

## *INDICE*

I.	INTRODUCCIÓN .....	1
	1.1. Introducción .....	2
	1.2. Equipo técnico.....	4
	1.3. Agradecimientos .....	5
II.	METODOLOGÍA .....	6
	1.1 Metodología .....	7
III.	ANÁLISIS Y DIAGNOSTICO .....	10
	1. Introducción .....	11
	2. Aspectos Estructurales .....	12
	2.1. Análisis de Planeamiento .....	12
	2.2. Movilidad y Transporte.....	15
	2.3. Gestión del Patrimonio Natural.....	17
	2.4. Actividades Económicas. Incidencia Ambiental.....	20
	2.5. Percepción Social .....	22
	2.6. Gestión Ambiental Municipal .....	25
	3. Aspectos Ambientales.....	29
	3.1. Atmósfera .....	29
	3.2. Agua .....	31
	3.3. Residuos .....	33
	3.4. Suelo.....	35
	3.5. Ruidos.....	36
IV.	SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	38
	1. Indicadores Ambientales.....	39
	2. Sistema de Indicadores Ambientales .....	41
V.	PLAN DE ACTUACIONES.....	46
	1. Introducción .....	47
	2. Objetivos de referencia .....	48
	3. Estrategias Generales .....	59

## **I. INTRODUCCIÓN**

## 1.1. INTRODUCCIÓN

El 1992 173 gobiernos de todo el mundo reunidos en Río de Janeiro en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, aprobaron, entre otras cuestiones, la llamada “Agenda 21”, un Plan de Acción de las Naciones Unidas para el desarrollo sostenible en el siglo XXI.

El propio documento aprobado en Río destaca el ineludible papel de las entidades locales para iniciar los procesos necesarios para conseguir el desarrollo sostenible, como se indica en el capítulo veintiocho,

*“Por causa de que muchos de los problemas y soluciones contempladas en la Agenda 21 tienen sus raíces en las actividades locales, la participación y cooperación de las autoridades locales será un factor determinante a la hora de satisfacer sus objetivos. (...) Como es el más cercano a los ciudadanos, el gobierno local juega un papel muy importante educando, movilizandoy respondiendo al público para promover el desarrollo sostenible”.*

En el capítulo 28 de la Agenda 21 también se hace una llamada a todas las comunidades locales para crear su propia Agenda 21 Local: con planes y acciones específicas para cada localidad, basándose en las intenciones generales de la Agenda 21.

Para hacer realidad los acuerdos de la llamada “Cimera de Río” se reunió la Conferencia Europea sobre Ciudades y Pueblos Sostenibles en la ciudad de Aalborg (Dinamarca) en mayo de 1994. Esta Conferencia, preparada por el ICLEI-International Council for Local Environmental Initiatives, cuenta con la presencia de más de 600 representantes de entidades locales en Europa y en ella se aprobó la Carta de Pueblos y Ciudades Europeas Sobre la Sostenibilidad.

Lógicamente, un proceso como la adopción de los principios del desarrollo sostenible y la implementación de la Agenda 21 local, ha de partir necesariamente de un conocimiento objetivo de cual es la situación de partida. Por esta razón, el Ayuntamiento de Alicante, adjudicó a la firma GAMMA/Grupo ADHARA, S.L. el concurso convocado para redactar el estudio llamado “Auditoría Medioambiental del término municipal de Alicante”.

Los objetivos generales de la Auditoría Medioambiental del término municipal de Alicante, de ahora en adelante Auditoría, son identificar y caracterizar los impactos que sobre el territorio y la calidad de vida tienen las actividades económicas y sociales que se desarrollan en el término municipal. Esta información básica permitirá redactar un Plan de Actuación Ambiental, tarea fundamental para establecer políticas de gestión municipal que consideren el factor ambiental como un valor estratégico.

De acuerdo con los objetivos expuestos, conviene destacar que la Auditoría no tiene un carácter programático. Al contrario, la finalidad del presente estudio es la de servir de base a la reflexión y la discusión, siempre a partir de un análisis riguroso y desapasionado de la realidad socio-ambiental de Alicante. A partir de esta discusión podrá pasarse, en su caso, a la propuesta de acciones más concretas y de líneas de actuación específicas para cada uno de los ámbitos a que se refiere el estudio.

Por esta razón, la Auditoría no representa sino el inicio de un proceso: desde el análisis que supone este estudio, será necesario que el conjunto de la sociedad de Alicante efectúe en diagnóstico de la situación actual y de su viabilidad en términos ambientales. Sólo a partir de este conocimiento y con la participación de los ciudadanos de Alicante, podrá hacerse posible el cambio que nos lleve desde la limitada realidad local hacia la necesaria sostenibilidad global.

## 1.2. EQUIPO TÉCNICO

El equipo técnico de nuestra firma que ha participado en la redacción de la Auditoría Ambiental se caracteriza por su composición interdisciplinaria lo que permite una visión holística e integradora. . El equipo lo componen los siguientes técnicos:

Director:	<b>Jesús Domènech i Roca. Licenciado en Ciencias Biológicas.</b> Especialista en gestión ambiental y gestión de la movilidad urbana.
Consultor:	<b>Baltasar Redondo Redondo. Licenciado en Ciencias Biológicas. Esp. Botánica.</b> Especialista en ordenación del territorio. .
Consultor	<b>Antoni Verger i Ferrando. Licenciado en Ciencias Económicas.</b> Master en Gestión Ambiental.
Consultor	<b>Gustau Calabuig i Penadès. Licenciado en Ciencias Biológicas.</b> Especialista en Ordenación territorial.
Consultor	<b>Lidia Arteaga Claramunt. Licenciado en Ciencias Biológicas.</b> Master en Sanidad Ambiental. UIMP..
Consultor	<b>Pilar Laparra Ibañez. Licenciado en Publicidad y Relaciones Públicas.</b> Especialista en Imagen corporativa y temas ambientales.
Consultor:	<b>Carlos Narro Fidalgo. Ingeniero Superior de Telecomunicaciones.</b> Especialista en sistemas GIS y teledetección.
Consultora:	<b>Elena Emper Navarro. FP II Informática de Empresas.</b> Especialista en edición y maquetación.

### **1.3. AGRADECIMIENTOS**

La realización de un estudio de las características del Diagnostico Ambiental del municipio de Alicante requiere de la recopilación de mucha información, la mayoría de las veces fragmentada y dispersa. En nuestro caso la recopilación ha sido facilitada por la estrecha colaboración del Área de Medio Ambiente de la Corporación, de la mayor parte de los Técnicos municipales a los que se les ha requerido información, de las empresas proveedoras de la Corporación, de las diferentes Consellerias, empresas privadas y entidades económicas, sociales y culturales del municipio. Sin su colaboración no hubiera sido posible la elaboración del Diagnostico. Desde aquí nuestro agradecimiento.

## **II. METODOLOGÍA**

## 1.1. METODOLOGÍA

GAMMA/Grupo ADHARA basará la metodología para redactar la Auditoria en los principios de la Agenda 21 Local. Los documentos de definen los principios básicos del desarrollo sostenible en el ámbito local, y ejes vertebradores de nuestra metodología, son la carta de Aalborg, el informe de Ciudades Sostenibles del Grupo de Expertos en Medio Ambiente Urbano de la Comisión Europea y la Guía Europea para la Planificación de las Agendas 21 Locales elaborada por el ICLEI.

El Diagnostico presenta los siguientes bloques de información:

– *CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL.*

El objetivo de este apartado es caracterizar el entorno ambiental y sociocultural del municipio. Se hará una descripción de los factores bióticos y abióticos que identifican el entorno natural, tanto analizando los factores como las interrelaciones entre ellos. A continuación nuestro equipo técnico definirá las unidades ambientales características del municipio siguiendo. Cada una de las unidades ambientales resultantes se analiza para ver su valor ambiental para la conservación. Este valor ambiental será el que nos definirá la importancia de los lugares del municipio en el contexto local y regional.

Se centrará la descripción del entorno socioeconómico en la evolución de la población, su interrelación con los sectores económicos y las actividades productivas más relevantes desde un punto de vista ambiental, sin olvidar la definición de las unidades urbanas de municipio.



## *ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO*

En el análisis y diagnóstico se evalúan los procesos de degradación de los recursos naturales y como afectan a los diferentes vectores ambientales. Este capítulo presenta dos apartados claramente definidos: el análisis de los aspectos estructurales y el análisis de los aspectos ambientales.

En el análisis de los aspectos estructurales haremos referencia a los factores articuladores del territorio, a los factores de percepción social de la “cuestión ambiental” y la gestión ambiental realizada por parte del Ayuntamiento.

Como factores articuladores del territorio en la Auditoría trataremos el planeamiento urbanístico, la movilidad urbana con sus rasgos definidores a nivel local, la red de transporte que intercomunica Alicante con el resto de ciudades, los espacios naturales de valor ambiental y su interrelación con el resto de espacios de interés ambiental del País y la distribución de la actividad económica en el municipio. También incluye un análisis de la gestión que actualmente realiza la corporación local.

En el análisis de los aspectos ambientales haremos referencia a los principales vectores (el agua, la atmósfera, el suelo) y a la producción y gestión de los residuos. Se describirá el estado actual con la aportación de los datos disponibles, se analizarán las causas que lo han provocado y se realizará una valoración caracterizando los puntos críticos.

### *– SEGUIMIENTO DE LA AUDITORÍA*

Identificados los problemas y planteado el Plan de Actuaciones, hay que medir y registrar el estado actual del medio ambiente local, así como su posterior evolución

para poder realizar un seguimiento. Nuestra firma propondrá una serie previa de Indicadores Ambientales.

– *PLAN DE ACTUACIONES*

Identificados los principales problemas y conflictos ambientales hay que proponer una serie de medidas para poderlos resolver. Se definirá la filosofía general y las estrategias que propone nuestra firma para avanzar hacia el desarrollo sostenible. Las propuestas de nuestra firma han de pasar por el cedazo de la sociedad civil local para tener plenamente sentido como parte de la Agenda 21 local.

El primer paso será definir la filosofía general y los objetivos marcos que la ciudad quiere conseguir para avanzar hacia la sostenibilidad. Esta visión global hay que definirla con las aportaciones de los técnicos redactores de la Auditoría y de los técnicos municipales pero, en este proceso el punto fundamental es incorporar las aspiraciones de futuro de la sociedad civil en cuanto a salud, calidad y estilo de vida, calidad del medio ambiente local, enfoque del desarrollo económico, etc. Considerando que la filosofía y la visión global fundamentarán el resto del proceso de creación de un Plan de Actuación, es muy importante que sean adoptados por la Corporación.

En el presente documentos de Síntesis se reflejan los apartados mas relevantes que son el Diagnostico, el Seguimiento y el Plan de Actuaciones

.

### **III. ANÁLISIS Y DIAGNOSTICO**

## 1. INTRODUCCIÓN

A partir de este apartado se identificarán los problemas ambientales específicos, así como las estrategias y acciones para aplicar soluciones ambientalmente correctas y económicamente asumibles.

En el Análisis y Diagnostico se evaluarán los procesos de degradación de los recursos naturales y como afectan a los vectores ambientales. Este capítulo presenta dos apartados claramente definidos: el análisis de los aspectos estructurales y el análisis de los aspectos ambientales.

En el análisis de los aspectos estructurales se hará referencia a los factores articuladores del territorio, a la percepción social de la “cuestión ambiental” y la gestión ambiental realizada por el Ayuntamiento. Como factores articuladores del territorio en la Auditoria se contemplaran el planeamiento urbanístico, la movilidad urbana, la distribución de la actividad económica, los espacios naturales de valor ambiental y su interrelación con el resto de espacios de interés ambiental de la Comunidad.

