

AL AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

D. José Manuel Calpe Carceller , con DNI 18.404.220B, actuando en calidad de Decano y en representación del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Demarcación de la Comunidad Valenciana, con domicilio a efectos de notificaciones en Valencia, calle Luis Vives, nº 3, CP 46003,

EXPONE

Que con fecha 8 de enero de 2009, se publica en el Diari Oficial de la Comunidad Valenciana, el acuerdo por el que se somete a información pública por el periodo de un mes, la modificación del Plan General de Valencia en el ámbito Grao-Cocoteros y Plan Parcial El Grao. De acuerdo con el contenido de la publicación, y dentro del periodo establecido, se formulan por el presente escrito las siguientes,

ALEGACIONES

PRIMERA. RESPECTO AL MODELO URBANÍSTICO PROPUESTO

El modelo de crecimiento que se propone para el sector el Grao, supone en gran medida una ruptura que contrasta con la morfología tradicional de crecimiento de la ciudad en los barrios colindantes. La ciudad de Valencia ha apostado históricamente por un modelo de crecimiento para los barrios residenciales de tipo ciudad compacta, donde existe una integración clara entre las edificaciones, las dotaciones públicas y el tejido comercial que da vida a los barrios.

Sin embargo, en contraste con el crecimiento histórico de la ciudad, el modelo elegido para la nueva actuación de El Grao apuesta por un crecimiento basado en la concentración de la edificación en bloques de gran altura y de carácter aislado, rodeados de grandes equipamientos de zona verde y Parques, que en el caso de estos últimos tienen un tratamiento de *delta verde*.

Como se ha comentado, en la propuesta se plantea concentrar la edificabilidad en unas pocas parcelas que albergarán edificios de gran altura, que se apoyarán sobre plataformas terciarias dentro de su propia parcela. Este modelo de crecimiento, entendemos que nunca posibilitará la creación de espacios de convivencia continuos entre los futuros habitantes del barrio, puesto que las relaciones sociales se circunscribirán principalmente en el entorno de cada torre, y difícilmente podrá crearse un tejido continuo de ciudad, como en el resto de barrios de la ciudad.

El problema fundamental de este modelo de barrio es que no existen centros de atracción y espacios de relación de convivencia propios de la ciudad compacta. Los edificios definidos

se convierten en espacios aislados, con vida propia, y muy poca o nula relación con otros espacios de su entorno inmediato.

Este modelo no es nuevo, encontramos ejemplos muy parecidos en otros ámbitos geográficos de la Comunidad Valenciana, y que se concentran en zonas geográficas costeras siempre de segunda residencia.

Las relaciones sociales más importantes en los barrios residenciales de Valencia, y de cualquier otra ciudad, se establecen fundamentalmente por la utilización del tejido terciario comercial, que es el que verdaderamente da vida a una ciudad, y sorprende que la nueva urbanización que se plantea adolezca de una implantación ya sea puntual (centro comercial) o lineal (sucesión de comercios de usos diversos) para facilitar la convivencia de sus habitantes.

A este respecto, cabe comentar algunas de las conclusiones del Estudio de Paisaje: en primer lugar, se afirma que con el modelo propuesto se produce un "mantenimiento de la morfología urbana de la actual ciudad construida". Esta afirmación es más que cuestionable, si comparamos la simulación de la actuación con la estructura urbana de los barrios adyacentes de Nazaret o el Cabanyal. En segundo lugar, se afirma que con el modelo propuesto se produce una "estructuración e integración de la zona del Grao". Teniendo en cuenta que existen 107.000 m² de viales concentrados en su mayoría en calles de cuatro carriles, es imposible que se produzca una integración en un entorno con zonas urbanísticamente más débiles como son Nazaret o el Cabanyal.

