

ALEGACIONES DE ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DEL PAÍS VALENCIANO A LA ACTUACIÓN TERRITORIAL ESTRATÉGICA DE LA INICIATIVA FORMULADA POR ALICANTE AVANZA, S.L., DENOMINADA ALICANTE AVANZA – INNOVATION PARK & SHOPPING CENTER”. JUNIO 2015

Alegación 1.- Alegación al Estudio Acústico. Los límites de los niveles sonoros que se imponen en el Estudio Acústico 65 dB(A) durante el día y 55 dB(A) durante la noche, son los que proceden de la Ley 7/2002 de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, cuando existen unos límites más estrictos en la Normativa Urbanística del PGMOU y en una Ordenanza Municipal del Ayuntamiento de Alicante (Ordenanza Municipal sobre protección contra ruidos y vibraciones (BOP nº 79 de 8 de abril 1991).

El Estudio Acústico incorporado a la documentación de la ATE promovida por Alicante Avanza ignora la existencia de estas dos importante normativas de ámbito municipal. Los límites de contaminación acústica que debía establecer el Estudio Acústico son los vigentes en el término municipal de Alicante, establecidos por las Normas Urbanísticas del PGOU (artículo 85) en el ámbito terciario, es decir 50 dB (A) diurno y 40 dB (A) nocturno, bastante más exigentes que los que se derivan de la Ley 7/2002 y el Decreto 266/2004, (65 dB(A) diurno, 55 dB (A) nocturno) que se toman como referencia en el Estudio Acústico.

El artículo 85 de la Normativa Urbanística del vigente PGOU de Alicante establece unos valores límite de emisión de ruidos transmitida al exterior en relación con la actividad lindante. En la actividad terciaria esos valores son 50 dB (A) durante el día y 40 dB (A) por la noche, más estrictos que los establecidos por la Ley 7/2002 y sus desarrollos. Se interpreta que esos valores límites son los medidos en el perímetro de la actividad terciaria (se habla de “emisión de ruidos transmitida al exterior”, exterior de las instalaciones terciarias se entiende, y se refiere “a la actividad lindante”, es decir si nos situamos en el borde de esas instalaciones).

Cuestión diferente es el valor límite vigente de la recepción de ruido en los locales comerciales que la Normativa Urbanística establece en 55 dB(A) de día y 55 dB(A) de noche, y en las oficinas que es de 45 dB(A) de día y 40 dB(A) de noche. Estos últimos límites más estrictos son los que el Estudio Acústico debería haber adoptado para la parcela del Parque Científico Empresarial (TCE) y por ende de todo el ámbito de la ATE, y no los 65 dB(A) de día y 55 dB(A) de noche que ha adoptado, siguiendo las determinaciones de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre (Anexo II). Por tanto ese Estudio Acústico es nulo de pleno derecho.

Alegación 2.- Alegación al Estudio del Paisaje. El Estudio de Paisaje presentado carece del preceptivo Plan de Participación Pública. Los resultados de la Participación Pública son imprescindibles para tener una valoración del paisaje válida.

La Ley 5/2014 establece que el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico de la Actuación Territorial Estratégica debe contener un Estudio de Paisaje. El contenido del Estudio de Paisaje viene determinado en el Anexo I de la Ley 5/2014, y debe contener una valoración del paisaje. Esa valoración del paisaje se evaluará mediante la determinación del valor paisajístico y visual de de cada unidad de paisaje y recurso paisajístico.

“Se determinarán el valor paisajístico y las fragilidades paisajística y visual de cada unidad de paisaje y recurso paisajístico, conforme a lo siguiente:

– Valor paisajístico (VP) es el valor asignado a cada unidad y recurso definidos en función de su caracterización –expresada mediante los parámetros, calidad, a determinar por técnicos especialistas (C), y opinión del público interesado, deducida de los procesos de

participación pública (P) en su caso– y de su visibilidad, expresada mediante el coeficiente de visibilidad (v).”

En el Estudio de Paisaje presentado por Alicante Avanza en su apartado 4 Valoración del Paisaje se asignan unos coeficientes P de las unidades del paisaje y de los recursos paisajísticos que proceden de un “análisis subjetivo de un determinado procedimiento de participación pública”: “De esta manera obtenemos el valor paisajístico objetivo (C) determinado por técnicos especialistas en base a un método valorativo concreto y específico. Con el objetivo de dar cumplida cuenta del método de valoración establecido en el Anejo 1 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, la obtención del **Valor Paisajístico** de cada unidad y recurso (VP) se relaciona a su vez con la valoración subjetiva de cada uno de ellos (P) obtenida mediante el análisis subjetivo de un determinado procedimiento de participación pública.” (pág. 66 del Anexo nº 5 Estudio del Paisaje”).

En ningún momento ha existido ese proceso de Participación Pública y ese proceso preceptivo se sustituye por un “análisis subjetivo de un determinado procedimiento de participación pública”, sin que se describa mínimamente ese procedimiento, que no ha tenido lugar. Hay que recordar que la Participación Pública es imprescindible en la elaboración de los Estudios de Paisaje y que ese proceso de participación ha de tener lugar con anterioridad a la elaboración del Estudio de Paisaje y nunca con posterioridad al mismo.

Alegación 3.- Alegación al Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.

3.1.-Muy deficiente descripción y estudio de los valores naturales: flora y fauna. Deficiente elaboración del inventario ambiental y territorial.

El documento presentado parece en principio entrar profundamente en el estudio del medio biótico, para concluir después de mucho desarrollo que no hay valores ambientales destacables a proteger. Sin embargo en nuestra opinión consideramos que falla en sus objetivos:

El estudio de valores ambientales de flora y fauna es muy deficiente y contradictorio ya que se autolimita en sus referencias y análisis, por lo que no refleja la realidad de los valores ambientales de la zona afectada por el proyecto. Incluso se podría ir más lejos y considerar que el estudio adolece de un prejuicio habitual, que es el menosprecio a los hábitats secos o semiáridos, los denostados “secarrales”. En este caso es doble menosprecio ya que cualquier hábitat húmedo como el de las Lagunas de Rabassa dentro de un área seca o semiárida multiplica su valor ambiental, que no debe ceñirse a la lámina de agua sino a todo un entorno interdependiente.

En principio, hace un análisis poco riguroso de la vegetación del entorno de las lagunas, cuando posteriormente parece reconocer la presencia de hábitats de interés comunitario incluidos en la Directiva 92/43/CEE de Hábitats:

“Excluyendo a los hábitats de vegetación y fauna lagunar, totalmente protegidos por el PATE ALICANTE AVANZ@ objeto del presente EATE, desde un punto de vista florístico, y atendiendo a su vegetación potencial, la zona ocupada por el sector delimitado a dichos efectos está representada por el hábitat Chamaeropo-Rhamnetum lycioidis, conocido como “espinar alicantino”. (pág. 88 del EATE, apartado 4.5 Medio biótico: fauna y flora).

Dentro de las especies de flora detectadas cita varias especies que estarían asociadas a los hábitats 5330 Matorrales termomediterráneos y pre- estépico, y los hábitats 1410 Pastizales salinos Mediterráneos y 1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos, con especies como *Chamaerops humilis*, *Lycium intricatum*, *Suaeda vera*, y destacaríamos la referencia al género *Limonium*, del que no hace un análisis de especies, cuando es uno de los más interesante y que más endemismos podría aportar al estudio. Al menos en la bibliografía utilizada se cita al *limonium furfuraceum*, pero una investigación más a fondo podría detectar más especies del mismo género.

Tampoco, reconoce el estudio la presencia del cantueso (*Thymus moroderi*), el estudio más en profundidad del género *Teucrium* y de la presencia del conocido rabogato, del género *Sideritis*, con la especie *Sideritis leucantha* spp *leucantha*. Por tanto, estamos en presencia de un estudio evidentemente deficiente de la flora con ausencia de plantas muy conocidas y populares, que cualquier aficionado y público en general podría reconocer fácilmente.

El estudio biótico sólo parece tomar como referencia los datos de Conselleria de Medio Ambiente, procedentes de su página web y banco de datos:

“Utilizando las bases de datos informativas, cartográficas y legislativas existentes en el entorno web de la Conselleria de Infraestructuras y medio ambiente, se constata la inexistencia de especies de flora protegidas, o que presenten y/o supongan cualquier tipo de limitaciones a transformaciones del territorio en el que éstas se ubiquen. Así, en el ámbito estricta y directamente afectado por la actuación en el término municipal de Alicante:

Consultadas las Bases de Datos de Biodiversidad y realizado el informe de la cuadrícula UTM 1x1, no se ha detectado ninguna de las especies, atendiendo a su grado de protección, de las incluidas en el Decreto 70/2009, de 22 de mayo, así como en la Ley 72/2007, de 13 de diciembre.” (Pág. 89 del EATE)

Consideramos que tomar como referencia solamente los datos de la Conselleria de Medio Ambiente limita la calidad del estudio de la zona, ya que el referido Banco de Datos de Biodiversidad no contiene toda la información disponible al respecto; ya que hay mucha más información procedente de otras entidades y colectivos, como Universidades y grupos de estudio y conservación de la Naturaleza.. Con el mismo criterio, no sólo hay que considerar las especies incluidas en los catálogos de las Normativas vigentes, sino también los criterios de otras instituciones, nacionales e internacionales, como la UICN.

Aun así, la información aportada no es rigurosa ya que sí existen especies catalogadas tanto de flora como de fauna, dentro de las Normativas a las que se hace referencia, y que el mismo estudio refleja.

También, hay que considerar la incertidumbre y falta de conocimientos existentes sobre determinados géneros y especies, que los indicios hacen prever su existencia en el sector, como es el caso de los quirópteros y moluscos, entre otros.

De las especies citadas en el estudio se dice:

“Dentro del grupo de la avifauna, pueden destacarse:

- *Eriales y zonas urbanizadas: Athene noctua, Carduelis chioris, Falco tinnunculus, Hirundo rustica, Parus major, Passer domesticus, Serinus serinus, Sturnus unicolor, Sylvia melanocephala, Turdus merula, Tyto alba, Upupa epops, Apus apus, Columba livia, Delichon urbica, Motacilla alba, Phoenicurus ochurus y Passer domesticus.*
- *Ámbito y entorno lagunar: Alcedo atthis, Anas platyrhynchos, Apus apus, Ardea cinérea, Athene noctua, Columba livia, Falco tinnunculus, Gallinula chloropus, Hirundo rustica, Lanius senator, Merops apiaster, Motacilla alba, Passer domesticus, Phoenicurus ochruros, Phylloscopus collybita, Remiz pendulinus, Tachybaptus ruficollis, Tyto alba, Turdus merula, Upupa epops, Fulica atra, Sylvia undata, Sylvia melanocephala, Galerida cristata, Oenanthe oenanthe y Oenanthe hispanicae. – Reptiles: Psammmodromus algirus, Psammmodromus hispanicus, **Malpolon monspessulanus** y Lacerta lepida.*
 - *Mamíferos: Lepus capensis, Oriyctolagus cuniculus, Rattus rattus, Mus musculus, Apodemus sylvaticus, **Erinaceus europaeus**, Atelerix algirus, Crocidura russula y Suncus etruscus.*

Finalmente destacar, en dicho sentido, que el Jefe del Servicio de Vida Silvestre de la Dirección General del Medio Natural de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, constata, en informe emitido con fecha 3 de enero de 2014 sobre afecciones del PATE ALICANTE AVANZA@ a la biodiversidad, que “la actuación no afectará

significativamente a la conservación del conjunto de los hábitats” redundando ello en que el análisis de campo realizado en agosto de 2014, así como la consulta a la Base de Datos de Biodiversidad de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, y realizado el informe de la cuadrícula 1x1, se destaca:

- *No se ha detectado especie alguna que goce de determinado grado de protección y/o interés según los listados establecidos en los anexos I y II Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, por el que se regula el Catalogo Nacional de Especies Amenazadas y Catálogo Valenciano de Especies de Fauna Amenazada, creado mediante Decreto 32/2004, de 22 de febrero, así como fauna incluida en los anexos relativos a ello de la Directiva 92/43/CE, de 21 de mayo.” (Pág. 91/92 del EATE).*

En primer lugar en contestación a esas afirmaciones hay que precisar que el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, por el que se regula el Catalogo Nacional de Especies Amenazadas, es una disposición derogada (estuvo vigente hasta el 24 de noviembre de 2011), por lo que actualmente se regularía por Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.