En el análisis de los aspectos ambientales se hará referencia a los principales vectores (agua, atmósfera y suelo) y a la producción y gestión de los residuos. Se describirá el estado actual, su evolución histórica y, en función de los datos disponibles, se analizarán las causas que los han provocado.

## **2. ASPECTOS ESTRUCTURALES**

### **2.1. ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO**

En este punto se realiza un análisis desde el punto de vista ambiental del Planeamiento Municipal. En Alicante el PGOU vigente se aprobó en el año 1987. Actualmente esta en fase de revisión y pendiente de entrega a la Corporación del Avance del nuevo PGOU. Por tanto, no tiene mucho sentido realizar valoraciones del PGOU actualmente en vigor dado que esta en fase avanzada de revisión, y por otra parte, tampoco se puede analizar el nuevo PGOU dado que el Avance no esta presentado actualmente.

En este apartado lo que propondrá nuestra Firma, y partiendo de la realidad actual de ocupación del espacio, es que factores ambientales y que realidades socioeconómicas consideramos que tienen que estar presentes en la revisión del actual PGOU. A continuación se presentan:

- El nuevo planeamiento municipal no debería potenciar la excesiva dispersión territorial de los usos urbanos, en un territorio como el municipio de Alicante sometido ya a una gran presión antrópica. La excesiva especialización espacial, con la implantación de nuevas áreas de uso extensivo comercial o terciario en zonas periféricas, por lo general ligadas a las grandes vías de acceso rodado, no hace más que aumentar la dependencia respecto de los desplazamientos en vehículo privado. Actualmente los ciudadanos de Alicante ya perciben como un gran problema ambiental los efectos directos e indirectos provocados por el tráfico en la ciudad. La potenciación de las tradicionales áreas comerciales y terciarias de la ciudad, unido a un eficaz gestión del transporte público y a una moderna concepción de la “gestión de la movilidad “ en la ciudad, gestión que tiene que contemplar no únicamente los flujos de vehículos sino también los flujos de peatones, tiene que estar

contemplada, potenciada y ser referente del nuevo PGOU. Desde nuestro punto de vistas, y con vistas a mejorar la calidad de vida en la ciudad, es imprescindible que cualquier nueva actividad que se instale en el municipio y que genere importantes flujos de movilidad tiene que implicar la realización por parte del promotor, bajo la supervisión de los técnicos de la corporación, de un estudio de accesibilidad y movilidad para evaluar su repercusión en la movilidad general d la ciudad.

- A nuestro entender, el nuevo PGOU debería apostar más por “una ciudad madura” que por una ciudad “en crecimiento “, en expansión urbanística. El modelo mediterráneo de ciudad compacta y diversificada propio de la ciudad hasta la fuerte expansión urbanística de los años 60 y décadas posteriores, en la medida que la realidad actual lo permita, se debería recuperar. La ciudad de Alicante debe de cambiar la imagen de ciudad fragmentada, propósito que ya se planteaba en el PGOU en vigor “completar la ciudad actual, llenando los vacíos existentes de forma que se logre la unión entre el Centro y las periferias”.
- La utilización eficiente de los recursos naturales, y en concreto del agua, es fundamental en la ciudad de Alicante. Actualmente la ciudad ha conseguido una elevada eficiencia en el uso del agua potable fruto de una dilatada cultura de “ahorro y gestión” del agua. Las nuevas actividades que se planifiquen, tanto si son residenciales como terciarias o industriales deberían contar con un detallado análisis, bajo la supervisión de los técnicos municipales y de la empresa concesionaria, de como afectarán al “equilibrio” actual entre demanda y suministro.
- La calidad de vida en una ciudad como Alicante, con una floreciente industria turística y con una población sensibilizada por las cuestiones ambientales no puede ir desligada de una protección eficaz de los espacios de mayor valor ambiental. Las demandas de espacio para la edificación y para mayores servicios y dotaciones de la ciudad no se puede realizar a costa de los

espacios de valor ambiental. A nuestro entender zonas como la Isla de Tabarca, el Saladar de Agua Amarga, la Sierra del Cabeço d'Or, los sistemas dunares de los Arenales, el cauce del río Montnegre, el Cabo de les Hortes, el Saladar de les Cases de Sant Joan, el Monte Benacantil o el Palmeral de Sant Gabriel, deben de estar protegidos y con planes de uso que posibilitando su disfrute por los ciudadanos no ponga en peligro sus valores ambientales.

## 2.2. MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Según los datos del Institut Valencià d'Estadística (IVE), calculados a partir del censo de 1991, se observa que la población laboral del municipio que trabaja en éste supone el casi el 90% frente a la media de la Comunidad que es el 75. Los trabajadores de Alicante que trabajan en otro municipio son aproximadamente el 10% del total. De estos, el mayor número trabajan en Elx y en Sant Vicent del Raspeig. Por otra parte, indicar que el municipio también actúa como centro de atracción laboral dado que en él trabajan 12.200 personas con residencia en otra localidad.

Según los datos obtenidos por nuestra Firma en la encuesta de opinión realizada el 38% indica que va a pie al trabajo y/o estudio. El otro 62% utiliza transporte motorizado, destacando que el 33% indica que se desplaza en transporte público y únicamente el 26% en vehículo propio. A medida que los barrios son más periféricos disminuye el porcentaje de ciudadanos que declara realizar los desplazamientos a pie.

Como datos más importantes en el estudio de movilidad querríamos destacar:

- La satisfacción continua de la demanda de mayores dotaciones de infraestructuras provoca un mayor uso del coche privado, hecho que provoca una mayor demanda de infraestructuras, y así cíclicamente.
- El índice de motorización es el factor más importante para definir la utilización del tipo de transporte. La oferta de transporte público tiene menos poder explicativo.
- El porcentaje de viajes en coche es mayor cuanto más grande es una ciudad, tanto en población como en distancia al centro. La concentración de puntos de atracción (servicios públicos, establecimientos comerciales, ocio, etc.) favorecen el desplazamiento a pie si el entorno está urbanizado.



Según el Informe sobre el “Entorno Metropolitana Alcant-Elx ” en el área existen actualmente fuertes demandas de movilidad, que se traducen en unos elevados niveles de tráfico en la red debido al dinamismo de la actividad productiva en la zona y a la demanda del turismo. En estas condiciones los viarios estructurantes para conexiones supramunicipales se ven rápidamente absorbidos por el desarrollo urbano y se ven sometidos a crecientes problemas de congestión por el tráfico de agitación local.

Según la información que se desprende del PATEMAE la red viaria urbana planificada se encuentra poco desarrollada, con problemas de continuidad, ordenación y regulación. Esto origina que parte de la función de estas vías sea desarrollado por el viario metropolitana. A destacar la no finalización de la ronda interior de la ciudad. La demanda de tráfico es muy elevada con IMD superiores a 20.000 en la red principal.

En los datos de seguridad vial destacamos que:

- A lo largo de 1999 la Policía Local ha realizado 4.003 intervenciones por accidentes. De ellos 3934 han ocurrido en la ciudad y 69 en carretera. De los 1602 heridos únicamente cabe lamentar 27 muertos y 259 heridos graves.
- Las pruebas de alcoholemia realizadas, 7.474, han dado negativo en el 93% de las ocasiones. El alcohol es causa de accidentes en el 13% de los casos, .
- La evolución del numero de accidentes sigue una línea ascendente desde 1993. La ciudad ha pasado de 2281 en 1993 accidentes a casi el doble, 4003, en solo seis años..

### 2.3. GESTIÓN DEL PATRIMONIO NATURAL

En este apartado se da en primer lugar una visión global del Sistema Valenciano de Espacios Naturales de Interés (SVENI), recogido en el Avance del Plan Director de Urbanismo (PDU) de la Comunidad Valenciana de 1995. Este SVENI trata de recopilar todos los inventarios existentes hasta la fecha de espacios naturales de interés e intenta crear una red de espacios naturales, propuesta de espacios que ha servido de base para las actuales propuestas de espacios para la Red Natura 2000.

Áreas de interés ambiental del municipio:

#### ***Espacios Protegidos***

- *Reserva (Marina) Natural de Tabarca.*

#### **Espacios naturales incluidos en el Catálogo de Zonas Húmedas**

- *Saladar de Agua Amarga*

#### **Espacios incluidos en el SVENI**

- *Isla y Reserva Marina de Tabarca*
- *Cabeçò d'Or*: Incluido dentro de la categoría de Puntos de interés singular.
- *Puntos de Interés Geológico*: Incluidos tanto en el SVENI como en el Mapa Geocientífico de la Provincia de Alicante:

*Albiense de la Sierra de Fontcalent.*

*Plioceno continental del Castillo de San Fernando.*

*Sucesión Eocena de las Lomas del Garbinet.*

## Espacios propuestos para la Red Natura 2000

- *Lugares de Interés Comunitario (LIC):*

En el municipio se incluye en la propuesta de LIC del Consell de fecha 24 de diciembre de 1997 a la *Isla de Tabarca y entorno marino*.

- *Microrreservas de Flora:*

- *Cap de les Hortes.*
- *Corrals del Marqués.*
- *Sierra de Fontcalent (propuesta y pendiente e aprobación)*

- *Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA):*

La propuesta de zonas ZEPA del Consell incluye del municipio de Alicante a los *Islotes de Tabarca*.

## Otros lugares de interés ambiental a nivel local

Aparte de los espacios naturales citados anteriormente habría que citar en el municipio de Alicante los siguientes:

- *Sistemas dunares de El Altet.*
- *Cauce del río Montnegre.*
- *Cap de les Hortes..*
- *Saladar de Casas de Sant Joan.*
- *Lagunas de Rabasa.*
- *Otros lugares:* pequeños enclaves cercanos o incluidos en el núcleo urbano que son emblemáticos para el municipio, presentan cierto

interés y son susceptibles de recuperar o mejorar. Estos son: *Monte Benacantil, Monte Tossal, Palmeral de San Gabriel, Sierra Grossa y Tossal de Manises.*

### **Visión global de la gestión del patrimonio natural en Alicante**

Alicante presenta en su conjunto, a pesar del intenso aprovechamiento del territorio para usos urbanos, una calidad ambiental destacable, pudiendo reseñar una áreas más o menos amplias donde esta calidad es aún mayor. Estas áreas, tal como se desprende de los puntos anteriores se distribuyen a lo largo y ancho de todo el municipio, y a pesar del aprovechamiento turístico presenta cierta importancia los ecosistemas marinos, siendo el enclave por excelencia la Isla de Tabarca y su entorno marino.

Alicante, centro de su área metropolitana, presenta una sociedad consciente de la problemática ambiental y sensible ante los procesos de deterioro de los recursos naturales.

A pesar de esta conciencia social y de la protección de determinados espacios, bien por figuras de protección específicas, propuestas de protección en tramitación o protección en el planeamiento municipal, existen usos inadecuados y puntos de conflicto en los espacios de interés ambiental del municipio, que aminoran su calidad ambiental y malgastan sus recursos naturales, al tiempo que ponen en peligro la continuidad de sus valores naturales en el futuro.

## 2.4. ACTIVIDADES ECONÓMICAS. INCIDENCIA AMBIENTAL

La estructura económica de la ciudad, con un claro predominio del sector terciario frente al sector primario y secundario, condicionan las repercusiones ambientales de la actividad económica de la ciudad. A continuación describiremos las principales repercusiones ambientales de los sectores económicos mas relevantes.

### *Sector Industrial.*

La ciudad de Alicante cuenta con 6.573.330 m<sup>2</sup> de superficie industrial distribuidos en 9 zonas industriales, siendo estas: *Polígono industrial “Agua Amarga”*; *Polígono industrial “Las Atalayas”*; *Polígono industrial “Babel”*; *Polígono industrial “Llano del Espartal*; *Polígono industrial de “Pla de Vallonga*; *Polígono industrial “Rabassa”*.