Los espacios de relación definidos en la ordenación del sector Grao, se concentran en dos grandes zonas verdes, denominadas SJL-1 y SJL-3. Estas tienen un diseño de "delta verde", y se plantean como grandes espacios ajardinados. Tienen dos grandes inconvenientes, el primero es que su ajardinamiento y continuidad está totalmente condicionado por el circuito de Fórmula 1 que se ubica sobre ellas, y el segundo que por sus dimensiones no serán susceptibles de ser utilizadas por la noche, por un simple problema de seguridad.

Entendemos, por los argumentos expuestos, que el resultado final de funcionamiento del nuevo barrio difícilmente puede calificarse como "ciudad compacta", tal y como argumenta la documentación del Plan Parcial.

SEGUNDA. RESPECTO A LA ORDENACIÓN PLANTEADA

En la Memoria Justificativa se define como objetivo de la ordenación evitar el efecto pantalla en la nueva fachada marítima. Este objetivo, entendemos que no es compatible con la implantación de un edificio de 50 plantas justo en la prolongación visual de la Avenida de Francia, y al lado de este, un edificio de 35 plantas que se apoya en la Avenida Ingeniero Manuel Soto.

Además, junto a estos dos edificios, se sitúan otros dos distribuidos alrededor de la zona verde SJL-3 de forma desordenada, y en todo caso adaptado a la forma del circuito de Fórmula 1, que condiciona de forma poco afortunada la distribución de toda la manzana.

El resultado de esta fricción, es una implantación urbana desordenada, sin jerarquía ni lectura urbana, que condiciona la ordenación y desvirtúa el modelo de implantación de los diferentes usos. Entendemos que cabe una profunda reflexión al respecto, puesto que como resultado de la preexistencia del circuito, resulta un barrio desordenado, cuando en teoría debería ser singular y emblemático.

La distribución de estos cuatro edificios en el entorno de la zona verde SJL-3, lo que provoca es precisamente que no se cumpla el objetivo definido en la Memoria Justificativa, puesto que el resultado es una enorme pantalla visual sobre el puerto para todos los ciudadanos

cuyo eje visual se inicie en la actual Avenida de Francia, cambiando el protagonismo del puerto y el mar, por la de estos edificios.

Respecto a la distribución de los edificios que se apoyan en la Avenida de Francia, que en total son 8 contados ambos lados, cabe indicar que sorprende que la normativa permita ubicar libremente la edificación en la parcela, sin definir un retranqueo obligatorio al menos a fachada. Esto puede provocar una distribución de los edificios en la que se pierda la linealidad de la calle, o incluso del borde con la zona verde SJL-1, y resultar una alineación de edificios inexistente, confiriendo un aspecto desordenado y poco atractivo visualmente.

Resulta al menos cuestionable que las parcelas que se apoyan en la Avenida de Francia y en la prolongación de la Alameda, coexistan con una separación tan escasa entre ellas, máxime si tenemos en cuenta la gran altura de los edificios, y que provocará que el resultado final sea la existencia de paseos peatonales encajonados entre los muros de las parcelas, de aspecto poco agradable para el paseo. Además, en muchos casos, estos paseos peatonales entre edificios ni tan siquiera tienen prolongación en las traseras de los mismos, y desembocan directamente en la zona verde, por lo que ni tan siquiera se puede prolongar el paseo peatonal alrededor de los edificios.

En lo referente a los equipamientos públicos, el Plan Parcial define seis parcelas para estos usos, que son: dos parcelas de uso educativo cultural (SED 1 y 2); y cuatro parcelas dotacionales múltiples SDM 1-2-3 y 4.

Las parcelas de uso educativo, tienen forma triangular en los dos casos, y están situadas, la primera en el lado oeste del ámbito y la segunda junto a las prolongaciones de la calle J. J. Domine y Avenida de Francia. En ambos casos, y tratándose de futuros centros culturales o de enseñanza, sorprende su poca centralidad respecto al nuevo barrio, la imposibilidad de acceder a estas por paseos peatonales o zonas verdes (la zona verde SJL-2 que accede a la parcela SED-2 es parte del circuito de Fórmula 1), y por su forma tan irregular, que dificulta la implantación de formas arquitectónicas regulares en los futuros colegios, este último aspecto es más grave aún si se tiene en cuenta que no sobra mucha superficie de parcela para poder implantar los centros necesarios para la población que genera el nuevo barrio, de acuerdo con los parámetros exigidos por la Conselleria competente.

