

A L'AJUNTAMENT DE VALÈNCIA
Àrea d'Urbanisme, Habitatge i Qualitat Urbana

José Gavaldà i Esteve, amb DNI [REDACTED], actuant en nom i representació de l'associació ciutadana **PER L'HORTA**, inscrita en el Registre d'Associacions de la Comunitat Valenciana amb el nombre CV-01-035474, amb domicili a l'efecte de notificacions en c/ Santa Teresa, 10 (46001 València), com a mandatari verbal de la mateixa i, al temps, en el seu propi nom i dret, a la vista de l'anunci realitzat per l'Ajuntament de València de la "INFORMACIÓ PÚBLICA DEL NOU TRÀMIT DE LA REVISIÓ SIMPLIFICADA DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA DE VALÈNCIA" (RSPG) elaborada per la Direcció general d'Ordenació Urbanística al desembre de 2014, juntament amb l'estudi de inundabilitat redactat (DOCV núm. 7434, de 31.12.2014); dins del termini habilitat a aquest efecte, ve a formular les al·legacions que segueixen, sense perjudici del seu dret a presentar al·legacions successives i complementàries, a continuació.

ALEGACIONS:

PRÈVIA.- Sobre les mancances i irregularitats de tramitació relatives a la informació i participació ciutadana.

Com és directament conegut per l'Ajuntament al que ens dirigim i també van arreplegar els mitjans de comunicació en el seu moment, el **Defensor del poble** va instruir, a instàncies de l'**Associació PER L'HORTA**, una **queixa** (identificada amb el nombre 08008759) que va qüestionar tant els terminis com el procés d'informació pública d'aquesta Revisió Simplificada de Pla General (RSPG). Queixa que va donar lloc a la **recomanació de data 13.11.2008**, en la qual el Defensor del Poble va **recordar a l'Ajuntament de València el seu deure legal de "garantir, i si escau intensificar al màxim, l'efectiva participació ciutadana en l'elaboració i tramitació dels instruments de planejament**, tal com preveu la legislació vigent en considerar el tràmit d'informació pública un element essencial d'aquesta tramitació. Així mateix **va recordar a aqueixa Alcaldia que el dret d'accés a la informació urbanística constitueix un element de participació dels ciutadans en el procés de construcció de la ciutat, sent de summa importància que aquells s'integren en totes les fases del procés de planejament, especialment en els inicis que és quan s'està definint el model de ciutat"**.

Al marge de la refundició de les tres fases de participació pública prèvia previstes en la normativa llavors vigent (constituïda per la Llei 9/2006, d'efectes dels plans i programes en el medi ambient, Reglament de Paisatge, i article 564 del ROGTU), que ja va ser qüestionada per aquesta associació en el seu moment, creiem que **la fase d'informació pública, no ha comptat amb un ampli i efectiu procés de participació** ciutadana, i que la esmentada recomanació del Defensor del Poble no se satisfà amb les actuacions ressenyades en la Memòria Justificativa (exposició reglada de la documentació, bústia de suggeriments i tres taules informatives amb un format en el qual no es permetia un diàleg amb el públic assistent), sinó que hauria d'haver inclòs audiències públiques, convocatòria i debat amb associacions veïnals i entitats ciutadanes (no una mera notificació a les mateixes) i altres tècniques ja esteses a multituds de ciutats europees d'acostament i recepció de les inquietuds i demandes veïnals. **Considerem per tant que han sigut desateses les peticions de transparència i participació efectiva de bona part de la ciutadania i, sobretot, les mateixes recomanacions del Defensor del Poble** realitzades en relació amb la tramitació d'aquesta mateixa Revisió. Atès que, com ja manifestem en les nostres anteriors al·legacions a la “Versió preliminar” (maig de 2008) i a el “Projecte” (novembre de 2010) de la present Revisió, els temps i condicions per a la participació pública imposada per l'Ajuntament de València han sigut del tot insuficients.

Al fil d'aquest punt, vam mostrar **la nostra disconformitat amb l'advertiment** contingut en el nou anunci d'informació pública de **que només es tindran en consideració les al·legacions que es refereixen a aquelles determinacions que han sigut objecte de modificació respecte al document que va ser sotmès a informació pública mitjançant Acord del Ple de 24.09.2010**, ja que s'han introduït i emprat en el document noves dades i raonaments, motivats principalment pel transcurs del temps, els canvis normatius i de circumstàncies econòmiques i demogràfiques, que qüestionen el model territorial plasmat en el seu conjunt. Lògicament, algunes d'aqueixes modificacions, com són les reclassificacions, els canvis d'ús de residencial a terciari o les infraestructures viàries, no poden analitzar-se de forma aïllada, doncs amb tota lògica se circumscriuen en un context global i han de posar-se en relació amb el conjunt íntegrament.

En definitiva, **de nou el període d'informació pública és insuficient**, excessivament curt per a l'envergadura i transcendència del tema plantejat, amb una cita electoral molt pròxima i una absència notable de mecanismes de participació en la redacció de la RDPGV. Una absència que, a la vista dels llargs deu anys que porta fent-se aquesta revisió, mai podrà excusar-se amb raons d'urgència temporal o de falta de mitjans econòmics.

En aquests moments, les demandes socials han desbordat l'estret marc participatiu que permet la interpretació restrictiva de l'actual normativa: avui es precisa una participació real i prèvia a la redacció dels documents que permeta conèixer les necessitats i aspiracions de la ciutadania i el tipus de solucions que demanda i, a partir d'ací, redactar els documents que formalitzen les respostes.

Per tant, i als efectes jurídics que procedisca, volem deixar constància de l'incompliment de la recomanació de l'Alt comissionat de les Corts Generals, al mateix temps que reiterem la queixa, ara davant el propi Ajuntament, amb expressa i nova

petició que se suspenga la tramitació de la Revisió del PGOU en els seus actuals termes, es paralitzen les actuacions de RSPGV, i es done començament de nou a la fase d'informació pública, conforme a les exigències previstes en la nova legislació vigent: Llei 5/2014, de 25 de juliol, de la Generalitat, d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge, de la Comunitat Valenciana, i Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental.

En el seu moment, **el Concert Previ va servir en la pràctica de “carta blanca” per a l'ajuntament i els promotors que ja s'havien posicionat adquirint sòl d'horta.** Si s'exigira la identitat de tots i cadascun dels propietaris o titulars d'altres drets reals sobre les finques incloses en els diferents sectors en els últims anys es comprovaria tal afirmació amb meridiana claredat.

És per açò que **sol·licitem que es publique i deixe constància en l'expedient de la identitat de tots els propietaris o titulars d'altres drets reals sobre les finques incloses en els nous sectors de sòl urbanitzable durant els cinc anys anteriors a la iniciació de la revisió del PGOU, segons conste en el Registre de la Propietat.**

PRIMERA.- Reflexions sobre la necessitat i els objectius del pla.

- Continuïtat de les fal·làcies justificadores de la fórmula de la Revisió Simplificada (RSPGV).

La revisió del PGOU deriva de les limitacions del document aprovat en 1988, no tant pel temps transcorregut, sinó perquè a més les circumstàncies han canviat, i molt, no solament en aquests més de 26 anys, sinó fins i tot en el període que intervé des de la subscripció del Concert previ (29.09.2005) i avui mateix, amb **la fallida del “model «desenrotllista» la visualització del qual s'ha fet més palès encara amb l'esclat de la “bombolla immobiliària”.** Açò ha obligat als propis redactors de la RSPGV a replantejar les bases de partida de la Revisió, si bé no s'ha abandonat la reduïda i limitant vocació “simplificada” de la mateixa i tampoc s'ha obert un procés ampli de reflexió que conduïra a un nou planejament basat en la contenció urbanística, la rehabilitació i millora de la qualitat de la ciutat existent, la sostenibilitat i el consens social.

En els documents que es van presentar com a Revisió simplificada del PGOU s'insistia que no es tractava de revisar el model territorial del pla vigent, sinó tan sols de *“actualitzar-ho i adaptar-ho a la nova realitat”.*

En les nostres anteriors al·legacions (2008 i 2010) es qüestionava la necessitat d'aquesta revisió, puix que els motius que la volien justificar mancaven de fonament sòlid.

A pesar que en la resposta de l'Ajuntament a aquestes al·legacions van ser

rebutjades, defensant la correcció de la proposta municipal, tant pel procediment de tramitació triat, com per la modificació a la baixa de les previsions de demanda d'habitatge, en l'actual fase de la RSPGV s'està donant la raó implícitament a les al·legacions que aquesta associació va presentar en el seu moment. Per aquestes raons, una vegada més, i no com a simple repetició de les al·legacions anteriorment presentades, sinó com a crítica a la coherència d'aquesta revisió, reiterem que:

Les tres raons adduïdes com a justificació de la revisió del Planejament en 2008 no justifiquen una revisió de tipus expansiu:

- a) *la necessitat de l'adaptació legal;*
- b) *l'ampliació del sòl urbanitzable "donant a més satisfacció a la demanda d'habitatges de protecció pública"; i*
- c) *l'establiment de mecanismes de gestió en sòl urbà.*

Resulta evident que la raó c) no justificaria per si mateixa una revisió del PGOU vigent i quant a la b), en l'actual redacció del pla es reconeix implícita i explícitament que l'Estudi de Demanda d'Habitatge que es va incloure en 2008 per a pretendre justificar l'ampliació del sòl urbanitzable estava completament equivocat. Sobre aquest punt tornarem més endavant.

Però és que l'a) ja no es compleix tampoc, doncs **el document novament exposat al públic no s'ha adaptat a la vigent Llei 5/2014, de 25 de juliol, de la Generalitat, d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge, de la Comunitat Valenciana (LOTUP).**

Alguns plantejaments de la LOTUP, encara que ja arrelats en la LOTPP, en la ETCV, en la vigent legislació estatal (Text Refós de la Llei de Sòl i Llei 8/2013, de 16 de juny, de Rehabilitació, Regeneració i Renovació Urbanes) i en múltiples documents comunitaris europeus (la relació dels quals no procedeix exposar en aquest escrit), que considerem que haurien de respectar-se, són el principi de desenvolupament territorial i urbanístic sostenible (article 3) i varis dels criteris generals de creixement territorial i urbà (article 7), que passen fonamentalment per **prioritzar les actuacions en la ciutat existent enfront de les noves ocupacions de sòl:**

(...) 2. Amb la finalitat de procurar un desenvolupament territorial i urbanístic sostenible, la planificació territorial i urbanística:

a) Prioritzarà la culminació dels desenvolupaments existents i les actuacions de rehabilitació i renovació urbana enfront de les noves ocupacions del territori. (...)

i) Ordenarà la seqüència espacial i la seqüència temporal dels desenvolupaments urbanístics, dotant-la de coherència amb les àrees urbanes ja existents i amb l'estructura territorial supramunicipal.

f) Evitarà els continus urbanitzats i la conurbació de municipis, preservant corredors lliures d'edificació i d'urbanització entre els diferents nuclis urbans. (...)"