Dado que la característica de la industria de la ciudad es la ausencia de grandes instalaciones industriales y la presencia generalizada de centros de distribución mas que centros de manufactura sus repercusiones ambientales son menores que en ciudades claramente industriales. Estas repercusiones se centran en la producción de residuos industriales peligrosos, alrededor de 2770 Tn/año, aproximadamente el 5% del total de residuos generados en el área metropolitana Alicante-Elx.

La inadecuada gestión de los residuos generados por el sector industrial y los residuos inertes generados en general en la ciudad ha provocado que en los últimos años proliferen los vertederos de inertes incontrolados por los alrededores de esta. Una reciente campaña de restauración realizada por el Ayuntamiento y la empresa concesionaria de la recogida de los RSU ha eliminado la practica totalidad de estos.

Los vertidos de aguas residuales en el alcantarillado y que llegan, en su mayor parte, a la depuradora de Rincón de León, hace que se excedan los limites en el agua depurada para la DQO, si bien en ningún caso los fangos generados presentan problemas para su uso agrícola.

### *Sector comercial*

En el municipio tiene una importante presencia el sector comercial, tanto minorista como al por mayor. Las principales repercusiones ambientales tienen relación con la generación de pequeñas cantidades de residuos disperso por los establecimientos de la ciudad. Algunos de ellos están considerados como RTPs. Son muchas las actividades comerciales que son potencialmente generadoras de residuos especiales. A continuación comentaremos aquellas más destacadas y de las cuales haya datos.

- **Laboratorios.** En base a datos de población (1991) para la Comunidad Valenciana se calculan 580 T/año. Extrapolando a Alicante tendríamos 40 T/ año.
- **Actividad comercial.** En este epígrafe general hay que incluir el comercio mayorista de drogas y productos químicos, el comercio mayorista de pinturas y barniz, las tintorerías, laboratorios de fotografía y comercios a detall. Un cálculo para el municipio nos da una producción de 817 T/año (dato orientativo).
- **Talleres de reparación de automóviles.** Los residuos generados son gasolinas empleadas en la limpieza de piezas metálicas, aceites y filtros de aceites y latas vacías de productos para el mantenimiento de los vehículos. La gestión de los aceites es bastante eficiente con el sistema actual de recogida.

### *Otras actividades.*

Dentro de este apartado destacaríamos la construcción y el turismo. La actividad constructiva propia de una ciudad dinámica y en expansión como es Alicante, genera importantes repercusiones ambientales. Entre ellas cabría destacar la presión por ocupar suelo, tanto para viviendas como para infraestructuras.

La presión del turismo con la construcción de nuevas áreas residenciales, mayores consumos de recursos y una artificialización del frente litoral crea fuertes tensiones con el entorno ambiental.

## 2.5. PERCEPCIÓN SOCIAL

Con el fin de comprobar las prioridades y la sensibilidad ambiental de los ciudadanos de Alicante nuestra Firma realizó durante la primera quincena del mes de mayo de 2001 una encuesta telefónica. La población objeto eran los ciudadanos con más de 16 años, se realizó por vía telefónica y en total se realizaron 351 entrevistas.

El método de selección se realizó al azar estableciendo cuotas de individuos en función del sexo, edad y zona del municipio.

Los principales resultados obtenidos son los siguientes:

- **Problemas ambientales de Alicante.**

Los ciudadanos de Alicante consideran como el principal problema ambiental el tráfico -16%- y aquellos directamente relacionados con el tráfico, como son los ruidos -12%- y la contaminación atmosférica -14%-.

Los ciudadanos entrevistados consideran en un 93% que el tráfico es un problema bastante o muy importante. A continuación destacan el ruido -82%-, la escasez de zonas verdes -84%-, la generación de residuos -83%- y el cambio climático -82%-.

Si comparamos estos datos con Barómetros del Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) comprobamos que a nivel del Estado preocupa más temas como suciedad de las calles -32%- y contaminación -25%- y con menores valores el tráfico -18%- y el ruido -13%-.

#### ▪ **Responsabilidad en la protección ambiental en la ciudad. Valoración.**

El sentido de estas preguntas es comprobar como perciben los ciudadanos de Alicante la diferente responsabilidad que tienen las administraciones, las empresas y los propios ciudadanos en la protección del medio ambiente del municipio y como valoran su actitud.

A destacar que en lo referente a las administraciones el 92% de los encuestados estiman que la función del Ayuntamiento es importante o muy importante frente al 75% que opinan lo mismo del Gobierno central y el 87% del Gobierno autonómico. Cuando se valora la actitud o implicación en la protección del medio ambiente únicamente el 21% cree que es buena o muy buena frente al 17% que opina lo mismo del Gobierno central y el 21 % del Gobierno autonómico. En cambio un 40% opina que es mala o muy mala por lo que respecta al Ayuntamiento, un 33% por lo que respecta al Gobierno central y un 31% al Gobierno autonómico. En general se puede concluir que los ciudadanos son muy críticos con las actitudes de las administraciones y en especial con la actitud/implicación del Ayuntamiento.

En lo que hace referencia a la importancia de la industria el 77% opina que es importante o muy importante pero solo el 10% opina que su actitud es buena o muy buena y en cambio el 50% que es mala o muy mala. La valoración que hacen los encuestados sobre la importancia de los propios ciudadanos indica que el 88% la consideran importante o muy importante y en cuanto a la actitud reconocen que solo en el 16 % es buena o muy buena y en el 45% mala o muy mala.

#### **Comportamientos de responsabilidad ambiental de los ciudadanos**

A destacar que el 97% afirma utilizar la ducha en vez de la bañera lo que denota lo arraigado que está en la ciudad la cultura de “ahorro del agua”. También destacaríamos la separación de residuos reciclables de la bolsa de la basura, 84%, la



utilización del transporte público en un 80% de los encuestados y la tendencia a estar informados de temas ambientales en el 79% de los entrevistados. Como dato menos optimista destacar que solo el 9% afirma colaborar con grupos ecologistas.

También se plantea que actividades estarían dispuestos a realizar. En este apartado destacar que los porcentajes son muy elevados (más del 90% en cuanto a la recogida selectiva de basuras, transporte público, ahorro de agua, ahorro de energía, etc). Como menor disponibilidad tenemos el aportar dinero a asociaciones ecologistas, aunque con un porcentaje nada despreciable del 73%, y la participación en grupos ecologistas con un 53%. (valores de disponibilidad a participar o colaborar en grupos ecologistas, para el conjunto del Estado y según el CIS del orden del 52%).

- **Preguntas relacionadas con la percepción de la ciudad y la satisfacción de vivir en ella.**

La valoración ambiental que las personas entrevistadas hacen de la ciudad de Alicante es ligeramente satisfactoria ya que el 54% indica que es aceptable frente al 29 % que indica que es mala o muy mala y únicamente el 17 indica que es buena o muy buena.

Los valores referidos al propio barrio son más optimistas ya que el 26% indica que es buena o muy buena y el 37 que es aceptable. El 31 % indica que es mala o muy mala.

Los ciudadanos de Alicante están muy satisfechos de vivir en su ciudad, ya que el 84% indican estarlo bastante o mucho y únicamente un 5% poco o nada. Los datos referidos al propio barrio son muy semejantes con un 83% que indica estarlo mucho o bastante.

## 2.6. GESTIÓN AMBIENTAL MUNICIPAL

La gestión municipal desde un punto de vista del desarrollo sostenible abarca gran número de facetas y no únicamente aquellas consideradas tradicionalmente como “ambientales”. Por tanto, las áreas de la Corporación implicadas en la gestión ambiental son varias y no únicamente el Área de Medio Ambiente. A partir de este concepto de globalidad de la cuestión ambiental empiezan todos los problemas de gestión ambiental de las corporaciones locales, también de Alicante.

La individualización en la gestión de los diferentes aspectos que inciden en la “cuestión ambiental” sin una adecuada coordinación entre las diferentes áreas, es el primer paso para una visión segmentada de la realidad, aislada del contexto general y con pocas posibilidades de aplicar soluciones a medio y largo plazo, abocada a aplicar soluciones de urgencia y prisionera la dinámica diaria.

La coordinación entre diferentes departamentos municipales, el análisis pluridisciplinar de los problemas y la consideración de la multiplicidad de soluciones, son intrínsecos a la gestión ambiental de la ciudad basada en principios del desarrollo sostenible. Una clara voluntad política de avanzar en el desarrollo sostenible y la creación de mecanismos de coordinación ágiles y operativos, con una visión horizontal de la “cuestión ambiental ” unido a una implicación decidida y motivada de los técnicos de la Corporación, de los trabajadores en general, son imprescindibles para avanzar en el proceso de implantación de la Agenda 21 local y el consiguiente Plan de Acción Ambiental.

Todo lo dicho hasta el momento es aplicable a la ciudad de Alicante. La dispersión de competencias, unido a la falta de un organismo horizontal de coordinación generan una más que evidente desconexión en el análisis de los problemas y en la aplicación de soluciones.

La gestión de los técnicos de la Corporación, en lo que se refiere a la cuestión ambiental en sentido amplio, esta dedicada a solucionar los problemas inmediatos, con una evidente falta de comunicación entre áreas. La realización del Diagnostico Ambiental es un primer paso positivo que permitirá unas primeras visiones de conjunto.

La receptividad de los técnicos de la Corporación con nuestra Firma ha sido excelente, si bien la información facilitada no ha sido suficiente más por falta de una dinámica de "informar" , de dar explicaciones, que por falta de voluntad de colaborar. Aquí queremos incidir en una cuestión que nos parece preocupante y es en la falta de realización de Memorias. Prácticamente ninguna área municipal, al menos nuestra Firma no tiene conocimiento, realiza Planes de Actuaciones Anuales ni Memoria de Actividades.

Sin la elaboración de documentación escrita, sin planificación anual y sin evaluación de la planificación es muy difícil, intercambiar información entre áreas, evaluar resultados y detectar problemas estructurales. Queremos hacer mención expresa a la Policía Local, ya que según nuestra experiencia, es el único organismo que elabora una Memoria Anual digna de tal nombre, con una presentación impecable y en soporte digital.

La profesionalidad de los cuadros técnicos de la Corporación, el profundo conocimiento que tiene de la ciudad, de su dinámica y de su idiosincrasia propia creemos que no están del todo rentabilizados por falta de una clara voluntad política que anteponga la creación de una administración ágil, eficiente y al servicio del ciudadano frente a inercias organizativas heredadas, gestión patrimonialista de algunas áreas y visiones estrechas de la cuestión ambiental, que como ya hemos dicho anteriormente requiere de visiones amplias y multidisciplinarias.

Según la opinión de nuestra Firma para mejorar la gestión de la “cuestión ambiental”, y por tanto conseguir que los ciudadanos valoren mejor la actitud de la Administración local (según la encuesta de opinión a pesar de que el 92% considera el papel del Ayuntamiento como importante o muy importante, solo el 21% opina que la actuación de la Corporación es buena o muy buena y el 40% mala o muy mala) debería realizar:

- Apuesta decidida de los responsables políticos por avanzar en el desarrollo sostenible. Creemos que una buena muestra de esta apuesta es la realización del Diagnostico Ambiental.
- Creación de un organismo horizontal de coordinación de la Agenda 21, con participación de técnicos de todas las áreas implicadas y con independencia de las concejalías y vinculado a la Alcaldía.
- Adecuada dotación humana y presupuestaria del Área de Medio Ambiente.
- Divulgación en las diferentes áreas con implicaciones ambientales de los objetivos de la Agenda 21, sus orígenes, finalidad y el por que de la realización. Si los diferentes técnicos de la Corporación no conocen el tema no pueden implicarse, y sin su implicación el proceso esta condenado al fracaso. Por tanto, hace falta información y formación interna.
- La obligación de realizar Planes anuales, Memorias de actividades e informes anuales por áreas y concejalías y que estén a la disposición de los ciudadanos. Implantar la política de colaboración entre áreas con comisiones mixtas e interdepartamentales, pero ágiles y eficaces.
- Implantar y utilizar instrumentos avanzados de gestión ambiental como Sistemas de Información Geográfica, implantar la Contabilidad Ambiental, la “Compra Verde” o el Sistema de Ecogestión y Ecoauditoria (EMAS) en la Corporación.