Resulta sorprendente que se admita como estudio riguroso un trabajo de campo realizado en agosto de 2014, poco destacable respecto a la flora (agostada), y un mes de muy baja actividad faunística y fuera de la época de cría que sería el período más sensible e interesante de investigar. Aun así, la aseveración de que no hay ninguna especie con grado de protección según los anexos de ese Real Decreto 439/1990, tampoco es cierta incluso con los propios datos aportados, ya que algunas de las especies citadas en el propio estudio, si aparecen en esos anexos:

En el Anexo II (Protegidas), del Catálogo Valenciano de Especies de Fauna Amenazada, aprobado mediante el Decreto 70/2009, de 22 de mayo y reformado por Orden 6/2013, de 25 de marzo aparecen las siguientes especies presentes en el sector de la ATE: *Erinaceus europaeus* y *Malpolon monspessulanus*

El Estudio Biótico continúa diciendo:

“No obstante a ello, si existe avifauna protegida que hace del espacio lagunar ámbito de vital desarrollo, por lo que ésta será integrada, debidamente, en el espacio público a crear en torno a éstas como eje ambiental rector del PATE ALICANTE AVANZ@.” (Pág. 92 del EATE)

Por tanto el estudio sí reconoce la importancia de la fauna presente en la zona y sorprendentemente dice que “será integrada, debidamente”, sin aportar ningún fundamento o argumento que pueda ratificar que la fauna no será afectada por la actuación, y se adaptará sin más a las alteraciones y nuevas condiciones impuestas por la actuación urbanística.

En el apartado 6.2. del EATE se afirma:

“6.2.- Biodiversidad: hábitats de vegetación, planes de recuperación de especies y Microrreservas de flora.

El ámbito en el que se pretende implementar el PATE ALICANTE AVANZ@, se localiza en una zona en la que se detectan dos hábitats de interés comunitario contenidos en el Anexo I de la Directiva 92/43/CE, de 21 de mayo. Se trata, concretamente, de orgazales y matorrales nitrófilos, no siendo ninguno de ellos de carácter prioritario según la citada Directiva, ni están incluidos en los anexos correspondientes de la Ley Estatal 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad; así como del Decreto 70/2009, de 22 de mayo, del

Consell de la Generalitat, por el que se consignan Hábitats Protegidos de la Red Natura 2000.”

Resulta chocante que antes (pág. 89) se diga que la flora y vegetación presente en la zona no era importante y ahora se reconoce la existencia de dos tipos de hábitats reconocidos en la Directiva 92/43/CEE, como antes señalábamos. Y efectivamente, son hábitats de interés comunitario, como los define la Directiva y como tales aparecen en el Anexo I, de la Ley Estatal 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, cuya conservación requiere la designación de zonas de especial conservación, que no tienen que incluir “todos” los hábitats existentes pero esto no excluye la importancia de cada área en la que aparecen, como es la zona que nos ocupa, por pequeña que sea.

Con respecto a la referencia al Decreto 70/2009, del Consell de la Generalitat, en su Anexo IV por el que se establecen Hábitats Protegidos, efectivamente no aparecen los hábitats referidos anteriormente: hábitats 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, y los hábitats 1410 Pastizales salinos Mediterráneos y 1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos, pero sí que consideramos que existe el hábitat de interés prioritario 1510* Estepas salinas mediterráneas (Limonietalia) dentro del sector. Se adjunta como Anexo a estas alegaciones un pequeño reportaje fotográfico que demuestra la existencia de ese hábitat en el sector.

Esto no supone que estos hábitats dejen de ser de Interés Comunitario, sólo que la Normativa Valenciana se supone que ha aumentado la protección de los hábitats del Anexo IV (en atención a que las Comunidades Autónomas tienen atribuida la facultad de establecer normas adicionales de protección, artículo 149.1.23ª de la Constitución), ya que no consideramos que una norma menor pueda rebajar la protección de una superior lo que supondría un conflicto con la Normativa Estatal y Europea.

Finalmente, con respecto al estudio de la flora y la fauna, cabe destacar algunas referencias más que interesantes de otros grupos faunísticos distintos como moluscos o insectos.

La referencia más destacada sería la existencia del molusco gasterópodo dulceacuícola: *Melanopsis lorcana*, especie endémica del SE de la Península Ibérica y que fue citado en los Hondos de Rabassa y que actualmente se encuentra en regresión y teóricamente extinto de esta localidad.

Otras especies destacables en el sector urbanístico serían las del grupo de los insectos, concretamente las libélulas.

ESPECIES PRESENTES Y CITADAS EN EL ENTORNO DE LOS HONDOS DE Rabassa

Datos propios y datos de las referencias y Bibliografía

MAMÍFEROS

- Ratón de campo (*Apodemus sylvaticus*).
- Musaraña (*Crocidura russula*): Catálogo Valenciano de Fauna: Anexo II, Protegidas; Convenio de Berna: Anexo II.
- Erizo moruno (*Atelerix algirus*); Catálogo Nacional: Interés especial; Convenio de Berna: Anexo II
- Diversas especies de murciélagos (Quirópteros). De este grupo la mayor parte de especies tiene un algún estatus de protección.
- Conejo (*Oryctolagus cuniculus*) y liebre (*Lepus capensis*).

ANFIBIOS Y REPTILES

- Galápago leproso (*Mauremys leprosa*) Catálogo nacional Anexo II
- Lagarto ocelado (*Timon lepidus ssp nevadensis*, *Lacerta lepida*): Catálogo Valenciano de Fauna: Anexo II, Protegidas; Conv Berna: Anexo II.

- Lagartija colilarga (*Psammodromus hispanicus*): Catálogo Nacional: Interés Especial; Conv. Berna Anexo III.
- Culebra de escalera (*Elaphe scalaris*): Catálogo Nacional: Interés Especial; Conv. Berna Anexo III.
- Culebra bastarda (*Malpolon monspesulanus*): Catálogo Valenciano de Fauna: Anexo II, Protegidas; Conv. Berna: Anexo III.
- Sapo común (*Bufo bufo*): Catálogo Valenciano de Fauna: Anexo II, Protegidas; Conv. Berna: Anexo III.
- Rana común (*Rana perezi*): Catálogo Valenciano de Fauna: Anexo II, Protegidas; Conv. Berna: Anexo III; Directiva Hábitats Anexo V.
- *Hemidactylus turcicus* Salamanquesa rosada Catálogo Nacional
- *Tarentola mauritanica* Salamanquesa común
- *Blanus cinereus* Culebrilla ciega

AVES

CATALOGO ESPAÑOL DE ESPECIES AMENAZADAS

Anexo I Vulnerable: *Phoenicurus phoenicurus* * Cua-roja real Colirrojo real

CATALOGO VALENCIANO

ANEXO I En peligro de extinción

Emberiza schoeniclus Teuladí de canyar Escribano palustre iberoriental

ANEXO I Vulnerable

Ardea purpurea * Agró roig Garza imperial
Emys orbicularis * Tortuga d'aigua europea Galápagos europeo
Phoenicurus phoenicurus * Cua-roja real Colirrojo real

ANEXO II PROTEGIDA

Bufo bufo Gripau comú, renoc comú Sapo común
Erinaceus europaeus Eriçó comú Erizo europeo
Malpolon monspesulanus Serp verda Culebra bastarda
Pelophylax perezi Granota verda Rana común

DIRECTIVA DE AVES

ANEXO I

Alcedo atthis * Blavet Martín pescador común
Ardea purpurea * Agró roig Garza imperial
Burhinus oedipnemus * Torlit, alcaravà Alcaraván común
Calandrella brachydactyla * Terrerola Terrera común
Egretta garzetta * Garseta blanca Garceta común
Himantopus himantopus * Camallonga Cigüeñuela común
Ixobrychus minutus * Gomet Avetorillo común
Oenanthe leucura * Còlbia negra Collalba negra
Sylvia undata * Busquereta cuallarga Curruca rabilarga

ANEXO II.1

Anas crecca Sarcet Cerceta común
Anas platyrhynchos Collverd Ánade azulón
Aythya ferina Boix Porrón europeo
Columba palumbus Todó Paloma torcaz
Fulica atra Fotja Focha común
Gallinago gallinago Bequeruda Agachadiza común

ANEXO II.2

Gallinula chloropus Polla d'aigua Gallineta común
Pica pica Blanca Urraca
Turdus merula Merla Mirlo común
Streptopelia decaocto Tórtora turca Tórtola turca
Sturnus vulgaris Estornell Estornino pinto

AVES:

Listado de la Sociedad Española de Ornitología (SEO) en Alicante, complementado con datos propios nuevos.

Circus pygargus aguilucho cenizo.

Hieraaetus pennatus aguila calzada

Egretta alba garceta grande.

Ardea purpurea garza imperial

Ardea cinerea garza real.

Tachybaptus ruficollis (zampullín común, residente escaso, nidificación probable)

Bubulcus ibis (garcilla bueyera, residente moderado, no nidificante)

Falco tinnunculus (cernícalo común, residente moderado, nidificación segura)

Gallinula chloropus (gallina de agua, residente moderado, nidificación probable)

Fulica atra (focha común, residente escaso, nidificación probable)

Burhinus oedicnemus (alcaravan común, invernante abundante, estival escaso, nidificación probable)

Columbia livia (paloma bravía, residente escaso, nidificación probable)

Streptopelia turtur (tortola europea, estival moderado, nidificación probable)

Athene noctua (mochuelo, residente abundante, nidificación segura)

Caprimulgus ruficollis (chotacabras cuellirojo, estival escaso, nidificación segura)

Apus apus (vencejo común, estival moderado, nidificación probable)

Upupa epops (abubilla, residente moderado, nidificación segura)

Merops apiaster (abejaruco, estival moderado, nidificación probable)

Galerida cristata (cogujada común, residente abundante, nidificación segura)

Calandrella brachydactyla (terrera común, estival moderado, nidificación probable)

Alauda arvensis (alondra común, invernante abundante)

Ptyonoprogne rupestris (avión roquero, invernante moderado)

Hirundo rustica (golondrina común, estival abundante, nidificación probable)

Delichon urbicum (avión común, estival moderado)

Hirundo daurica (golondrina daúrica, estival escaso)

Anthus pratensis (bisbita común, invernante moderado)

Motacilla alba (lavandera blanca, residente moderado)

Erithacus rubecula (petirrojo, invernante moderado)

Phoenicurus ochruros (colirrojo tizón, invernante abundante)

Oenanthe hispanica (collalba rubia, estival moderado, nidificación segura)

Oenanthe leucura (collalba gris, estival moderado, nidificación segura)

Saxicola torquata (tarabilla común, invernante abundante, estival escaso, nidificación probable)

Monticola solitarius (roquero solitario, residente moderado, nidificación segura)

Turdus philomelos (zorzal común, invernante escaso)

Turdus merula (mirlo común, residente abundante, nidificación segura)

Sylvia atricapilla (curruca capirotada, invernante moderado)

Sylvia melanocephala (curruca cabecinegra, residente abundante, nidificación segura)

Sylvia undata (curruca rabilarga, invernante abundante)

Cisticola juncidis (buitrón, residente moderado, nidificación probable)

Phylloscopus collybita (mosquitero común, invernante abundante)

Parus major (carbonero común, residente moderado, nidificación probable)

Lanius senator (alcaudón común, estival moderado, nidificación segura)

Lanius meridionalis (alcaudón real, residente moderado, nidificación segura)

Pica pica (urraca, residente escaso, nidificación probable)

Sturnus vulgaris (estornino pinto, invernante abundante)

Sturnus unicolor (estornino negro, residente moderado)

Passer domesticus (gorrión, residente abundante, nidificación segura)

Carduelis carduelis (jilguero, residente moderado)

Carduelis chloris (verderón común, residente abundante, nidificación segura)
Serinus serinus (vedecillo, residente abundante, nidificación segura)
Miliaria calandra (triguero, residente moderado, nidificación probable)
Alectoris rufa perdiz común.
Larus cachinnans gaviota patiamarilla.
Apus pallidus vencejo pálido.
Motacilla cinerea lavandera cascadeña.
Acrocephalus scirpaceus carricero común.
Luscinia megarhynchos ruiseñor.
Muscicapa striata papamoscas gris.
Fringilla coelebs pinzón común.
Carduelis cannabina pardillo común.
Carduelis spinus lugano.
Anas platyrhynchos anade azulón.
Actitis hypoleucos andarríos chico.
Phalacrocorax carbo cormorán común.
Phoenicurus phoenicurus colirrojo real.
Charadrius dubius chorlito chico.
Tringa glareola andarríos bastardo.
Sylvia communis busquereta.
Riparia riparia avión zapador.
Ficedula hypoleuca papamoscas cerrojillo.
Saxicola rubetra tarabilla común.
Hippolais polyglotta zarcero común.

REFERENCIAS y BIBLIOGRAFÍA

Las referencias del proyecto presentado adolecen sorprendentemente de referencias y bibliografía sobre flora y fauna.

