

José Manuel Calpe Carceller, con NIF 18404220-B en su calidad de Decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Demarcación de la Comunidad Valenciana, con domicilio, a los efectos de notificaciones, en Valencia (D.P. 46003), calle de Luís Vives, nº 3.

EXPONE:

Que estando en proceso de información pública la Versión preliminar de la Revisión del Plan General de Valencia, presenta el siguiente informe de

ALEGACIONES:

1. LOS CAMBIOS LEGISLATIVOS

La Revisión del Plan General queda afectada por la nueva legislación tanto valenciana como estatal:

- Ley 4/2004, de 30 de junio, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje
- Ley 10/2004, de 9 de diciembre, del Suelo No Urbanizable
- Ley 16/2005, de 30 de diciembre, Urbanística Valenciana
- Decreto 67/2006, de 12 de mayo, Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística
- Decreto 120/2006, de 11 de agosto, Reglamento del Paisaje de la CV
- Decreto 36/2007, de 13 de abril, de modificación del Decreto 67/2006
- Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (BOE 29 abril 2006);
- Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente (BOE 19 julio 2006);
- Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo (BOE 29 mayo 2007)

Así, el Documento de Concierto Previo tiene fecha de marzo de 2005 y es por lo tanto anterior a las leyes que han generado los principales cambios. En consecuencia, el Ayuntamiento de Valencia ha tenido que realizar un esfuerzo notable por generar, no el Documento de Revisión del Plan General tal y como estaba previsto en la legislación hasta el año 2006, sino una Versión Preliminar del Plan (ley de evaluación estratégica ambiental de abril de 2006) para abrir un período de consultas a la sociedad.

2. AUSENCIA DE DOCUMENTACIÓN PRECEPTIVA

En relación con el análisis territorial, en la documentación consultada se echan en falta estudios o reflexiones sobre los siguientes aspectos:

Intervención en áreas urbanas (artículo 5.1 de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje)

No se aprecia que el documento analice y se plantee medidas tendentes a potenciar la edificación en solares vacantes ubicados en núcleos históricos o zonas degradadas, ni generar en estos suelos espacios libres, rehabilitar y construir edificios con destino a equipamientos públicos o a la construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública, sobretudo en los solares vacantes.

Contaminación acústica y lumínica (artículo 5.1.d de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje)

No se plantea que la definición de los usos en las zonas de ordenación tenga en consideración los efectos de la contaminación lumínica y de los ruidos que generados por distintas actividades puede tener en otros usos, en una ciudad donde ya es más que apreciable el exceso de iluminación.

Accesibilidad del ciudadano en el entorno urbano (artículos 6 y 7.1 de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje)

El documento carece de diagnóstico de movilidad y accesibilidad, no sólo en lo que respecta a la propia ciudad sino a su entorno metropolitano completo. Es importante que en el planeamiento urbanístico se prevea recorridos peatonales o no motorizados siempre que los desarrollos urbanísticos den lugar a núcleos desagregados.

Para los equipamientos y dotaciones públicas más significativas de la red estructural, definidas en este documento, no se ha estudiado cómo deben estar conectados entre ellos mediante una red de recorridos peatonales o no motorizados.

3. LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

La Ley 9/2006 sobre evaluación estratégica ambiental de planes y programas establece un conjunto de medidas que afectan directamente a la metodología de elaboración de planes y programas como el Plan General de Valencia. La Ley, en aplicación de directivas europeas, **plantea un proceso de consultas sobre una versión preliminar del plan cuando todas las opciones están abiertas.**

En el caso que nos ocupa, del Plan General de Valencia, solo se aporta una propuesta planteando como alternativa únicamente la “alternativa cero”, es decir, no revisar el actual plan. El informe de sostenibilidad ambiental que se presenta se dedica a justificar el nuevo modelo territorial que se propone como una opción cerrada.

No es este el planteamiento de la AEA. Por el contrario, se habría de plantear en la versión preliminar las opciones de actuación y, en su caso, las necesidades de expansión para poder debatir sobre las acciones que se proponen. **En consecuencia, la versión preliminar del plan que se expone al público no está diseñada como propuestas para consulta con todas las opciones abiertas.**

Particularmente las propuestas derivadas de problemáticas urbanas como:

- Necesidad o no de expansión de la ciudad
- Necesidad o no de conurbación con el núcleos vecinos
- Necesidades de movilidad a satisfacer en los diferentes modos de transporte
- Necesidad o no de reclasificar Suelo No Urbanizable Protegido Agrícola a Suelo Urbanizable y consecuente desaparición de tierras de Huerta

Por otra parte, el Reglamento de Paisaje valenciano establece la obligación de redactar un Plan de Participación Pública en el que debe estar previsto un proceso de evaluación pública del paisaje que debe hacer media con la valoración técnica. **No consta en la documentación expuesta al público ninguna memoria con las actividades realizadas y resultados obtenidos en este proceso de valoración.**

4. SOBRE LOS OBJETIVOS DE LA REVISIÓN

En el Informe de Sostenibilidad Ambiental se plantean los objetivos del Plan y la coherencia de las actuaciones con las problemáticas detectadas.