La participación pública es inherente al proceso de Agenda 21 y es impensable sin mecanismos adecuados y ágiles de participación. Su función es fundamental ya que el proceso exigirá restricciones y cambios en las pautas de consumo y movilidad. Sin una implicación de los agentes sociales y una eficaz divulgación pública el éxito del proceso es dudoso. Es por ello, que la creación de una marca de referencia del proceso que se inserte en los diferentes soportes del Ayuntamiento (recibos, escritos, publicidad, etc.) es muy útil para divulgar el proceso de Agenda 21 entre los ciudadanos.

El primer instrumento de participación, ya creado y activo en la ciudad de Alicante, es el Consejo Local de Medio Ambiente. El Consejo Local de Medio Ambiente representa a los sectores económicos y sociales del municipio en toda su diversidad y, por tanto, recoge y refleja las inquietudes de la sociedad civil del municipio. Es el organismo de debate y discusión sobre la problemática ambiental y de calidad de vida del que se dota la Corporación. Su función principal en el proceso de Agenda 21 es representar los intereses de la comunidad en la elaboración y aplicación del Plan de Acción Ambiental.

### 3. ASPECTOS AMBIENTALES

#### 3.1. ATMÓSFERA

Debido a la directa vinculación con el hombre, paisaje y bienes la CEE mediante la directiva 96/62/CE del Consejo de 27 de Septiembre de 1996, sobre la gestión de la calidad del aire ambiente, establece los principios básicos de una estrategia común dirigida a definir y establecer objetivos de calidad del aire ambiente en la Comunidad para evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos para la salud humana y para el medio ambiente en su conjunto.

Para ello quedan definidos los valores para la evaluación de la calidad del aire ambiente:

- *valor límite*: nivel fijado basándose en conocimientos científicos, con el fin de evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos para la salud humana y para el medio ambiente en su conjunto, que debe alcanzarse en un plazo determinado y no superarse una vez alcanzado
- *valor de referencia*: objetivo: nivel fijado con el fin de evitar más a largo plazo efectos nocivos para la salud humana o para el medio ambiente en su conjunto, que debe alcanzarse, en la medida de lo posible, en un plazo determinado
- *umbral de alerta*: nivel a partir del cual una exposición de breve duración supone un riesgo para la salud humana y a partir del cual los Estados miembros deberán tomar medidas inmediatas como establece la presente Directiva

La medición de la contaminación atmosférica en Alicante se realiza mediante estaciones de la Conselleria de Medi Ambient, que ha sido la fuente de suministro de los datos. En Alicante hay dos estaciones manuales (Cultura y Delegación) y dos estaciones automáticas (RENFE y Sant Antoni).

La principal fuente antropogénica de contaminación en la ciudad de Alicante es el tráfico rodado, y en menor medida los procesos de combustión por calderas tanto domesticas como industriales.

Como datos mas destacables, y en función del análisis de los diferentes contaminantes medidos, indicar que se sobrepasan los límites legislados en:

- Partículas sedimentables, superando el valor guía según el Decreto 883/1975 de 22 de Abril, promulgado para el desarrollo de la Ley 38/1972 de Protección del Ambiente Atmosférico.
- Partículas en suspensión, superando el valor guía de 40 a 60  $\mu\text{gr}/\text{m}^3\text{N}$  de media anual, de acuerdo con la Directiva 80/779/CEE y el Real Decreto 1613/1985 que establece los valores límite, guía y de referencia.
- $\text{NO}_2$ , superando el valor guía de 135  $\mu\text{gr}/\text{m}^3\text{N}$  fijado en el Real Decreto 717/1987 que establece los valores guía, de referencia y límite para el dióxido de nitrógeno, no alcanzando el valor límite de 200  $\mu\text{gr}/\text{m}^3\text{N}$ .
- Ozono, superando el umbral de protección de la salud fijado en el Real Decreto 1494/95, adaptándose a la directiva europea 92/72/CEE establecido en 110  $\mu\text{gr}/\text{m}^3$  como valor medio en 8 horas. Se observa que en los meses de verano se supera el umbral de protección de la vegetación situado en 65  $\mu\text{gr}/\text{m}^3$

Estos contaminantes se deben principalmente a la combustión de combustibles fósiles (partículas sedimentables, partículas en suspensión, y  $\text{NO}_x$ ). En el caso del ozono troposférico, es un contaminante secundario cuya formación se ve favorecida por la radiación solar y las emisiones persistentes de hidrocarburos y  $\text{NO}_x$ .

La principal medida a adoptar para la disminución de estos niveles, es la mejora del tráfico de la ciudad, la potencialización del transporte público y la utilización de gas natural como combustible.

## 3.2. AGUA

### 3.2.1 Suministro y consumo

La información referente al suministro y consumo del agua potable de la ciudad de Alicante la ha sido facilitada de forma verbal por Aguas Alicante. Según los datos proporcionados por dicha empresa el abastecimiento de la ciudad se realiza a partir de aguas superficiales en su mayor parte, aproximadamente el 95 %, y el resto de aguas subterráneas.

La principal fuente de abastecimiento de la ciudad es la Mancomunidad de Canales de Taibilla, que a su vez se abastece de aguas superficiales del Taibilla, con una aportación de 50 Hm del río, 130 Hm del transvase y 4 Hm de pozos. Debido al aumento continuado de la población y por lo tanto de la demanda de agua y a las condiciones meteorológicas de la zona, el Taibilla ha sufrido déficits para mantener el suministro durante el año 2000, necesitando transvases de caudal del Segura y del Júcar.

No existen problemas de calidad en las aguas suministradas, siendo la única excepción el sulfato y el magnesio, donde a pesar de sobrepasar los niveles permitidos existe autorización para ello. La ciudad de Alicante no ha sufrido crisis de suministro en los últimos años, a pesar del aumento continuado del volumen consumido.

Respecto a las pérdidas en la red, indicar que estas son muy reducidas con un rendimiento del 83.7 %.

Siendo el rendimiento de la red de distribución tan alto y produciéndose el aumento continuado de las necesidades de agua, sólo pueden cubrirse futuras expectativas si se aumenta el suministro de agua mediante el aporte a través de transvases o la construcción de una desaladora.



En relación con el consumo del agua potable, a pesar de la tendencia a incrementar el volumen de agua potable consumida, hay que destacar que el consumo por habitante y día ha sufrido la tendencia inversa. Es remarcable la existencia de tarifas proporcionadas al consumo, con una tarifa fija para garantizar el suministro y de una red de abastecimiento de jardines y piscinas a parte de la red del domicilio, actuando en ambos casos como factores reguladores.

### **3.2.2 Depuración**

En relación con el tratamiento de aguas residuales, la Directiva del Consejo 91/271/CEE, de 21 de mayo de 1991 sobre el tratamiento de Aguas Residuales Urbanas define los requisitos mínimos de calidad que deben cumplir los vertidos procedentes de las instalaciones de tratamiento de aguas residuales urbanas en función de la sensibilidad del medio receptor.

En el caso de la EDAR Monte Orgegia el agua tratada se emplea para uso agrícola o eventualmente se evacua al mar a través del emisario de La Albufereta.

Los requisitos de los vertidos de las instalaciones de tratamiento de aguas residuales urbanas se cumplen los valores mínimos de reducción en los tres parámetros en las dos EDAR, a pesar de que los límites en las concentraciones permitidas se exceden

El Real Decreto 1310/1990, de 29 de octubre, regula la utilización de los lodos de las depuradoras en el sector agrario, y en su Anexo I B se muestra el valor límite de concentración de metales pesados. Los valores de los lodos de ambas depuradoras son inferiores a los valores límites legislados para su utilización en suelos dedicados al cultivo, por lo que no hay problemas para su reutilización, conociéndose que en el caso de la EDAR Monte Orgegia se realiza esta reutilización.

### **3.3. RESIDUOS**

#### **3.3.1. Residuos sólidos urbanos**

Respecto a los residuos sólidos urbanos la producción en el año 2000 fue aproximadamente de 564 Tm/día según la empresa concesionaria del servicio INUSA, lo que supone una tasa de producción por habitante de superior a la tasa de la Comunidad Valenciana situada en 2 Kg.

El aumento del volumen de RSU corresponde con un aumento de la recogida en las pedanías debido a la expansión urbanística que experimenta la ciudad. Existe por lo tanto una gran necesidad de construcción de un nuevo vertedero, en proyecto, y también de adecuación y clausura del existente. Debido a la composición de los RSU con un 50 % de materia orgánica, es aconsejable la construcción de una planta de compostaje y una planta de metanización para aprovechar el gas producido. Estas dos plantas se encuentran también en proyecto de construcción, junto a una planta de envases ligeros, ya que en la composición de la basura doméstica cada vez es mayor el porcentaje de los mismos. Se está fomentando la recogida selectiva por medio del ecoparque ya existente y con la construcción de 4 ecoparques auxiliares.

Respecto a la recogida selectiva de cartón y papel existe una tendencia a aumentar el volumen recogido haciendo necesaria la ampliación del número de contenedores ya prevista. En relación con la recogida selectiva de vidrio, es alta en el casco urbano requiriéndose nuevos contenedores cuyo número se va a aumentar considerablemente, al igual que en el caso de latas y pilas. Con todo ello Alicante se adecuaría a las recomendaciones del PIR.

#### **3.3.2. Residuos inertes**

En relación con los residuos inertes, a través de estimaciones mediante ratios de producción en ciudades de similares características realizados por la Generalitat de Catalunya, la producción se sitúa alrededor de 174.870 Tm. Hay que destacar el gran

número de vertederos incontrolados, 137, recientemente clausurados por la empresa INUSA, cuya principal componente eran escombros. Debido a la gran producción este tipo de residuos que se están depositando actualmente en el vertedero de RSU o en el ecoparque, así como la proliferación de vertederos ilegales, se hace necesaria la construcción de un vertedero de residuos inertes ya en proyecto.

### **3.3.3. Residuos peligrosos**

La producción de residuos peligrosos se realiza por parte del sector industrial y en pequeñas cantidades en domicilios y comercios. La producción de *RTPs industriales* se ha estimado a partir del “Plan para la gestión de Residuos Industriales generados en la Comunidad Valenciana”. En función del número de trabajadores de los diferentes sectores industriales se ha estimado una producción de 2770 Tm. Este volumen supone un 5 % del producido en el área metropolitana Alicante-Elx.

La gestión que actualmente realizan las empresas de los RTPs se desconoce en detalle. Por la tipología industrial del municipio y por el reducido tamaño de las empresas potencialmente generadoras de RTPs, la mayoría de ellas generarán menos de 10 Tn/año, por lo tanto se dará una producción difusa de RTPs, con los problemas de gestión que esto genera.

Respecto a *los RTPs de origen doméstico y comercial* según los datos del “Plan Director de Residuos de la Comunidad Valenciana” el ratio de producción de residuos domésticos es de 0.409 Kg/habitante/año y en relación a la producción de origen comercial, las principales actividades generadoras son laboratorios, actividades comerciales, talleres de reparación de automóviles, joyerías y el puerto. En conjunto la producción de RTPs de origen comercial es aproximadamente de 860 Tm/año.

### 3.4. SUELO

En base a la Ley 10/1998, de 21 de abril, de residuos, es necesario regular los suelos contaminados para proteger el medio ambiente y la salud de las personas.