-AHSA

<http://ahsa.org.es/libelulas/sympetrum-sinaiticum-lagunas-de-Rabassa>

-NATURALICANTE

<http://elgomis.eresmas.net/noticias.htm>

-SEO-ALACANT

http://www.seo-alicante.org/noticias_anteriores/2011/cuaderno_marzo2011.htm#rabassa30

-ALICANTE VIVO

<https://alicantevivotest.wordpress.com/2008/03/05/las-lagunas-de-rabassa-i/>

-ALACANT NATURAL

<http://www.alacantnatural.blogspot.com.es/>

-Las Aves en Alicante. Anuario Ornitológico. Volúmenes: 1999, 2000 y 2001-2003. Seo/BirdLife-Alicante.

-Anuario Ornitológico de la Comunidad Valenciana. Volúmenes: 1993, 1994, 1998 Año 2009-2010. <http://www.internatura.org/aocv>

-Flora Endémica Rara o Amenazada de la Comunidad Valenciana. Conselleria de Medio Ambiente.

-Estudios Municipales. Fauna Vertebrada Terrestre de Alicante. Ayuntamiento de Alicante.

-Los Tipos de Hábitat de Interés Comunitario de España. Ministerio de Medio Ambiente.

-Moluscos Continentales de la Comunidad Valenciana. Generalitat Valenciana.

-Atlas de los Mamíferos Terrestres de España. Ministerio de Medio Ambiente.

-Atlas y Libro rojo de los Invertebrados Amenazados de España (Especies Vulnerables).

-Libro Rojo de las Aves de España. Ministerio de Medio Ambiente. SEO/BirdLife

3.2.- Deficiente análisis de las relaciones ecológicas del espacio con otras zonas. Corredores ecológicos o “verdes”. Visión urbanita y mercantilista del espacio, e incompatibilidad manifiesta de la propuesta de un Parque metropolitano con la conservación de los valores naturales.

En el apartado de la localización del sector del EATE se hace una referencia a interconexiones físicas del sector con la infraestructura verde:

*“Así mismo, los apéndices que presenta, lejos de responder a una caprichosa sectorización, responden a la necesidad e idoneidad de dar coherencia a sus límites con las red infraestructural existente (Avenida de la Universidad y Vía Parque) y, en lo que concierne a su límite más suroriental, fomenta la interconexión física del sector y de la **Infraestructura Verde** propuesta con el centro de la ciudad de Alicante a través de la **vía pecuaria Vereda del Desierto y Barranco del Infierno**, así como el sendero PR **Senda del Poeta**.”* (pág. 20/21 del EATE).

Nosotros pensamos que los límites del sector de esta ATE se han escogido, no de forma caprichosa, sino atendiendo a los intereses del promotor, que ha incluido el espacio de las Lagunas de Rabassa en el sector a causa de que cuenta con la mayoría de su propiedad, posibilitando así la adquisición de la parcela TC1, que contendrá el Centro Comercial. No hay ninguna otra justificación para incluir el espacio de las Lagunas de Rabassa en el sector.

Además las parcelas más apetitosas del proyecto, la TC-1 y la TCE, serán adjudicadas al promotor en la reparcelación del sector. (punto 6.2.1 en la pág. 39 del Informe de Compatibilidad). En ese Informe se llega a afirmar que *“Habida cuenta de las especiales exigencias impuestas al promotor para la ejecución de esta ATE, como criterio general, se adjudicarán al promotor las manzanas TC-1 y TCE, como parcela única, por ser las destinatarias de la ATE, sin perjuicio de los acuerdos de naturaleza privada que el promotor pueda llevar a cabo.”* (el subrayado es nuestro)

Aunque estas interconexiones con la Infraestructura Verde son interesantes y necesarias en ningún momento se tienen en cuenta las interconexiones naturales con otros espacios, lo que serían corredores ecológicos. En el espacio que nos ocupa, consideramos fundamental el tratamiento conjunto como espacio natural las Lagunas u Hondos de Rabassa y el Barranco de las Ovejas. Eso mismo dice el informe de la Dirección General de Transportes y Logística de 15 de enero de 2014 cuando afirma que:

“No se contempla el acceso al parque periurbano, y no se ha estudiado la accesibilidad al mismo. Tampoco la dotación de aparcamientos que debe contemplarse en la forma expuesta en el informe. Se debe incluir también la conexión no motorizada con el cercano Barranco de las Ovejas para facilitar la conectividad entre espacios de la Infraestructura Verde.”

La conexión entre estos espacios y el flujo de especies entre ellos se produce de forma habitual, principalmente entre las aves y más dificultosamente entre mamíferos, anfibios y reptiles, dada la presencia de grandes infraestructuras que dificultan ese flujo.

Como es habitual en los grandes proyectos urbanísticos este es un factor que se obvia sistemáticamente y que es fundamental para el mantenimiento de los ecosistemas, y en el caso que nos ocupa resulta fundamental. Por tanto, lo que debería ser una consideración fundamental y que debería facilitarse, en este proyecto se dificulta o prácticamente se cierra con la propuesta de creación del sector de Equipamiento EQ-3-RD Deportivo y Recreativo, presente al sur-oeste del sector.

Esta falta de visión del espacio de las Lagunas de Rabassa como un espacio natural a poner en valor y conservar y recuperar como tal para la ciudad de Alicante y la comarca se refleja claramente en la visión urbana o urbanita y mercantilista de este espacio, como un complemento al desarrollo de las actividades económicas previstas, como el propio documento reconoce, al considerarlo como un Parque Metropolitano complementario de las actividades económicas (comerciales-terciarias fundamentalmente):

2.3.- Actividades económicas promovidas y el complemento ambiental del Parque Metropolitano de Las Lagunas.

Luego el documento pretende plantear que la intervención sobre el espacio será positiva transformándolo en un parque urbano, y reconociendo de paso los valores ambientales del mismo, donde se harán incluso intervenciones de recuperación (pág. 23 y ss. del EATE).

Consideramos absolutamente incompatible la visión de un Parque Metropolitano con la conservación de las Lagunas de Rabassa y su entorno. Por el contrario en nuestra opinión se debería considerar ese espacio como un espacio natural protegido, con la suficiente entidad para estar incluido en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana, y tener la figura añadida de Paraje Natural Municipal de la Ley 11/1994 de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana.

Alegación 4.- Sobre la innecesariedad de la implantación de más superficies comerciales con comercios de atracción en el espacio metropolitano Alacante-Elx. La ATE no justifica la necesidad de una nueva implantación terciaria-comercial en la ciudad de Alicante.

El principal objetivo de la ATE es la implantación de una gran superficie comercial de 125.000 m² de comercios de atracción, que se consideran grandes superficies comerciales (superficie mayor a 2.500 mt). El comercio de atracción está formado por negocios con influencia supramunicipal capaces de atraer consumidores de otras poblaciones (hipermercados con superficie mayor de 2.500 m², cadenas de franquicia, medianas y grandes superficies especializadas, grandes almacenes, etc).

Según datos del Plan de Acción Territorial del Comercio PATSECOVA el área Alacant-Elx contaba en 2010 con 380.28 m² de comercios de atracción, sobre un total de 1.047.1821 m² de superficie comercial. Es decir el comercio de atracción suponía el 38,36% del total de la superficie comercial. Ese porcentaje de comercios de atracción supone el porcentaje más alto de todo el País Valenciano, cuya media es del 28,9%.

En especial la ciudad de Alicante está saturada de grandes superficies comerciales cuya implantación se ha producido en los últimos años. Se puede decir que hay una cierta saturación de grandes superficies comerciales en la ciudad de Alicante, con unos resultados de actividad económica ciertamente bajos. El centro comercial de Gran Vía orienta su oferta al “low cost”, con unas 30 superficies cerradas, aunque decoradas haciendo ver que están abiertas, excepto Carrefour y Primark; el centro comercial Puerta de Alicante apenas mantiene actividad; el centro comercial Vistahermosa solamente tiene abierto un comercio en la planta baja y en general está casi inactivo; el centro comercial Panoramix está en su mayor parte cerrado, etc.

Hay una gran cantidad de centros comerciales en declive o cerrados en EE.UU. país donde se inventaron los mismos¹.

La legislación estatal reconoce los impactos de la implantación del comercio de atracción y establece determinaciones para que la planificación urbanística limite esa implantación: “La ley 1/2010, de 1 de marzo, (que reforma la ley 7/1996, de 15 de enero) de Ordenación del comercio minorista establece: “...podría generar impacto ambiental y territorial la instalación y apertura de establecimientos comerciales a partir de 2.500 m2 de superficie comercial”.

“La planificación urbanística debe apoyar el modelo de comercio de proximidad como más sostenible en términos de accesibilidad y movilidad”.

Alegación 5.- Deficiente Plan de Participación Pública.

La participación pública definida por las diferentes Directivas establece la participación del público y entidades y organizaciones desde un principio del procedimiento (Ley 27/2006, Ley 21/2013), en lo que se denomina consultas previas.

Este plan adolece de este proceso y queda demostrado en la presentación de alegaciones correspondientes a los valores ambientales, ya que no se ha consultado a las organizaciones y colectivos que más y mejor conocen y valoran el espacio de estudio y que podían haber aportado datos de gran interés que no aparecen en el estudio y que por tanto rebajan los parámetros de calidad ambiental.

El dejar fuera de las consultas previas a un estudio ambiental a organizaciones de estudio y protección ambiental, limita claramente la visión real de calidad ambiental del espacio estudiado.

También resulta preocupante la visión y contradicción con objetivos definidos en el Plan de Participación, que asume el “desarrollo sostenible”, concepto contradictorio en desarrollos urbanísticos. O la falsedad manifiesta del punto c) de los objetivos del proceso de participación, ya que insistimos que no se ha consultado previamente a ninguna asociación o colectivo conservacionista que podría haber aportado esa “información valiosa sobre los aspectos territoriales y ambientales por parte de la ciudadanía”. Como queda demostrado en la aportación que hacemos desde Ecologistas en Acción.

Alegación 6.- El Proyecto de Alicante Avanza no cumple con los requisitos que establece la Ley 5/2014 para que sea considerada como una Actuación Territorial Estratégica.

La Ley 5/2014, así como anteriormente la Ley 1/2012, establece una serie de condiciones para que un proyecto urbanístico pueda ser considerado ATE. En nuestra opinión el Proyecto de Alicante Avanza no reúne todos los requisitos exigidos por la normativa vigente.

a) Congruencia con la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana: contribuir a la consecución de sus objetivos y directrices.

La documentación debería demostrar la congruencia y cumplimiento con lo establecido en la ETCV, en especial las directrices 92 y 106 de la misma, relativas a implantación de grandes superficies comerciales de impacto supramunicipal.

¹ Historia y evolución de los centros comerciales donde fueron inventados y el “adelanto” que tienen al respecto de nuestro país. <http://www.deadmalls.com/index.html>; <http://www.sprawl-busters.com/>

En la documentación presentada no se justifica el cumplimiento de varias de las indicaciones incluidas en estas directrices de la ETCV, sino que no se cumplen o se contradicen con los criterios de crecimiento urbanístico.

Veamos la Directriz 92. Principios directores de la ocupación racional y sostenible del suelo para actividades económicas y el cumplimiento de su contenido:

1. Las administraciones públicas integrarán en sus políticas y actuaciones con proyección sobre el territorio en materia de ocupación de suelo para actividades económicas a los siguientes principios directores:

a) Compatibilizar el crecimiento del suelo para actividades económicas con el mantenimiento de la integridad de la infraestructura verde del territorio. En nuestra opinión la inclusión de las Lagunas de Rabassa en el sector no está suficientemente justificado. Además las Lagunas deberían incluirse en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana y ser consideradas como un Espacio natural Protegido, que debería excluirse de cualquier actuación urbanística.

c) Reducir el número y la distancia de los desplazamientos por motivos de trabajo mediante el equilibrio entre la localización de la población y el empleo. La implantación de esta ATE alejada de los cascos urbanos de Alicante y San Vicente del Raspeig provocará un aumento artificial de la movilidad motorizada y aumentará la distancia de los desplazamientos por motivos de trabajo.

h) Evitar como regla general los continuos urbanizados y la formación de cinturones urbanos de usos del suelo industriales y terciarios. La implantación de esta ATE provocará un continuo urbanizado entre Alicante y San Vicente del Raspeig y la formación de un cinturón urbano de suelo terciario.

i) Desarrollar los nuevos crecimientos de suelo para actividades económicas partiendo de los tejidos existentes procurando evitar la dispersión de estos usos en el territorio. Esta ATE supone un crecimiento disperso del suelo urbano y no supone un crecimiento de suelo que parta de los tejidos existentes.

j) Facilitar la conexión de estos suelos con las zonas residenciales mediante sistemas de transporte público y modos no motorizados. La conexión del Proyecto de Alicante Avanza con las zonas residenciales se hará fundamentalmente a través de transporte motorizado privado. No existe ninguna línea de transporte público actualmente que una el sector con Alicante.

n) Considerar la oferta de instalaciones para actividades económicas sin ocupar y el suelo urbano vacante a la hora de planificar nuevos desarrollos. El Proyecto no ha estudiado ubicaciones alternativas en suelo urbano vacante.