El document juga a **adaptar-se als vigents textos legals**, ja siga les disposicions transitòries de la LOTUP o al Text Refós de la Llei de Sòl, **només en allò que interessa als seus redactors**, com és el cas de la cessió de sòl prevista en l'article 13.6 de la Llei 4/2004, de 30 de juny, de la Generalitat, d'Ordenació del Territori i Protecció del Paisatge (LOTPP), conforme al previst en la disposició transitòria

tercera de la LOTUP, però també per a calcular, a conveniència, un horitzó temporal fins a l'any 2030 (en referència a la ETCV i a l'article 22 LOTUP) en lloc de l'horitzó mínim de 10 anys d'expansió urbana previst en l'article 61.3 de la LUV.

Entre la documentació exposada al públic no inclou l'informe o memòria de sostenibilitat econòmica (article 16 del TRLS i article 34 de la LOTUP) en el qual es pondere l'**impacte en les hisendes públiques afectades** per la implantació i el manteniment de les infraestructures necessàries o la creació i la prestació dels serveis resultants, així com la suficiència i adequació del sòl destinat a usos productius.

No hi ha dubte que un pla que supera els 26 anys de vigència, que ha sigut repetidament modificat amb actuacions de gran importància, necessita una actualització. No obstant açò, resulta un tant imprecís afirmar que el pla del 88 està esgotat, si no s'està dient que el que està esgotat és el sòl urbanitzable. **Utilitzar l'argument de l'adaptació a la llei vigent i satisfer la demanda d'habitatge social resulta també una miqueta sorprenent, més encara quan el text no s'adapta a la LOTUP i la política d'habitatge social en l'època de les vaques grosses ha sigut inexistent.**

Se segueix obviant el fet que pot existir urbanisme sense creixement i s'ignora què ha canviat en la ciutat des de 1988 (ciutat estabilitzada, canvis productius, socials i de paradigma) i el **reconeixement social del valor ambiental, patrimonial i productiu de l'Horta** (dictàmens del Consell Valencià de Cultura i universitats públiques, Iniciativa Legislativa Popular, Pla de Participació Pública del PAT de l'Horta i tot tipus d'enquestes). La idea de transformació, les estratègies de requalificació, de recomposició, de millora, de desdensificació,... són pràcticament ignorades.

Com a mecanisme per a aconseguir els objectius vagament explicitats, **la revisió proposa, en definitiva, reclassificar més sòl agrícola d'horta i incloure, en les ja escasses àrees d'horta "protegides", la reserva de sòl per a una gegantesca expansió de la xarxa viària local i metropolitana.** La requalificació de 415 hectàrees d'horta actualment considerades SNU a SUBLE resulta intolerable, considerant l'escassa superfície d'horta restant al municipi de València, i la minva irremediable del patrimoni cultural i natural del municipi.

Respecte d'aquest altre objectiu: la voluntat d'una dimensió metropolitana, més enllà dels límits del municipi. Un absurd plantejat des d'un document municipal.

Cal recordar novament que, ja amb data 15.05.2008 diversos col·lectius ciutadans en exercici del dret fonamental de petició previst en l'article 29 de la Constitució i la Llei orgànica 4/2001, van presentar davant la Presidència de la Generalitat una **petició degudament motivada a fi que per aquesta s'instara "a l'Ajuntament de València perquè, amb la finalitat de garantir l'efectivitat futura de la planificació territorial que correspon adoptar a la Generalitat Valenciana en exercici de les seues competències estatutàries i de les obligacions legals derivades de la Llei d'Ordenació del Territori, pospose la tramitació de la REVISIÓ DEL PLA GENERAL fins a tant s'aproven els referits Plans d'Acció Territorial, amb la necessària participació i consens ciutadà**

conforme a les recomanacions expressades pel Consell Valencià de Cultura en el seu dictamen de maig de 2000". Sense que la Generalitat Valenciana, directament responsable de la tramitació dels instruments d'ordenació supramunicipal (**PAT de l'Horta, del Litoral, i de la Infraestructura Verda i del Paisatge**), ni el propi Ajuntament de València hagen volgut donar-se per al·ludits.

Per contra **la proposta de Revisió del PGOU es presenta sense objectius, sense criteris; pur continuisme d'un model desenrotllista, aliè als ràpids canvis que s'estan produint en el món, aliè a la ràpida evolució de les condicions socioeconòmiques**. Un pla abstret, autocomplaent i obsolet. Quan es parla de "acabar la ciutat", a les opcions de desenvolupament, amb prou faenes estableix alguna reflexió que possibilita creure o entendre les conclusions. Ja amb el pla anterior es va pensar a acabar la ciutat amb uns límits estructurals poderosos (cinturons i llit nou), no obstant açò les requalificacions repetides i les que ara s'estableixen desfiguren aqueix concepte i salten les barreres sense albirar aqueixa afirmació abstracta d'acabar la ciutat.

La revisió **no contempla mesures per a la protecció, recuperació i potenciació del patrimoni cultural, natural i paisatgístic, sinó més aviat el contrari**. I la consideració que s'ha fet del patrimoni de nivell estructural (àmbits vinculats a BIC i BRL) mitjançant una revisió del Catàleg sobre la qual expressament se'ns adverteix (no sabem amb quina força legal) que no cap al·legació en la present informació pública, a més d'incompleta (exemple endèmic Ciutat Vella, sense planificació integrada ni actualitzada) i d'incoherent (exemple patològic: la negació d'existència del nucli històric del Cabanyal, per a facilitar la legalitat destructora que significa el PEPRI que es pretén imposar).

El document perd l'ocasió de corregir greus errors de la planificació actual, com són l'absurda destrucció de la trama urbana del Cabanyal o l'Accés Nord al port, mentre ignora les necessitats reals de la ciutat, com són: desenvolupar ja, encara que siga de manera provisional, els espais ara sense ús que han d'integrar el Parc Central al complet, resoldre les necessitats urbanístiques, dotacionals i de comunicació dels poblats marítics (amb casos especialment greus com el de Natzaret), resoldre els problemes urbans causats per apostes fallides com la Fórmula 1, la ZAL de la Punta o "Sociópolis", donar una proposta per al desenvolupament i la inserció urbana del nou llit del Túria

En definitiva, no es fa cap referència en la RSPGV a tornar la mirada cap a la ciutat consolidada, créixer cap a dins, ajustar el model interior per a desenvolupar i millorar en la mateixa operació, en línia amb les estratègies de sostenibilitat que apareixen en totes les reflexions urbanístiques i mediambientals europees.

- De l'escassa credibilitat dels presumptes objectius de la revisió

Es fa necessari rellegir les **Directrius estratègiques d'evolució urbana i ocupació del territori** (DEUOT) de la mateixa RSPGV (Llibre II), per a posar-les en relació amb el que realment es proposa. Més enllà del llenguatge retòric i genèric d'aquestes

directrius cal concloure que el que realment s'està fent no té pràcticament res a veure amb tals objectius.

Valguen de mostra els següents exemples del document exposat al públic:

3. Problemes detectats en relació amb l'ordenació urbanística i territorial:

(...) b) Absència d'una protecció efectiva de l'Horta de València, que atenga al reconeixement del seu valor cultural, paisatgístic i ambiental, i que instrumente aquelles fórmules o recursos que contribuïsquen a la seua revitalització i la seua posada en valor.

4. Directrius relatives a la sostenibilitat.

4.1. Objectius i directrius relatives a la Infraestructura Verda de València.

(...) 6. Directrius relatives als elements del mitjà rural.

Les seues funcions són les de preservar la capacitat productora del territori, protegir els seus valors culturals i paisatgístics, millorar el paisatge i revitalitzar el patrimoni rural.

(...) 9. Directrius en relació amb els corredors de connexió.

Els corredors de connexió han de garantir la continuïtat física i visual de la Infraestructura Verda, interconnectant els seus espais i facilitant l'accessibilitat dels ciutadans als elements que la configuren. (...)

4.2. Utilització racional del sòl.

(...). 2. Ciutat compacta i ús intensiu del sòl. (...) es tracta d'un model que minimitza el consum de sòl i per tant, l'ocupació de sòl d'horta, i que redueix la pressió sobre el mitjà natural i rural.

(...) 6. Integració d'Infraestructures de serveis i de comunicacions.

Les infraestructures lineals tractaran d'evitar la fragmentació i compartimentació dels espais naturals i d'horta de l'àrea metropolitana.

Es procurarà la disposició d'infraestructures lineals en passadissos i corredors integrant-les en l'estructura del territori i resolent la seua compatibilitat amb els usos del sòl, el seu impacte paisatgístic i impossibilitant la formació de bosses d'horta residuals.(...)

4.5. Protecció del mitjà natural i del mitjà rural.

1. Criteris considerats en la classificació del sòl no urbanitzable.

El Pla classifica com a sòl no urbanitzable els terrenys que han de ser preservats permanentment del procés urbanitzador. Pretén així la protecció dels actius ambientals que envolten la ciutat, així com d'altres sòls que compten amb valors agrícoles i paisatgístics, mantenint el seu caràcter de corredor biològic i territorial en el sistema d'espais oberts d'escala metropolitana. (...)

Horta de València.

L'objectiu és preservar el seu caràcter agrícola i el seu paisatge, protegint els elements associats a l'activitat productiva, com a forma sostenible d'organització del territori i de l'economia agrària valenciana, i fomentar les accions encaminades a la recuperació del patrimoni cultural existent. (...).

En definitiva, sota una literatura de la sostenibilitat ambiental es reclassifiquen àmplies zones d'horta i es reserven terrenys per a la construcció de noves infraestructures viàries d'elevat impacte, fragmentant bosses de sòl no urbanitzable d'horta "d'especial protecció".

Aquests suposats criteris per a les noves reclassificacions manipula conceptes nobles (preservació de valors ambientals, dret constitucional d'accés a l'habitatge) per a justificar actuacions completament oposades: la nova requalificació de zones d'horta.

Però a més, és fàcil comprovar com les escasses bosses de sòl protegit d'horta que es mantenen estan, al seu torn, travessades per infraestructures viàries que fragmenten aquests espais, preparant-los així per a la futura transformació urbana a la qual el document de PGOU els condemna.

Finalment, quant a l'increment de la Xarxa Primària de parcs, bàsicament es tracta de la reclassificació de determinades zones d'horta perifèriques a la ciutat com a Parc urbà. En realitat, s'intenta esmenar el dèficit de zones verdes (metres per habitant) a costa de seguir sacrificant l'horta periurbana. Ja indiquem i hem de reiterar que **seria més desitjable la creació de nous parcs mitjançant l'aprofitament o rescat dels solars encara existents en la trama edificada, i el manteniment dels espais oberts entre l'edificat i les rondes.**

- Dels inacceptables estudis realitzats sobre població i sobre necessitat d'habitatge.

L'inici de la revisió, és d'abril de 2004 (amb concert previ subscrit el 29.09.2005) i l'encàrrec de l'estudi d'habitatge va ser de 7 de Setembre de 2007, tres anys més tard i estant ja en vigor la LOTPP.