En la ciudad de Alicante existían 137 vertederos incontrolados actualmente clausurados por la empresa INUSA. La mayoría estaban situados en la zona de San Juan de Alicante, los polígonos industriales de La Florida y Pla de la Vallonga y en las zonas de El Monte y Rabosa Principalmente eran vertederos de poco volumen, formados en su mayor parte por escombros, y situados en descampados o en laterales de caminos.

En la Comunidad Valenciana es necesaria la realización de un Inventario de Suelos Potencialmente Contaminados, según la Ley 10/2000, de 12 de diciembre , de residuos. En la ciudad de Alicante se incluyó la caracterización medioambiental de los terrenos que se encuentran en la margen izquierda del Barranco de las Ovejas y en el instituto de secundaria Mare Nostrum, que antiguamente se encontraban dentro del recinto de la fábrica CROS, en su parte Norte. Derivado del “Proyecto de Descontaminación de Suelos junto al Instituto Mare Nostrum, Alicante” de 30 de noviembre de 1998, y debido al riesgo que suponía para la salud humana la presencia de los residuos de la zona, se procedió a la descontaminación del suelo donde se ubica el Instituto de Bachillerato Bahía de Babel. Quedan pendiente las acciones de excavación selectiva del suelo y depósito en vertedero autorizado, vallado y cubrición del residuo en otras zonas contaminadas.

### 3.5. RUIDOS

La medición de la contaminación acústica en Alicante fue estudiada mediante la realización del mapa acústico de la ciudad en el año 1998, a través de un convenio entre el Ayuntamiento de Alicante y la Universidad Politécnica de Valencia.

Básicamente las fuentes existentes en la ciudad de Alicante son las que se presentan en otra ciudad del mismo estilo, siendo la principal fuente de ruido el tráfico rodado, fundamentalmente turismos y vehículos de peso medio, pero las motos y sobre todo los ciclomotores con trucajes en sus motores o tubos de escapes son la principal molestia que expresan los vecinos de Alicante.

Como conclusiones podríamos destacar:

- La gran densidad de vehículos que circula por la ciudad ha provocado la saturación del viario público de un elevado ruido ambiental.
- Las dos zonas lúdicas por excelencia, el Casco Antiguo y San Fernando, son unos de los grandes problemas para la ciudad, pero no fundamentalmente por los locales, sino por todo lo que le rodea, como la gran cantidad de gente que se agolpa en sus puertas a altas horas de la madrugada y los ciclomotores y motocicletas que circulan a altas velocidades con el escape libre.
- Es de destacar el papel tan negativo que representan los ciclomotores para esta ciudad, por el alto porcentaje que circula con anomalías en su sistema de expulsión de gases. Sus niveles acústicos son insoportables, obteniendo picos de hasta 118 dB.
- Existen en la ciudad determinados puntos negros de circulación en los cuales se forman grandes retenciones, sería conveniente una gestión adecuada del tráfico que ofrezca alternativas y evite estas retenciones.

- La ciudad de Alicante presenta un nivel de ruido ambiental superior a los 65 dB(A), salvo determinadas zonas residenciales. Este valor mencionado es el límite aconsejado por la Organización Mundial de la Salud, sobrepasado el cual se considera molesto para el ser humano.

En la ciudad de Alicante el principal foco permanente de contaminación acústica es generado por el transporte privado, y de forma localizada, por las actividades de ocio. Por tanto, cualquier política de reducción de la contaminación acústica tiene que centrarse en el cambio de las pautas de movilidad urbana, siendo este un claro ejemplo de la necesidad de la coordinación de las diferentes áreas de la corporación para mejorar el nivel de vida.

Mientras que en Alicante no se potencie el transporte a pie o en bicicleta ni el transporte público, en detrimento del transporte en vehículo privado, cualquier medida tendente al control de la contaminación acústica tendrá una reducida repercusión.

#### **IV. SEGUIMIENTO AMBIENTAL**

## 1. INDICADORES AMBIENTALES

Los Indicadores Ambientales (IA) nacen como resultado de la creciente preocupación por los aspectos ambientales del desarrollo y bienestar humano, proceso que requiere cada vez mayor y más sofisticada información y, a la vez y contradictoriamente, de la urgencia de abreviar la información ambiental en el campo de la toma de decisiones. Esta contradicción es la principal característica de los indicadores ambientales: recoger un cúmulo cada vez mayor de información compleja en un número cada vez menor de componentes paramétricos.

La contradicción anterior es de gran importancia y a ella responderán los IA que propondrá nuestra firma. Estos IA se caracterizarán por:

- Permitirán una lectura ajustada comprensible y científicamente válida de los fenómenos ambientales en cuestión.
- El parámetro que por el hecho de ser indicador describirá un campo de información, constituirá una síntesis que permitirá derivar un conocimiento sobre el conjunto, más allá de lo que el parámetro mismo indique.
- Los Indicadores responderán a las cuestiones ambientales que interesen en la toma de decisiones y en la información pública en general. Por tanto se dará prioridad a una aproximación antrópica en el diseño del mismo, más que a una estrictamente ecosistémica,
- Permitirán un uso inmediato del capital estadístico existente actualmente y disperso entre las diferentes administraciones e instituciones (adaptación a la realidad actual), sin dejar por ello de señalar los vacíos actuales.

Como la finalidad de un sistema de indicadores ambientales es estrictamente social y no guarda a priori relación funcional con una estructura de conocimiento científico, sino con intereses sociales específicos, en este caso el desarrollo sostenible, la



coherencia y consistencia dependerá del proceso social que los origine. Por tanto, la propuesta que presenta nuestra firma ha de ser contemplada como una primera aproximación al “Sistema de Indicadores Ambientales de Alicante” sometida a la revisión de los técnicos del Ayuntamiento y al debate social.

## **2. SISTEMA DE INDICADORES AMBIENTALES**

La estructura del Sistema de Indicadores propuesto por nuestra firma se basará en la agrupación de los diferentes Indicadores por grandes Áreas, siguiendo criterios de gran aceptación actual, tanto a nivel europeo como mundial (Clasificación del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, UNEP 1987; clasificación de la OCDE, 1993; propuesta previa de Indicadores para el Estado Español, Ministerio de Medio Ambiente, 1996) y en la experiencia desarrollada por la Xarxa de Ciutats Sostenibles de Catalunya y las recomendaciones de la Federación Española de Municipios y Provincias.

La delimitación por Áreas ofrece una visión global, facilita la comprensión por los usuarios del sistema especializados en el tema y, por tanto, posibilita una fácil transmisión de información a los diferentes colectivos sociales implicados. El Sistema de Indicadores Ambientales propuesto por nuestra firma tienen un esquema sencillo, fácil de desarrollar en nuevas áreas y que responde a una organización analítica basada en el seguimiento de objetivos de sostenibilidad. El esquema propuesto consta de seis áreas principales que se estructuran en subáreas:

- **RECURSOS GLOBALES (Atmósfera)**
- **RESIDUOS**
- **NÚCLEOS URBANOS**
- **RECURSOS NATURALES**
  - **Ecosistemas**
  - **Suelo**
  - **Agua**
- **ORGANIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN SOCIAL**
- **SISTEMA ECONÓMICO**

La organización por áreas tendrá básicamente una función ordenadora y orientadora, y en consecuencia, los indicadores que se seleccionen tendrán la función de reflejar "el estado de la cuestión" para un tema determinado y no "el estado del área" en su conjunto.

Los diversos indicadores ambientales seleccionados forman el perfil ambiental de municipio. Este perfil definirá, no tanto el contenido estadístico del producto como la función que este adquiere, función que es la definición de los rasgos ambientales característicos del término municipal (perfil como la idea de contorno aparente de los rasgos peculiares de un objeto).

El perfil ambiental, como sistema de indicadores, es más que la simple suma de los mismos indicadores. El perfil responde a un interés social genérico y de totalidad que, en este caso, es la sostenibilidad del desarrollo local. Los cambios del perfil se podrán temporalizar, se podrá ver su evolución en el tiempo.

Los Indicadores Ambientales que se presentan son una primera aproximación al que será el Sistema de Indicadores Ambientales de Alicante. La propuesta de indicadores que presenta nuestra Firma tiene que ser analizada y valorada por los Técnicos de la Corporación, Técnicos que pueden introducir cambios, y analizada y aprobada por el Consejo Municipal de Medio Ambiente.

**PERFIL AMBIENTAL DE ALICANTE I**

<b>RECURSOS GLOBALES (Atmósfera)</b>			
<i>INDICADOR</i>	<i>VALOR</i>	<i>UNITAT</i>	<i>OBJECTIU</i>
Puntos de recogida/reciclado de CFCs		Nº	↑
Recuperación CFCs domésticos		Kg /año	↑
Emisión local de CO <sub>2</sub>		Kg/hab/año	↓
Nº de instalaciones de energía alternativa		Nº	↑
<b>NUCLEOS URBANOS</b>			
<i>INDICADOR</i>	<i>VALOR</i>	<i>UNITAT</i>	<i>OBJECTIU</i>
Calidad del aire		Días/año aire bueno	=
Nivel de ozono		Días/año	=
Población afectada por niveles acústicos mayores de 65 dBA		%	↓
Niveles acústicos calles de mayor tráfico		DBA	↓
Actuaciones policía local por ruidos		Nº	↓
% de viviendas de ocupación temporal		%	↓
Viviendas en buen estado de habitabilidad		%	↑
Zonas verdes (m <sup>2</sup> /hab.)		m <sup>2</sup> /hab	↑
Intensidad del tráfico urbano		Vehículos/día	↓
Viajes automóviles (año/hab)		Nº	↓
Viajeros transporte urbano		Pasajeros/día	↑
Accidentes de tráfico		Accidentes/año/ 1.000 hab.	↓
Peatones atropellados		Nº	↓
Calles de preferencia peatonal		%	↑
Consumo doméstico de energía eléctrica		Kwh/hab/año	↓
Consumo de energía eléctrica alumbrado público		Kw/Km de calle	↓
Suelo urbanizado en el municipio		%	¿

<b>PERFIL AMBIENTAL DE ALICANTE II</b>			
<b>RESIDUOS</b>			
<i>INDICADOR</i>	<i>VALOR</i>	<i>UNITAT</i>	<i>OBJECTIU</i>
<b>Generación total de RSU/año</b>		Kg/hab/año	↓
<b>Recuperación de residuos</b>		%	↑
<b>Nº vertederos incontrolados en el municipio</b>		Nº	= 0
<b>RECURSOS NATURALES - ECOSISTEMAS Y BIODIVERSIDAD</b>			
<i>INDICADOR</i>	<i>VALOR</i>	<i>UNITAT</i>	<i>OBJECTIU</i>
<b>Superficie protegida</b>		%	↑
<b>Visitantes en Tabarca</b>		Nº	?
<b>Superficie municipal con Planes de Protección</b>		%	↑
<b>Inversiones en áreas naturales</b>		Ptas/has/año	↑
<b>Superficie forestal incendiada</b>		Has/año	↓
<b>Costa protegida</b>		%	=
<b>RECURSOS NATURALES - SUELO</b>			
<i>INDICADOR</i>	<i>VALOR</i>	<i>UNITAT</i>	<i>OBJECTIU</i>
<b>Emplazamientos contaminados</b>		Nº	↓ a 0

<b>PERFIL AMBIENTAL DE ALICANTE III</b>			
<b>RECURSOS NATURALES - AGUA</b>			
<i>INDICADOR</i>	<i>VALOR</i>	<i>UNIDAD</i>	<i>OBJETIVO</i>
Consumo anual de agua potable		L/hab/día	↓
Viviendas sin tratamiento de aguas residuales		%	↓
Aprovechamiento agua depurada		%	↑
Días/año restricciones de agua		Nº	↓
<b>ORGANIZACIÓN Y PARTICIPACION SOCIAL</b>			
<i>INDICADOR</i>	<i>VALOR</i>	<i>UNIDAD</i>	<i>OBJETIVO</i>
Organizaciones sociales del municipio		Nº	↑
Población no empadronada		%.	↓
% abstención elecciones locales		%	↓
Ciudadanos satisfechos vivir en la ciudad		%	↑
Presupuesto municipal cooperación		%	↑ hasta 0,7%
Presupuesto municipal medio ambiente		Miles ptas.	↑
Técnicos municipales actividades ambientales		Nº	↑
Campañas municipales de concienciación		Nº	↑
Ordenanzas ambientales		Nº	↑
Voluntarios ambientales		Nº	↑
<b>SISTEMA ECONÓMICO</b>			
<i>INDICADOR</i>	<i>VALOR</i>	<i>UNIDAD</i>	<i>OBJETIVO</i>
Tasa local de desempleo		%	↓
Plazas hoteleras		Nº	↑
Instalaciones industriales del municipio		Nº	↑
Oferta de ocio cultural disponible		Nº	↑
Banderas azules		Nº	=

## **V. PLAN DE ACTUACIONES**

## 1. INTRODUCCIÓN

La idea de desarrollo sostenible pretende mejorar los estándares de vida de los humanos dentro de las posibilidades del medio natural, sin agotar los recursos. Como se definía en el informe Brundtland "el desarrollo sostenible es un desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades".