La directriz 92 establece que “Estos principios directores, en ausencia de disposiciones normativas más específicas, deberán ser incorporados al planeamiento urbano y territorial”, sin embargo la aprobación del ATE de Alicante Avanza supondría una materialización incompatible con algunos de los principios directores de la directriz 92.

Veamos el cumplimiento de la directriz 106. *Directriz 106. Implantación de grandes superficies comerciales de impacto supramunicipal.*

2. Debido a su carácter vertebrador del territorio, estas grandes superficies se deben localizar preferentemente en los municipios o áreas urbanas integradas que constituyen los sistemas

urbanos metropolitanos así como los centros de polaridad principal y polaridad complementaria del Sistema Nodal de Referencia de Ciudades Medias. El incumplimiento de esta directriz es flagrante en este Proyecto urbanístico. Se pretende implantar una superficie comercial gigantesca de 125.000 m² fuera de las áreas urbanas integradas.

4. Estas instalaciones, a las que en general se les aplicarán los criterios de suelo para actividades económicas, se localizarán preferentemente junto a corredores o puntos centrales de los sistemas de transporte público de alta capacidad y prestaciones. El proyecto de Alicante Avanza está alejado de los corredores o puntos centrales de los sistemas de transporte público de alta capacidad (trenes, tranvía, buses, etc).

5. La implantación de nuevas superficies comerciales con independencia de su tamaño reforzará el modelo urbano propuesto por la estrategia territorial, sus ámbitos estratégicos y en particular la convivencia de todas las opciones comerciales. La implantación de una superficie comercial de 125.000 m² no refuerza ningún modelo urbano propuesto por la ETCV y de ningún modo refuerza la convivencia de todas las opciones comerciales, sino que favorece en exclusiva la del comercio de atracción, destruyendo tejido comercial de proximidad implantado en los cascos urbanos de Alicante y San Vicente del Raspeig.

b) *Interés general: producir un impacto supramunicipal favorable y permanente desde el punto de vista económico, social y ambiental, especialmente en la creación de empleo, circunstancia que deberá acreditarse mediante la aportación de un estudio de viabilidad y sostenibilidad económica de la actuación.*

La Memoria de Sostenibilidad Económica presenta errores metodológicos graves, como es reducir el gasto que supone para las arcas públicas la actuación urbanística considerando solamente los gastos de mantenimiento de una parte de la ciudad con una “población equivalente” de 8.245 personas (calculada con la asignación de 1 persona “equivalente” por cada 50 m² de suelo terciario, que puede ser que tenga sentido en una actuación integrada, con parcelas residenciales, pero no en esta actuación con predominio del suelo terciario), sin tener en cuenta los gastos de mantenimiento de la superficie del sector 2.200.000 m², Y en especial los elevados gastos de mantenimiento del parque urbano de 1.050.000 de m² de la Lagunas de Rabassa.

Esa población “equivalente” viviendo en una parte de la ciudad consolidada ocuparían una superficie mucho menor de la ciudad. Tomemos por ejemplo el barrio del Pla del Bon Repós, con una población de 13.474 hab y que ocupa una superficie aproximada de 430.00 m². Si esos 8.245 hab “equivalentes” del ATE de Alicante Avanza vivieran en ese barrio solamente ocuparían una superficie de 112.000 m², o sea unas 20 veces menos que la superficie del sector. Los gastos de mantenimiento (alumbrado, recogida de basura, limpieza de las calles y aceras, mantenimiento de las zonas verdes, etc) son muchísimo más grandes en una superficie 20 veces mayor con la misma población.

En las alegaciones del Ayuntamiento de Alicante a este ATE se demuestra que los resultados de esta Memoria de Sostenibilidad Económica están desviados respecto de la realidad en varios millones de euros anuales.

c) *Integración territorial: ser compatible con la infraestructura verde, integrarse en la morfología del territorio y el paisaje y conectar adecuadamente con las redes de movilidad sostenible, ponderando positivamente las de transporte público y los sistemas no motorizados.*

En cuanto a la integración territorial y su compatibilidad con la infraestructura verde, el proyecto presentado no prioriza la culminación de los desarrollos existentes y las actuaciones de rehabilitación y renovación urbana frente a las nuevas ocupaciones del territorio, sino que es en sí mismo un plan que produce una gran nueva ocupación del territorio.

Tampoco fomenta la implantación de modelos urbanos diversos y eficientes desde el punto de vista del consumo de recursos, de la generación de emisiones y de residuos, y del coste de mantenimiento de sus infraestructuras y servicios.

No solo no evita sino que crea o favorece los continuos urbanizados y la conurbación de municipios colindantes, eliminando los corredores libres de edificación y de urbanización entre los núcleos urbanos de Alicante y San Vicente.

Tampoco parece que favorezca la calidad de los tejidos urbanos, mediante la imbricación coherente de usos, actividades y tipologías urbanas, que generen unas estructuras y paisajes urbanos engarzados en la ciudad mediterránea tradicional, sino que crea un nuevo “Mall” comercial. Esa actuación urbanística no favorece el uso del transporte público y la movilidad no motorizada, ya que ese modo será el mayoritario para acceder a ese sector² y no parece que se haya acertado en la coordinación de la planificación de las infraestructuras de comunicación con la de los suelos de nueva transformación. A este respecto el Estudio de Tráfico prevé una utilización del transporte motorizado en un 100% para acceder a la parcela TC-1 y de un 90% (10% tan solo de transporte público) para acceder a la parcela TVC-2. (pág. 4).

e) Efectividad: ejecutarse de forma inmediata, sin perjuicio de las fases espaciales o temporales que se prevean en su desarrollo.

Este requisito se cumple siempre que entendamos como de forma inmediata un periodo de 10 años de ejecución. De todas formas en el Estudio de Tráfico se considera (pág. 12) que en 2026 estará ejecutada el 90% de la parcela TC-1, el 70% de la TC-2 y el 50% de la TC-3 (esa nomenclatura no es correcta sería la parcela TCE). Y en 2036, o sea después de 20 años de comenzar la ejecución toda la actuación estaría completa.

f) Relevancia: acoger usos y actividades que contribuyan a la excelencia y cualificación del territorio con proyección o ámbito de influencia de escala internacional, nacional o, cuanto menos, regional. Los proyectos empresariales que implanten estos usos y actividades se adecuarán a las siguientes categorías:

1.º Actuaciones que contribuyan a mejorar la competitividad, la reconversión de sectores económicos, el desarrollo y la innovación tecnológica, la cooperación empresarial, la atracción de talentos, la internacionalización de empresas y, en general, la creación de empleo.

2.º Implantación de equipamientos terciarios que sean referencia en cuanto a su reconocimiento y exclusividad.

3.º Actuaciones significativas de mejora del medio rural, basadas en el aprovechamiento de sus recursos endógenos o en la atracción de actividades innovadoras compatibles con dicho medio

Dudamos de que la implantación de una gran zona comercial ligada a la multinacional IKEA se pueda calificar como una actuación de excelencia y cualificación del territorio, ya existen en el ámbito del área metropolitana de Alicante otras zonas con grandes áreas comerciales y comercios similares a los que se implantarían en el ATE de Alicante Avanza. Se puede decir que hay una cierta saturación de grandes superficies comerciales en la ciudad de Alicante, con unos resultados de actividad económica ciertamente bajos. El centro comercial de Gran Vía orienta su oferta al “low cost”, con unas 30 superficies cerradas, aunque decoradas haciendo ver que están abiertas, excepto Carrefour y Primark; el centro comercial Puerta de Alicante apenas mantiene

² A este respecto el Estudio de Tráfico prevé una utilización del transporte motorizado en un 100% para acceder a la parcela TC-1 y de un 90% (10% tan solo de transporte público) para acceder a la parcela TC-2. (pág. 4).

actividad; el centro comercial Vistahermosa solamente tiene abierto un comercio en la planta baja y en general está casi inactivo; el centro comercial Panoramix está en su mayor parte cerrado, etc. Hay una gran cantidad de centros comerciales en declive o cerrados en EE.UU. país donde se inventaron los mismos³.

Alegación 7.- Las condiciones impuestas por el Informe de Compatibilidad emitido el 17 de junio son incumplidas en la propuesta de ATE de Alicante Avanza.

Las condiciones del Informe de Compatibilidad son de obligado cumplimiento según se enuncia en el Acuerdo del Consell de 20 de junio de 2014, según se relata en el punto sexto de ese Acuerdo:

“Sexto. El desarrollo de esta actuación territorial estratégica se llevará a cabo cumpliendo las condiciones expresadas en el informe previsto en el artículo 3.2 de la Ley 1/2012, de 10 de mayo, de la Generalitat.”

Además ese Informe de Compatibilidad es equivalente al Documento de Referencia (bajo el prisma de la Ley 9/2006 de evaluación de planes y programas) o al Documento de Alcance de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental (artículo 60.4 de la Ley 5/2014). El Documento de Alcance es el “pronunciamiento del órgano ambiental dirigido al promotor que tiene por objeto delimitar la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación que debe tener el estudio ambiental estratégico y el estudio de impacto ambiental.” (Art. 5 de la Ley 21/2013).

1. La actuación incumple la directriz 52 *Criterios Paisajísticos para la implantación de nuevas actuaciones en el territorio* (punto 5.1.1.1. de la pag 27 del informe de compatibilidad) relativa a los efectos sobre el paisaje de la implantación de nuevas actividades en el territorio, en especial el epígrafe 8 de esta directriz:

“8. Favorecer el acceso y disfrute a los paisajes de mayor valor en un marco de movilidad sostenible. La planificación territorial y urbanística contribuirá a la consecución de la movilidad sostenible, tratándola de manera conjunta con los usos en el territorio, tendiendo al consumo de recursos próximos, **a la reducción del modelo disperso**, de la huella ecológica y de las emisiones de dióxido de carbono, e **incrementando la participación del transporte público y del no motorizado**. La potenciación de la movilidad sostenible debe llevar aparejada la mejora de la accesibilidad, funcional y visual, a los paisajes de mayor valor, compatibilizando cualquier propuesta con la infraestructura verde del territorio.”

La movilidad que favorecerá esta ATE será precisamente la no sostenible, pues descansará en el transporte privado motorizado. Esta ATE no incrementará la participación del transporte público y aumentará la huella ecológica y las emisiones de dióxido de carbono.

2. Sobre la incidencia de riesgos, no se incluyen en la propuesta medidas que garanticen la adaptación contra el cambio climático, no se concreta suficientemente la implantación de medidas de eficiencia y ahorro energético en el alumbrado público ni en las construcciones que se lleven a cabo, más allá de nombrar técnicas de construcción bioclimática.

3. La propuesta no justifica suficientemente la disponibilidad de suministro de energía eléctrica respecto a la demanda prevista ni incluye las necesidades de ampliación, calculando su coste. Igualmente no justifica adecuadamente la disponibilidad de agua potable ya que se hace referencia a un informe emitido por la entidad suministradora para el PAI de “Las Lagunas de Rabassa”, debería recabarse un informe actualizado.

³ Historia y evolución de los centros comerciales donde fueron inventados y el “adelanto” que tienen al respecto de nuestro país. <http://www.deadmalls.com/index.html>; <http://www.sprawl-busters.com/>

4. No se acompaña del desistimiento por parte del promotor de los recursos de casación interpuestos frente al Plan Parcial Lagunas de Rabassa y el PAI que lo desarrolla, ni de una propuesta de modificación del Plan Parcial que sea compatible con la ordenación de la ATE y los convenios suscritos en su día por el agente urbanizador, por lo que no se cumple un requerimiento fundamental para que la ATE pueda prosperar, tal y como establece el informe de compatibilidad en el punto 6.0 en su página 35.

5. El plan no justifica adecuadamente “la delimitación (del sector) atendiendo a criterios de equilibrio territorial, funcionalidad de la actuación, evitando los criterios relacionados con los ajustes a límites de propiedad u otros que desvirtúen la naturaleza y el apoyo público de la actuación” sino que queda claro que el único criterio para delimitar el ámbito es el de la propiedad de los terrenos y la condición de urbanizador” (punto 6.0.2 del Informe, pág. 36). Ya hemos comentado que la inclusión en el ámbito de actuación de las Lagunas de Rabassa (más de 1 millón de m²) obedece únicamente al hecho de que promotor posee la propiedad de los suelos de ese espacio natural. No hay ninguna justificación para la inclusión de ese espacio natural en el ámbito del sector.

En especial con respecto al PQL el informe de compatibilidad ya dice que su excesivo tamaño solo se puede justificar dándole un carácter de parque metropolitano y con un diseño apropiado para ello. La propuesta del ATE de Alicante Avanza trata el PQL como una zona verde urbana municipal, no le da tratamiento de parque metropolitano y el diseño lo hace inviable económicamente. Su diseño no incluye ningún elemento que lo diferencie de un PQL de carácter local.