Respecto a las parcelas de uso dotacional múltiple, no se entiende como las denominadas SDM-1 y SDM-2 no tengan acceso directo a vial, y queden implantadas dentro de la zona verde SJL-3 de forma desordenada. La utilización en el futuro de estos equipamientos requerirá sin duda acceso rodado, al menos para la construcción y el mantenimiento, que entendemos poco compatible con su carácter de islas en medio de jardines.

En lo que respecta al diseño de la red viaria, las secciones de las calles son más propias de vías de gran capacidad de tráfico que de calles de barrio, pudiendo producirse problemas de compatibilidad entre estas y el uso peatonal de las mismas, para el nuevo barrio y para su entorno.

TERCERA. RESPECTO AL CUMPLIMIENTO DE LA LEGALIDAD VIGENTE

3.1. INCUMPLIMIENTO DEL REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2008, DE 20 DE JUNIO, POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE SUELO

3.1.1. FALTA DE INFORME O MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

De acuerdo con el marco legal que establece el artículo 15 del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, la documentación expuesta al público debería incluir informe o memoria de sostenibilidad económica:

“La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de urbanización debe incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos”

Para un desarrollo de estas características, donde los propietarios (según consta en la Memoria), deben costear la parte proporcional de una serie de importantes infraestructuras (o la totalidad de ellas según las propias contradicciones del documento expuesto), es fundamental un estudio de viabilidad económica de la propuesta, dado que estas cargas son muy importantes en el conjunto de la actuación. Este estudio tendría una repercusión sobre la propuesta final, y justificaría la viabilidad de la actuación, en cuanto se refiere a su definición, parámetros de ordenación, las cargas derivadas de las infraestructuras y un aspecto que consideramos fundamental, el mantenimiento de estas últimas.

A este respecto, debemos destacar que no se evalúan los costes derivados del mantenimiento del denominado “delta verde”, en lo que se refiere a infraestructuras y condiciones de salubridad, así como el mantenimiento de los jardines.

3.1.2. LA RESERVA DE VIVIENDA PROTEGIDA

En el documento de Plan Parcial se establece un porcentaje de vivienda protegida del 15 % del total de edificabilidad residencial, justificándolo en el artículo 7 “Reserva de viviendas sujetas a regímenes de protección pública” del Decreto-Ley 1/2008, de 27 de junio, del Consell, de medidas urgentes para el fomento de la vivienda y el suelo, que modifica la disposición adicional sexta de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana.

Respecto a la reserva en este tipo de sectores, dicho Decreto-Ley establece que:

“2. No obstante, en los municipios con población superior a 50.000 habitantes o con crecimiento urbano medio en los cinco años anteriores superior a diez viviendas por cada mil habitantes y año, la reserva establecida en función de los indicadores territoriales de demanda en ningún caso podrá ser inferior al 30% de la edificabilidad residencial prevista por la ordenación urbanística en el suelo que vaya a ser objeto de programación o de nueva creación. La citada reserva sólo se exigirá para la edificabilidad residencial que se dé en cada ámbito de actuación integrada, sea cual sea el uso predominante en la misma...”

.....

4. En actuaciones de especial relevancia que tengan un interés estratégico, sean de iniciativa pública o privada, podrá reducirse hasta un 15% la edificabilidad residencial destinada a viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, si bien deberá justificarse que a nivel municipal se cumple la reserva global de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública.

.....”

El problema es que una actuación de especial relevancia que tenga un interés estratégico, es un término que no está definido en el mencionado Decreto-Ley.

