

Susana Ordóñez Sánchez, mayor de edad, titular del documento nacional de identidad nº 13.097.745G, en calidad de Presidenta y en nombre y representación de la **ASOCIACIÓN CULTURAL CIUDAD SOSTENIBLE**, con NIF G 47566476 y domicilio a efecto de notificaciones en la calle Barbecho nº 27-bajo, local 4- 47014 Valladolid; en relación con la aprobación inicial de la **Revisión del Plan General de Valladolid**, y dentro del periodo de información pública, formula las siguientes

ALEGACIONES

SOBRE EL “PLANEAMIENTO ASUMIDO” Y CONCRETAMENTE SOBRE EL **SE.APP-00-01**

INTEGRACION FERROVIARIA PLAN ROGERS

Atendiendo a lo establecido en el art. 109. “Determinaciones sobre el planeamiento previo” del RUCYL 2016, **el Plan General/la Revisión del Plan General para los Ámbitos sobre los que se haya aprobado previamente un instrumento de planeamiento de desarrollo (el Plan Rogers 2010 en este caso) debe optar entre 3 posibilidades:**

- a) *Mantener en vigor el instrumento de planeamiento de desarrollo como “planeamiento asumido”, limitándose a señalar las determinaciones del mismo a las que otorgue carácter de ordenación general, en su caso*
- b) *Derogar el instrumento de planeamiento de desarrollo, estableciendo determinaciones de ordenación general totalmente nuevas, vinculantes para el ulterior desarrollo de planeamiento*
- c) *Combinar ambas posibilidades, manteniendo parcialmente en vigor dicho instrumento como “planeamiento parcialmente asumido”, debiendo en tal caso señalar con claridad las determinaciones del mismo que se derogan.*

La Revisión del PG sometida a información pública dice optar por mantener la vigencia del Plan Rogers como “planeamiento asumido” pero, a la vez, sus propios contenidos niegan la mayor. Una ceremonia de la confusión para la información pública que dificulta la participación y exige subsanación.

Si el APP SE.APP.00.01 Integración ferroviaria –“Plan Rogers”- es “planeamiento asumido”, tal y como determina la Normativa de la Revisión del PG, - **art.236 RPG: Denominación y numeración de las áreas de planeamiento previo asumidas en sunc (SE.APP):SE.APP.00.01 Integración ferroviaria –“Plan Rogers”-esto significa:**

- a) Que permanece vigente el Plan Rogers en su integridad, **incluido el complejo inmobiliario urbanístico constituido**, con la distinta calificación del subsuelo (sistema estatal ferroviario) y del vuelo (sistemas municipales) a causa de la ordenación por el Plan Rogers de la integración soterrada del pasillo ferroviario. Calificaciones superpuestas sobre y bajo rasante que dan lugar a un doble régimen jurídico de la propiedad, que no tiene objeto si la integración es en superficie.

- b) Que la Revisión del Plan no puede introducir modificaciones de ordenación detallada, ni mayoritaria ni minoritariamente, y si lo hace la opción legal no es la de “planeamiento asumido” sino la de “planeamiento parcialmente asumido”, con la elemental exigencia *de señalar con claridad las determinaciones del mismo que se derogan*.
- c) Que **no** opera sobre ese ámbito de “planeamiento asumido” la suspensión de licencias que provoca la aprobación inicial de la Revisión del PG, tal y como se relata en el Resumen Ejecutivo de la Memoria vinculante (página 4), señalando expresamente el ámbito SE. APP-00-01 Integración ferroviaria Plan Rogers
- d) Que los aprovechamientos urbanísticos del Plan Rogers, por tratarse de “planeamiento asumido”, no entran en el cálculo para la imputación de SSGG a los otros sectores de suelo urbano no consolidado, y en consecuencia el Plan Rogers por su condición de “planeamiento asumido” tampoco se contempla para la imputación de esas cargas que, sin embargo, sí sufren los sectores de suelo urbano no consolidado con determinaciones nuevas, revisadas o parcialmente modificadas. Estudio Económico, apartado 4.3 (página 30)