6. No se ha incluido el proyecto de urbanización tal y como exige el punto 6.1 en la pag 39 del informe de compatibilidad.

Alegación 8.- El Proyecto de Alicante Avanza S.L. incumple los criterios de ocupación racional del suelo establecidos en la Ley 5/2014.

El artículo 7 de la Ley 5/2014 establece los criterios de ocupación racional del suelo. Entre ellos se encuentran los siguientes:

“1. La planificación urbanística y territorial clasificará suelo urbano y suelo urbanizable en una dimensión suficiente para satisfacer las demandas que lo justifiquen e impedir la especulación, basándose en necesidades reales, previstas o sobrevenidas, y se justificará mediante parámetros objetivos que analicen las expectativas y posibilidades estratégicas de cada municipio en su contexto supramunicipal, de acuerdo con la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

2. Con el fin de procurar un desarrollo territorial y urbanístico sostenible, la planificación territorial y urbanística:

a) Priorizará la culminación de los desarrollos existentes y las actuaciones de rehabilitación y renovación urbana frente a las nuevas ocupaciones del territorio.

b) Fomentará la implantación de modelos urbanos diversos y eficientes desde el punto de vista del consumo de recursos, de la generación de emisiones y de residuos, y del coste de mantenimiento de sus infraestructuras y servicios.

c) Incorporará la prevención de riesgos y peligros para la seguridad y salud pública y mitigará cualquier forma de contaminación.

d) Optará de manera preferente por los tejidos urbanos compactos frente a los dispersos, salvo que la realidad territorial y su adecuación paisajística no lo permitan.

- e) Ordenará la secuencia espacial y la secuencia temporal de los desarrollos urbanísticos, dotándola de coherencia con las áreas urbanas ya existentes y con la estructura territorial supramunicipal.
- f) Evitará los continuos urbanizados y la conurbación de municipios, preservando corredores libres de edificación y de urbanización entre los distintos núcleos urbanos.
- g) Favorecerá la calidad de los tejidos urbanos, mediante la imbricación coherente de usos, actividades y tipologías urbanas, que generen unas estructuras y paisajes urbanos engarzados en la ciudad mediterránea tradicional.
- h) Garantizará la estructura y el mantenimiento de la funcionalidad de la infraestructura verde en el tratamiento de los tejidos diseminados en el medio rural.
- i) Favorecerá el uso del transporte público y la movilidad no motorizada, coordinando la planificación de las infraestructuras de comunicación con la de los suelos de nueva transformación.”

Ya hemos destacado en otra alegación la incompatibilidad de este Proyecto urbanístico con algunas de las directrices de la ETCV. En cuanto al cumplimiento de los criterios de sostenibilidad marcados en la Ley 5/2014, se puede decir que el Proyecto presentado no prioriza la culminación de los desarrollos existentes y las actuaciones de rehabilitación y renovación urbana frente a las nuevas ocupaciones del territorio, sino que es en sí mismo un plan que produce una gran nueva ocupación del territorio.

Tampoco fomenta la implantación de modelos urbanos diversos y eficientes desde el punto de vista del consumo de recursos, de la generación de emisiones y de residuos, y del coste de mantenimiento de sus infraestructuras y servicios.

No solo no evita sino que crea o favorece los continuos urbanizados y la conurbación de municipios colindantes, eliminando los corredores libres de edificación y de urbanización entre los núcleos urbanos de Alicante y San Vicente del Raspeig.

Tampoco parece que favorezca la calidad de los tejidos urbanos, mediante la imbricación coherente de usos, actividades y tipologías urbanas, que generen unas estructuras y paisajes urbanos engarzados en la ciudad mediterránea tradicional, sino que crea casi en exclusiva un nuevo “Mall” comercial.

Por último, el plan no favorece el uso del transporte público y la movilidad no motorizada, además no parece que se haya acertado en la coordinación de la planificación de las infraestructuras de comunicación con la de los suelos de nueva transformación.

Alegación 9.- La ATE de Alicante Avanza no es de interés general. Los datos que se presentan de creación de centenares de puestos de trabajos directo y miles indirectos no se contrastan con la pérdida de empleo que se producirá en el comercio de proximidad. La calidad del empleo creado será muy deficiente, por su precariedad y malas condiciones laborales.

El cálculo de puestos indirectos y su calidad es muy discutible y poco predecible, pero respecto a la política laboral de la multinacional IKEA se puede afirmar sin ninguna duda que genera puestos de trabajos precarios y con malas condiciones laborales. Además estos puestos dependen de las ventas, la competencia entre los mismos centros de IKEA y la lucha por minorar costes para vender más barato. Esta política ha quedado de manifiesto en los centros abiertos hace años y en los que se han abierto recientemente. Por otra parte la presión a los trabajadores y trabajadoras hacen que exista miedo a la denuncia y en todo caso la empresa prefiere indemnizar que readmitir a los trabajadores y trabajadoras que han ganado pleitos en los tribunales.

Una Actuación Territorial Estratégica se justifica en base a objetivos de intervención territorial singular de relevancia supramunicipal, favoreciendo su aprobación acelerada, donde uno de sus requisitos es:

-Ser de Interés general: impacto económico, social y ambiental supramunicipal favorable y permanente, especialmente en la creación de empleo, lo que deberá acreditarse mediante un estudio socio-económico

No se justifica el desarrollo de un ATE en base a la creación de empleo ya que va a destruir más empleo de calidad ligado a la industria y comercio alicantino del mueble, y el que cree será de baja calidad y precario.

Unas 1.881 empresas de muebles se localizaban en 2012 en la Comunidad Valenciana. A nivel global se ha producido la pérdida de 5.400 puesto de trabajo en los últimos años debido a la crisis. Se pone de manifiesto que el empleo reside en las empresas ubicadas en la misma Comunidad, las cuales diseñan, construyen, venden y distribuyen. La potenciación del desarrollo de las empresas tradicionales del mueble sí supone un incremento del empleo más estable ya que el empleo aportado por los macrocentros de IKEA es de baja calidad, inestable y precario. En el reportaje publicado en el blog <https://ikeahallegado.wordpress.com>, Irene Calvo, Antoni Pavia, Celia Soriano señalan claramente los problemas de la llegada de la multinacional sueca para la industria del mueble valenciano. En este reportaje pueden leerse las siguientes opiniones respecto al impacto económico:

“¿Cómo repercutirá la definitiva apertura de Ikea Alfafar al sector del mueble valenciano? Es la gran pregunta. El sector del mueble ha sido tradicionalmente uno de los más representativos de nuestra región y muy relevante en el ámbito nacional. Prueba de ello es que la Comunidad Valenciana es la segunda comunidad autónoma en número de empresas productoras de muebles en el conjunto nacional. En la industria de la Comunidad Valenciana, según los datos del IVE, el mueble valenciano representa cerca del 7% de las industrias totales valencianas, ocupa un 5% de los trabajadores industriales y genera un 2% de la cifra neta de negocios del sector en España.

También los datos del directorio DIRCE del INE, en 2012 en la Comunidad Valenciana apuntan el potencial del sector para el conjunto de la industria española. El 12% de las empresas españolas fabricantes de mueble (1.881 respecto a 15.369 de España) se localizan en la región. Pero la última encuesta de la EPA, correspondiente al primer trimestre de este año, revela que los negocios de la madera y mueble, pese a ser un sector con mucha tradición, han perdido 5.400 puestos de trabajo.

....

Sin embargo, menos optimista se muestra el presidente de la patronal valenciana del mueble, Vicente Folgado, a quien no convence el argumento de que muchas empresas del mueble hayan cerrado en los últimos años sin la presencia de Ikea. El presidente de Fevama afirma que si bien la multinacional generará empleo, también destruirá muchas empresas que no podrán competir con los precios. El mueble valenciano, cuenta, ha tenido que reinventarse. Y aunque lleva tres años cambiando el modelo de fabricación y el estilo, el presidente de la patronal sostiene que una de las pocas alternativas que les queda a las empresas es la exportación.”

Ya en 2006 se indicaba⁴ por parte del secretario general de la Confederación Española de Empresarios de la Madera (Confemadera), Francesc de Paula Pons, que ese nuevo estilo de vida que incorpora Ikea ha sido el que causó el mayor impacto sobre el mueble español, hasta hacerse con el 20,9% del mercado.

⁴ http://elpais.com/diario/2006/10/01/negocio/1159707812_850215.html

El 13 de enero de 2015, se publicaba la siguiente información⁵:

“El número de personas desempleadas ha bajado en Alfafar de las 3.118 publicadas en enero de 2014 a las 2.957 publicadas ayer, siendo un total de 161 desempleados/as menos, alcanzando cifras similares a las de enero de 2012, con un 21,30% de tasa de paro”.

Por lo tanto no ha supuesto la instalación de IKEA una reducción significativa del desempleo en Alfafar. Con estos datos, sin compensarlos con las pérdidas de puesto de trabajo producidas en otras localidades por la competencia con las empresas del mueble valenciano, no se puede afirmar que la solución al empleo sea la instalación de grandes centros comerciales, si no la potenciación del tejido empresarial tradicional.

Se han criticado la estimación de creación de empleo en el caso del IKEA de Alicante por parte de la Camara de Comercio⁶:

“Respecto al impacto supramunicipal en el empleo, destacan (La Cámara de Comercio) que el número de trabajos que se crearán en el sector comercial será de entre 2.268 y 3.355, es decir, en torno al 30% del total de empleos que dicen los promotores que generará la ATE, que es de 8.800. Además, apuntan que no se analiza el mercado laboral de la zona ni el tipo de empleo que va a generar. Tampoco los efectos positivos o negativos que tendrá sobre el resto del empleo existente en el sector comercial del ámbito territorial de influencia, ni los efectos del macroproyecto comercial sobre la vitalidad o regeneración de los centros urbanos alicantinos (una idea en la que va a incidir el Ayuntamiento de Alicante en sus alegaciones). En definitiva, concluyen que «no se han medido las externalidades negativas de carácter socioeconómico”.

Respecto al empleo creado, este es de baja calidad, precario e inestable. Pasamos a citar una serie de conflictos laborales que demuestran la baja calidad del empleo en IKEA y las malas praxis empresariales.

1. En una carta⁷ publicada por trabajadores de IKEA en junio de 2013, se indicaba: “SOS de los trabajadores de IKEA a nuestro clientes: Vivimos unos momentos de total esclavitud, con bajadas de sueldos, aumentos de horas por el mismo precio, teniendo que trabajar los domingos y festivos gratis y ahora librando menos y teniendo horarios a la carta para la empresa en los días y horas que ellos quieran... Créanme si le digo que sus euros no van destinados a la creación de empleo, tener más recursos e infraestructuras en estos negocios, ese dinero va destinado a enriquecer aun más a unos cuantos millonarios, y donde siguen esclavizando al personal que ya tiene”.

2. Estos problemas laborales también quedan de manifiesto en el blog de CCOO de IKEA en Murcia, (<http://ssccooikeamurcia.blogspot.com.es/>). El 31 de julio de 2014 puede leerse: “Y duran y duran los despidos en IKEA, parece que la apertura de tiendas lleva implícito un descenso de las ventas de las más cercanas y por regla de tres hay que reducir plantilla. Aunque se venda todo lo que se pueda, aunque nos dejemos la piel cada día no es suficiente para poder tener un sueldo a final de mes. Estas ultimas semanas hemos atendido cerca de 10 despidos.” ; y el 24 de septiembre de 2014 “5 despidos objetivos que luego han sido indemnizados como improcedentes para así no tener que pasar por juicio y explicar que una empresa como IKEA no puede hacer un despido basándose en la reestructuración de la plantilla. Que no se puede

⁵ <http://www.nouhorta.eu/index.php/horta-sud/alfafar/item/1931-alfafar-desempleo>

⁶ <http://www.inmoley.com/NOTICIAS/1512345/2015-1-inmobiliario-urbanismo-vivienda/04-15-inmobiliario-015-35.html>

⁷ <http://www.abc.es/sociedad/20130708/abci-ikea-domingos-abrir-trabajo-201307082104.html>

despedir a una trabajadora argumentando que no se puede soportar su puesto de trabajo cuando luego se tiene beneficios.”

3. En el periódico Las Provincias⁸ se señala que la multinacional condiciona la contratación de 40 personas a abrir los domingos. En junio de 2014, a pocos días de la apertura del primer IKEA de la Comunidad Valenciana, la multinacional presionaba al Ayuntamiento de Alfafar a conceder licencia para abrir los domingos con la condición de contratar a 40 personas más.

4. En el IKEA de Baracaldo también han existido conflictos laborales que señalan la política laboral de la multinacional. En este caso la justicia condena a Ikea por el despido de una empleada despedida tras una baja médica.