Por otro lado, la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo; y el posterior Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo, tratan de forma análoga el porcentaje de edificabilidad residencial que debe ser destinado a viviendas de protección pública, y establece, en el artículo 10.b lo siguiente:

*“b) Destinar suelo adecuado y suficiente para usos productivos y para uso residencial, con reserva en todo caso de una parte proporcionada a vivienda sujeta a un régimen de protección pública que, al menos, permita establecer su precio máximo en venta, alquiler u otras formas de acceso a la vivienda, como el derecho de superficie o la concesión administrativa. Esta reserva será determinada por la legislación sobre ordenación territorial y urbanística o, de conformidad con ella, por los instrumentos de ordenación y, **como mínimo, comprenderá los terrenos necesarios para realizar el 30 por ciento de la edificabilidad residencial prevista por la ordenación urbanística en el suelo que vaya a ser incluido en actuaciones de urbanización.** No obstante, dicha legislación podrá también fijar o permitir excepcionalmente una reserva inferior para determinados Municipios o actuaciones, siempre que, cuando se trate de actuaciones de nueva urbanización, se garantice en el instrumento de ordenación el cumplimiento íntegro de la reserva dentro de su ámbito territorial de aplicación y una distribución de su localización respetuosa con el principio de cohesión social.”*

Ya hemos comentado que el Decreto-Ley 1/2008, de 27 de junio, del Consell, no define que es una actuación de especial relevancia que tenga un interés estratégico. Sin embargo, la Ley Estatal de Suelo, si que deja bien claro que la reserva de vivienda protegida debe ser del 30%. Incluso dicho porcentaje del 15 % que aplica la modificación del Plan Parcial Grao, incumple el “Sistema de Indicadores Territoriales de Demanda de Vivienda con Protección Pública”, en vigor desde el 9 de agosto de 2008.

Reducir esta reserva no cabe justificarla en que la Revisión del Plan General establece el cumplimiento íntegro de la reserva dentro de su ámbito territorial de aplicación, puesto que el estudio de demanda que lo acompaña, así como el documento de Revisión sólo están en la fase preliminar de su trámite, y no cuenta ni tan siquiera con aprobación provisional.

A este respecto, este estudio de demanda del Plan General preliminar, cifra las necesidades de vivienda protegida en Valencia, en más de un 50% del total de nuevas viviendas del horizonte del Plan General.

3.2. INCUMPLIMIENTO DE LA LEY DEL ESTADO 9/2006, DE 28 DE ABRIL, SOBRE EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DE DETERMINADOS PLANES Y PROGRAMAS EN EL MEDIO AMBIENTE (EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA)

La Ley del Estado 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (Evaluación Ambiental Estratégica), exige que todos los Planes y Programas que puedan tener efectos sobre el medio ambiente, se sometan a procedimientos de participación ciudadana.

El documento expuesto implica una Modificación del Plan General de Valencia, e incluye la definición de un *delta verde*, que sin duda tendrá efectos sobre el medio natural del ámbito de la propuesta, y a este respecto entendemos preceptiva la redacción de un documento completo de Evaluación Ambiental Estratégica, y a su vez establecer cauces de participación pública en una fase preliminar.

Llama la atención que un Plan tan importante para la ciudad haya contado tan sólo con cuatro escritos en el periodo de participación pública inicial. Cabe reflexionar sobre el poco interés que el Ayuntamiento ha sido capaz de crear no sólo entre la población de la ciudad, sino incluso entre otros agentes implicados, como los colegios profesionales, asociaciones de vecinos, profesionales cualificados, etc.

A este respecto, no cabe confundir participación pública con exposición pública, puesto que la primera exige una divulgación expresa entre los agentes implicados o que tengan interés, con la elaboración previa de un Plan de Participación Pública.

3.3. INCUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN URBANÍSTICA VALENCIANA

3.3.1. INCUMPLIMIENTO DE LA LEY URBANÍSTICA VALENCIANA Y EL REGLAMENTO DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA

ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

El documento expuesto al público no contiene el preceptivo estudio de tráfico y movilidad (artículo 12 del ROGTU).