Sin embargo, de los diferentes documentos de la Revisión puede también concluirse que el Plan Rogers **no** es “planeamiento asumido”. En los documentos sometidos a información pública nos encontramos con determinaciones y contenidos dispares, y sustancialmente contrarios a lo establecido en el precepto reglamentario inicial. De manera que uno al final no sabe qué normativa es de aplicación, si la establecida y presuntamente asumida del Plan Rogers o las propias previsiones contradictorias de la Revisión del PG. Sin ánimo exhaustivo:

En la Memoria Vinculante

Criterio 3.1. (Página 63). *El proyecto de ciudad deberá integrar el soterramiento previsto del ferrocarril revisando el Plan Rogers.*

En la Normativa

Art. 99 sobre ordenación y gestión del sunc:

a) Las Áreas de planeamiento previo o asumido “*cuyas determinaciones se trasladan mayoritariamente a los planos de ordenación y a estas normas*”, a la vez que se señala que “*la normativa vigente en los planes asumidos es la regulada por este Plan General y, en lo que no se regule en este, la aprobada en el planeamiento de desarrollo*”.

Disposición Transitoria Primera.1: “*Los instrumentos de desarrollo y procedimientos aprobados definitivamente al entrar en vigor este PGOU, incorporados como planeamiento asumido (APP), se ejecutarán conforme a lo establecido en sus propios documentos*”.

Disposición Derogatoria Primera: *Quedan derogados los instrumentos de planeamiento cuya ordenación detallada ha sido fijada por este PGOU. La derogación será parcial cuando el PGOU no asuma todas las determinaciones del instrumento de planeamiento, manteniendo la vigencia de los contenidos no (sic) asumidos. En este último caso se identifican las parcelas con las*

condiciones de edificación y/o de uso pormenorizado específicas: condiciones de edificación (características tipológicas que se establecen a través de una figura de planeamiento asumida) RE, IE, EE, condiciones de uso pormenorizado (el uso básico determinante se establece a través de una figura de planeamiento asumido) RE, IE, EE .

En los planos

Un estudio comparativo de los planos de ordenación del Plan Rogers y los planos de ordenación de la Revisión en el ámbito del Plan Rogers (p.e: PO-G1-3) permite apreciar diferencias en la ordenación con nuevas configuraciones de espacios públicos y privados. Y también alteraciones con efecto global sobre el régimen del suelo, al entrar a considerar el ámbito como **área de regeneración urbana** (PO- G1-6).

En las Fichas Normativas de planeamiento asumido

FICHA SE.APP.00.01 Paseo y Pasillo ferroviario

Además de cambiar el nombre del ámbito, entre sus observaciones está que: La revisión del Plan modifica algunas determinaciones de ordenación detallada del planeamiento aprobado, conforme se indica en los planos de ordenación

También se ve alterada en la Ficha la Edificabilidad máxima del sector, respecto a la prevista en el Plan Rogers y en otros documentos de la propia Revisión del PG como el Estudio Económico, que pasa de los 848.189 m²e. a 808.046 m²e en la Ficha de la Revisión

En el Estudio Económico

1.2 Ámbitos de suelo urbano no consolidado (página 9) Hay tres tipos de ámbitos...

a) Sectores de planeamiento previo asumido: con las siglas SE.APP –nº de Unidad Urbana-nº de orden. Son aquellos ámbitos que cuentan con un instrumento de desarrollo aprobado definitivamente, cuyas determinaciones son asumidas en su totalidad por este Plan y mantienen la categoría de suelo urbano no consolidado por tener pendiente aún la gestión y la urbanización. La normativa vigente en los planes asumidos es la aprobada en ellos...

En la pagina 10 se incluye un cuadro con dos novedades en relación con el SE. APP-00-01:

- **La aparición de una “nueva” Unidad Urbana 0 Paseo y Pasillo Ferroviario”,** coincidente con el ámbito del sector de suelo urbano no consolidado, incompatible con las prescripciones legales que remiten las unidades urbanas al suelo urbano consolidado(Art. 85 RUCYL)

- **La aparición de la consideración del SE.APP-00.01 como Ámbito de Regeneración Urbana**, que altera sustancialmente el régimen urbanístico vigente del Plan Rogers

También en la página 67, en el Cuadro VI. “Estimación de los recursos obtenibles por las cesiones obligatorias en sector de suelo urbano no consolidado” se constata la modificación del régimen jurídico del ámbito de interés que implica la consideración del SE. APP-00-01 Integración ferroviaria-Plan Rogers como ámbito de regeneración urbana, al reducir el aprovechamiento municipal al 5%

En el Capítulo 4 del Título III Estudio Económico Financiero (página 55) relativo a la cuantificación de Sistemas Generales hay un apartado específico, el 4.2 que se refiere a la “Cuantificación de los costes del SE.APP.00-01 Integración ferroviaria-Plan Rogers” y que en realidad relata precisamente los costes de las soluciones de la nueva alternativa de “integración permeable ferrocarril-ciudad”, los costes de los pasos que sustituyen la ordenación de integración soterrada prevista en el Plan Rogers.

CONCLUSIONES

Ni en la Memoria ni en la Normativa existe un relato claro de las modificaciones introducidas por la Revisión en el Plan Rogers, pero haberlas las hay, lo que en todo caso y a la vista del art.109 RUCYL hace imposible su consideración como “planeamiento asumido”, con todas las consecuencias.

Art. 156 RUCYL Suspensión de licencias: *El acuerdo de aprobación inicial de los instrumentos de planeamiento produce la suspensión del otorgamiento de las licencias urbanísticas...en las áreas donde se altere la calificación urbanística o cualquiera de las determinaciones de ordenación general, y en general donde se modifique el régimen urbanístico vigente*

La Revisión del PG contempla el ámbito del Plan Rogers como ámbito de regeneración urbana, lo que directamente implica la modificación del régimen urbanístico vigente en el Plan Rogers (reducción de cargas, ampliación de derechos, disminución al 5% del aprovechamiento municipal, etc.)

La Revisión del PG contempla en su Estudio Económico los costes de los pasos de integración que sustituirán al soterramiento en el Plan Rogers, lo que implica la desaparición de la superposición de calificaciones urbanísticas del pasillo ferroviario, la desaparición del complejo inmobiliario urbanístico que permitía el Corredor sostenible equipado municipal por encima de las vías en el Plan Rogers.

En la nueva alternativa de “integración permeable ferrocarril-ciudad” que se baraja en el Convenio ratificado por el Pleno del pasado septiembre, y se contempla en diferentes documentos de la Revisión del PG, desaparece el carácter “verde” del corredor ferroviario, hilo conductor de la anterior propuesta y que lo configuraba como eje articulador a escala urbana, comunicando los polos estratégicos de la ciudad. Desaparece el “Corredor sostenible

equipado” municipal, más de 70.000 m2 estructurantes de sistemas municipales que fuerzan soluciones urbanas sustancialmente diferentes a las previstas en el Plan Rogers.

Las alteraciones contempladas en la propia Revisión del PG hacen obligada la consideración de la necesidad y obligatoriedad de la suspensión de licencias.

Si, como parece, en realidad en la Revisión del PG no se mantiene la vigencia del Plan Rogers, al Ayuntamiento le quedaban otras 2 opciones de acuerdo con el art. 109 del RUCYL: *“Derogar el instrumento de planeamiento de desarrollo”, y “Combinar ambas posibilidades, manteniendo parcialmente en vigor dicho instrumento como “planeamiento parcialmente asumido”*

Ambas opciones, además de la necesaria consideración de la suspensión de licencias, conllevan la reconsideración del cálculo del método de adscripción de SSGG a los sectores de suelo urbano no consolidado.

Si el Plan Rogers pudiera ser “parcialmente asumido” es imprescindible la relación de las determinaciones que se mantienen vigentes y las que se derogan, y por supuesto la coherencia y coordinación entre las determinaciones que se mantienen y las nuevas

No obstante, a la vista de las muy complejas circunstancias que rodean la ordenación de estos suelos, cuya modificación queda comprometida en el Convenio, condicionada por otra parte a que ADIF delimite las zonas de afección del pasillo ferroviario en la “integración permeable ferrocarril-ciudad”, **parece que derogar el Plan Rogers, y establecer determinaciones de ordenación general totalmente nuevas, vinculantes para el ulterior desarrollo de planeamiento, hubiera sido la opción más adecuada, sin duda la más clara y la más eficaz para su tramitación y para la participación ciudadana. Con la consiguiente suspensión de licencias, y su consideración en la equidistribución de los beneficios y cargas que impone la legalidad y el “reequilibrio” que se invoca como idea/elemento crítico de la Revisión del PG**

Se ha creado una situación que fuerza un segundo período de información pública antes de la aprobación provisional de la Revisión del PG, que permita conocer en sus reales términos cual es la ordenación que se propone o que se impone. Y lo cierto es que la Revisión del Plan General vigente no admite más demoras.

EL CONVENIO

Mantiene el nuevo Convenio, como el de 2002, la premisa de su viabilidad económica en las plusvalías urbanísticas que se generen con la venta de los suelos liberados, asegurando el máximo aprovechamiento urbanístico para obtener la rentabilidad deseada. La ordenación de los suelos se compromete en términos de rentabilidad económica, de máxima rentabilidad económica. No obstante habría que señalar que no siempre es posible ni deseable la prevalencia de la rentabilidad económica sobre la rentabilidad social. Téngase en cuenta “que no vale todo” en la producción urbana y que la ciudad y sus ciudadanos no deben pagar, con cargo a su calidad de vida, los ahorros que la administración ferroviaria pueda pretender aplicar, sobre la base de su tradicional mala gestión y escasez de recursos públicos, y su “compensación” mediante el incremento desproporcionado e impropio de los parámetros jurídico-urbanísticos que razonablemente deben caracterizar la actuación.

El estudio económico que como Anexo fundamenta los términos del Convenio no responde a la nueva realidad que se persigue, en tanto que se realiza sobre la base de las determinaciones urbanísticas del Plan Rogers a la vez que se impone en el mismo Convenio su Modificación, siendo esta Modificación del planeamiento determinante de la Programación de actuaciones previstas en el nuevo acuerdo de integración en superficie.

En este sentido, no es fácil entender por qué la Revisión del Plan General aprobado inicialmente el 24 de julio con posterioridad a la aprobación del texto del nuevo Convenio por el Consejo de Administración de VAV el 14 de julio, mantiene el Plan Rogers como planeamiento asumido, siendo forzosa y trascendente su Modificación.

Si bien es cierto que hasta que la administración ferroviaria no formule un nuevo Estudio Informativo para la nueva integración de permeabilidad ferrocarril- ciudad, y se incluya la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura ferroviaria y de sus zonas de dominio público, línea límite de la edificación y zonas de protección, es imposible acometer la ordenación detallada de la nueva actuación con precisión, como se ha señalado anteriormente, tal vez hubiera sido preferible - técnica y procedimentalmente, especialmente a efectos de garantizar la participación pública en la elaboración del planeamiento-, manteniendo el sector de suelo urbano no consolidado, **establecer los parámetros generales de la nueva ordenación con remisión a un Plan Especial para su posterior desarrollo.** (Uso predominante, Edificabilidad máxima, índice de variedad de uso, índice de integración social, índice de variedad tipológica, densidad máxima, Sistemas Generales internos y, en su caso, externos, ámbito de regeneración)

Sería exigible la formulación pública y expresa de las variables económicas que intervienen en el desarrollo de esta nueva actuación urbana y, en consecuencia, permitir “desvelar”, en la medida en que se realice con la corrección técnica adecuada, el coste-beneficio que la misma comporta y, por tanto, que se permitan acotar las operaciones especulativas- prohibidas por la Constitución - que pudieran producirse y, viceversa, reconducir a una rentabilidad razonable, social y económica, aquellas que no lo son en su origen.

Por cuanto antecede

SE SOLICITA que, atendiendo a lo expuesto, y como mejor proceda en Derecho, se haga efectiva la subsanación de deficiencias:

- a) **Derogando el Plan Rogers, y estableciendo determinaciones de ordenación general totalmente nuevas, vinculantes para el ulterior desarrollo de planeamiento.**
- b) **Revisando el acuerdo de suspensión de licencias**

- c) **Incluyendo los aprovechamientos urbanísticos de la nueva ordenación en el sistema de cálculo para la adscripción de SSGG a los sectores de suelo urbano no consolidado, participando, en su caso, en la imputación de cargas.**
- d) **Corrigiendo los errores materiales (y los que no lo son) sobre todos los documentos, con una interpretación única.**
- e) **Abriendo un nuevo periodo de información pública.**

Valladolid, 9 de octubre de 2017

Susana Ordóñez/ACCS