“Los tribunales han condenado a la tienda de la multinacional Ikea en Baracaldo por el despido improcedente el pasado 16 de marzo de una trabajadora después de que esta sufriera 13 meses de baja debido a dos hernias y artrosis que le dejaron como secuela una limitación para cargar pesos⁹.”

Según ha informado¹⁰ la sección sindical de LAB, la empresa ha optado por indemnizar a la ex-empleada en lugar de reincorporarla a su puesto de trabajo.

5. En el centro de Alcorcón también se han dado este tipo de problemas: IKEA Alcorcón no respeta los derechos de sus trabajadores (23 de Marzo de 2012; www.ccoomadrid.es): CCOO de Madrid denuncia la situación que están viviendo los trabajadores del centro de Alcorcón de IKEA, una empresa que siempre ha presumido de preocuparse por sus empleados y la familia:

“IKEA Alcorcón no respeta las concreciones horarias a sus trabajadores por cuidado de hijo, no permitiéndoles conciliar la vida laboral y personal. Cuando alguna de sus trabajadoras pide una reducción de jornada con concreción horaria, la empresa directamente la deniega, obligando a la trabajadora a que interponga la denuncia correspondiente ante el juzgado de lo social, con los trastornos que conlleva tanto económicos como de tiempo, puesto que hasta que se celebra el juicio, las trabajadoras tienen que seguir cumpliendo la jornada que venían prestando. La empresa permite reducir pero sin poder concretar horario siendo, totalmente ilógico y sin poder velar por el bien del menor a su cargo. Esta práctica se ha convertido en una rutina en la empresa, aún teniendo una sentencia reciente a favor de una de sus trabajadoras. Del mismo modo las horas y la remuneración que se ahorra ante una reducción de jornada por este motivo no las repone, poniendo en ocasiones a los propios compañeros de sección en contra de dichas trabajadoras alegando que si son menos o libran menos fines de semana es porque una de sus compañeras se está beneficiando o dando a entender que se está aprovechando de algo que no la pertenece. En realidad es la empresa la que se está beneficiando puesto que dichas horas las emplea para otros menesteres, como puede ser en otras secciones donde no se tendrían que notar dichos cambios.

La empresa alega que se vende más por las tardes cuando en realidad las ventas se han dividido durante toda la semana e incluso hay picos de venta bastante importantes por las mañanas, ya que cubren ciertos puestos con personal de otras secciones puesto que no tienen suficiente personal para cubrirlos. **Además, IKEA Alcorcón está eliminando poco a poco los contratos de personal indefinido de 40 horas y contratando personal nuevo en menos horas, es decir, está precarizando los puestos de trabajo.**”

6. Problemas de acoso laboral en Sevilla en marzo de 2013, a una trabajadora embarazada por parte de una superiora (<http://www.abusospatronales.es/node/3435>). Se señalan en todo el

8 <http://www.lasprovincias.es/economia/201406/07/ikea-condiciona-contratacion-personas-20140607000254-v.html>

9 20 de Octubre 2012; barakaldodigital.blogspot.com.es

10 <http://labikea.blogspot.com.es/2012/10/bejondeizula-ishtar.html>

procedimiento judicial actuaciones empresariales muy agresivas hacia los trabajadores, donde además se indica:

“Empezaron a despedir a empleados de mayor antigüedad, incluidos a los que estaban sindicados a FETICO pero no eran representantes. Ha habido entre 50 y 100 despidos al año, desde que han aprobado la ley nueva han despedido más todavía. Yo entré en el 2006 y había entre 800 y 900 trabajadores. En el 2008, cuando yo me fui de baja maternal, allí quedaban unos 700 u 800 trabajadores, pero cuando me incorporé no llegaba a 300 personas, en un año. El juez dijo en mi juicio que eso eran EREs encubiertos.”

7. Johan Stenebo que ha trabajado en Ikea más de 20 años y al dejar la empresa escribió un libro titulado "La verdad sobre Ikea" donde afirma¹¹ que:

1. Los métodos empleados similares a los utilizados por la policía secreta de Alemania Oriental , la Stasi .
2. Los extranjeros (negros) son denigrados y no tenían posibilidades de promoción dentro de la empresa - existe un racismo flagrante dentro de la empresa.
3. Prácticas poco éticas de compra.

8. Los problemas por discriminación racial se han detectado en situaciones como la huelga producida en el IKEA de París en 2002. En la web de Eurofound¹² se describe el conflicto laboral y específicamente por discriminación:

“These strikes and their portrayal in the media have again tarnished IKEA's image, which has apparently suffered in recent years since an alleged racial discrimination incident related to recruitment at one of its shops in the Lyon area. Following that incident, IKEA French management set up an anti-discrimination committee (comprised of representatives of the management and union activists from CFDT, CFE-CGC, CFTC and CGT-FO, though CGT withdrew)”. IKEA Francia tuvo que crear un comité antidiscriminación para evaluar las situaciones conflictivas. En comité encontró casos de discriminación antisindical.

9. En 2012, IKEA se ve obligada a pedir disculpas tras descubrirse que en los años 70-80 se utilizaban presos políticos de Alemania del Este para construir piezas para sus muebles. (<http://www.periodistadigital.com/economia/empresas/2012/11/16/ikea-pide-disculpas-cuba-usar-rda-presos-alemania-este-para-hacer-muebles.shtml>)

10. Un estudio realizado sobre el empleo generado en Suecia por la instalación de IKEA, realizado por Sven-Olov Daunfeldt et al. Del HUI Research, (SE-103 29 Stockholm, Sweden, Dalarna University, SE-791 88 Falun, Sweden). En su publicación titulada “*When IKEA enters: Do local retailers win or lose?*” (Cuando llega IKEA: Ganan o pierden los vendedores minoristas):

“We find that a new IKEA store increases revenues by 41% for retail firms located up to 1 km from IKEA. The positive impact of a new IKEA store on revenues decreases with distance, turning negative for retailers in the city centers (-6%) and those that are located more than 10 km away from IKEA (-25%). Employment also increases for retail firms that are located close to IKEA, but the size of the effect is smaller, and once again turns negative (26%) for retail stores that are located more than 10 km away from the new IKEA. Our findings thus support theories

11 <http://www.theguardian.com/business/2010/nov/26/truth-ikea-book-price-promises>

12 <http://www.eurofound.europa.eu/observatories/eurwork/articles/disputes-at-ikea>

of agglomeration economies, implying that firms may achieve significant economies of scale if located in the same area as a big-box retailer¹³.

Como puede verse en este estudio, los incrementos en ventas solo se darán en el comercio localizado cerca de IKEA, en el caso del ATE de Alicante Avanza básicamente instalado en el Centro Comercial de la parcela TC-1, y siempre dentro de 1 km alrededor del centro comercial. En el centro de la ciudad, en los comercios más alejados de IKEA la venta disminuirá entre un 6 y un 25 % respectivamente.

Respecto al empleo estos autores indican:

“Regarding retail employment, entry of IKEA generates a somewhat smaller but nonetheless positive effect of 11% for firms that are located 1-5 km away from IKEA. In the area between 5-10 km away, and in the city centers, no effects of IKEA on retail employment is found. However, in accordance with the results for revenues, number of employees decreases by 26% for retail firms that are located more than 10 km from the site of entry.”

La entrada de IKEA generó un efecto positivo del 11% pero solo en empresas entre 1-5 km de distancia, sin encontrarse efecto en el centro de la ciudad. Lo que detectaron estos autores es un descenso para las empresas minoristas de un 26% si están a más de 10 km del centro comercial.

11. En el estudio *“The urban foodprint of wood industry”* realizado por M.Sousa¹⁴ en 2012 se indica en la pág. 7 que la ciudad de Paços de Ferreria en Portugal, capital del mueble portugués, cuando se instaló el centro de producción de IKEA en el sur de Europa, provocó la creación de empleos ligados a esta empresa, pero se perdieron empleos ligados a los pequeños productores. 100.000 m² de espacio industrial y comercial quedó inutilizado tras la llegada de IKEA, generando un grave desequilibrio en el uso del suelo sin utilidad aparente:

“Paços de Ferreira (PT), Lead Partner, is unquestionably the Portuguese capital of furniture. It's well known by the strong network of small producers and qualified labor force, which contributed to attract the investment from IKEA for setting up IKEA main production centre in the South of Europe. But while this investment has secured many jobs and ensured the economic viability of many small producers, it has led to the abandonment of direct sales models and to the shutdown of a very large number of the purpose-built showrooms that have been constructed in the city and its surroundings over the last 20 years. Today more than 100,000 m² of space are deserted and waiting for another occupation, a problem that the city council must address while looking for other economic sectors to diversify and lead the city into a sustainable growth path for the future”.

En la página 32 del mismo informe se indica en el apartado de desempleo versus crecimiento económico que el desempleo se incrementó desde 2008 aunque la municipalidad dobló su producto interior bruto y se incrementaron un 125 % las exportaciones: *“Unemployment vs Economic Growth – unemployment rate is growing since June 2008 but, at the same time, the Municipality has doubled its local GDP and registered an increase of 125% in exports.*

Por lo tanto podemos concluir que el ATE de Alicante Avanza para la implantación de Ikea en Alicante no está justificado en base a la creación de empleo duradero y de calidad, ya que queda demostrado la volatilidad y precariedad del empleo creado por esta multinacional, sujeta a las ventas en términos globales por el conjunto de centros, la destrucción de empleo en las zonas separadas del centro comercial y la falta de correlación entre producción y venta con la creación de empleo.

¹³ <http://www.oru.se/Extern/Institutioner/HH/Forskning/Swegpec/Papers/Helena%20Nilsson.pdf>

¹⁴ <http://urbact.eu/file/2092/download?token=QuCoyNbe>

Alegación 10.- El EATE no evalúa de forma correcta la “huella de carbono” de la actuación.

Uno de los contenidos del EATE ha de ser el estudio de los principales y probables efectos significativos sobre el medio ambiente, y entre ellos está “su incidencia en el cambio climático, en particular, una evaluación adecuada de la huella de carbono asociada al plan o programa” (Anexo VII, f) de la Ley 5/2014).

Uno de los principales impactos ambientales de la implantación de grandes superficies comerciales alejadas de los cascos urbanos de las ciudades es la emisión de gases de efectos invernadero debido al aumento de la movilidad que induce y a que la mayoría de los nuevos desplazamientos serán en vehículos motorizados.

El Estudio de Tráfico que se presenta como anexo al EATE es muy revelador a este respecto. El Estudio de Tráfico prevé una utilización del transporte motorizado en un 100% para acceder a la parcela TC-1 y de un 90% (10% tan solo de transporte público) para acceder a la parcela TC-2. (pág. 4). La intensidad media diaria en 2036 será de 21.153 vehículos/día y la intensidad máxima diaria será de 26.508 vehículos el sábado. En ese cálculo no se tiene en cuenta la movilidad inducida por el Parque Metropolitano de Las Lagunas de Rabassa, que también tendría un poder de atracción y que por tanto generaría un aumento de ese valor calculado anteriormente, teniendo en cuenta exclusivamente las superficies de las parcelas TC-1, TC-2 y TCE.

La isócrona que se presenta en el Estudio de Tráfico demuestra que el tiempo medio de desplazamiento de los vehículos, que procederían en su mayor parte del entorno metropolitano de Alicante y de la misma provincia es de 35 minutos, o sea 1h 10 m de desplazamiento total de ida y vuelta. Con una velocidad media del desplazamiento de 45 km/h, esa movilidad supone una distancia media de 52,5 km desde la residencia al Centro Comercial. Con una emisión media¹⁵ de 130 g de CO₂/km y 315 días de apertura del Centro Comercial, **tendríamos una “huella de carbono” del ATE Alicante Avanza asociada a la movilidad inducida en su fase de funcionamiento de 90.952 toneladas de CO₂.**

Además las emisiones de gases de efecto invernadero de la actuación no se reducen a las asociadas a la movilidad motorizada inducida. Las grandes superficies comerciales tienen otras necesidades energéticas, como climatización, iluminación, ventilación, etc. El ATE prevé la instalación de una nueva subestación eléctrica en el sector y la potencia necesaria es de 54.660 kW (pág. 88 de la Memoria Informativa y Justificativa). Suponiendo, en una estimación conservadora, que la potencia media consumida sea la mitad de la potencia total, es decir 27.330 kW y esté operativa durante 315 días al año, a 8 horas cada día, tendríamos un consumo eléctrico de 68.871.600 kW·hora y unas emisiones de dióxido de carbono de 19.972 toneladas de CO₂. La emisión media en España en 2015 del mix energético¹⁶ es de 0,29 kg de CO₂ por cada kW·h. **Eso nos llevaría a una huella de carbono total de 110.924 toneladas/año para el ATE de Alicante Avanza en la fase de funcionamiento.**

¹⁵ Extraído de la página web del IDAE: <http://coches.idae.es>

¹⁶ Balance eléctrico diario de Red Eléctrica de España: <http://www.ree.es> o en <http://demanda.ree.es/demanda.html> consultado el 8 de junio de 2015. El mix eléctrico y las emisiones de GEI dependen de la contribución anual de las fuentes de energía renovables y de la utilización del carbón en la generación eléctrica. Entre 2008 y 2013 el factor de emisión de GEI osciló entre 0,206 (2010) y 0,313 (2008) kg de CO₂/kW·h con un valor medio de 0,272.

