

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID

Susana Ordoñez Sánchez, con DNI 13.097.745-G, Presidenta de la Asociación Cultural Ciudad Sostenible, ACCS, con Nif G-47566476 y domicilio en la calle Barbecho nº 27, Bajo, Local 4, Valladolid 47014, en su representación,

EXPONE:

- Que ha salido a información pública la Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid (BOP 05-06-08) en las instalaciones ferroviarias;
- Que desde la Asociación Cultural Ciudad Sostenible queremos favorecer y fomentar el análisis crítico y el debate en los asuntos públicos relacionados con el urbanismo, la ordenación del territorio, el medio ambiente y la arquitectura;
- Que no ponemos en entredicho el soterramiento, entendiendo que supondrá una mejora importante para la población de Valladolid en el próximo futuro;
- Que la importancia del proyecto requiere de bases sólidas que sólo se logran escuchando a todos y con la calma y atención que el reto requiere;

Y en consecuencia, en el plazo establecido y en ejercicio del derecho que le asiste aporta las siguientes alegaciones:

1. Objetivos y figura urbanística

El documento presenta unos objetivos de la operación aparentemente irreprochables: reconectar la trama urbana fracturada, crear una estructura urbana reforzada para el conjunto de la ciudad, reconectar la ciudad histórica con sus alrededores, crear un sistema de transporte integral apropiado, contribuir a la creación de una ciudad más sostenible con una red de espacios abiertos, reorientar las dos mitades de la ciudad para que se miren mutuamente, fortalecer los barrios existentes, y crear nuevos barrios. Ahora bien, la consecución de dichos objetivos se somete a unos caminos y unos parámetros de partida que hacen prácticamente imposible su consecución.

-La figura urbanística elegida no se corresponde con la que recogía el concurso, Plan Especial. Se opta por una "Modificación Puntual del Plan General". Frente a esta alternativa que también desborda el encargo recibido, parece más pertinente la utilización de una "Revisión del Plan General de Ordenación Urbana" que permitiría una mejor comprensión de la operación de soterramiento en el contexto de toda la ciudad, una mejor atribución de las parcelas dotacionales, y una fijación más lógica y racional de usos y edificabilidades. La oportunidad que se presenta choca con la antigüedad del modelo vigente de ciudad. Calificar la oportunidad de histórica no se corresponde con la figura legal elegida y dificulta, de manera significativa, la participación real y efectiva de todas las personas. No olvidemos, en este sentido, que el periodo de participación aprobado coincide con el verano.

2. Ambito de Actuación

El ámbito de actuación no es razonable, su elección es de dudosa legalidad, y se ha pensado en los aprovechamientos lucrativos más que en la coherencia urbana. Recordemos que la legislación apela (artículo 86 del Reglamento de Urbanismo) a “la racionalidad y calidad de la ordenación urbanística” como elemento primordial a la hora de fijar el ámbito de las actuaciones de planeamiento. En busca de dinero se producen, en el proyecto presentado, situaciones aberrantes como la inclusión de calles consolidadas y de parcelas dotacionales resultado de actuaciones urbanísticas recientes. Estas inclusiones, junto a la decisión de dotar de edificabilidad al lecho ferroviario, producen una combinación de densidad edificatoria y ámbito de actuación que no se corresponde con prácticas urbanísticas ni racionales ni de calidad.

3. Edificabilidad y densidades

Donde mejor se manifiesta este problema es en la asignación de edificabilidades y densidades residenciales a las piezas más importantes de la nueva ordenación. Valladolid cuenta ya con una densidad residencial, en diversos entornos de la estación, de más de 120 viv/ha. ¿Por qué entonces densificar allí donde la ciudad es más densa? ¿Por qué no reequilibrar también las densidades residenciales?

Aunque la densidad residencial calculada respecto del ámbito total del sector es de 68,95 viviendas/hectárea (es decir, en el límite del estándar legal máximo de 70 viv/ha), las densidades parciales de los nuevos barrios superan ampliamente ese límite que la Ley de Urbanismo de Castilla y León considera suficiente para estimular la vitalidad de un sector. No parece adecuado urbanísticamente, ni coherente con la legislación, saltarse el estándar precisamente en estos ámbitos.