INFORMES SECTORIALES

Faltan informes sectoriales que pueden condicionar la ordenación prevista, en concreto:

- El de la Administración Hidrológica, acerca de la existencia de recursos hídricos suficientes para garantizar la viabilidad de la actuación.
- El de la Administración de Costas.
- El informe de servidumbres aeronáuticas. De todos los usuarios de aviones en esta ciudad es conocido que la entrada de estos hacia el aeropuerto de Manises, en la mayoría de los casos se realiza por el mar, desde el puerto de Valencia. En estas circunstancias, el proyecto debería recoger el informe favorable respecto a la ubicación de edificios tan elevados en esta zona.

CÉDULA TERRITORIAL DE URBANIZACIÓN

El documento expuesto al público no contiene la preceptiva solicitud de cédula territorial de urbanización, de acuerdo con lo preceptuado en los artículos 112 a 115 de la LUV.

La cédula territorial de urbanización certifica la viabilidad de las iniciativas de planeamiento de desarrollo que supongan modificación de la ordenación estructural o se propongan incorporar nuevos suelos urbanizables a la estructura territorial. La solicitud de Cédula Territorial de Urbanización es obligatoria para la tramitación o aprobación de planes o programas y puede ser instada por los municipios, las personas particulares u otras Administraciones.

La expedición de Cédula Territorial de Urbanización corresponde exclusivamente a la Conselleria competente en ordenación del territorio y urbanismo.

PLAN PARCIAL

El documento de Plan Parcial expuesto al público no contiene documentación preceptiva:

- No incluye Plano Catastral (artículo 158 del ROGTU).
- No detalla las rasantes en los puntos de cruce y cambios de dirección en el plano de reservas de suelo dotacional público (artículo 162 del ROGTU).

CUARTA. RESPECTO A DEFICIENCIAS TÉCNICAS DE LA PROPUESTA

4.1. EL PROBLEMA DE LA INUNDABILIDAD

En una actuación urbanística cuyo ámbito es el "delta" del río Túria, la única referencia a inundabilidad que recogen los documentos expuestos en una simple mención al PATRICOVA. Este Plan de Acción Territorial es posterior al Plan General de Valencia vigente.

El estudio de inundabilidad que se realizó para establecer las zonas inundables del citado Plan de Acción Territorial se planteó a escala regional, por lo que su aplicación local puede resultar insuficiente.

Las experiencias en cuanto a daños e inundaciones en zonas como Nazaret o el Palau de les Arts aconsejan una reflexión que va más allá de la consulta de la cartografía del PATRICOVA.

Por tanto, entendemos que el documento debe acompañarse de un estudio de inundabilidad completo de la zona, de acuerdo con el artículo 17 del PATRICOVA, que además se extienda y evalúe los efectos de la nueva urbanización sobre las condiciones de inundabilidad de las zonas de su entorno, estableciendo las medidas correctoras que sean necesarias.

A este respecto, en la normativa urbanística del Plan Parcial se permite la construcción de sótanos y no se limita el número de plantas bajo rasante. Dada la concentración de la edificabilidad en torres de gran altura, es previsible que los proyectos de los edificios planteen varios niveles de sótanos. Esto supone graves riesgos de inundación en una zona de delta, además de las dificultades técnicas de construcción, y pueden producir un grave impacto en las corrientes subálveas del cauce así como en los acuíferos de la plana de inundación, que deben ser estudiados y evaluados por un estudio riguroso, que establezca además las medidas correctoras necesarias.

Efectos similares tendrá el soterramiento de las vías del ferrocarril. En este caso además, las dificultades técnicas de la obra pueden aumentar considerablemente el presupuesto sobre las previsiones, y por tanto, provocar un aumento importante de las cargas urbanísticas.

4.2. EL ESTUDIO DE IMPACTO DEL RUIDO

En lo que respecta al estudio acústico, indicar que no se aplican las medidas correctoras o en todo caso, no se especifica como se aplicarán, en concreto la primera y la segunda del estudio.

En todo caso, ninguna de estas medidas correctoras se recoge en las normas urbanísticas del Plan Parcial.