La “huella de carbono” calculada en el EATE es de solamente 39.000 toneladas/año (menos de 2,8 veces la nuestra) partiendo de una hipótesis discutible: que la implantación de la ATE es “equivalente” a la implantación de un sector residencial de 7.800 habitantes y que las emisiones por habitante en España sean de 5 toneladas de CO₂. En otras partes de la documentación de esta ATE se manejan otro número de “habitantes equivalentes”. Por ejemplo, en la Memoria de Sostenibilidad Económica se consideran 8.245 habitantes equivalentes.

De ninguna forma las emisiones de gases de efecto invernadero de la implantación de esta ATE pueden asemejarse a las emisiones de un sector residencial de una población “equivalente”, ya que esta actuación urbanística depende fundamentalmente de la movilidad motorizada de los consumidores y usuarios de las instalaciones que se implantarían.

No podemos compartir la conclusión del punto 7.3 *Huella de carbono asociada al PATE Alicante Avanza S.L.*, cuando se afirma que:

“Las emisiones del CO₂ asociadas al desarrollo del PATE ALICANTE AVANZ@, quedan, a efectos ambientales y territoriales, muy minimizadas por la capacidad de absorción que la creación del Parque Metropolitano Las Lagunas y el resto de espacios libres y zonas verdes asociadas a la actuación, con valor aproximado de 100 has., propician sobre el medio receptor.”

Esta afirmación es absolutamente contradictoria con los datos que se presentan a continuación en ese mismo apartado del dióxido de carbono secuestrado o absorbido por la vegetación presente en el espacio del Parque de Las Lagunas de Rabassa, que es de solamente 787 toneladas/año. No parece que 787 toneladas minimicen mucho una emisión de 39.000 toneladas, según los cálculos del EATE o de las emisiones reales de 109.547 toneladas según nuestros propios cálculos, pues supondrían tan solo el 0,72%. Hay que tener en cuenta además que en ese cálculo del dióxido de carbono absorbido por la vegetación (10,5 t/ha y año) no se distingue la absorción que tiene lugar ya actualmente de la que existiría una vez implantado el Parque Metropolitano, con las tareas de repoblación y restauración vegetal y paisajística. En nuestra opinión se debería contabilizar solamente el carbono fijado por la nueva vegetación que se implante, descontando la vegetación que se destruya o sustituya.

Además la EATE no evalúa la huella de carbono asociada a la construcción del complejo comercial-terciario-empresarial. Solamente en el apartado de nuevas infraestructuras viarias se construirían dos nuevas rotondas y pasos elevados sobre la A 70, el puente viaducto sobre el Barranco de Las Ovejas, etc. A ello habría que sumar la huella de carbono asociada a la edificación del Centro Comercial, Hoteles, Parque Científico Empresarial, etc.

Es sorprendente que en este proyecto urbanístico no se contemple en ningún momento la instalación de fuentes renovables de energía dentro del sector, como los paneles fotovoltaicos y los paneles térmicos, obligatorios en las grandes superficies comerciales (hipermercados con más de 5.000 m² construidos, multitiendas y centros de ocio con más de 3.000 m² construidos, hoteles con más de 100 plazas y locales administrativos con más de 4.000 m² construidos) como determina el Código Técnico de la Edificación, en sus exigencias básicas HE-4 *Contribución solar mínima de agua caliente sanitaria* y HE-5 *Contribución fotovoltaica mínima de energía eléctrica*¹⁷ (Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, BOE 28-03-2006). Según el HE-5 la potencia eléctrica pico fotovoltaica mínima¹⁸ que se debería instalar en la

17 http://www.codigotecnico.org/cte/export/sites/default/web/galerias/archivos/DB_HE_abril_2009.pdf

18 La fórmula a aplicar es $P = C \cdot (A \cdot S + B)$, en este caso $C = 1,4$, $A = 0,004688$ y $B = -7,81$ correspondiente a una superficie multitienda y centros de ocio.

parcela TC-1 sería de 809,5 kWp, ya que Alicante se encuentra en la zona climática V y la superficie es de 125.000 m².

Además nos encontramos con afirmaciones también sorprendentes cuando se defiende el alumbrado por lámparas de vapor de sodio de baja y alta presión, por “criterios de ahorro energético” (pág. 152 del EATE), en lugar del empleo de la tecnología¹⁹ LED, mucho más eficiente y de mayor calidad lumínica, asociada a una mayor seguridad ciudadana.

Alegación 11. - La creación de un nuevo Parque Científico Empresarial en el ATE Alicante Avanza es innecesario al existir un proyecto propio de la Universidad de Alicante en terrenos de ampliación.

El proyecto de PGOU de Alicante, ahora retirado por parte del Ayto. de Alicante, establecía un sector de suelo urbanizable en el triángulo delimitado por la A-70, la A-77 y el ferrocarril Alicante-San Vicente del Raspeig. Ese sector cuya denominación era “Sector Ampliación Universidad UZO 13”. El sector tiene una superficie de 904.905 m² y se le asignaban los usos de Parque Tecnológico, con una superficie máxima edificable de 157.957 m². El resto era Equipamiento Educativo Universitario EQ 566.688 m² y viarios.

Dentro de ese sector ya se tramitó y aprobó el 13 de enero de 2011 por parte del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda un Plan Especial de Reserva de Suelo Dotacional promovido por la Universidad de Alicante. El ámbito de ese Plan Especial era de 159.738 m² y las parcelas susceptibles de edificación ocupaban 105.445 m².

En ese ámbito ya se han edificado y están funcionando varias dependencias de la Universidad de Alicante como los Servicios Técnicos de Investigación, un animalario, invernaderos, planta fotovoltaica de generación eléctrica, diversos Institutos de Investigación, etc. Se ha instalado también un Centro Incubador de base tecnológica y Naves de Servicios de apoyo al Parque Científico.

Según expresa la resolución del Conseller de Medio Ambiente de 13 de enero de 2011 en los antecedentes de hecho:

“El IVVSA suscribió un Convenio de Colaboración con la Universidad de Alicante y el Ayuntamiento de Alicante el 6 de febrero de 2006 para la realización concertada de una serie de actuaciones encaminadas a la adecuada planificación urbanística y su posterior gestión y ejecución del Sector denominado “Parque Científico y Ampliación de la Universidad de Alicante”. Según las previsiones del citado Convenio, el suelo objeto de ampliación del campus de la Universidad y Parque Científico de Alicante, ocupará una superficie aproximada de 960.323 m². Se determinan 2 fases: la primera de ellas, con una superficie de 159.738 m², incluirá fundamentalmente suelo dotacional público y se ordenará mediante un Plan Especial; la segunda de ellas incluirá el suelo restante, y tendrá como uso compatible el terciario.

El presente expediente se refiere a la primera de las fases determinadas en el Convenio; este es, el Plan Especial de reserva de suelo dotacional de la Universidad de Alicante.”

Durante el periodo de previo se han desarrollado inversiones importantes para conectar de forma sostenible y rápida el Campus con las nuevas instalaciones del Parque Científico y

¹⁹ La tecnología LED ha alcanzado eficiencias luminosas de más de 200 lumens/watio, superando las eficiencias de las lámparas de vapor de sodio. Además la luz blanca del LED es de mayor calidad en alumbrado público que la luz amarilla de las lámparas de sodio. <http://www.osram.es>

Ampliación de la Universidad. Por ejemplo se abrió una conexión entre ambas zonas, con un paso subterráneo²⁰ por debajo de la autovía A77.

En la Memoria de la Universidad de Alicante²¹ del 2011 se detalla que el Centro incubador de empresas de base tecnológica y Naves de Servicios de Apoyo al Parque Científico fueron terminadas ese año.

El 10 de septiembre de 2013 se firma un convenio de colaboración entre la UA y el Ayuntamiento de Alicante²²: **“La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Alicante aprueba un convenio de colaboración con la Universidad de Alicante para regular las relaciones en materia urbanística con ésta**, básicamente la tramitación de instrumentos de ordenación, así como el otorgamiento de las licencias de edificación y actividades derivadas de la ampliación del campus de la UA en lo que al término municipal de Alicante se refiere”.

Nos encontramos pues, delante de una ATE con una parcela TCE con una gran superficie de 264.355 m², que supone el 54,4% de la superficie edificada en el sector, en las cercanías de un sector que ya acogería un Parque Científico promovido por la propia Universidad de Alicante y el Ayuntamiento de Alicante. En el ATE de Alicante Avanza no se dan datos de ninguna empresa o sector empresarial o tecnológico que estuviera interesada en ubicarse en esa parcela TCE.

Por lo tanto, queda patente que la política de la UA es continuar con el desarrollo de la actual ampliación oeste del campus, donde debería desarrollarse un Parque Científico Empresarial, ligado a las presentes infraestructuras. Se han realizado importantes inversiones con dinero público que en caso de crear un parque empresarial ubicado fuera de la ampliación del campus actual de la Universidad de Alicante quedarían sin una clara funcionalidad o duplicidad de funciones. Un parque empresarial desligado físicamente del actual campus dificultaría mucho la conectividad entre investigadores e investigadoras, estudiantes y el tejido empresarial, ilegitimando nuevas inversiones en el campus oeste para terminar su urbanización y poner en marcha los edificios construidos, de momento sin funcionalidad. En la actualidad están operativos los Servicios Técnicos de Investigación, con toda una oferta tecnológica de gran aplicación en el parque empresarial, los invernaderos y animalario que permiten la investigación agropecuaria y un edificio donde deben residir los Institutos de Investigación. Por lo tanto es totalmente injustificado la creación de un nuevo parque empresarial que supondría la degradación de las Lagunas de Rabassa y la pérdida de la inversión pública realizada en la ampliación oeste del campus de la UA. **En conclusión, estimamos innecesaria esa parcela TCE y el ATE que la contiene.**

Alegación 12.- El Proyecto de ATE de Alicante Avanza es contradictorio con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) aprobado por el Ayuntamiento de Alicante. La aprobación de la ATE supondría ahondar las patrones de movilidad insostenible de la ciudad de Alicante y sería contradictoria con la Ley 2/2011 de Economía Sostenible y con la Ley 6/2011 Valenciana de Movilidad.

La creación de una nueva zona comercial con una gran afluencia de vehículos motorizados en Rabassa dificultará el cumplimiento del marco de los principios del PMUS (1.1 Planificación de la movilidad en Alicante y el área del TAM) recogidos también en las legislaciones europea, estatal y local, a saber, “la ciudad ve aumentada su extensión y población, con lo que los desplazamientos, tanto por motivos de trabajo u ocio, aumentan. De esta manera, las actividades

20 <http://www.lasprovincias.es/v/20110615/alicante/completan-paso-inferior-unira-20110615.html>

21 <http://web.ua.es/es/memoria10-11/vr-infraestructuras/infraestructuras-y-medio-ambiente.html>

22 <http://blogs.ua.es/serveiinfraestructures/2013/09/26/980/>

se van dispersando y, dichas dinámicas, pueden suponer una grave amenaza para nuestras ciudades si no se planifican correctamente desde el punto de vista de la planificación del transporte y el territorio”. Así, podemos afirmar que un proyecto de esta magnitud pondrá en peligro al menos dos de los aspectos básicos de la movilidad, el económico y social (especificados en los axiomas principales del PMUS), es decir: el incremento del tráfico conllevará un mayor consumo y gasto en carburantes, además de la inversión en las infraestructuras necesarias para canalizar los flujos en vehículo privado (aumentados por la considerable distancia existente entre los el terreno de Rabassa y los núcleos poblacionales más cercanos) y las líneas de transporte público que se dispondrán para conectar el sector con otros puntos clave; por otra parte, es evidente que la relación ambiental entre un complejo de estas características y los objetivos de sostenibilidad es de conflicto dadas las grandes cantidades de emisiones de gases de efecto invernadero añadidas por la actividad humana en y alrededor de la zona, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento ordinario. Es así que el punto 2.1 de las líneas de actuación del PMUS señala que “el desarrollo de un Sistema de transporte urbano sostenible limita las emisiones y desechos y minimiza el consumo de recursos no renovables, el uso del territorio y la producción de ruido”.