Los objetivos del Plan General (tabla 21) se presentan de forma genérica e inconcreta, a modo de declaración de intenciones, de forma que puede existir unanimidad de acuerdo a favor de esos objetivos. Se trata en algunos casos de exigencias de la ley, y no de objetivos propiamente dichos.

Por ejemplo:

- Definición de la red primaria de reservas de suelo dotacional público
- Redefinir y completar la estructura general del territorio
- Actualizar y adaptar el modelo territorial del Plan Vigente a la nueva realidad económica, social y legal de Valencia
-
- Conectar de forma efectiva la ciudad central con la fachada litoral
-
- Proponer actuaciones concretas por la consecución de los objetivos específicos marcados

Especial interés tiene la tabla 25 donde se cruzan los tipos de actuaciones previstas en el plan con los problemas territoriales detectados. Hay 7 problemas principales identificados y 6 tipos de actuaciones. Pues bien, solo la clasificación de suelo no urbanizable de especial protección es coherente con la resolución de los problemas detectados.

En conclusión, estas observaciones muestran falta de rigor en los planteamientos técnicos de la versión preliminar del Plan General de Valencia que se expone al público.

Para conseguir los objetivos vagamente explicitados, la revisión propone reclasificar suelo agrícola y trata de cumplir las nuevas exigencias de reserva de suelo para vivienda protegida.

No se entiende qué significa “Acentuar la dimensión metropolitana del planeamiento municipal”, ya que estamos ante una situación, consagrada por el plan de 1988, en la que se abandona el modelo metropolitano, un error cuyas consecuencias estamos pagando desde entonces. Resulta más una declaración sin fundamento que una directriz, puesto que el ayuntamiento de Valencia carece de posibilidades para hacer efectiva esta directriz. En cualquier caso, debería ser el

planeamiento de ámbito superior, el Plan de Acción Territorial, el instrumento capaz de resolver esta disfunción. No hay constancia de que ese plan esté vigente, y por tanto, con capacidad operativa.

5. CRECIMIENTO O DESARROLLO

Los dos escenarios que maneja la Memoria son, en nuestra opinión, una simplificación.

Entre la alternativa 0 y la 1 hay una gama de posibilidades que el documento ni siquiera menciona. No hay duda de que un plan que tiene 20 años de vigencia, que ha sido repetidamente modificado con actuaciones de gran calado, necesita una actualización. Sin embargo, resulta un tanto impreciso afirmar que el plan del 88 está agotado, si no se está diciendo que lo que está agotado es el suelo urbanizable. Se obvia el hecho de que puede existir Urbanismo sin crecimiento. La idea de transformación, las estrategias de recalificación, de recomposición, de mejora, de desdensificación,... son ignoradas.

No hay ninguna referencia a la necesidad de abordar la definitiva transformación del centro histórico, poniéndolo al servicio de la actividad residencial y resolviendo los déficits históricos. Tampoco aparecen propuestas para una recalificación adecuada de la periferia.

De hecho, como se afirma en la Memoria del documento, la “Alternativa cero” se descarta de plano, sin explicar adecuadamente en qué consiste el crecimiento cero. Así se descalifica afirmando que de no llevarse a cabo, se mantendrían las actuales tendencias,”con situaciones problemáticas no resueltas en los ámbitos social y medioambiental”...etc.

Difícilmente se puede admitir que el “no crecimiento” –que habría que entender como la determinación de no ocupar más huerta- puede derivar en problemas de esa índole. Más bien sucedería lo contrario: intentar recomponer la ciudad existente, apostando por el urbanismo de la transformación, supondría en todo caso una mayor posibilidad de mejorar la situación ambiental y social de la ciudad. Hay que insistir en la necesidad de mantener rigurosamente toda la escasa huerta que nos queda.

6. CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN LAS DIRECTRICES DEFINITORIAS DE LA ESTRATEGIA DE EVOLUCIÓN URBANA Y OCUPACIÓN DEL TERRITORIO

Las Directrices del documento presentado, indican literalmente que se rechaza una alternativa desarrollista, atendiendo a criterios de utilización racional del suelo y de calidad de vida, y se pretende ampliar la ciudad mediante nuevas reclasificaciones de suelo exclusivamente en la dimensión mínima necesaria para satisfacer la necesidad de viviendas resultantes del Estudio específico.

Es decir, que el modelo de crecimiento únicamente consiste en satisfacer una demanda de viviendas estudiada desde el punto de vista local de la ciudad, sin atender a otros criterios de reequilibrio urbano y sin plantearse qué modelo de ciudad se quiere y cómo se estructura ésta.

En este sentido, el documento sólo plantea la idoneidad de consolidación de las zonas colindantes al casco urbano, siempre que éstas se doten de infraestructuras, servicios y zonas verdes; y la necesidad de restringir el uso urbanístico en aquellas otras zonas del término municipal que, además de los ya sujetos a especial declaración, presentan valores culturales y/o naturales

significativos para las cuales se deben articular mecanismos de protección que garanticen la permanencia de dichos valores.

Es decir, se ocupa los huecos de huerta necesarios para satisfacer la demanda de viviendas. No se plantean los criterios de modelo de ciudad respecto a planteamientos tan esenciales como la relación con el Puerto y el mar, y respecto a su entorno de huerta.

Aunque el documento presentado lo niega expresamente, apuesta por unas directrices puramente desarrollistas.

7. CRITERIOS DE OCUPACIÓN DE LA HUERTA

El modelo propuesto se basa, como hemos indicado anteriormente, en ocupar espacios intersticiales de huerta en cantidad suficiente como para satisfacer la demanda de vivienda.

El propio documento indica que los terrenos de la denominada Huerta Valenciana, que albergan los suelos agrícolas más valiosos y con mayor capacidad de uso agrario, es recomendable protegerlos como valor cultural y etnográfico en memoria del pujante pasado agrícola que centraba la economía municipal y, aunque en la actualidad el valor agrario del suelo es una de las variables con menor peso en la rentabilidad de una porción territorial, como demuestran los cultivos almerienses bajo plástico, ello no es impedimento para el reconocimiento de su valor cultural y ambiental en un marco de sostenibilidad de recursos y de eventual agricultura ecológica.

La propuesta de nuevo suelo, hoy clasificado como no urbanizable, requiere discernir entre los espacios de huerta tradicional que conservan valores reseñables y aquellos que no lo conservan, por lo que todas las variables ambientales condicionantes del desarrollo urbanístico han sido oportunamente analizadas, sin perjuicio de profundizar en ellas en la fase posterior del Documento de Revisión propiamente dicho.

Los criterios por los cuales una porción de terrenos merecen la condición de huerta tradicional con valores reseñables, y por tanto se protegen, y el resto de huerta no se protege, parecen arbitrarios.

Entendemos que los criterios por los cuales un suelo determinado agrícola merece protegerse deben atender a otras muchas razones, no solo su situación actual, sino los valores de tradición agrícola existente, y sobretodo su potencialidad como suelo agrícola. **No solo debe protegerse lo que existe, sino que además debe protegerse aquello que pueda recuperarse y ponerse en valor por su alto potencial.**

8. CRITERIOS GENERALES DE OCUPACIÓN DEL SUELO

Abundando en lo anterior, los criterios de ocupación del suelo se basan en los criterios de completar la ciudad incorporando al desarrollo urbano aquellos espacios periféricos y marginales fuertemente degradados que han perdido su capacidad productiva original.

Precisamente por ser porciones de territorio que han sido segregadas de la huerta de su entorno debido a la construcción de grandes infraestructuras de transporte, que lo delimiten claramente, debería plantearse su recuperación como suelos agrícolas, que no es precisamente su reclasificación.

9. INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE Y MOVILIDAD URBANA

Las debilidades del plan aparecen también en este apartado.

Dicho de manera sintética: se asumen acríticamente los grandes proyectos (que no planes) de infraestructuras diseñados por otros departamentos, sin establecer previamente unos objetivos claros para un cambio de modelo de transportes y movilidad urbana. Tal es el caso, además de la infraestructura viaria y ferroviaria, el de la ampliación del Puerto.

Hay que advertir que algunos de los grandes proyectos viarios que se insinúan en el plan –de nuevo aparece el corredor comarcal, la Vía Parque norte, el nuevo acceso sur paralelo a la Pista de Silla, conexiones de la ronda norte con la N-III, etc.- no están respaldados por ningún documento de carácter vinculante.