Amb la cronologia d'aprovació, primer l'expedient per a l'Homologació Global Modificativa del PGOU, i tres anys després encàrrec a AUMSA de l'estudi sobre habitatge que exigia la llei, ja vam advertir de la falta de rigor en supòsits que van fonamentar en el seu moment el Concert Previ, i que l'Estudi de demanda d'Habitatge no tenia un altre objectiu que la justificació a posteriori de propostes urbanístiques prèviament formulades.

Es va proposar així la reclassificació de nous sòls, de parcel·les d'horta, sense un estudi de demanda i anàlisi del parc d'habitatges que ho justificara.

En la resposta a les al·legacions d'aquesta associació a l'Informe sobre el «tràmit d'Informació Pública de la Revisió Simplificada del Pla General De València», de 2010, es reconeixia implícita i explícitament que l'Estudi de Demanda d'Habitatge (EDV) que es va incloure en 2008 per a pretendre justificar l'ampliació del sòl urbanitzable estava completament equivocat. Aquests errors es referien tant a l'evolució de la població resident, com a la capacitat d'oferir habitatge dins del planejament vigent.

- Sobre l'estudi de població

*«El EDV que va acompanyar a la RSPG es va elaborar al llarg dels anys 2007 i 2008 i va establir la demanda previsible en el període 2007-2018, partint de la població existent l'any 2006 i estimant la seua evolució d'acord amb les previsions de l'INE. Amb aquestes dades, va determinar un increment de població l'any 2015 del 5,2%, que **es justificava bàsicament pel fenomen de la immigració.** Per a caracteritzar la demanda d'habitatges i en particular, la demanda d'habitatge protegit, va incorporar una enquesta amb un total de 4.092 entrevistes. L'Estudi conclouia que en aqueix període temporal es produiria en la ciutat una demanda efectiva de 54.264 habitatges de nova construcció i una demanda efectiva*

d'habitatge de segona mà de 70.506 habitatges». (Resposta al·legacions 2010)

L'increment d'immigració que es creia detectar, en realitat corresponia a l'empadronament massiu de residents abans no regularitzats, com a conseqüència de la regularització d'immigrants amb contracte de treball, impulsada pel Govern en 2005. No obstant açò, una gran part d'aquests immigrants treballaven en el sector de la construcció, fins llavors en plena expansió de la bombolla immobiliària, i molts altres en serveis relacionats amb l'eufòria econòmica vinculada a la mateixa, l'esclat de la bombolla ha produït una important tornada d'estrangers als seus països d'origen.

Pel que sembla es preveia que aquesta immigració anava a continuar indefinidament, reconeixent que **el creixement vegetatiu és negatiu**, i les perspectives no són de millora, donada la reducció de la població en edat fèrtil, i l'endarreriment en la formació de noves llars, a causa de les males expectatives laborals (desocupació estructural, precarietat, treball a temps parcial, salaris a la baixa...). De les xifres manejades en la RSPGV es dedueix que tot el creixement de població que s'anuncia es continua atribuint a la immigració, atès que, encara que per al conjunt de la població es preveia un increment del 5,2% entre 2007 i 2015, però que per al percentatge de la població en edat més fèrtil (entre 20 i 35 anys) es contemplava una disminució del 20% per al mateix període. Al mateix temps, una quantitat creixent de joves espanyols es veuen obligats a cercar treball en l'estranger, per la qual cosa el **saldo migratori actual és negatiu**, en un horitzó llarg, és a dir, amb predomini de l'eixida respecte a l'entrada.

A aquest saldo migratori negatiu cal afegir el flux d'**eixida de residents de la ciutat cap a la segona corona metropolitana de l'Àrea Metropolitana** de València (AMV), cercant tipologies residencials de baixa densitat. Efectivament, és aquesta segona corona metropolitana la que està creixent realment en les últimes dècades, no el nucli central de l'AMV, la Ciutat de València.

Però en la RSPGV s'insisteix en la confiança d'un fort creixement poblacional de la ciutat: *"D'acord amb les previsions demogràfiques d'aquest Estudi, el Projecte de Revisió va estimar en el límit del seu horitzó temporal un creixement poblacional que podia oscil·lar entre 50.000 i 60.000 nous habitants i que en qualsevol cas, estaria per sota del llindar dels 900.000 habitants".*

Malgrat la tendència a la reducció de la població espanyola, una de les més accentuades de la Unió Europea, la RSPGV es nega a acceptar aquesta realitat, i insisteix en la necessitat de créixer: *"el Pla considera l'escenari tendencial resultant de la dinàmica produïda en la ciutat en els 20 últims anys i estableix el seu sostre poblacional en 840.559 habitants, descartant el creixement 0, en considerar que està fora de tota lògica territorial i que podria suposar una limitació al desenvolupament sostenible de la ciutat"* (Memòria RSPGV)

A pesar que en els últims 5 anys amb estadístiques disponibles (de 2009 a 2014), la població resident a València ha passat de 815.440 a 787.188 habitants, amb una reducció de més de 28.000, el sostre poblacional decidit en la RSPGV *"resulta similar al considerat en l'Estudi d'habitatge que es va realitzar per al quadrienni 2015-2018. Encara que ha quedat desfasat en les seues previsions temporals, la seua caracterització de la*

demanda es va basar en dades demoscòpiques extretes a partir d'una enquesta realitzada a més de 4.000 persones, la qual cosa ens permetria extrapolar les seues conclusions i considerar que es pot produir una demanda d'habitatges similar al llarg dels pròxims 18 anys, encara que de manera més escalonada, en una conjuntura de superació de la crisi econòmica”.

D'altra banda, cal tenir en compte una **visió metropolitana**. En el cas que es produïra un futur creixement de població en l'AMV, seria en un horitzó bastant llunyà, amb temps per a engegar els instruments de planificació territorial, la necessitat de la qual no es discuteix a la mateixa RSPGV, sinó que es reconeix explícitament en les respostes a les al·legacions anteriors. Una Ordenació del Territori metropolità disposaria de múltiples opcions d'ubicació de noves activitats i de nous habitatges, de ser necessaris per noves demandes. I cal suposar que aquests criteris d'ubicació, d'acord amb les preocupacions expressades en el Pla d'Acció Territorial de l'Horta (PATH), disposaria de suficients ubicacions alternatives, preferibles a l'ocupació i destrucció de la ja escassa horta del terme municipal de València.

- En relació amb l'oferta potencial de vivenda

La resposta a les al·legacions de 2010 reconeix també que la capacitat d'oferta d'habitatges era superior a la prevista en l'Estudi de Demanda de Vivenda EDV:

«a la vista de les al·legacions presentades, s'ha procedit a realitzar un estudi dels habitatges que estaven pendents de construcció en aqueixes dates, que ha permès constatar que en les dades de l'EDV únicament s'havien considerat els habitatges inclosos en els PAIs adjudicats i no tots els habitatges que possibilitava el planejament vigent en àmbits d'actuació integrada, per la qual cosa es procedirà en el document definitiu a introduir els ajustos que corresponguen».

Resulta cridaner que l'EDV **no encertara a analitzar aquest potencial de desenvolupament del planejament ja aprovat**, encara que justificava que la demanda efectiva d'habitatge nou havia de satisfer-se tant a través dels sòls del PGOU de 1988 que es trobaven en desenvolupament i dels nous sòls urbanitzables que prevera el Pla. *“Si considerem l'oferta d'habitatges que es deriva dels nous desenvolupaments residencials que el Pla proposa (17.074 habitatges), els habitatges inclosos en les noves unitats d'execució que delimita en sòl urbà (2.690 habitatges) i els habitatges previstos en desenvolupaments del planejament vigent que es troben pendents de construir (38.375 habitatges, segons dades disponibles de l'any 2008), l'oferta d'habitatges del Pla ascendiria a un total de 58.139 habitatges, la qual cosa suposa un 7 % més respecte a les 54.264 habitatges que, segons l'Estudi de demanda, constituïen la demanda efectiva d'habitatge de nova construcció en la ciutat, en un escenari demogràfic similar”.*

Comprovada la invalidesa de les previsions de creixement poblacional, resulta bastant més versemblant que l'**oferta real disponible** si s'executaren totes les previsions del planejament vigent, més l'oferta d'habitatges buits ja construïdes (usades o acabades però no ocupades), serien més que suficients per a cobrir una hipotètica demanda. En l'EDV es considera que la satisfacció de la demanda de segona mà, es cobriria amb els habitatges buits existents en el sòl urbà, però que existeix una demanda específica d'habitatge nou, que hauria de cobrir-se sobre nou sòl. S'ignora que, actualment, existeixen molts habitatges acabats o en construcció que mai han sigut ocupades.

En l'EDV es justifica també la necessitat de nous sòls urbanitzables per a *“resoldre la demanda d'habitatge protegit, davant la insuficiència de les reserves previstes en el planejament de la ciutat”*. S'ignora la possibilitat, si el mercat així ho exigira, de **substituir previsions d'habitatge lliure per VPO**.

Independentment de les zones pendents de desenvolupar, en la ciutat existeix una **gran quantitat de solars pendents d'edificar en zones ja urbanitzades**, tant en el centre històric com en els eixamples. Es troba a faltar en l'EDV un catàleg de solars en sòl urbà, per a calibrar millor la capacitat de creixement de l'oferta d'habitatges.

També **s'ignora la creixent demanda d'habitatge en lloguer**, indicatiu d'un canvi cultural important. És cert, que a diferència de la resta d'Europa, a Espanya ha dominat la demanda d'habitatge en propietat en relació amb l'habitatge en lloguer, però aquesta situació està canviant ràpidament, sent ja en aquests moments (2014) més important la demanda d'habitatges de lloguer que de compra. Les raons d'aquestes noves tendències són múltiples: canvis en el mercat de treball, menors ingressos i major precarietat, l'escàs accés al crèdit, la major mobilitat laboral... L'oferta d'habitatges haurà d'ajustar-se a aquests canvis, amb el que la distinció entre “habitatge nou” o “habitatge usat” mancarà d'importància.

No obstant açò, en la RSPGV se segueix aplicant una lògica ja superada d'incrementar l'oferta per a evitar l'especulació, la inconsistència de la qual i fracàs es va evidenciar amb l'enorme pujada de preus especulativa de la bombolla immobiliària: *“Considerant aquest escenari de demanda, un excés en l'oferta del 7% respecte a la demanda, constitueix un percentatge assumible en qualsevol procés de planificació, per a evitar la rigidesa del mercat de sòl i l'aparició de processos especulatiu.”*

-Construir o rehabilitar?