En el proyecto de ATE Alicante Avanza se proponen obras que requerirán mucho tiempo y una inversión considerable. Por un parte, dos nuevas rotondas a ambos lados de la carretera previa a la rotonda de la UA que pretenden organizar mejor el tráfico y que serán conectadas por un paso elevado. Además, será necesario, al parecer, un puente a la altura del Barranco de las Ovejas, y también se plantea un carril bici que funcione como rotonda anexa a la de la UA, mas no se desarrolla en profundidad este último punto.

La aprobación por parte de la Generalitat Valenciana del ATE de Alicante Avanza incumpliría los objetivos de la política de movilidad sostenible que las Administraciones están obligadas a desarrollar, según establece la Ley 2/2011 de Economía Sostenible. El artículo 100 de esa Ley establece:

“Las Administraciones Públicas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, perseguirán los siguientes objetivos:

1. Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.

2. **Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura** a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.

3. **Promover la disminución del consumo de energía** y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.

4. **Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.**

5. Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.”

El artículo 9 del Capítulo III de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana advierte que los Planes de Movilidad Urbana deben favorecer “el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público”.

En este sentido en el punto 2.1 de las líneas de actuación del PMUS se esboza la siguiente aspiración para la movilidad alicantina: “El PMUS de la ciudad de Alicante debe garantizar el derecho de los ciudadanos a la libre elección del medio de transporte sobre la base de una movilidad sostenible que facilite el necesario equilibrio entre el vehículo privado, el transporte público y el peatón, una movilidad menos agresiva con el entorno, más planificada, más eficiente, más equilibrada en los recursos y más respetuosa con el medio ambiente. Para ello, una vez analizada toda la información y extraídas las conclusiones en el diagnóstico sobre la situación actual de movilidad de la ciudad, es necesario definir los objetivos estratégicos que servirán de punto de partida para el desarrollo de líneas estratégicas o medidas que tiendan a *equilibrar la utilización de los modos* de transporte de tal manera que se favorezca la mayor utilización del transporte público, se proporcionen las condiciones favorables para fomentar el uso de modos sostenibles como la bicicleta y el modo a pie, y se disminuya el uso del vehículo privado, de tal manera que las medidas de apoyo al transporte público sean más efectivas y se pueda recuperar el equilibrio entre modos de transporte que en la actualidad se inclina a favor del vehículo privado. Dichas medidas no son únicas, sino que forman un paquete de medidas que se combinan para potenciar los efectos de su implantación y su efectividad exige una voluntad de las autoridades municipales para aplicar las medidas y establecer los mecanismos de control de las mismas, de todos los sectores implicados y de los usuarios”.

Según el estudio de tráfico del proyecto del ATE Alicante Avanza, la distribución modal para acceder al sector desde las carreteras provinciales y metropolitanas serían: 92% de vehículos privados, 8% de transporte público, 0% peatones y bicicletas; y desde San Vicente o UA serían: 49% transporte privado, 24% transporte público, 27% peatones y bicicletas. En este sentido, el punto 2.3.1.6 del PMUS muestra que la gran mayoría de los viajes realizados en la comarca de Alicante son en coche, exactamente, el 45% de los desplazamientos, siendo el 80,4 % en viajes externos. Es decir, la mayoría de los vehículos que atraiga el proyecto serán motorizados y privados (incrementados por la necesidad de transportar productos), los de mayor impacto ambiental y menor eficiencia energética. Esto supone un problema ambiental, dentro de las propias consideraciones del PMUS (Análisis 2.3.4): “El acceso al automóvil particular que puede brindar al usuario confort, autonomía y también cierto prestigio social, muchas veces va más allá de las reales necesidades de movilidad de la población, conlleva consecuencias adversas hacia el medio ambiente y afecta la calidad de vida urbana y la salud. En muchos casos, estos perjuicios no son detectables a simple vista. En la mayoría de las ciudades, el crecimiento del tránsito genera cada vez más mayores problemas de congestión vial, con la consecuente ineficiencia y excesivo consumo de energía, produciendo contaminación del aire y generación de ruidos”.

Por otra parte, sobre los desplazamientos a pie, el PMUS señala en el punto 2.4 (Movilidad Peatonal) que “la movilidad a pie es la opción modal más eficiente desde el punto de vista económico, ambiental y social por lo que su fomento resulta esencial para encaminar el sistema de transporte hacia su sostenibilidad”. Además, el art. 5.1 de la Ley valenciana 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad considera los desplazamientos no motorizados el pilar esencial que marca el nivel de calidad de vida de las ciudades. A este respecto contempla la necesidad de que el planeamiento urbanístico plantee una ordenación tendente a disminuir el volumen de desplazamiento y las distancias de los recorridos para acceder a las actividades cotidianas. A este respecto, las líneas de actuación del PMUS se refieren al peatón en el punto 2.2.1 y llama a “reorientar las tendencias urbanísticas y territoriales, evitando la dispersión de las actividades urbanas y buscando la accesibilidad; limitar las actuaciones de infraestructura viaria que, que favorecen el uso del vehículo privado y restan oportunidades al uso de la bicicleta y el transporte colectivo; y moderar el tráfico, reduciendo el número y la velocidad de los desplazamientos motorizados”.

En el artículo 6 de la Ley 6/2011 de Movilidad se establecen determinaciones que obligan a las Administraciones Públicas: “En orden a que los desplazamientos no motorizados sigan constituyendo el elemento esencial de la movilidad cotidiana, **las administraciones públicas propiciarán modelos de crecimiento urbano contiguos a núcleos existentes**, con densidades y tipologías edificatorias adecuadas, y con dotaciones suficientes de servicios públicos y privados para atender las necesidades cotidianas. **Los desarrollos no contiguos a los núcleos urbanos consolidados**, los desarrollos de muy baja densidad o las ubicaciones de viviendas y otros usos en suelo no urbanizable se limitarán a los casos en los que resulte justificado por motivos de interés público, en virtud de criterios técnicos o de ordenación territorial, de acuerdo con su normativa específica y **siempre que mediante las acciones complementarias que correspondan no impliquen la dependencia del uso del vehículo privado para todo tipo de desplazamientos.**” La aprobación de la ATE Alicante Avanza supondría el incumplimiento flagrante de esta determinación, ya que el propio proyecto reconoce que la movilidad inducida por la superficie comercial y terciaria reposaría sobre el vehículo privado.

Como podemos ver en los datos ya expuestos, el sistema de transporte público tampoco será el protagonista de los desplazamientos hacia el complejo comercial que se proyecta. Esto puede suponer un escollo más en la consecución de los objetivos de movilidad sostenible puesto que, tal y como señalan los diagnósticos del documento de análisis del PMUS (punto 3.1.4.1): “Sin embargo, a la vista de la evolución de las cifras de demanda y del reparto modal del conjunto de desplazamientos las condiciones actuales de la oferta de transporte público no son suficientes para conseguir una utilización del transporte público en términos de sostenibilidad. (...) La cuota modal del transporte público parece haberse estancado desde la realización de la última encuesta de movilidad, en el año 1999”.

Asimismo, el punto 3.1.4.2, Análisis DAFO, se especifican los siguientes problemas de organización del transporte público y la eliminación de los obstáculos existentes: **1.** “Existencia de partidas y núcleos dispersos de difícil consideración en cuanto a la oferta de transporte público”. **2.** “Centrifugación de la población hacia zonas cautivas del vehículo privado por su lejanía con la capital o por su baja densidad de población”. **3.** “Tendencia de desarrollo de superficies comerciales y de ocio en puntos de difícil solución por parte del transporte colectivo”. De esta manera, podemos afirmar que el proyecto de IKEA ahondará en la injerencia de estos factores al ser una superficie comercial de carácter externo a los recorridos principales, con baja densidad de población alrededor y con condiciones adversas para el transporte público.

De la misma manera, las evaluaciones recogidas en el punto 3.1.1.1 del documento de análisis de la movilidad del PMUS insisten: “Hay que incidir en la condiciones excepcionales que presenta Alicante, como ciudad mediterránea, para el fomento natural de los viajes más sostenibles de todos, los que se realizan en modos no motorizados, a pie y en bicicleta”.

El PMUS debería ser modificado, en caso de aprobarse el ATE Alicante Avanza, tal y como especifica el punto 7 del artículo 10 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana: “Se establecerá un sistema de seguimiento, procediendo a la revisión del plan en caso de que se adviertan desviaciones significativas sobre las previsiones vigentes, con motivo de cualquier circunstancia que altere significativamente el patrón de movilidad”.

En los objetivos del PMUS (1.3) se aspira a “la integración de las políticas de desarrollo urbano y territorial con las políticas de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales”. El proyecto del ATE Alicante Avanza, al contrario, aumentará los flujos de transporte. Así, al menos, es como lo dibuja el Estudio de Tráfico del plan diseñado, en su punto 8.2 (Estimación de Demanda), donde se sitúa la cifra de vehículos entre los 21.153 y los 26.508 al día, cuando, según los análisis del PMUS, el sector 93 (zona elegida para la construcción del complejo) recibe en la actualidad muchos menos.

Las zonas de entrada y salida de la Autovía es una zona conflictiva de accidentes en estos momentos. Tal y como dicen los análisis del PMUS en el punto 2.3.5.2, en el tramo de la A70 que corresponde a Alicante, y que recogerá buena parte de los traslados desde otros municipios a la parcela de Rabassa, se produjeron 419 víctimas por accidentes de tráfico entre 2006 y 2013. Y es que la A-70 y la A-77 acogerán el 42% de la afluencia, según los datos del Estudio de Tráfico del proyecto de ATE, que ya es de hasta 80.000 vehículos al día. De esta manera, podría estar en riesgo la consecución de uno de los imperativos de las líneas de actuación del PMUS: “Disminuir los accidentes”.

Además, según el punto 7 del Estudio de Tráfico, Proyección de Tráfico, en el año 2036 las autovías que gestionan buena parte de los traslados a la zona del proyecto, podrían recoger hasta 110.000 vehículos al día, un incremento de 30.000 respecto a los datos de 2013. No parece un objetivo que se ajuste a las aspiraciones de la movilidad sostenible. Por otra parte, se usa el supuesto crecimiento futuro del PIB como punto de referencia para estimar el uso y afluencia de estas carreteras. El dato puede ser muy engañoso, pues es difícil fijar proyecciones fundamentadas de variación económica en un horizonte de 20 años.

Es más, Alicante no es un territorio fácil de gestionar a nivel de movilidad, dado que, como señala el PMUS (2.2.2.7 Motorización): “Como se comprueba en la encuesta de movilidad el Reparto modal en Alicante está lejos de los objetivos de la UE (hay que reducir la cuota del vehículo privado y aumentar la del transporte público). Además también se ha comprobado como el desarrollo urbano no ha jugado a favor de mantener unos patrones de movilidad sostenibles. Estos dos parámetros se corroboran viendo la evolución del índice de motorización de Alicante”. Además, el documento también especifica que la ordenación urbana de la ciudad ha generado a lo largo de la segunda década del s. XX “crecientes proyectos inconexos” como consecuencia del crecimiento desbocado de la población favorecido por la tendencias migratorias (2.2.3.1).

El PGOU 1987 es el ordenamiento vigente y, ya en su momento, fue insuficiente en el tema de movilidad, tal y como establecen los estudios del PMUS (2.2.3.2): “... partiendo del crecimiento radial de la ciudad y de la heterogeneidad, en cuanto a la distribución de usos, pre-existentes, con notable saturación del centro urbano y del ensanche, creciente deterioro del casco tradicional y crecimiento desaforado en barrios periféricos con infraestructuras, accesos, equipamientos y redes de saneamiento en muchos casos insuficientes...”.

El PGOU vigente también incluye la premisa de “defender el empleo industrial, reconociendo las localizaciones existentes y evitando la expulsión de pequeñas industrias artesanales”. Un proyecto comercial de esta envergadura con IKEA a la cabeza daría un fuerte golpe a “localizaciones existentes e industrias artesanales” debido a la enorme capacidad de competencia de estos gigantes.

La Memoria Justificativa de la Revisión del PGOU de 2010 clasifica la zona de las Lagunas de Rabassa, lugar escogido para la realización del proyecto, como un sector que conforma “los límites físicos” al crecimiento urbano y acoge “elementos a proteger como vegetación autóctona”.

Los estudios previos al PMUS, tal y como se especifica en el punto 2.3.2.2 (Principales zonas de generadoras de viajes a nivel municipal), San Vicente y sus alrededores ya generan más traslados que el resto de municipios, con 26.076 cada día, superando ampliamente a Elche o San Juan. El proyecto de ATE supondría una carga aún mayor para los ensanches de San Vicente. La línea 24 de autobuses TAM, la única en la actualidad que es capaz de acercar a muchos viajeros a la zona de Rabassa, ya es la línea más saturada de las metropolitanas, con una media de aproximadamente 300.000 pasajeros al mes.