Aquí hay que referirse al planeamiento de ámbito superior dimanado de las nuevas leyes. No hay constancia de que el Plan de Acción Territorial de la comarca esté aprobado, tampoco el Plan del Litoral, con lo cual, las nuevas infraestructuras dibujadas responden más a un propósito emanado de la Generalitat que de un documento estructurado y sustanciado como figura de planeamiento, que en su caso exigiría un proceso de sometimiento, de nuevo, a la Evaluación Ambiental Estratégica.

Especial interés plantea la presencia de los nuevos ejes viarios en el entorno de los espacios de huerta que quedan como protegidos. Ese es el caso, entre otros, de la bolsa de huerta que queda al noroeste –pedanías de Borbotó y Poble Nou- una de las pocas áreas que mantienen una alta calidad. Resulta difícil pensar que la conservación de dicha bolsa de huerta está garantizada cuando una autopista la cruza de parte a parte.

En cuanto a la movilidad urbana, ésta afecta en primer lugar a los desplazamientos a pie, a la posibilidad de un uso razonable de la bicicleta como medio de transporte y al potencial del transporte colectivo. Sin descartar que el automóvil va a seguir jugando un papel importante en la ciudad, éste no se puede situar en primer lugar de la escala de prioridades. Por otra parte, hay que revisar el mapa de usos del suelo para no alimentar todavía más la movilidad motorizada.

En el avance del Plan que se expone a consultas no hay ningún estudio ni planteamiento sobre estas cuestiones. Incumple así las recomendaciones sobre sostenibilidad y calidad de vida establecidas a la LUV, así como los contenidos de la Memoria Justificativa que debe incorporar los diagnósticos de movilidad y transportes (arte 146 ROGTU).

El hecho de que el Ayuntamiento haya optado por un Plan General del tipo “simplificado” (sin ordenación pormenorizada) no justifica la ausencia de este tipo de análisis sobre la movilidad con el objetivo de promover una estrategia sostenible.

Tan solo aparece un plano que recoge la red de FGV. **En conclusión el plan que se expone no genera estrategias de expansión urbana ni de renovación urbana sobre la base de la movilidad sostenible.**

CONCLUSIONES

Aun considerando que se trata de un avance de planeamiento, en el que obviamente se marcan las líneas maestras del documento definitivo, podemos afirmar que esta “Versión preliminar” presenta cuestiones objetables, tanto en sus aspectos formales como en los presupuestos de fondo.

- Es preciso establecer un diagnóstico adecuado de la situación actual de la ciudad, que permita definir el modelo territorial en base a un conocimiento completo. En este sentido, plantear una Revisión futura del Plan General de forma simplificada no es la mejor manera de abordar el futuro de la ciudad.
- Hay que analizar los problemas actuales de la ciudad, en relación con su área metropolitana, teniendo en cuenta que forman un continuo urbano, por más que el alcance del plan revisado se limite a la ciudad de Valencia.
- Resulta imprescindible revisar los criterios de protección de la huerta, y analizar los mismos en función de su potencialidad, incluso proponiendo la recuperación de espacios degradados manteniendo su clasificación como suelo protegido.
- No es admisible establecer ni relacionar los nuevos suelos residenciales, en función exclusiva de la demanda de vivienda, sobre todo si se analiza sin tener en cuenta los desarrollos residenciales del área metropolitana, que se nutren en parte de población que procede de la propia ciudad, que pueden provocar a largo plazo despoblamiento de barrios degradados de la propia ciudad.
- Debe estudiarse, en los desarrollos más recientes, las viviendas desocupadas existentes, además del potencial de los solares de la ciudad susceptibles de ser edificados o rehabilitados.
- La cuestión del modelo de ciudad va íntimamente ligada al modelo de movilidad. No parece adecuado a estas alturas del siglo XXI seguir apostando por la infraestructura viaria como única herramienta para solucionar problemas que no están diagnosticados.
- Y finalmente, en relación con las estrategias estrictamente medioambientales, se echa en falta una serie de directrices para que el plan revisado establezca criterios avanzados en la protección del medio, como directrices para reducir la contaminación sonora y lumínica; para un mejor aprovechamiento de los recursos hídricos, para un aprovechamiento decidido de las energías limpias.

Valencia, a 23 de mayo de 2008

Firmado:

José Manuel Calpe Carceller
Decano

ILMA. SRA. ALCALDESA DE LA CIUDAD DE VALENCIA