4.3. EL ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Respecto al Estudio de Integración Paisajística, entendemos que la documentación presentada es insuficiente.

A este respecto, el documento se restringe a un ámbito muy localizado, sin tener en cuenta las cuencas visuales lejanas desde las cuales se percibirá la actuación, por ejemplo, desde las vías principales de acceso a la ciudad, o desde la Albufera de Valencia.

El impacto visual de una actuación de esta magnitud, con edificios de gran altura, va a ser sin duda muy notable, y se va a apreciar desde muchos puntos de referencia dentro de la ciudad y en su entorno, por lo que esta imprevisión puede ser muy peligrosa pues podrían producirse efectos indeseables e incluso contrarios a los perseguidos por la actuación.

A este respecto, cabe recordar que el Estudio de Integración Paisajística exige, de acuerdo con el Reglamento del Paisaje, someter este a un procedimiento de participación ciudadana, que no se ha realizado. A este respecto, no cabe confundir participación pública con exposición pública, puesto que la primera exige una divulgación expresa entre los agentes implicados o que tengan interés, con la elaboración previa de un Plan de Participación Pública.

4.4. INDEFINICIONES O CONTRADICCIONES DOCUMENTALES

CONTRADICCIONES EN LAS MEDICIONES

Existen varias indefiniciones o contradicciones documentales en la actuación que conviene aclarar, y que son:

Según el documento de Modificación del Plan General, la superficie del ámbito es de 337.815 m², que unida a la superficie de 54.055 m² de Red Primaria de zonas verdes externas (PQL-1), arroja un total de **391.870 m²**. Estas superficies son las sumas del sector NPR-4, de la zona Cantarranas / Avenida Ingeniero Manuel Soto, final de la Avenida del Puerto, barrio Cocoteros, y prolongación Paseo Alameda /calle Ibiza / Avenida de Francia.

Frente a estas mediciones, en la Memoria Justificativa del Plan Parcial, aparece una medición de superficie total, tras redelimitar el ámbito, de **449.770 m²**, suma de la superficie del sector Grao (325.630 m²), la Red Primaria adscrita (54.055 m²), Avenida del Puerto (3.754 m²), Cocoteros (26.149 m²), y prolongación Paseo Alameda /calle Ibiza / Avenida de Francia (40.182 m²).

La diferencia entre ambos totales son **57.900 m²**, superficie viaria interna del Plan Parcial, ya contabilizada en la totalidad del sector.

Como consecuencia de la comparación entre ambas, queda por aclarar el incremento de la superficie del sector Grao, y a que corresponde la superficie de **57.900 m²** entre la medición reciente y el documento de modificación.

INDEFINICIONES EN LAS PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS

El Documento no aclara si las redes de infraestructuras externas constituyen una carga para el sector, o en su caso, en que proporcionalidad deben sufragarla y como está prevista su ejecución. Tampoco aclara cuales de estas son imprescindibles ejecutar para que sean suficientes para el desarrollo del sector.

CONTRADICCIONES EN LAS EXPRESIONES NUMÉRICAS DE LOS DOCUMENTOS

En la ficha de gestión del Plan Parcial, existen errores en la cuantificación de las dotaciones públicas.

Existen contradicciones en la expresión de la edificabilidad del sector según la leyenda del plano del Plan Parcial nº 6 de la parte con eficacia normativa.

4.5. EL TRATAMIENTO DE LOS SUELOS DE TITULARIDAD PÚBLICA

El Parque Público PQL que cede el sector, está situado en el extremo sureste del mismo. Este Parque, que es una carga de red primaria del sector, y por tanto no computa a efectos de edificabilidad del mismo, si que forma parte del Área de Reparto, y por lo tanto, los propietarios afectados obtienen el aprovechamiento que les corresponde, como el resto de propietarios del sector.

Ahora bien, parte de la superficie del Parque es actualmente de titularidad pública, en concreto la superficie que comprende el antiguo cauce del río Túrria.