Como se indica en la carta de Aalborg en el apartado de sostenibilidad:

"(...) el concepto de desarrollo sostenible nos ayuda a basar nuestro nivel de vida en la capacidad de carga de la naturaleza. Intentamos conseguir la justicia social, economías sostenibles y la sostenibilidad ambiental. La justicia social requiere necesariamente la sostenibilidad económica y la equidad, las cuales necesitan a su vez de la sostenibilidad ambiental.

La sostenibilidad ambiental significa, además, el mantenimiento y la preservación del capital natural. Necesita que nuestro ritmo de consumo de recursos naturales, hídricos y energéticos renovables no supere la capacidad de los sistemas naturales para reponerlos, y que el ritmo en que consumimos recursos no renovables no supere el ritmo de sustitución por recursos renovables duraderos. La sostenibilidad ambiental comporta también que el ritmo de emisión de contaminantes no supere la capacidad del aire, del agua y del suelo para absorberlos y procesarlos. (...)"

(...) tenemos que resolver nuestras dificultades y desequilibrios primero por nosotros mismos y si es necesario, con la ayuda de entidades regionales o nacionales. Esto es el principio de la concertación, la aplicación del cual dará más libertad a cada ciudad para definir la naturaleza de sus actividades".

La sostenibilidad ambiental no se trata de un estado determinante absoluto que una vez se consigue se pueda desatender. Por lo contrario, es un estado de equilibrio dinámico que requiere de la ayuda constante de un grupo de parámetros a mantener.



## 2. OBJETIVOS DE REFERENCIA

Para conseguir la evolución de la ciudad de Alicante hacia el desarrollo sostenible las propuestas de nuestra firma tendrán como “objetivo marco” o ideas de referencia, los siguientes principios:

- Alicante, ciudad eficiente
- Alicante, calidad de vida
- Alicante, ciudad compacta y diversa
- Alicante, ciudad participativa y solidaria

A continuación comentaremos cada uno de ellos.

### - **Alicante, ciudad eficiente**

El concepto "ecosistema urbano" para evaluar los entornos construidos artificialmente de la misma forma que si fueran ecosistemas del mundo natural fue introducido en los años setenta. Cualquier ecosistema, y las ciudades lo son, se puede analizar en términos de *inputs* y *outputs*. Los sistemas sostenibles naturales son cerrados, no hay, o son muy limitados, inputs o residuos, todo se recicla de cara al crecimiento y producción del ciclo siguiente.

Los sistemas urbanos son abiertos, utilizan grandes cantidades de materias primas de otras zonas que con importantes consumos de energía extrasomática son transportados y consumidos, generando en el proceso grandes cantidades de “residuos no aprovechables”, residuos que no se reintegran en los procesos de consumo. Aumentar la sostenibilidad de los sistemas urbanos significa transformar los subsistemas abiertos en bucles cerrados, de forma que la optimización de los recursos naturales sea máxima y el reciclaje y reintroducción en el sistema productivo de los residuos cierre el ciclo.

En los sistemas urbanos este hecho hace referencia fundamentalmente a los RSU e inertes, al consumo de agua, a la emisión de agentes contaminantes a la atmósfera (en Alicante ligado al transporte individual, y a comentar en el apartado referido a calidad de vida), a la ocupación y transformación del suelo (a comentar en el apartado dedicado al modelo de ciudad).

*a.- RSU e inertes*

En una ciudad como Alicante se debería traducir en aplicar políticas y campañas de reducción de residuos en origen, en contra de la tendencia general a aumentar la generación per capita de residuos. Estas políticas de reducción en origen deberían centrarse en la realización de campañas de promoción de la compra de productos no desechables. No es este un problema específico de Alicante, más bien es un problema de modelo de sociedad de consumo.

Las políticas de recuperación y reciclaje de RSU, aumentando las tasas de recuperación y la concienciación social al respecto deberían ser otro de los ejes fundamentales. La ciudad de Alicante, sus ciudadanos, según se desprende de la encuesta de opinión, son conscientes de la importancia del reciclaje y en gran medida se muestran dispuestos a colaborar. La reducción en origen y la recuperación tienen que acompañarse de una eliminación ambientalmente correcta de los residuos que no puedan reciclarse.

Una visión de conjunto de la situación actual nos indica que la tendencia actual de la ciudad es positiva en lo que se refiere al aumento progresivo del volumen de residuos reciclado, la mayor implantación de contenedores que facilitaran el proceso así como la construcción de más ecoparques. A ello hay que añadir que la ciudad tiene actualmente en marcha proyectos para el sellado del actual vertedero de RSU y la construcción de uno nuevo según la normativa vigente, la construcción de una planta de tratamiento de RSU que permitirá aumentar de manera significativa los porcentajes de reciclaje actuales, la construcción de una planta de compostaje y una

planta de aprovechamiento del biogas generado en el vertedero. Por otra parte, cabría añadir la campaña realizada recientemente por el Ayuntamiento y la empresa concesionaria de la recogida de basuras para eliminar los innumerables vertederos de inertes del termino municipal, así como el proyecto de construcción de un nuevo vertedero de residuos inertes para la ciudad.

*b.- Consumo y gestión del agua*

En el entorno ambiental de una ciudad como Alicante una gestión sostenible de los recursos hídricos tienen que sustentarse en una reducción de los consumos y en una optima gestión de los suministros.

La política de ahorro y gestión del agua esta fuertemente implantada en la ciudad, tanto entre los ciudadanos de a pie como entre las administraciones y empresas responsables de la gestión. En la encuesta de opinión se refleja claramente la predisposición de los ciudadanos a reducir consumos y a aplicar, que de hecho ya se aplican, estrategias tendentes a ellos.

La gestión que actualmente se realiza del recurso por parte de los responsables se puede definir como acertada ya que presenta porcentajes de rendimiento superiores al 80% entre el caudal suministrado y el consumido. Cabria avanzar en la reducción de caudales de agua potable en limpieza viaria y riegos de zonas verdes, si bien los consumos referidos al global de la ciudad son muy reducidos.

El gran desafío que se le plantea a la ciudad es aumentar los caudales que actualmente se suministran de forma que se pueda garantizar el crecimiento de la ciudad, que siempre debería ser acorde al recurso hídrico disponible, y apostar por servicios y actividades que no consuman grandes caudales de agua. Los niveles actuales de reciclaje de aguas depuradas son importantes, alrededor del 35%, aunque se deberían aumentar los porcentajes, así como la calidad final de las aguas tratadas.

- **Alicante, calidad de vida**

El proceso de urbanización ha traído grandes avances en la calidad de vida de los pueblos y en la salud a causa de las mejoras ambientales y del mejor acceso a los servicios sanitarios que ha significado. La calidad de vida urbana esta gravemente amenazada, y Alicante no es una excepción, por el aumento constante del tráfico urbano.

El tráfico urbano representa no solo el núcleo central de la crisis ecológica de la ciudad (contaminación, ruido, consumo de recursos y ocupación extensiva del espacio) sino que también es clave en múltiples distorsiones sociales y culturales: el peligro de atropellos en la vía pública (sobre todo para los sectores más débiles como niños y gente mayor), la ruptura de la multifuncionalidad del espacio público y la reducción de la comunicación social. El reino urbano del coche es una ciudad insostenible, no permitiendo unos niveles mínimos de calidad ambiental ni de satisfacción social.

La ciudad de nuestros días, y Alicante es un buen ejemplo de ello, se organiza y crece en función de las necesidades del vehículo privado, del coche. El coche es el principal actor transformador del paisaje urbano actual. La ciudad tradicional mediterránea estaba caracterizada por la mezcla funcional y social. Con la irrupción masiva del coche en los años 60 y 70, la proximidad tiende a sustituirse por la distancia, distancia que se recorre en coche, y por la segregación de los usos del suelo.

El suelo urbano se extiende por el territorio movido por el transporte privado y se va configurando una estructura urbana dispersa con centros de atracción comerciales, educativos, de ocio y trabajo a los que es difícil dar un buen servicio por medio del transporte público y que, por tanto, quedan a expensa de los desplazamientos en vehículos privados.

En la ciudad actual crece la demanda de espacio para viarios y aparcamientos, no hay mas que comprobar la ocupación omnipotente que de las calles de Alicante hace el coche y la presión constante para dedicar recursos a la construcción y mantenimiento de nuevas vías y plazas de aparcamientos. Toda la planificación urbana y gran parte de los recursos económicos disponibles giran alrededor de satisfacer las demandas de los coches.

Todo lo anterior no impiden que la calidad de vida de la ciudad disminuya de forma progresiva. Este hecho queda claramente de manifiesto en los resultados de la encuesta ambiental realizada en la ciudad de Alicante con motivo del Diagnostico ambiental. El principal problema ambiental de la ciudad se identifica con el trafico y los efectos derivados: ruidos y contaminación. Hasta el 93% de los entrevistados afirma que el trafico de las calles de la ciudad es un problema bastante o muy importante, el mayor porcentaje alcanzado por delante de la falta de zonas verdes, 84% y seguido muy de cerca por el tema del ruido, 82%.

A pesar de los problemas que genera el tráfico urbano, son una minoría los ciudadanos que lo utilizan para desplazarse al trabajo (primer factor generador de movilidad, si bien cada vez pierde mas fuerza frente a factores como desplazamientos por motivo de ocio o diversión). Según datos de la encuesta realizada únicamente el 26% de los entrevistados afirma desplazarse con vehículo privado, dato que coincide plenamente con los resultados del estudio “Movilidad urbana en las ciudades de tamaño medio en España. Características y factores determinantes”, realizado por el Instituto de Estudios del Transporte, dependiendo del Ministerio de Obras Públicas y Transporte en el año 1995.

A pesar de ser una minoría, es una minoría que ocupa mucho espacio, hace mucho ruido y emite bastantes humos.

Por otra parte, no hay que olvidar que Alicante como epicentro urbano de un área metropolitana de cerca de 600.000 hab es centro receptor de desplazamientos de toda

el área, y mas si consideramos su fuerte atracción administrativa, laboral, comercial y cultural y recreativa.

El aumento de la calidad de vida en la ciudad ira ligado irremediabilmente a la adecuada gestión del trafico urbano, mejor dicho a la aplicación de medidas tendentes a mejorar la accesibilidad en la ciudad (accesibilidad como concepto de acceso a servicios, actividades de ocio, trabajo, formación) y a la disminución de las demandas actuales de movilidad (no tanto en el numero de viajes como en la distancia a realizar en cada viaje). Hasta al fecha, las políticas aplicadas están centradas en procurar mayor espacio para viales, nuevas plazas de aparcamiento, mejora del transporte público y en aplicar tecnologías que mejoren la fluidez del trafico. Sin cuestionar la necesidad y oportunidad de estas medidas, es necesario un planteamiento global que afecte al crecimiento y desarrollo de la ciudad y que plantee alternativas basadas en la ordenación del espacio urbano basado en el concepto de “proximidad”: proximidad del trabajo, de los centros de ocio, de servicios, de formación, etc.