A la Memòria de la RSPGV es reconeix que *«Aquest nou escenari econòmic ha derivat en un canvi de rumb en les polítiques estatals relacionades amb el sector immobiliari i de la construcció, que pretenen reorientar el sector cap als teixits urbans existents. Aquest canvi de rumb s'ha instrumentat, entre altres coses, a través de la Llei 8/2013, de 26 de juny, de rehabilitació, regeneració i renovació urbanes, que pretén reactivar el sector des de l'estimulació de la rehabilitació, regeneració i renovació urbana, partint del convenciment que a curt i mig termini, serà molt difícil que aquests sectors puguin contribuir al creixement de l'economia espanyola i a la generació d'ocupació, si continuen basant-se en la transformació urbanística de sòls verges i en la construcció d'habitatge nou»*.

No obstant açò, malgrat aquest reconeixement de la necessitat d'un canvi d'enfocament en l'activitat urbanitzadora, cap a la rehabilitació, al final s'imposa la decisió política de reclassificar per damunt de tot: *«Aquest canvi de l'escenari econòmic obliga a reflexionar sobre algunes de les propostes del Pla i a realitzar els ajusts que resulten procedents, sense que açò supose la renúncia substancial del model territorial prefigurat en el Projecte iniciat per la Corporació l'any 2004, que representa un projecte polític per a la ciutat de primer ordre i que necessàriament ha de tenir vocació de futur, amb independència dels cicles econòmics que puguin produir-se en les pròximes dècades»*.(Memòria RSPGV)

- Aturada conjuntural o canvi estructural?

La RSPGV no renuncia a les esperances de tornar a una situació desenrotllista:

«Referent a açò, el Projecte que es va exposar al públic en 2010 va establir unes previsions demogràfiques sobre la base de dades estadístiques d'evolució de la població disponibles en les dades en les quals es va elaborar. El seu Estudi de demanda d'habitatge quantificava la demanda previsible en el període 2007-2015, partint de les estimacions de població realitzades per l'INE en aqueix interval temporal, i determinava que l'any 2015, inici de tercer quadrienni de vigència del Pla, es produirien increments de població de l'ordre del 5,2%, que anaven a respondre bàsicament al fenomen migratori. D'acord a les seues previsions demogràfiques, el Projecte de Revisió va estimar en el seu horitzó temporal un creixement poblacional que podia oscil·lar entre 50.000 i 60.000 nous habitants i que en qualsevol cas, estaria per sota del llindar dels 900.000 habitants. No obstant açò, a partir de l'any 2009 va començar a reduir-se sensiblement la població en la ciutat i les previsions demogràfiques d'aqueixes mateixes bases oficials a curt termini, van canviar de rumb». (Memòria RSPGV)

La reducció de la població es planteja com un problema purament conjuntural, i es confia, sense cap dada real, que un futur canvi de conjuntura torne a generar una demanda d'habitatge nou. Per açò, encara que es reconeix que en els càlculs d'aquest Estudi de Demanda no es comptabilitzava adequadament la capacitat del parc d'habitatges buits, sumat a la capacitat de producció d'habitatges nous, que, en la nostra opinió, proporciona una oferta molt per sobre de la demanda potencial a molt llarg termini, en la RSPGV de 2014 es realitza simplement una rebaixa de 4.000 nous habitatges en aquesta demanda sobre els càlculs anteriors, que es tradueix en l'eliminació de dos sectors residencials previstos en 2010 en les pedanies del sud — Castellar-Oliveral i Forn d'Alcedo— i la reconversió d'un tercer sector residencial en terciari en la pedania de Mahuella, però es manté la reclassificació de 415 hectàrees per a crear 10 nous sectors residencials, en els quals es planifiquen 17.000 nous habitatges.

No obstant açò, segueix sense realitzar-se un estudi rigorós del sostre potencial dels plans parcials actualment aprovats, on encara podrien construir-se una gran quantitat d'habitatges, al voltant de 40.000, que sumat als 60.000 buits (nous o usats) sumarien uns 100.000 habitatges, que permetrien acollir un creixement de població de l'ordre d'un quart de milió, sens dubte improbable.

Contradictòriament, a la RSPGV es reconeix que la crisi de la construcció no va ser un fenomen purament conjuntural: *«Encara que l'any 2007 es va produir l'anomenat "esclat de la bombolla immobiliària", el canvi en el sector ja havia mostrat anteriorment símptomes de clara ralentització, llançant un excés d'oferta enfront de la demanda, circumstàncies que es van veure agreujades amb la precarietat d'ocupació i la dificultat en l'obtenció de finançament adequat». (de la Memòria de la RSPGV, 2014).*

Però al final s'imposa un optimisme forçat, doncs del que es tracta és de justificar noves requalificacions: *«Atès que el Pla ha d'establir les determinacions necessàries per a garantir el desenvolupament sostenible de la ciutat, tant per a usos residencials com per a usos econòmics i la previsió d'aquells sòls dotacionals de la xarxa primària que resulten necessaris, l'ampliació del seu horitzó temporal a 2030, possibilita considerar superada*

l'etapa de recessió econòmica i prefigurar un marc econòmic i demogràfic equilibrat i sostenible».

- Conclusió: l'Estudi de Demanda d'Habitatge manca de tota fiabilitat

Encara que es reconeix explícitament que l'Estudi de creixement de població i de demanda d'habitatge era erroni, ja que la tendència real ha seguit un altre camí, es considera merament conjuntural i s'aposta per les possibilitats de tornar a créixer, encara que sense data definida. Ja no hi ha un Estudi de població real, ni de demanda d'habitatge que justifique l'expansionisme reclassificador de la revisió, per la qual cosa aquestes propostes de reclassificació manquen completament d'arguments. *«Per sobre de tot, la Revisió del Pla General de València ha de tenir vocació de permanència a llarg termini, per la qual cosa contemplar escenaris de paralització de l'activitat urbanística, encara que resulte imaginable en la situació econòmica actual, està fora de tota lògica territorial».* (de la Memòria de la RSPGV)

Es reconeixen en part les al·legacions presentades per esta Associació en 2010, però no es canvia el rumb, ni els objectius, ni les conclusions predeterminades: *«El present Document és, per tant, el resultat d'introduir determinats ajusts en el Projecte de 2010, atenent a la crisi del sector, a un nou escenari temporal i demogràfic, al canvi de rumb de les polítiques estatals en matèria de sòl, que dirigeixen els seus esforços cap a la ciutat consolidada, i a la consideració de moltes de les propostes contingudes en les al·legacions presentades en el tràmit d'informació pública celebrat aqueix any. El resultat és un Pla estructural que defineix el model d'evolució urbana i l'ordenació urbanística estructural del municipi en l'horitzó temporal de l'any 2030, i que manté substancialment l'ordenació detallada prevista en el planejament vigent, fins a tant es procedisca a la revisió d'aquells aspectes de la mateixa que resulten necessaris».*(RSPGV, 2014, Memòria, Llibre I, pàg. 8)

Es demostra així que els Estudis de Demanda d'Habitatge i uns altres, que pretenen informar i servir de base a la revisió del Pla General, en realitat s'utilitzen de manera prefabricada, per a justificar les decisions de requalificació ja preses, en benefici de determinades parcel·les. Pel que cal qüestionar la validesa de la RSPGV.

D'una altra part, resultava impossible d'evitar reconèixer que l'àmbit d'estudi de les necessitats d'habitatge protegit hauria de ser metropolità, per la qual cosa correspondria realitzar aqueix estudi considerant els fluxos entre els llocs d'habitatge i els de treball o estudi, tenint en compte l'evolució demogràfica de la comarca. Com tampoc es pot obviar que l'administració autonòmica ha aprovat macro-sectors d'habitatge protegit a Catarroja i La Torre (la Memòria Justificativa de la RSPGV arriba a reconèixer que *“mentre en aquestes dates les obres d'urbanització pràcticament han conclòs, solament s'han edificat algunes de les parcel·les previstes en l'ordenació”*) al·ludint precisament a necessitats supramunicipals.

A més, cal recordar, finalment, que, quant a la satisfacció de la demanda d'habitatges de protecció pública, la RSPGV resulta una fal·làcia, a la vista del previst en la disposició transitòria sisena de la LOTUP, referida a la **suspensió temporal de la reserva mínima de sòl per a habitatge protegit** (conforme a l'establert en la disposició transitòria segona de la Llei 8/2013, de 16 de juny, de Rehabilitació,

Regeneració i Renovació Urbanes) **fins al 28 de juny de 2017**, per la qual cosa l'objectiu d'ampliar el sòl urbanitzable per a donar satisfacció a la demanda d'habitatge de protecció pública ha quedat finalment fora de lloc.

- Reconeixement de la necessitat d'un marc metropolità i incompliment de planejament supramunicipal vigent.

És palesa l'absència actual d'ordenació del territori a escala metropolitana que permetria encaixar el planejament local dins del necessari planejament comarcal i metropolità, doncs, deixant a un costat les velles **Normes de Coordinació Metropolitana de 1988** (la RSPGV no justifica el compliment de les seues recomanacions relatives a l'aptitud del sòl per a la urbanització), en l'actualitat només comptem amb l'**Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana** (ETCV) com a instrument d'ordenació territorial de caràcter integral.

La Memòria de la RSPGV afig com a objectiu: la voluntat d'una dimensió metropolitana, més enllà dels límits del municipi. Un absurd plantejat des d'un document municipal. Per què no esperar a l'aprovació del planejament metropolità (encara que insuficient)?: el PAT de l'Horta i el del Litoral estan redactats des de fa 8 anys, pendents d'aprovació.

S'accepta explícitament aquesta necessitat en la resposta a les esmenes, però no es tradueix en tots aquests anys en una decisió política d'avançar a construir aquest marc, a pesar que el Partit Popular governa tant a la Ciutat com en la majoria de municipis de l'àrea metropolitana, la qual cosa mostra la seua nul·la voluntat d'assumir-ho.

En la resposta a les nostres al·legacions s'al·ludeix, a conveniència, a alguns instruments d'ordenació no aprovats definitivament, com és el cas del PAT de l'Horta, per a justificar els nous sectors de sòl urbanitzable i algunes infraestructures, incloses, però no recomanades, al PATH.

La ETCV marca una sèrie de directrius a les quals han de sotmetre's la resta de plans i projectes amb incidència sobre el territori. **La RSPGV no està d'acord o contradiu total o parcialment diverses d'aqueixes directrius**, com la 27 (els actius del territori i la competitivitat econòmica) o la 50 (marc d'actuació i objectius de la política de paisatge) per posar algun exemple. Però principalment **els criteris de creixement per al sòl residencial i per al sòl per a activitats econòmiques**, com es demostrarà més avant.

Aquesta associació ja va sol·licitar expressament que, en tant es duiguera a terme l'aprovació de la ETCV i del PATHV *"i fins a la publicació definitiva d'aquest últim, es declare una moratòria amb suspensió de llicències i acords d'aprovació de Programes d'Actuació Integrada (PAIs) i la resta de decisions urbanístiques que puguen comprometre les seues respectives determinacions en l'àmbit de l'àrea metropolitana de València (àrea funcional de València), així com que es duga a terme un estricte control sobre totes les*

actuacions que, directa o indirectament, puguen suposar una disminució de Sòl No Urbanitzable catalogat com de valor agrícola”, tal com possibilitava la LOTPP.

Tractem així d'evitar que, pendents d'aprovació definitiva els instruments d'Ordenació del Territori corresponents, s'acabe per imposar la potència fàctica del planejament sectorial, com ara els plans de carreteres, que la Conselleria d'Infraestructures elabora amb els seus propis criteris de perpetuació de l'actual model de mobilitat basat en el tràfic privat, i que exigeix enormes reserves de sòl per al futur viari previst.

En l'Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA) s'insistia repetidament en la necessitat d'una visió comarcal o metropolitana, però aquesta afirmació no feia sinó fer més clamorosa l'absència real d'ordenació territorial i de directrius metropolitanes aprovades definitivament, encara que açò no justifica la **“fugida cap a avant” de l'Ajuntament de València, que ha exercit pressió política perquè el PAT de l'Horta no fóra aprovat abans que la RSPGV.**

Però és que, a més, la RSPGV **no compleix amb la normativa del Pla d'Acció Territorial de Risc d'Inundació** de la Comunitat Valenciana (PATRICOVA), atès que es classifiquen nous sòls urbanitzables en terrenes afectats per risc d'inundació sense que es tinga constància que l'Estudi de Inundabilitat que ha de concretar aquest risc haja sigut aprovat, i que per tant no presenta cap validesa.

Tampoc es compleix **amb la regulació prevista** en la Llei 11/1994, de 27 de desembre, d'Espais Naturals Protegits de la Comunitat Valenciana (LENP) per als denominats “àmbits no declarats espai natural protegit” o **àrees d'amortiment dels PORN**, concretament en el de **la conca hidrogràfica de l'Albufera** (que afecta a les infraestructures previstes en els voltants de Castellar), doncs en aquests sòls només es pot realitzar el contemplat en l'apartat 3 de l'article 33 d'aquest text legal, segons redacció donada per la Llei 5/2013, de 23 de desembre, de Mesures Fiscals, de Gestió Administrativa i Financera i d'Organització de la Generalitat.

Conforme a l'article 145 de la Llei 5/2013, la disposició addicional primera de la LENP *“el contingut de tots els plans d'ordenació de recursos naturals en vigor en el moment d'aprovació d'aquesta llei, que regulen l'àmbit no declarat espai natural protegit se substitueix per l'establert en l'article 33 apartat 3 de la present disposició legal”.*

- L'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV) i el creixement sostenible de sòl per a ús residencial i d'activitats econòmiques.

En la RSPGV no es compleix amb el creixement màxim de sòl previst en la ETCV. La Memòria Justificativa de la RSPGV (pàgs. 84-86) conté errors que llancen uns resultats molt dispars dels correctes, que es derivarien aplicant correctament les fórmules corresponents.

S'ha considerat una **taxa de creixement** (TCD) d'1,05162 en lloc de 0,05162 que és la corresponent després d'aplicar un 0,6 % anual acumulatiu en 18 anys. Sense variar els altres factors i sempre amb les pròpies dades apuntades en la pròpia Memòria

Justificativa, el creixement de sòl màxim segons la ETCV per a ús residencial és de 57,20 ha. Es classifiquen 213,60 ha

El mateix error es realitza amb el creixement de sòl per a activitats econòmiques, (pàgina 86 de la Memòria Justificativa). El TCD corresponent seria = 0,1137, i no 1,1137 com apunten els redactors. Açò ens llança **una superfície de 67,95 ha, bastant menor que la proposta.**

A més, caldria qüestionar **altres usos** que impliquen sòl segellat, com els equipaments i dotacions que, o bé són requeriments del sòl residencial, o haurien de ser considerats dins de l'activitat econòmica, la qual cosa també ens incrementaria el sòl classificat per a aquest ús.

Aquestes dues superfícies són considerades com a màximes per la ETCV. Aquests creixements màxims de sòl proposats per la ETCV en l'horitzó del 2030, s'apliquen a partir de l'actual sòl segellat per a cada ús, per la qual cosa s'ha de comparar amb el total classificat, no executat, ja siga sòl urbà o urbanitzable. En tot cas, han de complir-se les directrius relatives a l'ocupació racional i sostenible del sòl previstes en la legislació corresponent (ja siga la LOTPP o la vigent LOTUP) i en el Títol IV de la ETCV, com per exemple la directriu 48 (principis directors de la infraestructura verda i l'activitat agrícola i ramadera) i la 53 (paisatges de rellevància regional de la Comunitat Valenciana), entre unes altres.

Cal recordar que el sòl agrícola de l'Horta és dels més productius i de més alta qualitat d'Europa. Aprovar un Pla General com l'exposat al públic és fer exactament el contrari del que marca la llei, la normativa i les recomanacions europees, encara que es repetisca moltes vegades en la redacció de la *RSPG que el projecte és molt sostenible.

- La Infraestructura Verda.

La RSPGV **planteja grans dubtes al voltant dels límits urbans i a l'ocupació d'Horta**, que no ha de ser un paper en blanc a l'espera de ser urbanitzat. El document proposa estendre la trama urbana, trencant corredors ambientals com l'existent entre el riu Túria i l'horta de Campanar. Però és més, l'Horta, a més de funcionar com a infraestructura verda amb un alt valor ambiental, i de ser un ben patrimonial i cultural, és un territori de treball, de producció, de relacions socials, d'habitatge i d'esplai. El sòl que embolica la ciutat no és una taula rasa. En ell passen coses i aquestes tenen igual i fins i tot més valor que l'obtenció de nous solars per a habitatges, equipaments i infraestructures. És inadmissible que es pretenga urbanitzar més de 400 ha d'horta, com en Faitanar, La Torre i Forn d'Alcedo, la Punta, Benimaclet o l'horta de Vera, que desapareixerà per complet amb la RSPGV.

Convé repassar el concepte i les funcions que juga la infraestructura verda segons l'article 4 de la LOTUP: **La infraestructura verda: concepte i funcions**

1. La infraestructura verda és el sistema territorial bàsic compost pels espais següents: els àmbits i llocs de valor ambiental, cultural, agrícola i paisatgístic més rellevant; les àrees crítiques del territori la transformació de les quals implique riscos o costos ambientals per a la comunitat, i l'entramat territorial de corredors ecològics i connexions funcionals que posen en relació tots els elements anteriors.

5. Les funcions de la infraestructura verda són les següents:

a) Preservar els principals elements i processos del patrimoni natural i cultural, i dels seus béns i servicis ambientals i culturals.

f) Afavorir la continuïtat territorial i visual dels espais oberts.

h) Millorar la qualitat de vida de les persones en les àrees urbanes i en el medi rural, i fomentar una ordenació sostenible del medi ambient urbà”.

S'entén llavors, per exemple, la necessitat de reforçar la protecció de l'horta existent, i també la exigència d'**incorporar la Partida de Dalt (horta de Benimàmet i Campanar) al Parc Natural del Túria**, assegurant així la necessària continuïtat biològica, paisatgística i de comunicació lúdica entre el Parc Natural i el parc lineal urbà del vell llit del Túria, fins a la mar, a través del “Delta verd” que enllace amb la Dàrsena Interior. De fet, en el mateix document de la RSPGV s'entra en contradiccions, com quan es planteja aquesta continuïtat del corredor verd fins al mar (Llibre I pàg 64), i una mica més avant es dibuixa el mateix corredor, però tallat i aïllat per la nova Ronda de Mislata i les urbanitzacions (pàg. 76).

En la RSPGV s'afirma, correctament, que *“Els corredors de connexió han de garantir tant la continuïtat física del sistema com la continuïtat visual de l'espai. Pot servir a altres funcions, com impedir la conurbació, facilitar l'accés a altres espais o proporcionar oportunitats recreatives i culturals per a millor aprofitament dels recursos del territori”*. Però les propostes de noves infraestructures vials i de urbanitzacions incloses en la Revisió fomenten la conurbació, trenquen la continuïtat, i interrompen els accessos.

Al fil de l'anterior, la directriu 43 de la ETCV, que es refereix als connectors biològics i territorials d'escala regional, recomana un ample mínim de 500 metres, excepte excepcions degudament justificades en la realitat territorial. El planejament urbanístic ha d'establir una adequada ordenació i regulació dels usos del sòl i activitats per a garantir la permeabilitat i la connectivitat dels corredors biològics i territorials, amb aquesta finalitat.

Semblants contradiccions apareixen en relació amb els itineraris urbans inclosos en la xarxa de la Infraestructura Verda. En la Memòria s'afirma que *“Els itineraris urbans han de fomentar la mobilitat a peu o bicicleta i al seu torn permetre l'establiment d'una important massa vegetal en el context urbà.”* En canvi, es grafia en la RSPGV uns itineraris urbans que no responen a una realitat verda, en la mesura en què es recolza en carrers de disseny estandar, sense qualificar ni millorar, carrers on el tràfic i l'aparcament són els dominants, i els arbres anecdòtics. I s'inclouen com a “Vies Parc i bulevards” noves penetracions viàries a la ciutat, com el nou eix sud batejat com a “Bulevard Federico García Lorca”, generat sobre l'enterrament de les actuals vies de ferrocarril, consistent en diversos carrils de tràfic en cada sentit amb un xicotet espai central.

SEGONA. Mobilitat sostenible i infraestructures de transport.

- Sobre la no integració de la mobilitat sostenible en la RSPGV

En la Memòria Justificativa de la RSPGV (Llibre I), es fan diverses al·lusions a la mobilitat sostenible, i es dona per complert el tràmit legal del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) com a requisit del PGOU, amb l'aprovació prèvia per part de l'Ajuntament de València, en sessió Plenària el 27 de desembre de 2013. No obstant açò, aquestes referències són merament retòriques, ja que **el tràmit d'aprovació del PMUS es considera a efectes purament formals, d'imperatiu legal, ja que en la RSPGV no s'incorporen les preocupacions i suggeriments** expressats en aquest PMUS, en el sentit de la necessitat de canviar el model de mobilitat, reduint el pes de la mobilitat motoritzada.

Encara que es diu apostar per afavorir la mobilitat sostenible, en un altre apartat s'assegura voler afavorir "*totes les formes de mobilitat*", sense establir per tant una jerarquia de preferències, on es prioritzen les formes de desplaçament no motoritzades (a peu i amb bicicleta), i en transport públic, enfront de la mobilitat motoritzada privada.

- Sobre la necessitat de més infraestructures viàries

En les RSPG se segueixen donant per bones les previsions dels Estudis de Tràfic, que **continuen contemplant un creixement continuat de la circulació rodada motoritzada** (quan en els últims anys s'ha estat produint un descens d'aquesta), i que segueix justificant la incorporació de noves reserves de sòl per a més autopistes, accessos i rondes, per tal de satisfer aqueixa demanda creixent. Aquest nou viari principal, a més d'estar absolutament injustificat, és en molts casos **redundant amb un altre viari existent**, planificat o en procés de ampliació (com ocorre amb l'"accés nord al port" en relació amb l'ampliació de la V-21, i amb la duplicació del "By-pass"). El resultat final, en el cas de fer-se este nou viari, seria un important increment de la capacitat d'accés a la ciutat, que actuaria com a reclam incentivant un major tràfic d'entrada i de pas, la qual cosa agreujaria els problemes de congestió, contaminació i accidentalitat.