El tratamiento de estos bienes de dominio o titularidad pública en la LUV, concretamente en el artículo 171. "Bienes de titularidad pública", indica que:

"3. Cuando en la unidad de ejecución sea precisa la ocupación de bienes de dominio público de titularidad de una Administración distinta de la local y el destino urbanístico de éstos sea distinto del fin al que estén afectados, la administración actuante deberá proceder a tramitar y resolver o, en su caso, a instar ante la titular el procedimiento pertinente para la mutación demanial o la desafectación, según proceda. La tramitación de tales procedimientos no suspenderá el trámite del Proyecto de Reparcelación.

4. Cuando una Actuación Integrada presente, en su conjunto, un excedente de aprovechamiento, éste se compensará....."

En ninguno de los documentos del programa, se establece de forma explícita como se van a tratar los bienes de titularidad pública, y en todo caso si se van a generar excedentes de aprovechamiento que deban ser compensados, y si es el caso, de que forma.

QUINTA. CONSIDERACIONES RESPECTO AL TRATAMIENTO DEL CIRCUITO DE FÓRMULA 1

Resulta como mínimo curioso constatar como el trazado del circuito de Fórmula 1 ha desaparecido de los planos del Plan Parcial Grao, a excepción del plano P.L.I. 04. En el resto de planos sólo aparece un ligero trazado de parte de lo que está pavimentado en la actualidad, como si fuera un camino rústico secundario.

El circuito de Fórmula 1 va a funcionar en esta zona durante siete años, prorrogables en 5 años más, y como consecuencia de ello, se realizó una gran inversión, no sólo en la pavimentación del trazado, sino que además se dotó de infraestructuras de agua potable, electricidad, alcantarillado de saneamiento y pluviales, telecomunicaciones, etc.

Pues bien, a este respecto, la documentación presentada no aclara si estas infraestructuras van a ser utilizadas en el sector, y en cualquier caso, si estas van a ser sufragadas por los propietarios del sector Grao.

Por todo lo expuesto,

SOLICITA

Que se entienda por presentado este escrito, en tiempo y forma, y que de acuerdo con su contenido:

- Se reconsidere la propuesta, y se plantee un nuevo modelo de barrio que pueda integrarse sin fricciones con el resto de la ciudad, arbitrando cauces de participación pública que pueda posibilitar un debate con la participación de todos los agentes afectados, para establecer el modelo de crecimiento más adecuado.
- Se someta la actuación a un procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, por las importantes afecciones sobre el medio que supone un nuevo barrio singular con la implantación de un "delta verde" que coexiste con los usos residenciales y el circuito de Fórmula 1.
- Se complete la documentación con un estudio de sostenibilidad económica, y se justifique porqué no se aplica el porcentaje legal del 30 % de la edificabilidad residencial para viviendas de protección pública.
- Se modifique la ordenación para evitar entre otras cosas, una implantación desordenada de los edificios que provoca el efecto pantalla respecto al puerto y el mar, y una ubicación de equipamientos en espacios residuales de la ordenación.

- Se amplíe el ámbito del Estudio de Paisaje, y se tengan en cuenta los puntos de observación estáticos y dinámicos de todo el entorno de la actuación desde los que la actuación es “visible”.
- Se redacte un estudio de inundabilidad completo de la zona, que además evalúe los efectos de la urbanización en su entorno, estableciendo las medidas correctoras que sean necesarias.
- Se redacte el preceptivo estudio de tráfico y movilidad.
- Se recojan las medidas correctoras derivadas del Estudio de Ruido en las normas urbanísticas del Plan Parcial.
- Se aclaren las contradicciones e indefiniciones del Plan Parcial, en particular las superficies, el coste de las infraestructuras principales, el tratamiento de los bienes de titularidad pública, los informes preceptivos necesarios, y como se integrarán y sufragarán las infraestructuras ya ejecutadas del circuito de Fórmula 1 en el nuevo barrio.

En Valencia, a 2 de febrero de 2009

Fdo. José Manuel Calpe Carceller

DECANO DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA