero, la modernización del "trenet de la Marina", la mejora del trazado de la línea de cercanías, aumentará de forma muy sensible la cuota de usuarios de transporte público en el área de Alicante-Elche.	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	
La construcción de desaladoras dará solución al problema de abastecimiento de agua en la provincia de Alicante.	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	
La fibra óptica conectará las áreas de actividad económica y los principales polígonos empresariales alicantinos a corto plazo, y tendrá una repercusión decisiva para el desarrollo de servicios de telecomunicaciones de calidad y el servicio a actividades económicas avanzadas.	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	
El estado central y el gobierno de la Generalitat adoptarán métodos de análisis y priorización de inversiones en infraestructuras de acuerdo con criterios transparentes y rigurosos de rentabilidad social y económica, superando los actuales debates coyunturales.	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	<input type="checkbox"/> Mucho <input type="checkbox"/> Bastante <input type="checkbox"/> Poco <input type="checkbox"/> Nada	
OTRAS OBSERVACIONES Y ESTUDIOS E INFORMES DE REFERENCIA...			