La condición impuesta por la Sociedad Valladolid Alta velocidad 2000 de obtener las mayores plusvalías posibles para pagar el soterramiento lleva a los redactores del Plan a tomar decisiones cuanto menos cuestionables, en cuanto al uso del espacio público, la movilidad, la sostenibilidad y la calidad urbanística. En concreto:

-La remodelación de los terrenos de la actual estación de autobuses con una pieza de gran altura en una zona de gran congestión es un buen ejemplo de esa incoherencia.

-La zona de Talleres-Estación, con 32 has., tiene previstas 2636 viviendas y una densidad de 82,37 viviendas/ha. Además concentra un “área de negocios” con dos líneas discontinuas de parcelas, una con fachada a la plaza norte y otra a la sur, y con alturas máximas de entre 40 y 50 metros (13-16 plantas) excepto una de 110 metros (37 plantas). Hablar, en este contexto, de “recuperación para los ciudadanos” de zonas importantes de la ciudad constituye lo que normalmente se conoce como “un brindis al sol” y esconde su auténtico sentido que es la privatización de esos suelos.

-Sobre la estación subterránea, Vialia construirá, “al amparo del sistema general ferroviario”, un centro comercial de 25.000 metros cuadrados cuya capacidad de atracción de tráfico rodado es incuestionable.

-Toda esta asignación de usos y edificabilidades repercute negativamente en la propuesta de ordenación de la zona: la destacada por los autores “prolongación del eje de Recoletos” muere, de mala manera, en el Paseo de Farnesio; hay un exceso de calles rodadas en las que predomina el espacio destinado a tráfico (en marcha o parado) frente al peatonal; las aceras son más bien estrechas (sobre todo teniendo en cuenta que la zona es densa, con edificios de gran altura y que se prevén usos comerciales, residenciales o de oficinas en las plantas bajas); pocos y pequeños parques, y elevada densidad junto a gran capacidad de atracción de vehículos.

-La ordenación del “Nuevo Barrio de Argales” está fuera de lugar. Con 26 hectáreas se permite la construcción de 2536 viviendas con una densidad de 97,53 viviendas/ha. y se reduce la banda de 50 metros de separación de las infraestructuras ferroviarias (exigida por la legislación aunque deja la potestad al Ayuntamiento) a 20 metros para colocar equipamientos.

Este nuevo barrio, de difícil acceso, limita con la propia vía del tren (que por allí va “en trinchera”), con la Ronda Interior Sur -que no aparece en las maquetas y gráficos hasta ahora presentados-, y con el Polígono de Argales. Se diseña un lugar imposible al que se carga de densidad y donde se colocan la mayor parte de las viviendas de protección oficial de la operación para hacer que actúen de gancho de un barrio escasamente atractivo. La propia Memoria cuestiona radicalmente la existencia de este barrio cuando señala que “Los límites del soterramiento a la altura del paso de Daniel del Olmo no han permitido la conexión directa del nuevo desarrollo de Argales con el resto de la ciudad a través del nuevo espacio del corredor lineal”. Para quien quiera entender: se crea una nueva zona residencial con los mismos problemas de partida que los que se quieren evitar en las zonas más céntricas.

-Todas estas actuaciones, que tienen como objetivo fundamental el de ganar edificabilidad lucrativa, han de recurrir necesariamente a edificios de gran altura, que se presentan como “hitos de la ciudad”. Sería deseable una concepción más pública y sostenible de los emblemas de la nueva ciudad que queremos construir.

4. Diversidad de usos

En el proyecto apenas se considera la mezcla de usos y la diversidad, uno de los principios bien conocidos de la sostenibilidad urbana. Se prevé una ciudad menos diversa y más homogénea desde el punto de vista del tipo de personas que van a ocupar el ámbito. La propuesta no hace sino reforzar una elitización del núcleo central de la ciudad, en el que ya ahora existen notables desequilibrios con los barrios periféricos de los años 50, 60 y 70. Peligra, con este tipo de políticas urbanas, la necesaria cohesión social que sólo una ciudad con todos sus espacios equivalentes en calidad urbana puede proporcionar.