És cert que la reserva de sòl per a algunes d'aquestes noves infraestructures ve de la sol·licitud d'altres instàncies (autonòmica, Diputació, Estatal...). Però encara que una part d'aquests projectes estan incorporats al Pla d'infraestructures Estratègiques (PIE) redactat per la Generalitat, segueix sense haver-se realitzat la preceptiva Avaluació Ambiental Estratègica del mateix, ni tan sols s'ha produït l'aprovació formal

del PIE, no comptant amb previsions de finançament, més encara en la situació actual de penúria pressupostària i de retallades continuades. Tampoc cal esperar finançament amb càrrec a fons europeus, ja que per a poder rebre'ls s'exigeix el requisit de compliment de la legislació ambiental, i de l'aprovació de l'Avaluació Ambiental Estratègica, la qual cosa no és el cas.

En altres casos, la previsió de la construcció de noves rondes o accessos, es fa carregant el seu cost sobre les noves àrees urbanitzables adjacents proposades a la RSPGV, la qual cosa resulta purament imaginari, ja que no es percep la menor probabilitat de l'execució d'aquestes àrees, almenys en un horitzó molt llarg.

L'argument de la necessitat de nou viari per a reduir la congestió, d'altra banda, manca de consistència científica. La RSPGV (6.1.3.2. Infraestructures de transport i comunicació) assegura que: *“Encara que la millora del transport públic metropolità i la reducció conjuntural que s'ha produït en l'ús de l'automòbil ha alleujat bastant els problemes de tràfic, aquests persisteixen en els accessos a la ciutat...”* “La Revisió del Pla General contempla aquesta falta de capacitat dels accessos a la ciutat i inclou entre les seues proposades modificacions i ampliacions en la xarxa viària existent, tant en el terme municipal com en el seu entorn, adoptant solucions que han sigut concertades amb les administracions amb competència en aquesta matèria.”

En canvi, la valoració de la majoria d'estudis sobre el tràfic que es realitzen a Europa arriba a conclusions molt diferents. Així, l'**informe SACTRA** de 1994, elaborat pel govern britànic, va concloure que l'augment de les infraestructures viàries més aviat té un efecte contrari: lluny de solucionar els problemes de saturació, el que realment ocorre és que, com més facilitats donem als cotxes, més cotxes hi circularan. També el **“Llibre Verd de sostenibilitat urbana i local a l'era de la informació”**, publicat el 2012 pel Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a l'apartat 5.2 de: “Xarxes viàries de la sostenibilitat” fa referència a que *“l'experiència internacional ha mostrat...un efecte inductor del trànsit com a conseqüència de la creació de noves infraestructures o la implantació de nous serveis o noves ofertes de transport”*. En aquest sentit, el Llibre Verd afirma que *“cal modificar la metodologia i els criteris d'avaluació de les rendibilitats social i econòmica de les carreteres (...) tal i com ve fent-se en altres països europeus, aplicant criteris urbans, es a dir, analitzant les conseqüències de cada infraestructura per a la mobilitat urbana”* per tal d'evitar que *“la configuració del viari urbà o periurbà estimule l'ús de l'automòbil i supose barreres per als desplaçaments en mitjans de transport alternatius entre barris o en relació a l'entorn natural”*

En general, no s'analitza la possibilitat que la millora d'altres infraestructures (itineraris per als vianants, carrils bici, transport públic) supose una reducció de la demanda de tràfic, en particular en hores punta, a pesar que es reconeix en la RSPGV que: *“La Generalitat Valenciana ha apostat per un model de mobilitat sostenible, incloent entre els seus objectius el foment de modes de transport no contaminants i la millora de la mobilitat dels ciutadans a nivell metropolità i regional. Les seues propostes pretenen corregir els desequilibris actuals entre el transport públic i privat, amb una presència destacada del transport ferroviari”*.

En cap moment s'analitzen ni avaluen els greus impactes de les infraestructures viàries, per l'ocupació d'horta productiva (molta d'ella qualificada actualment com de Màxima Protecció), la fragmentació de parcel·les, la interrupció de sistemes de reg i camins rurals, i la contribució a la generació de més tràfic, i els seus impactes ambientals: contaminació, soroll i emissions d'efecte hivernacle.

- Sobre l'Estudi de Tràfic

Aquest estudi respon a les exigències de la Llei 16/2005, Urbanística Valenciana (LUV), i del Decret 67/2006 (ROGTU) que la desenvolupa. L'Estudi de Tràfic, signat en 2010, afirmava tindre «dos objectius fonamentals:

- *Analitzar les conseqüències sobre el funcionament de la xarxa viària dels nous desenvolupaments que s'incorporen en l'ordenació prevista l'any horitzó (2016), referent a generadors i atractors de mobilitat, depenent dels usos assignats (residencial, industrial, terciari, grans equipaments, etc.), i plantejar les recomanacions que es dedueixen d'aquesta avaluació.*
- *Avaluar el comportament de les actuacions en infraestructura viària considerades en l'ordenació, i estimar l'efecte que es traslladaria a la xarxa viària consolidada amb la seua posada en servei».*

D'entrada, reconeixia que s'havia exclòs el transport públic (i, encara que no es reconeixia, també s'excloïen els desplaçaments no motoritzats), mentre que assegurava que *“S'han adoptat escenaris tendencials de mobilitat, és a dir, assumint que les pautes estructurals de mobilitat actual són *extrapolables als futurs desenvolupaments urbanístics”.*

És a dir, que els nous desenvolupaments urbanístics generarien nous fluxos de mobilitat que s'afegirien als ja existents, amb la qual cosa *“L'evolució general del nombre de viatges realitzats, expressada sota la forma de taxa de creixement anual uniforme a un tipus del 2,3 % anual, valor mitjà dels últims deu anys”.*

En concret, es preveia un fort *“creixement específic del nombre de viatges en algunes zones on es posaran en servei importants actuacions abans de l'any horitzó, com són l'arribada de l'AVE, el Nou Hospital de la Fe, el centre comercial i d'oci del PAI de Font de Sant Lluís, etc.”*

La realitat ha evolucionat de manera molt diferent al previst en aqueix estudi. D'entrada, alguna d'aquestes actuacions no s'han dut a terme, com el Centre Comercial i d'Oci de Font de Sant Lluís, i la generació de viatges per *“l'arribada de l'AVE”* o el nou Hospital no ha sigut tan gran com s'anunciava. A més de que, en ignorar el transport públic i el no motoritzat, es fa descansar tota la mobilitat generada sobre l'automòbil, contravenint les orientacions de la Llei de Mobilitat Valenciana.

Sorpren, d'altra banda, com s'utilitzen dades i previsions desfasats molts anys, fins i tot dècades, ignorant les dades de mesurament de tràfic pel Ministeri de Foment ja disponibles. Així, en l'Estudi de tràfic s'afirma que *“El model de transport de l'Ajuntament de València parteix de les enquestes domiciliàries realitzades en 1991. A partir d'elles, el seu van obtenir les matrius O/D que posteriorment, gràcies a un model d'assignació calibrat en*

una situació actual, corresponent a l'any 2007, permet confrontar hipòtesi d'evolució de la demanda en transport (matrius diàries de viatges) amb hipòtesis d'oferta (infraestructures viàries i de transport)."

- Sobre l'Accés Nord al Port

Acceptant la metodologia de l'Estudi de Tràfic, la RSPG ignora el potencial d'aconseguir el desplaçament de viatgers i mercaderies des d'uns modes de transport a uns altres. Així en relació amb la proposta d'Accés Nord al Port, s'affirma que *"Actualment, l'únic accés al Port per al tràfic de mercaderies és l'accés sud des de la V-30, la qual cosa suposa que el tràfic pesat que accedeix des del nord (de l'ordre d'un terç del total de camions que accedeixen al port) haja d'incorporar-se al «By-Pass» i accedir pel sud. L'augment de tràfic que suposarà l'entrada en servei de les futures terminals de contenidors previstes en el DEUP, aguditzarà la necessitat de disposar d'un accés nord que equilibre l'accessibilitat al recinte portuari"*.

No es considera la possibilitat que la progressiva adequació de la xarxa ferroviària, l'enfortiment dels nodes logístics i intermodals, i la millora del Corredor Mediterrani, totes elles actuacions decidides pel Ministeri de Foment i consensuades per la societat valenciana, descarregue de manera significativa les carreteres, **desplaçant mercaderies al ferrocarril**. No es consideren tampoc els impactes ambientals que suposarien l'augment del tràfic procedent del nord sobre la població dels barris travessats, ni els causats per la generació d'un tràfic indiscriminat de travessia Nord-Sud. Cal assenyalar que, amb l'excusa del tràfic de mercaderies portuàries, el denominat "Accés Nord al port" inclou **una branca que connecta amb l'Autovia de El Saler**. Sembla oblidar-se que la creació de rondes de circumval·lació pretenia en gran part reduir o minimitzar els impactes de la travessia de vehicles per l'interior del casc urbà.

Els supòsits que plantejava l'Estudi de Tràfic (prospectiva, previsions de creixement de tràfic...) **no s'han vist complits per la realitat**, produint-se una significativa reducció del trànsit en els últims anys, que apunten a una estabilització de la demanda, sense que la reducció de les xifres de mobilitat real porten a una revisió de l'Estudi. En tot cas, s'atribueix l'estancament o la reducció a factors purament conjunturals, d'una baixada temporal de l'activitat econòmica, que tornarà a créixer quan millore la conjuntura. Aquesta incongruència es comprova clarament quan es contrasten les previsions de l'Estudi de Tràfic amb les xifres registrades en l'Estació d'Aforament del Ministeri de Foment situada al final de la V-21, a l'entrada de València.

IMD en Estació d'aforament sobre la V-21, a l'entrada de València

	2000	2007	2011	2012	2013	2016	"escenari"
Previsió RSPGV						110.000	128.000
IMD real	61.399	73.602	67.090	68.943	68.008		
IMD camions			1.141	1.099	994		

Font: previsions de l'Estudi de Tràfic, Mapes de medicions del Min. de Fomento

S'observa que amb la crisi es va produir una important reducció del tràfic, amb una tendència recent a l'estabilització, mentre que el nombre de camions se segueix reduint progressivament. De cap manera sembla raonable esperar una duplicació del tràfic entre 2013 (últimes dades disponibles) i 2016. També s'observa que el tràfic de camions (IMD de vehicles pesats), el principal pretext per a aquest nou accés viari, està en continuada disminució.

- Sobre l'aplicació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de València (PMUS)

En la resposta de 2014 a les Al·legacions presentades per aquesta Associació l'any 2010, es reconeixia implícitament la feblesa del procés d'elaboració de la RSPGV, en absència d'aquest PMUS, ja que s'afirmava que *"L'aprovació del PMUS de València a la fi de 2013 suposa un pas avança en la planificació de la mobilitat en la ciutat, que passa a disposar d'aquesta forma d'un document estratègic que estableix les línies d'actuació en el futur per a aconseguir una mobilitat més sostenible, i que ha de servir de punt de partida per a la planificació del transport metropolità"*.