Este hecho no es tan impensable en Alicante y mas si contemplamos que según datos de la encuesta realizada mas del 70% de los entrevistados afirma que su lugar de trabajo o estudio se encuentra a menos de 5 Km de su domicilio. Este dato nos permite introducir otro factor a considerar: la imposición de limitaciones espaciales y temporales al uso del coche. Actualmente existen diversos tipos de limitaciones: carril bus, zonas de aparcamiento controlado -zona azul-, algunas calles peatonales, etc. Son limitaciones menores, que no afectan al fondo de la cuestión. La ciudad, sus técnicos y gestores, tienen que plantearse la posibilidad y consecuencias de aumentar las limitaciones actuales. El coche privado ocupado y devora todo el espacio posible, sin limitaciones no hay posibilidad de restringir su omnipresencia.

La intencionalidad de las limitaciones seria no tanto la fluidez del tráfico sino la desmotivación del uso de los vehículos privados, haciendo la ciudad mas agradable y acogedora para los peatones (y para los turistas), para los desplazamientos no

motorizados (desplazamiento en bicicleta) y permitiendo una mayor velocidad comercial del transporte público. Estas limitaciones no solo tienen que aplicarse al casco antiguo, sino al conjunto de la ciudad. Que limitaciones, como, cuando y donde, excede a las posibilidades del presente estudio, pero quede clara nuestra determinación en plantear el tema.

La ciudad de Alicante necesita redactar, y de manera conjunta, simultánea o pareja al nuevo PGOU, un Plan de Movilidad basada en los principios de la sostenibilidad (ver Carta de Aalborg, Parte I, punto 1.9. Pautas de movilidad urbana sostenible.). Sería un gran error no aprovechar la actual revisión del PGOU para no plantear y replantear como se desplazarán los ciudadanos de Alicante por su ciudad en los próximos años.

La calidad de vida urbana también está afectada, aunque en mucha menor medida, por otros factores que no hay que olvidar: escasez de zonas verdes, limpieza del espacio urbano tanto en lo referente a la recogida de RSU como al problema de espacios para mascotas urbanas, organización y gestión de obras de mejora urbana, calidad del aire, ruidos, etc.

#### - **Alicante, ciudad compacta y diversa**

La ciudad se está transformando en una nebulosa urbana en la que ciudad y territorio se confunden. La ciudad se extiende, dispersa por el territorio, en constante crecimiento entre una proliferación de infraestructuras viarias que garantizan, y que en última medida, potencian la movilidad individual.

La realidad urbana se caracteriza por un consumo constante y acelerado de suelo que tiene lugar como si los espacios no urbanizados, espacios agrícolas o naturales, fueran un recurso ilimitado y con una capacidad de carga infinita.

La disposición dispersa de la ciudad en el territorio solo se puede mantener si va acompañada de una proliferación de infraestructuras que permitan los

desplazamientos en coche, con los consiguientes costes ambientales que este hecho tiene.

El crecimiento de población de la ciudad de Alicante entre los inicios de los 80 y mediados de los noventa fue de un 12% aproximadamente. ¿En cuanto aumento el espacio urbanizado del termino municipal en el mismo periodo? No disponemos de los datos pero no es difícil aventurar que en un porcentaje significativamente mayor.

El PGOU vigente actualmente y redactado en 1987 ya planteaba como uno de los objetivos fundamentales solucionar la fragmentación de la ciudad de Alicante, fragmentación generada en una construcción al margen de la planificación y provocada por el crecimiento urbanístico de los años 60 y 70. Una vista a vuelo de pájaro permite concluir que el problema actualmente sigue sin estar del todo solucionado.

En contraposición a la ciudad dispersa, hacia la que actualmente tiende Alicante y de la que tienen bastantes características, podríamos contraponer la ciudad compacta. Ciudad compacta y densa con continuidad formal, multifuncional, heterogénea y diversa en toda su extensión. Este modelo urbano es una ciudad con complejidad interna y cohesión social, competitiva económicamente en un mundo cada vez más globalizado, que ahorra suelo, energía y recursos naturales y mantiene la diversidad de los espacios naturales y agrícolas que la rodean.

La ordenación territorial, el crecimiento urbanístico determina y es determinado a su vez, por el modelo de movilidad que adopte o desarrolle la ciudad. Este hecho nos da pie a plantear la necesidad de visiones globales de la ciudad, de la interrelación entre los diferentes técnicos de cada una de las áreas de la Corporación y de la necesidad de un organismo autónomo, o área técnica que sin los agobios de los problemas diarios permita planificar la ciudad del futuro. La impresión de los técnicos de nuestra Firma es que cada área soluciona sus problemas con poca coordinación con el resto de las áreas técnicas de la corporación. De esta manera, se desaprovecha



parte del potencial, experiencia y profundo conocimiento que de la ciudad tiene el equipo técnico de la Corporación, actuando sobre la realidad inmediata y obviando la planificación a medio y largo plazo.

En el proceso que esta inmerso la ciudad de Alicante de avanzar hacia la sostenibilidad es importante contemplar que todas las acciones y funciones de la Corporación tienen efectos de sostenibilidad. La idea de sostenibilidad tiene que estar presente en todas las áreas de la corporación, no es únicamente un tema del “área verde o ambiental” de la Corporación. Por tanto, la Corporación tiene que dotarse de una estrategia global de sostenibilidad que se refleje en todos los proyectos sectoriales, como por ejemplo el nuevo PGOU.

### - **Alicante, ciudad participativa**

En la ciudad existen organizaciones sociales, económicas, culturales, etc., los denominados "actores". Ellas han de estar implicados en el proyecto de una ciudad sostenible.

La toma de decisiones no pueden realizarla únicamente las autoridades locales, ha de ser compartida con el resto de actores sociales. Ha de haber tiempo y mecanismos claros de participación ciudadana, de intercambio entre los conocimientos y posiciones de políticos, técnicos y ciudadanos. Se ha de conseguir el máximo de implicación de los ciudadanos en los proyectos locales.

La Corporación tiene la responsabilidad de crear las vías de participación que permitan una mayor implicación de los ciudadanos en la solución de los problemas de la ciudad. La Corporación también tiene la responsabilidad de formar e informar a los ciudadanos mediante campañas que expliquen que significa la sostenibilidad a para el día a día de la ciudad y como pueden participar.

De los resultados de la encuesta no se desprende una gran disponibilidad para participar activamente en grupos y asociaciones de protección ambiental, ello a pesar de tener una alta conciencia ambientalista. La Corporación tendrá que articular los mecanismos de participación mas eficaces para la ciudad y que estos trasciendan el mero circulo de las "minorías iniciadas".

La consecución de las metas y objetivos para avanzar en la sostenibilidad implican cambios de costumbres, nuevas actitudes, algunos sacrificios y alguna que otra "menor comodidad". Todo ello será inviable sin una efectiva implicación de los ciudadanos

A continuación nuestra firma presentará las estrategias que se proponen para los diferentes aspectos ambientales y estructurales. Para cada uno se describe el objetivo general que se pretende conseguir y las diferentes estrategias a aplicar.

Las propuestas de nuestra firma se han de contemplar como un primer paso para la redacción de la Agenda 21 local. Estas propuestas han de ser analizadas, matizadas, discutidas, tamizadas, etc. por la corporación local, los técnicos municipales y los diferentes "actores" locales. Son ellos los que han de redactar la Agenda 21 local y su correspondiente Plan de Acción. Son ellos los que han de determinar las prioridades, los caminos, que han de hacer avanzar al municipio en el camino hacia la sostenibilidad.

### 3. ESTRATEGIAS GENERALES

<b>LÍNEAS ESTRATÉGICAS PLANEAMIENTO MUNICIPAL</b>
<b>OBJETIVO GENERAL:</b>  <i>Incorporar los principios del desarrollo sostenible al planeamiento municipal</i>
<b>LÍNEA 1:</b>  <b>FAVORECER EL DESARROLLO DE ALICANTE COMO CIUDAD COMPACTA</b>  <i>Comentario: Alicante tiene que avanzar hacia un modelo de ciudad compacta y densa, con continuidad formal, multifuncional y diversa en toda su extensión. Hacia un modelo urbano basado en la complejidad interna y la cohesión social, que ahorra suelo, energía y recursos naturales, y mantiene la diversidad de los espacios naturales que la rodean.</i>
<b>LÍNEA 2:</b>  <b>INCORPORAR LOS PRINCIPIOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE AL NUEVO PGOU</b>  <i>Comentario: Los programas de renovación del centro urbano y la planificación de nuevas zonas suburbanas han de realizarse manteniendo la multifuncionalidad para reducir las demandas de movilidad. (Carta d'Aalborg, parte I, 1.9.)</i>
<b>LÍNEA 3:</b>  <b>MANTENER Y AMPLIAR LAS ÁREAS PROTEGIDAS DEL MUNICIPIO Y LAS ZONAS NO URBANIZADAS</b>  <i>Comentario: El desarrollo de las ciudades tienen que basarse en la capacidad de carga del entorno ambiental, manteniendo la diversidad ecológica de los espacios naturales y garantizando su interconexión. La sostenibilidad ambiental significa el mantenimiento y la preservación del capital natural</i>

**LÍNEAS ESTRATÉGICAS**  
**MOVILIDAD Y TRANSPORTE**

**OBJETIVO GENERAL:**

*Pasar de gestionar la movilidad a gestionar la accesibilidad sostenible*

**LÍNEA 1:**

**CONOCER LAS DEMANDAS DE MOVILIDAD DE LOS CIUDADANOS DE ALICANTE**

*Comentario: La Corporación tiene que conocer las demandas de movilidad de la ciudad, los centros de atracción, los modos de desplazamiento y las causas, todo ello con vistas a una vez conocida la realidad planificar la movilidad del futuro. La redacción de un estudio de movilidad de la ciudad daría a las áreas técnicas instrumentos de planificación que ahora no tienen.*

**LÍNEA 2:**

**INCORPORAR EL CONCEPTO DE ACCESIBILIDAD A LA PLANIFICACIÓN LOCAL**

*Comentario: Según la Independent Comisión on Transport, ya en 1974 y referido al transporte público, indicaba que el objetivo de este no debe ser el movimiento, sino el acceso. El sentido del transporte público, y del transporte en general, no tiene que ser facilitar el desplazamiento, sino facilitar el acceso a un servicio, un bien, contactos, ocio, puesto de trabajo,... Hay que reducir las necesidades de desplazamiento, el espacio a desplazarse, para conseguir lo que pretendemos.*

**LÍNEA 3:**

**DISMINUIR LA IMPORTANCIA DEL DESPLAZAMIENTO MOTORIZADO EN LA MOVILIDAD URBANA**

*Comentario: La Corporación tiene que implementar políticas tanto urbanísticas como de seguridad viaria y de reordenación del espacio público que disuadan del transporte en coche privado, potencien el transporte público y favorezcan el transporte a pie y en bicicleta.*

**LÍNEAS ESTRATÉGICAS  
PATRIMONIO NATURAL**

**OBJETIVO GENERAL:**

*Conservar la biodiversidad del municipio de Alicante*

**LÍNEA 1:**

**MANTENER Y AMPLIAR LAS ZONAS PROTEGIDAS DEL TERMINO MUNICIPAL**

*Comentario: El desarrollo económico y el mantenimiento y mejora de los niveles de vida en el municipio tiene que ser compatible con la protección de determinadas áreas de valor ambiental. No solo tienen que estar protegidas también han de mantener las condiciones ambientales que permitan garantizar su diversidad biológica. El status de protección legal tienen que garantizar el mantenimiento de sus valores ambientales.*

**LÍNEA 2:**

**POTENCIACIÓN DE LA EDUCACIÓN AMBIENTAL Y DE LA PROMOCIÓN DEL PATRIMONIO NATURAL MUNICIPAL**

*Comentario: La Corporación no solo tiene la responsabilidad de mantener la diversidad del patrimonio natural del municipio, también tienen que darlo a conocer a los ciudadanos para que estos adquieran sus propios compromisos de protección. La formación ambiental de los ciudadanos es la mejor garantía para avanzar en el desarrollo sostenible.*

**LÍNEAS ESTRATÉGICAS  
ACTIVIDADES ECONÓMICAS**

**OBJETIVO GENERAL:**

*Disminuir el impacto en el entorno natural*

**LÍNEA 1:**

**INTERNALIZAR LOS COSTES AMBIENTALES DE LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL**

*Comentario: Los costes ambientales que se deriven de la actividad industrial presentes en el municipio tienen que ser internalizados por las diferentes empresas aplicando políticas de reducción en sus emisiones, generación de residuos y consumo de recursos como el agua y el suelo. La Corporación tiene que potenciar la certificación de las empresas con las Normas ISO de calidad y protección ambiental, garantía de competitividad y de integración con el entorno.*

**LÍNEA 2:**

**INTERNALIZACIÓN DE LOS COSTES AMBIENTALES DE LAS ACTIVIDADES TERCIARIAS**

*Comentario: Las actividades terciarias, aunque en menor medida que otros sectores productivos, también tienen sus costes ambientales. La Corporación tiene que procurar que el sector sea consciente y aplique medidas de internalización de los costes ambientales.*

**LÍNEAS ESTRATÉGICAS  
PERCEPCIÓN SOCIAL**

**OBJETIVO GENERAL:**

*Potenciar Alicante como ciudad participativa y solidaria*

**LÍNEA 1:**

**CONOCER LA PERCEPCIÓN QUE TIENEN LOS CIUDADANOS DE LOS PROBLEMAS DE LA CIUDAD**

*Comentario: La Corporación tiene que conocer las percepciones que tienen los ciudadanos de los problemas de la ciudad, saber como los valoran y sus disponibilidad a colaborar en aplicar las soluciones. Como parte del Diagnostico se realizo una encuesta de opinión, esta encuesta tendría que ser el germen de un “Ecobarometro” de la ciudad de Alicante, realizando estudios como mínimo anuales.*

**LÍNEA 2:**

**AUMENTAR LOS INSTRUMENTOS DE PARTICIPACIÓN SOCIAL EN LA GESTIÓN DE LA CIUDAD**

*Comentario: “compartir la responsabilidad en la aplicación (...) entre todos los sectores de la comunidad. En consecuencia, se basaran nuestros trabajos en la cooperación entre todas las partes implicadas. Se garantizará el acceso a la información de todos los ciudadanos y de los grupos que estén interesados y se velará por que puedan participar en los procesos de toma de decisiones”. (Carta d’Aalborg, parte I, punto 1.13).*



**LÍNEAS ESTRATÉGICAS**  
**GESTIÓN AMBIENTAL MUNICIPAL I**

**OBJETIVO GENERAL:**

*Aplicar una política de gestión ambiental basada en la prevención, la multiplicidad de soluciones, la autosuficiencia, la cooperación, la transparencia informativa y la participación popular.*

**LÍNEA 1:**

**CREAR UN ORGANISMO DE COORDINACIÓN PARA APLICAR LA AGENDA 21 Y EL PLAN DE ACCIÓN AMBIENTAL**

*Comentario: Dada la diversidad de Áreas de la Corporación implicadas en la aplicación de la Agenda 21 y del posterior Plan de Acción Ambiental sería conveniente crear un organismo horizontal de coordinación entre todas las áreas implicadas. Su función se centraría no tanto en la aplicación de programas concretos, que sería objeto de las áreas actuales, sino más bien en la planificación, coordinación y seguimiento.*

**LÍNEA 2:**

**AUMENTAR LA COORDINACIÓN ENTRE LAS ÁREAS TÉCNICAS DE LA CORPORACIÓN**

*Comentario: La complejidad de los problemas que afectan actualmente a las ciudades, su interdependencia y multicausalidad hacen aconsejable la creación de organismos de coordinación interdepartamentales, con fluidez de relación y comunicación y receptivos a las demandas y sugerencias de los ciudadanos*

**LÍNEAS ESTRATÉGICAS**  
**GESTIÓN AMBIENTAL MUNICIPAL II**

**OBJETIVO GENERAL:**

*Aplicar una política de gestión ambiental basada en la prevención, la multiplicidad de soluciones, la autosuficiencia, la cooperación, la transparencia informativa y la participación popular.*

**LÍNEA 3:**

**INFORMACIÓN A LOS TÉCNICOS Y TRABAJADORES DE LA CORPORACIÓN SOBRE LOS OBJETIVOS DE LA AGENDA 21 Y LA IMPORTANCIA DE SU IMPLICACIÓN**

*Comentario: Para la implantación con éxito de la Agenda 21 en el municipio es de vital importancia la implicación de los técnicos y trabajadores de la Corporación. Para conseguir su implicación es necesario que estén informados de los objetivos del proceso, de sus implicaciones y consecuencias y de cual será su función y de cual puede ser su participación. También hay que analizar las necesidades de formación e impartirla.*

**LÍNEA 4:**

**FOMENTAR LA GESTIÓN AMBIENTALMENTE CORRECTA DE LAS EMPRESAS SUBCONTRATISTAS Y VALORARLA**

*Comentario: La Corporación en los contratos de servicios y obras tiene que introducir cláusulas que valoren la gestión ambientalmente correcta de las empresas subcontratadas, como ya hacen otras administraciones. Así como promover la “compra verde” por parte de las diferentes áreas de la corporación.*

## ***LÍNEAS ESTRATÉGICAS***

### ***ATMÓSFERA***

#### ***OBJETIVO GENERAL:***

***Disminuir la emisión de contaminantes de la ciudad y aumentar la calidad del aire***

#### ***LÍNEA 1:***

***DISMINUIR LA IMPORTANCIA DE LOS DESPLAZAMIENTOS MOTORIZADOS EN LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD.***

***Comentario: Ya que el tráfico es el principal causante de los niveles de contaminación atmosférica, cualquier reducción de estos pasa por la disminución de la densidad del tráfico.***

## **LÍNEAS ESTRATÉGICAS**

### **AGUA**

#### **OBJETIVO GENERAL:**

*Garantizar el suministro con adecuados niveles de calidad, mantener la eficiencia en la gestión y aumentar la calidad y nivel de reutilización de las aguas depuradas.*

#### **LÍNEA 1:**

#### **PLANIFICAR EL DESARROLLO DE LA CIUDAD CONSIDERANDO LA DISPONIBILIDAD DE RECURSOS HÍDRICOS**

*Comentario: La disponibilidad de recursos hídricos debe ser un condicionante fundamental en la planificación de la ciudad, en el tipo de actividades que se pueden instalar y en las previsiones de crecimiento.*

#### **LÍNEA 2:**

#### **AUMENTAR LA EFICIENCIA DEL RECURSO POR PARTE DE LOS CONSUMIDORES**

*Comentario: La política de ahorro del agua esta bastante implantada en la ciudad, no obstante hay que realizar análisis pormenorizados de la distribución de consumos y averiguar en que sectores hay márgenes para una mejor optimización. No hay que descuidar las campañas de concienciación sobre la importancia de un consumo responsable del agua*

#### **LÍNEA 3:**

#### **AUMENTAR LA CALIDAD DE LAS AGUAS DEPURADAS Y LA REUTILIZACIÓN DE ESTAS**

*Comentario: Los niveles de calidad actuales de las aguas depuradas de la ciudad no alcanzan niveles óptimos por lo que se deben realizar las inversiones oportunas. La reutilización de los caudales depurados, si bien ya alcanza valores importantes presenta un amplio margen para aumentarlos.*

## **LÍNEAS ESTRATÉGICAS**

### **RESIDUOS I**

#### **OBJETIVO GENERAL:**

*Promover la reducción en la generación de residuos, aumentar los niveles de recuperación y reutilización y realizar una eliminación segura de la fracción no aprovechable*

#### **LÍNEA 1:**

#### **PROMOVER ACTITUDES TENDENTES A LA DISMINUCIÓN DE LA GENERACIÓN DE RESIDUOS**

*Comentario: Fundamentalmente en el ámbito doméstico, pero sin olvidar el sector comercial e industrial, la Corporación y la empresa concesionaria del servicio deberían promover campañas para la reducción de la generación de residuos.*

#### **LÍNEA 2:**

#### **RECICLAGE Y REUTILIZACIÓN DE RESIDUOS**

*Comentario: Los proyectos previstos por la nueva firma concesionaria de la recogida y gestión de RSU prevén altos porcentajes de reciclaje y reutilización para los RSU. Comprobar la aplicación y celeridad de los proyectos y la eficacia de los mismos.*

#### **LÍNEA 3:**

#### **GESTIÓN AMBIENTALMENTE CORRECTA DE LOS RESIDUOS INERTES**

*Comentario: Alicante tradicionalmente ha tenido en los últimos años un importante problema de vertederos incontrolados de inertes. En los últimos meses una efectiva campaña de eliminación y sellado ha permitido solucionar el problema. La Corporación tiene que establecer los mecanismos para que el problema no resurja.*

## **LÍNEAS ESTRATÉGICAS**

### **RESIDUOS II**

#### **OBJETIVO GENERAL:**

*Promover la reducción en la generación de residuos, aumentar los niveles de recuperación y reutilización y realizar una eliminación segura de la fracción no aprovechable*

#### **LÍNEA 4:**

#### **PROMOCIÓN DE LA GESTIÓN AMBIENTALMENTE CORRECTA DE LOS RESIDUOS GENERADOS POR EL SECTOR COMERCIAL**

*Comentario: La importancia del sector comercial en la ciudad de Alicante justifica la realización de estudios específicos, así como la realización de campañas dirigidas para disminuir la generación de residuos, fundamentalmente peligrosos, en las empresas del sector.*

**LÍNEAS ESTRATÉGICAS**

**SUELO**

**OBJETIVO GENERAL:**

*Descontaminar los suelos contaminados del municipio y prevenir la aparición de nuevos*

**LÍNEA 1:**

**DESCONTAMINAR OS SUELOS CONTAMINADOS DEL MUNICIPIO**

*Comentario: Ejecutar en su totalidad los proyectos de descontaminación de suelos contaminados en las antiguas instalaciones industriales de Cros.*

**LÍNEA 2:**

**PREVENIR LA APARICIÓN DE NUEVOS SUELOS CONTAMINADOS**

*Comentario: Establecer mecanismos de control que impidan la generación de nuevos suelos contaminados ya sean por actividades industriales o por vertederos incontrolados.*

**LÍNEAS ESTRATÉGICAS**

**RUIDOS**

**OBJETIVO GENERAL:**

*Mantener el ruido ambiental en niveles compatibles con una alta calidad de vida*

**LÍNEA 1:**

**DISMINUIR LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MOTORIZADO EN LA MOVILIDAD URBANA**

*Comentario: El tráfico es uno de los principales causantes de los elevados niveles acústicos en la ciudad. Cualquier disminución de la densidad del tráfico repercutirá directamente en la disminución de estos.*

**LÍNEA 2:**

**CONTROL DE FOCOS PUNTUALES DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA**

*Comentario: Realización de un inventario de focos puntuales de contaminación acústica (locales comerciales, obras, actividades industriales y talleres) y aplicar medidas de reducción de niveles.*