5. Equipamiento comercial

El proyecto cuenta con una presión de partida que es muy perjudicial para el logro de los objetivos: se trata de los 25.000 metros cuadrados de superficie comercial en los terrenos de la estación. En sí mismos son ya una mala propuesta, pero los problemas se agravan cuando se sabe que, en un lugar muy próximo -los terrenos de la Ciudad de la Comunicación más cercanos a las vías del tren- está ya aprobada otra gran superficie comercial. Con independencia de lo que se dice más adelante sobre su significado desde el punto de vista de la financiación, hay que dejar constancia de que la conjunción de ambas piezas dificulta, objetivamente, la posibilidad de plantear una movilidad sostenible para todo el entorno.

6. Eficiencia energética

El proyecto posee importantes defectos desde el punto de vista bioclimático. Una de las conclusiones a las que se llega desde el análisis de la disposición de los edificios es que tanto los barrios de La Esperanza-Ariza como el de Argales tienen mal diseñada la disposición de la edificación, presentando sus mayores fachadas a este y a oeste, con lo que los edificios que finalmente se construyan inevitablemente tendrán una mayor demanda de calor en invierno y, lo que es más grave a tenor de la evolución que está teniendo el clima, una mucho mayor demanda de frío en verano.

En términos prácticos esto significará probablemente que estos edificios consumirán el doble o el triple de energía de lo que habrían podido consumir si hubieran estado bien orientados.

Esta disposición, viniendo del estudio de Richard Rogers, es desconcertante, dada su vinculación declarada y demostrada en algunos proyectos con la sostenibilidad. Sin lugar a dudas hay numerosos sistemas de corrección de esta mala decisión, como un mayor aislamiento térmico en la edificación o la utilización de sistemas móviles para protegerse del exceso de soleamiento en verano sobre estas fachadas, pero sin duda la decisión que hay que tomar ahora es la de la buena orientación y esa no se ha tomado. Es necesario que los arquitectos diseñen la ciudad de modo y manera que los edificios demanden la menor cantidad de energía posible por su modo de ser y de estar, algo que no se da en este caso.

Los parámetros de planeamiento de la propuesta de ordenación no dejan además margen para distribuir la edificabilidad de otra manera que con grandes fachadas a este y a oeste, por lo que los edificios quedarán así forzosamente mal orientados durante toda su vida útil. Aquí, como casi siempre, se ha priorizado una cierta idea o imagen de ciudad (pantallas construidas o algo así), que no se discute desde el punto de vista formal, pero lo que sí está claro es que esto ha aplastado el planteamiento bioclimático.

7. Financiación y estudio Económico Financiero

7.1 Aspectos generales

La clave de los problemas de la financiación del soterramiento está en el acuerdo entre D. Javier León de la Riva, Alcalde del Ayuntamiento de Valladolid, con el entonces Ministro de Fomento, D. Fco. Javier Alvarez Cascos. En aquel acuerdo se pusieron las bases de la financiación del soterramiento por medio de las plusvalías urbanísticas del suelo público en el área. Ese acuerdo era muy favorable al Ministerio y extraordinariamente gravoso para la ciudad. Ninguna otra ciudad española ha firmado un acuerdo parecido, siendo el Ministerio el que ha financiado en su mayor parte los soterramientos del Ave en otras ciudades, empezando por Córdoba (financiado en su totalidad por el Ministerio) y acabando en el actual proyecto de Barcelona (que no solo está siendo financiado por el Ministerio, sino que además está viendo incrementar sus costes de forma imprevista, por los problemas geotécnicos y de cimentación). Ese acuerdo es negativo por varias razones:

- a) institucionaliza que la más costosa infraestructura de transporte nunca construida ha de ser pagada por nuestra ciudad, con independencia de lo que el conjunto de los ciudadanos de Valladolid paga con sus impuestos para esa y otras infraestructuras y a pesar de que otras ciudades tienen un trato mucho más favorable por el Ministerio;
- b) fomenta la irresponsabilidad en el gasto en las administraciones, que gastan su presupuesto ordinario con alegría, a sabiendas de que tienen un fondo a mayores del que pueden tirar sin problemas: los aprovechamientos urbanísticos;
- c) en ese acuerdo es sorprendente que queden excluidos los terrenos privados en el pago de las infraestructuras, a sabiendas de que se les está ofreciendo el disfrute de unas plusvalías a las que no tienen derecho, cuando es evidente que los terrenos privados próximos a la Estación del AVE se están beneficiando de la enorme inversión pública realizada por el Ministerio con la construcción de la nueva vía del AVE de Madrid a Valladolid;
- d) la gigantesca suma de dinero requerido para la construcción del soterramiento fuerza extraordinariamente las condiciones urbanísticas del trozo de la ciudad que se ha de construir en la zona, fomentando la densificación del tejido, más allá de lo razonable;
- e) como resultado final de esta fórmula de financiación, está la subida artificial del precio de la vivienda en la ciudad y la merma en competitividad de las empresas constructoras por esta causa, que se ven lastradas por unos sobrecostes exagerados;
- f) El aprovechamiento de Vialia, para la construcción de una gran superficie comercial, no entra en los cálculos de aprovechamiento general. Está fuera de todos los cálculos. Sin embargo, urbanísticamente esos usos consumen aprovechamiento y han de ser computados.
- g) El aprovechamiento de Vialia se encuentra en un Sistema General, que por ley no tiene aprovechamiento. Se incumple abiertamente la legislación a sabiendas, teniendo en cuenta de que ya existe sentencia en firme en relación con el Vialia de Salamanca.
- h) El 10 % del aprovechamiento tipo, que ha de estar destinado por ley al Patrimonio Municipal de Suelo, se utiliza también en generar plusvalías

que son usadas para el pago del soterramiento. Nuevamente las dificultades de financiación trastocan la legalidad urbanística.

- i) La propuesta de una gran superficie comercial como la de Vialia no tiene explicación si se considera que los Talleres de Renfe se trasladan a un nuevo suelo de 100 Ha. cedido gratuitamente por el Ayuntamiento de Valladolid, como compensación por el suelo de Talleres que ceden en el centro.

La fórmula se ha ampliado más allá de los términos específicos del Acuerdo. Así, no es aceptable que el soterramiento del Pinar, carga adicional aparecida posteriormente a la firma del Acuerdo, se cargue también sobre la financiación a través de las plusvalías urbanísticas, ya que no estaba previsto inicialmente en el acuerdo con Cascos. Como corresponde a este planteamiento de financiación no realista, cualquier dificultad se subsana con la misma medicina. Sin embargo se entra aquí en una contradicción inquietante, si se comparan los barrios de El Pinar y el Nuevo Barrio de Argales. El Pinar, barrio tradicional que se construyó al amparo de la accesibilidad que le daba la estación del ferrocarril de su mismo nombre, recibe los beneficios económicos que genera parcialmente el Nuevo Barrio de Argales, que paga con las plusvalías el soterramiento, pero que no tiene derecho a disfrutarlo. Se crea un nuevo problema con esta mala solución: dos grupos de población son tratados de forma extraordinariamente desigual.

La financiación del soterramiento del ferrocarril a su paso por Valladolid es un nuevo impuesto, que han de pagar los vallisoletanos a través de la subida artificial del precio de la vivienda, a mayores de los impuestos ordinarios.

7.2 Aspectos específicos

De manera más particular, en relación a la financiación hay que decir que en la página nº 30, del Estudio Económico Financiero (EEF), se aclara que después de ejecutado el proyecto hay un beneficio de 648,52 millones de euros. Hay que señalar que en dicho cálculo no está contemplado el coste del túnel. ¿Se trata de un olvido? El equipo redactor de la Modificación puntual parece que ha seguido una conducta de gran cautela a la hora de valorar el túnel, ya sea desde el punto de vista económico, ya sea desde su realización técnica. Una postura prudente, suponemos, pero como consecuencia deja completamente en el aire los cálculos económicos, lo que no es aceptable. Es de suponer que ese beneficio económico que el estudio refleja de 648,52 millones de euros tenga que ser destinado a la realización del túnel, proyecto, excavación, construcción, etc. cualquiera que sea el sistema empleado finalmente en su elaboración. Recordemos que en el documento que redactó el Ayuntamiento para la firma del Acuerdo con el Ministerio, titulado “Análisis Económico-Financiero. Soterramiento Ferrocarril” ese túnel ya tenía un presupuesto de 450,76 millones de euros.

Por otro lado, para obtener ese resultado de beneficios, en la página 29 del EEF se aclara que se estima una repercusión del suelo para viviendas VPO de 300 euros por metro cuadrado construido, lo que es una cifra muy alta, que no se justifica en el texto. Dicha cifra es impensable para la VPO del barrio de Argales. Además está en contradicción con las demandas de la ciudadanía, de

reducción de dichos costes (véase la noticia publicada en El Norte de Castilla, 15/04/08, en su edición digital, que da cuenta de la reunión mantenida entre los representantes de los sindicatos mayoritarios y el Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León, la cual en su entrada dice: “Exigen que baje al 17% la repercusión del precio del suelo en la vivienda protegida”). Si tomamos esa cifra más realista, resulta que el metro cuadrado construido para VPO saldría a 1.765 euros. Por ello pensamos que ese 300 está hinchado, no se corresponde con la realidad y debería ser, en el mejor de los casos, de 200 euros.

Respecto a la residencia libre los cálculos del Estudio son aún más irreales, como quiera que estas viviendas han de tener una repercusión de suelo menor puesto que son de una calidad constructiva superior, supongamos que es del 16%, ocurre que, para una repercusión estimada en el estudio de 1.650 euros por metro cuadrado construido, obtendremos un coste de 10.312,5 euros para el metro cuadrado construido.

Si los cálculos del Estudio son así de irreales, para el resto de suelo que se pretende vender, terciario y dotacional privado, hay que concluir que el beneficio estimado será, solamente por los motivos hasta ahora comentados, muy inferior al previsto si es que llega a existir. Hay que tener en cuenta otras fuentes, como por ejemplo, la publicada en mayo de 2008, por DYRECTO CONSULTORES, que hace público un estudio en el que afirma que la repercusión del suelo libre para Castilla y León, para viviendas libres, la repercusión del suelo máxima admisible es del 14% y para vivienda protegida del 16%. Aquí ha de llamarse la atención sobre un hecho curioso, y es que, como el precio de venta del metro cuadrado edificable ya se ha fijado, cuanto más se baje el porcentaje de repercusión que este ha de tener, más caro saldrá el metro cuadrado construido.

Otra cuestión a considerar es la falta de estudios serios sobre el mercado y especialmente en relación al comportamiento de éste en función de la gran cantidad de metros cuadrados construidos en la operación. A nadie se le escapa que el beneficio que se pueden obtener por la venta de metros cuadrados edificables, dado que están sobre una extensión definida y acotada, está relacionado con el número de unidades que se pongan en el mercado: si se ponen pocos metros cuadrados edificables estos se pagarán muy bien, por la escasa oferta, pero si se ponen muchísimos se pagarán muy mal o incluso pueden resultar invendibles, por el exceso de demanda, ocurriendo que en ninguno de los dos extremos se alcance el óptimo que habrá de estar entre éstos. Por ello, sorprende que no exista ninguna consideración sobre el comportamiento del mercado, y que en el punto 7 del Estudio se solventa la cuestión con una breve referencia a que serán todas vendidas sin problemas y que, al parecer, hay estudios, que no aporta, que lo justifican.

De la misma manera se ignora el comportamiento del mercado en relación al centro comercial de Vialia y su comportamiento frente al gran centro comercial previsto junto a la estación de RENFE, en la Ciudad de la Comunicación, esto indudablemente repercutirá en las posibilidades de negocio en el resto de los terrenos liberados y, consecuentemente, en el precio que los promotores estarán dispuestos a pagar por dichos terrenos. Sobre un estudio del óptimo en

cuanto a precios y cantidades de metros cuadrados edificables comerciales, sencillamente, no existe.

A la vista de estas breves reflexiones sorprende que no se hayan explorado en el Estudio otras vías de financiación pública que vendrían a coadyuvar en los deseos de menor presión constructiva que se vienen manifestando. ¿Puede considerarse suficiente la aportación de la Junta de Castilla y León? Por lo que dice el Estudio su participación se limita a que, junto con el Ayuntamiento de Valladolid, se hará cargo de la financiación de la Nueva Estación de Autobuses, poniendo a disposición de la sociedad que gestiona el proyecto los terrenos donde se ubica la actual. Es decir, financiará la nueva Estación aportando la antigua, sin aportación de efectivo. No es aceptable. La estación de autobuses actual está claramente envejecida, entre otras cosas por la mala calidad de la construcción original y por la enorme transformación que han experimentado en nuestra sociedad los servicios al viajero. Además, la Junta de Castilla y León obtendrá ingresos mediante la recaudación de los impuestos generados con motivo del desarrollo del Plan: Actos Jurídicos Documentados, Donaciones y Sucesiones, participación en el IVA... etc. Por ello una aportación en efectivo y a fondo perdido, que no lo sería tanto, sería de justicia. Se oye frecuentemente en los medios de comunicación las aportaciones de la Junta de Castilla y León a proyectos generadores de empleo, riqueza...etc. ¿Ocurre que éste no lo es?

Las mismas cuestiones cabría plantear respecto a la Administración Central. Se diría que el Ayuntamiento no ha sabido negociar adecuadamente con las restantes administraciones involucradas y nuestro Alcalde se ha conformado con un marco raquítico de cooperación institucional, que ahora, a través del actual documento de Modificación puntual del Plan General, consagra y asume.

Pero el Estudio tampoco aborda la financiación en el sentido más literal. Habría que estudiar la consecuencias y la factibilidad de un crédito sindicado que se pagaría durante 20, 30 o incluso 50 años con los recursos económicos que se generarán en el tiempo con la actividad económica propia del desarrollo del sector: IBI y demás recursos ligados a la actividad constructiva. Los expertos aseguran que las entidades financieras se centran ahora en financiar casi exclusivamente proyectos desarrollados en suelo urbano consolidado. Estos recursos financieros van a existir, y donde y a que se aplican es una decisión que se ha de estudiar en el debate abierto en torno al "Proyecto Rogers".

Por otra parte, no se ha de descartar las posibilidades de un Convenio de financiación con el Ministerio para la parte del Plan referido a viviendas protegidas y que existe en varias ciudades.

Con todo lo anterior se quiere decir que el principio cuasi teleológico de "liberación de terrenos-financiación" no está claro que funcione y además es muy dudoso que sea oportuno que lo haga como única fuente. Es decir, el "Proyecto Rogers" habrá de ser el que convenga desde el punto de vista urbanístico, el que convenga a la ciudad y a su proyección futura, sin que una fórmula de financiación chata, ramplona y desconocedora de los instrumentos financieros actuales, lastre el resultado a causa de no ser capaz de aumentar la

capacidad de adecuación a los cambiantes panoramas financieros y monetarios que se están manifestando en la actualidad.

En consecuencia de lo anteriormente expuesto,

SOLICITA:

La exposición de todos estos elementos críticos nos lleva a pedir una reconsideración general del proyecto ya que pensamos que, sobre estos parámetros básicos, no es posible hacer una buena ordenación urbanística, capaz de generar una pieza de centralidad tan importante que funcione bien. A pesar de ello, no olvidamos los elementos positivos que tiene el proyecto, relacionados con el "corredor verde" (que pierde su identidad en la zona de la Estación), con algunos elementos de movilidad sostenible, y con el apoyo al transporte público.

Susana Ordoñez
Presidenta de ACCS
Valladolid, 3 de septiembre de 2008