Efectivament, en l'apartat 6.10 de la Memòria de 2014 (Llibre I pàg. 126) es fa referència genèrica a les Propostes del PMUS en relació amb la millora de la sostenibilitat de la mobilitat urbana, però no es dedueixen d'elles actuacions urbanes significatives, o la necessitat de revisió de les propostes de creació de nou viari principal. S'eludeix el tema, derivant-ho a la fase de disseny detallat, com si no afectara a la fase estructural: *"Encara que el PMUS ha establert les línies d'actuació per a aconseguir pautes de mobilitat més sostenibles, la seua planificació ha d'abordar-se de manera integrada amb l'ordenació urbanística, ja que aquesta influeix de manera determinant en la mobilitat en decidir la localització dels usos en el territori i la seua forma d'utilització. El caràcter reglamentari del Pla obligarà a la consideració de la mobilitat sostenible en les decisions que afecten al planejament detallat i al disseny urbà, col·laborant en la consolidació del model de gestió que el PMUS ha iniciat i millorant la qualitat de vida dels ciutadans"*.

De manera contradictòria, s'afirma més avant que *"L'adopció pel Pla d'un model compacte de ciutat amb diversitat d'usos minimitzarà la necessitat de desplaçaments. De la mateixa manera, el foment d'àrees de centralitat urbana afavorirà la creació d'itineraris"*

específics per al tràfic públic i per al no motoritzat". Però açò tampoc porta a revisar els càlculs de demanda d'un estudi de tràfic obsolet pel temps i pels criteris tècnics utilitzats.

Encara que s'inclouen els Itineraris de Preferència per als vianants proposats en el PMUS a la suposada xarxa de la Infraestructura Verda, en la mesura en què no es contempla en cap moment la reducció de l'espai viari destinat a l'automòbil, no es justifica la funcionalitat d'aquests itineraris per a afavorir els desplaçaments obligats (al treball, a l'estudi...).

- No s'aplica la Llei de Mobilitat de la Generalitat Valenciana

La Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, es planteja entre els seus objectius *"Recuperar la ciutat, fer el transport accessible per a tots, disminuir les emissions nocives per a la salut i tenir nivells de seguretat cada vegada més alts, són doncs objectius comuns que han de guiar el desenvolupament de la mobilitat en els pròxims anys, de manera que la Comunitat Valenciana pugui homologar-se en aquesta matèria amb les regions més avançades del continent que han sabut trobar vies adequades per a unir desenvolupament i qualitat de vida. En poques paraules, es tracta d'avançar cap a un patró més equilibrat de mobilitat en el qual els desplaçaments a peu i amb bicicleta i el transport públic tinguen un paper cada vegada més rellevant tant en el cor dels espais metropolitanos com en els àmbits cada vegada més amplis als quals s'estén la mobilitat quotidiana"*.

En l'Article 10 d'aquesta llei, en referència als Plans municipals de mobilitat, s'indicava (punt 9) que *"Les accions municipals en relació tant amb la mobilitat com amb els restants elements que la condicionen se cenyiran a l'estratègia marcada en els corresponents plans"*. Resulta evident que la RSPGV no arreplega aquests principis, puix que les seues premisses i actuacions van en el sentit d'afavorir una major mobilitat motoritzada privada.

- No s'apliquen les conclusions de l'Estratègia Valenciana enfront del Canvi Climàtic

En la pàg. 55 del document **"Estratègia Valenciana davant el Canvi Climàtic 2013-2020. Mitigació i Adaptació"**, aprovat pel Consell de la Generalitat en 22 de febrer de 2013, en l'apartat 7.1.2.1, corresponent a Mobilitat i transport, es recordava la responsabilitat del transport en les emissions de Gasos d'Efecte Hivernacle (GEI), ja que ***"el transport, en totes les seues modalitats aèria, terrestre i marítima, i tant de viatgers com de mercaderies, és un dels principals emissors de GEI a causa de la seua dependència del petroli. En 2009 aquest sector va aportar el 26% de les emissions totals d'Espanya, sent el transport per carretera el de més pes, amb una quota del 90% . L'actual model de mobilitat se sustenta en una gran dependència de l'automòbil privat... en els carrers***

*de les nostres ciutats predominen cada vegada més el soroll, i les emissions de gasos que provoquen contaminació atmosfèrica i que contribueixen a aquest efecte hivernacle global. Les conseqüències negatives d'aquest model sobre el medi ambient i sobre la pròpia mobilitat afecten especialment a les grans àrees metropolitanes, on **el tràfic és una font de deterioració de la salut, de malbaratament energètic i econòmic, i de pèrdua de qualitat de vida**. Per a frenar aquesta tendència es requereix un canvi progressiu en els hàbits de transport cap a alternatives més sostenibles. **El repte és gestionar la demanda del transport** per a aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient, que millore l'habitabilitat de les ciutats, i que alhora no sacrifique el progrés econòmic. Les mesures passen per millorar l'eficiència del transport públic, únic capaç de canalitzar elevades demandes de transport competint amb el vehicle privat, actuar per a fer més atractiva la seua elecció enfront del cotxe, i pel transvasament de viatgers feia mitjans alternatius com els desplaçaments a peu o amb bicicleta...”*

La proposta de “millorar” i ampliar la xarxa viària principal, i de “completar-la” amb noves infraestructures de gran capacitat, entra en clara contradicció amb les preocupacions expressades en aquest document. La construcció de les infraestructures viàries proposades en la RSPGV augmentaria la dependència del transport en automòbil, agreujaria els impactes ambientals i d'efecte hivernacle que es generen en l'Àrea Metropolitana de València, i perjudicaria la competitivitat i sostenibilitat de la nostra societat, i també de la nostra economia, així com a la salut dels ciutadans.

Per tot açò, cal dir que el model de mobilitat propugnat en la revisió del *PG és clarament insostenible, no s'ajusta a la legalitat, i generaria uns greus impactes ambientals, contradient els objectius de millorar la qualitat de vida dels habitants. I, en conclusió, ha de retirar-se la RSPGV, per a replantejar-la en els termes de la Mobilitat Sostenible.

TERCERA.- Sobre l'Estudi de Paisatge, l'Avaluació Ambiental Estratègica, l'Informe de Sostenibilitat Ambiental i la incompleta Memòria Ambiental.

Una autèntica avaluació ambiental estratègica (EAE) requereix d'un acreditat procés de diagnòstic previ, de l'assenyalament d'uns objectius i propostes, un plantejament d'alternatives possibles (entre elles la zero, per al cas que no s'elabore o execute el pla), i d'un debat i participació des del moment inicial d'elaboració del pla (procés participatiu que s'ha eludit deliberadament en tota la fase prèvia), no una justificació a posteriori de bastes reclassificacions i un document pràcticament tancat, sense deixar espai per a altres possibles actuacions alternatives.

Per a açò és necessari estudiar quin va a ser l'evolució dels actuals aspectes demogràfics, econòmics i ambientals en diversos escenaris, els seus resultats i els seus impactes ambientals.

Es va descartar de plànol l'alternativa zero, sense explicar adequadament en què

consisteix, ja que no significa no intervenir, ni deixar d'actuar on es detecten problemes, per a defensar sense marge de crítica la necessitat de construir més habitatges i noves infraestructures viàries. Sorpren que s'aposte pel creixement mitjançant la reclassificació de sòl no urbanitzable protegit, com a fórmula per a solucionar els problemes, quan hi ha altres formes de donar resposta a les necessitats d'habitatge protegit (una política que ha sigut merament testimonial en la ciutat de València durant els anys del boom immobiliari) i de mobilitat sostenible que no passen precisament per la reclassificació o el creixement, sinó per la transformació, requalificació o densificació de la ciutat existent, i per la redefinició de la mobilitat en la ciutat i la seua comarca, seguint les pautes marcades des de les instàncies nacionals (**Libro Blanco de la Sostenibilidad en el Planeamiento Urbanístico Español**) i europees (**Estratègia Territorial Europea**, etc.). Aqueixes altres solucions alternatives són senzillament ignorades.

Pel que fa a l'**Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA)** i a l'**Estudi de Paisatge del document**, tant un com un altre, van ser una mera justificació del model definit en el Concert Previ elaborat prèvia i unilateralment per l'Ajuntament, i que va ser informat per la llavors Direcció general de Planificació i Ordenació Territorial sense haver-se exposat al públic (si bé aleshores no eren aplicables les previsions de la LUV).

- Sobre l'Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA)

El ISA va recopilar informació ambiental no sempre rellevant, que era comentada generalment de forma descriptiva, però mai no va arribar a analitzar a fons la deterioració ambiental o les alteracions del Medi de les últimes dècades, ni molt menys a identificar les causes o a proposar canvis o millores en la política urbanística (el cas de la contaminació acústica i de l'aire resulta paradigmàtic). D'altra banda, en ocasions s'estableixen recomanacions que després entren en contradicció amb les propostes que contempla el propi Pla.

Per la seua banda, la **Memòria Ambiental** emesa per la Direcció general de Gestió del Medi Natural de la Generalitat va ser la primera que va emetre l'Administració autonòmica per a un Pla General i arrossega els defectes i irregularitats que s'han atribuït al ISA. Es detecta en el document la improvisació i la precipitació en la seua emissió. **No es va emetre per a una Proposta final de Pla** (article 23 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental i article de 54.1 de la LOTUP), sinó només per al model plasmat en el Concert Previ.

Es tracta, a més, d'un document que, **amb la vigent legislació, es trobaria caducat** (article 27 Llei 21/2013) i que, **com a mínim, hauria de ser modificat, en emetre's sense comptar amb el resultat de consultes sobre alguns efectes significatius** (com és el cas dels riscos d'inundació, previstos en el PATRICOVA) i **també per haver-se introduït modificacions substancials en el document** (el sector Mahuella és bona prova d'açò).

En resum, el procediment d'avaluació ambiental estratègica seguit en el cas de la RSPG de València pot considerar-se com una autèntica burla a la legalitat establida.

- De la necessitat d'una auditoria ambiental i de la definició d'objectius cap a la sostenibilitat

La situació ambiental actual de la ciutat de València caldria qualificar-la com a **PREOCUPANT**, i el nou Pla no faria més que continuar i agreujar la situació actual. L'Escenari 2 del Pla General és realment una "Opció Zero": **no prendre mesures per a rectificar** les actuals tendències a la degradació ambiental. Per a açò, gens millor que ignorar aquestes tendències i problemes en el denominat Informe de Sostenibilitat Ambiental. El que està pendent és realitzar una Auditoria Ambiental completa, base per a l'elaboració d'una proposta de Pla que rectifique aquestes tendències negatives, i plantege **un projecte de ciutat MÉS SOSTENIBLE**, que per definició hauria de com a mínim:

- preservar i recuperar TOTA l'horta encara existent, reconeixent el seu paper productiu, paisatgístic i ambiental, i cercant formes de remunerar adequadament l'activitat agrícola.
- evitar la fragmentació i degradació d'aquesta horta, rebutjant els projectes de construcció de nou viari al seu través.
- aprofitar els espais urbans encara no edificats per a generar espais oberts de qualitat.
- completar la dotació d'equipaments públics de proximitat.
- reconvertir el viari reduint l'espai dedicat a l'automòbil, i creant més itineraris reservats tant per al transport públic com per als ciclistes, així com introduir massivament arbrat en els carrers.
- crear una vertadera xarxa d'itineraris verds, que ampliaren i uniren el que en un dels plànols temàtics es qualifica indegudament com a "Sistema d'espais oberts" (pràcticament aïllats, no interconnectats i massa reduïts).
- prioritzar el transport públic en superfície i reduir l'entrada d'automòbils a la ciutat, introduint mesures de restricció d'accés i de moderació de velocitat.

- De l'Estudi de Paisatge.

Quant a l'Estudi de Paisatge, malgrat la pròpia consideració que l'estudi de l'horta era una tasca que hauria de realitzar-se a través d'un treball més complet (el PAT de l'Horta), es van avançar valoracions del paisatge amb una clara parcialitat que no pot ser acceptada, tal i com ja al·legarem en el seu moment. El que deslegitima la definició d'objectius en l'actual document de revisió del PGOU per a unitats de

paisatge d'horta com les de Benimàmet, La Punta Nord, Campanar-Molins i Faitanar.

De manera contraposada, **reiterem la nostra sol·licitud que, tal com s'indicava en l'article 32 de la LOTPP, es regulen accions concretes com:**

“b) Delimitar les àrees que han de ser objecte d'atenció prioritària per la qualitat, fragilitat o aptitud del seu paisatge, i proposar accions ordenadores i/o gestores destinades a garantir la seua conservació i posada en valor.”

D'aquesta manera s'abordaria **un dels principals problemes paisatgístics pendants que implica l'expansió urbana: la definició d'un límit harmoniós entre l'urbà i l'agrícola.**

D'altra banda, tal com ja al·leguem en el seu moment, no s'aprecia un vertader Sistema d'Espais Oberts que funcione com a connector ecològic dels llits del Riu Túria amb el Parc Natural de l'Albufera (espais la connexió actual dels quals es veu més fragmentada amb els nous creixements proposats).

Sorprèn que no es faça esment alguna en tot el document als riscos de la important devaluació del paisatge que en un futur implicarà la implantació de les infraestructures proposades, l'impacte de les quals sobre el paisatge d'horta pot ser definitiu per a un espai amb característiques d'aïllament acústic i caràcter marcadament diferent a l'urbà i incompatible amb la fragmentació proposada. D'aquesta manera, en el plantejament del Sistema d'Espais Oberts no es pren en consideració l'important efecte d'aquestes infraestructures en la fragmentació del postulat “*anell verd d'horta*”.

QUARTA.- La qüestió dels recursos hídrics i del patrimoni cultural del Tribunal de les Aigües com a exemples d'irresponsabilitat ambiental de la Revisió del PGOU

La disponibilitat d'aigua s'està convertint en un problema global i s'imposa prendre mesures d'estalvi i reutilització. No obstant açò, es valora que l'actual dotació (teòrica) d'aigua per a la ciutat de València és suficient, i que també bastaria per a suportar el creixement poblacional fins a 1 milió de persones, ja que la previsió adjudicada per la Confederació Hidrogràfica és major que el consum real actual. S'ignoren així els problemes reals en el subministrament d'aigua que s'han plantejat ja o poden plantejar-se en el futur, als quals vam fer referència en la nostra anterior al·legació (novembre de 2010).

Quant al **Tribunal de les Aigües**, cal advertir que la RSPG amenaça seriosament les sèquies de Mislata, Rovella i Mestalla, per la qual cosa **perilla la seua declaració com a Patrimoni de la Humanitat** per part de la UNESCO, **incomplint-se la Convenció Internacional per a la Salvaguarda del Patrimoni Cultural Immateral,**

signada pel Regne d'Espanya.

Tal com estableix el **Decret 73/2006, de 26 de maig, del Consell, pel qual es declara Bé d'Interès Cultural Immaterial el Tribunal de les Aigües de la Vega de València**, la seua conservació *“està supeditada al manteniment de les Comunitats de Regants i de la pràctica de l'agricultura tradicional de regadiu de l'Horta de València”*. Per açò indica que la Generalitat, en coordinació amb les entitats locals implicades i les Comunitats de Regants, *“arbitrarà les mesures oportunes per a garantir la pervivència d'aquesta ancestral institució”* (articulant-se a través del PAT de l'Horta previst en l'article 22 de la LOTPP).

També es contenen mesures de protecció en el **Decret 148/2006, de 6 d'octubre, del Consell, pel qual es declaren BIC, amb la categoria de Monument, els assuts de les Sèquies del Tribunal de les Aigües de València i de la Real Sèquia de Montcada**, situats a València, Paterna, Quart de Poblet i Manises, així com **es declara el Conjunt Històric** que formen els mateixos. Entre altres mesures, l'obligatòria autorització per als canvis en l'ús agrícola actual de les parcel·les (article 5).

D'una altra part, no volem deixar de reiterar novament nostres anteriors al·legacions respecte de les unitats de paisatge en diferents àmbits, també en el referent al **PEPRI del Cabanyal-Canyamelar-Cap de França**, contrari a l'Ordre del Ministeri de Cultura, per considerar-se que constitueix un supòsit d'espoli del patrimoni cultural.

CINQUENA.- Discrepàncies concretes respecte del tractament que es preveu en el PGOU a espais rellevants de l'Horta.

En aquest punt volem deixar palesa la nostra disconformitat, no només amb els plantejaments generals de la RSPGV, sinò també, i en especial, amb algunes de les actuacions previstes en la RSPGV o, en altres casos la clamorosa absència de actuacions en el propi Pla, en tant que constitueixen greus amenaces i/o agressions, imminents en alguns casos i en uns altres ja iniciades, que afecten a valuosos enclavaments de l'Horta en el terme municipal de València. Ens referim en concret al tractament que es dispensa als següents terrenys d'Horta:

- **- Ampliació de la Universitat Politècnica de València:** considerem que aquesta institució hauria de materialitzar les seues necessitats d'espai sobre els amplis terrenys que actualment ja ocupa (*“per al que serà indispensable aportar certificació acreditativa de l'existència de prèvia consignació pressupostària adequada i suficient per a procedir al pagament del justipreu”*, segons l'article 178 del ROGTU), atenent a criteris de densificació d'edificabilitat o de creixement en altura, evitant així el seu creixement sobre sòl d'horta de gran valor. També ens oposem a la nova infraestructura viària projectada en la seua zona nord.

- **Partida de Dalt de Campanar:** La importància d'aquesta partida va ser ressaltada en el discurs del professor Thomas F. Glick en el solemne acte de la seua investidura com a Doctor "Honoris causa" per la Universitat de València al juny de 2010. No s'ha de continuar reclassificant ni un pam més de sòl en aquesta partida. Encara queda intacta una zona important d'horta, amb un eix de traçat sinuós constituït pels braços de sèquia que articulen i vertebraren tant alqueries com camps de cultiu, camins rurals i molins hidràulics. Ens oposem al fet que continue la urbanització d'aquesta zona i apostem perquè la mateixa mantinga la seua natural continuïtat territorial amb el parc de Capçalera. També ens oposem al traçat de la infraestructura prevista per esta zona (**Ronda Nord de Mislata**).
- **Pedanies del sud de València (Forn d'Alcedo i Castellar-Oliveral):** resulta censurable que el Pla declare compatible amb les seues determinacions la incorporació al desenvolupament urbanístic dels sòls no protegits d'ús agrícola classificat al costat de Castellar i Forn d'Alcedo. Aqueixos sòls haurien de comptar amb la màxima protecció, vista l'alta fragmentació existent en la zona, així com la inclusió en l'àmbit del PORN del Parc Natural de l'Albufera. Ens oposem al fet que continue la colmatació en aqueix ja fràgil espai.
- **Partida (restant) de la Punta:** La importància d'aquest lloc ja va ser posada de manifest en el vigent Pla General d'Ordenació Urbana, així com en el "non nato" Pla Verd de València. Ens oposem al fet que continue la desaparició d'aquest lloc, sota pretext de la degradació que ja ha patit després de la urbanització de la Zona d'Activitats Logístiques. Apostem, per contra, per la recuperació, en la mesura del possible d'aqueixos terrenys expropiats i d'actual aspecte fantasmagòric per a usos més adequats, com a zona de transició i corredor verd d'enllaç amb el parc natural.
- **Àmbit de Faitanar:** resulta inacceptable la fragmentació de dues grans borses de sòl d'horta per a suposades necessitats de la ciutat de València (possible nou cementeri). Aqueixes necessitats haurien de ser satisfetes des d'una visió metropolitana, en sòl de secà.
- **Enclavaments de Mahuella-Teuladella:** Una altra excentricitat de la revisió simplificada del Pla General de València, que manca de tota justificació raonable.

A més, **ens oposem frontalment a les següents infraestructures viàries**, que transcorren parcialment pel terme municipal de València, però també per altres municipis, i la realització dels quals afectarien greument al que queda de l'horta:

- **Via Parc Nord**, que transcorre per sòl no urbanitzable d'especial protecció de grau 1 i que alteraria un de les vores paisatgístiques de major qualitat.
- **Ronda Litoral i Accés Nord al Port.**
- **Cinturó nord**, que vorejaria els nous sectors urbanitzables Vera I i Vera II.
- **Ronda d'Alboraia i Tavernes Blanques**, sobre sòl no urbanitzable d'especial protecció de grau 1, i que propicia una conurbació indesitjable.
- **Ronda de Faitanar**, també sobre SNU d'horta.

SEXTA.- Conclusions.

Al llarg d'aquest document d'Al·legacions hem constatat, en síntesis, que:

- La requalificació de 415 hectàrees d'horta actualment considerades SNU a SUBLE resulta intolerable, considerant l'escassa superfície d'horta restant al municipi de València, i la minva irreparable del patrimoni cultural i natural del municipi. S'ignoren les advertències del Consell Valencià de Cultura, les associacions agràries o els grups ecologistes en el sentit de valorar la importància productiva, ambiental i patrimonial de l'horta.
- Malgrat l'esclat de la “bombolla immobiliària”, que ha obligat als propis redactors de la RSPG a replantejar les bases de partida de la Revisió, no s'ha abandonat la limitant vocació “simplificada” de la mateixa, i tampoc s'ha obert un procés ampli de reflexió que conduïra a un nou planejament basat en la contenció urbanística, la rehabilitació i millora de la qualitat de la ciutat existent, la sostenibilitat i el consens social.
- El document novament exposat al públic no s'ha adaptat a la vigent Llei 5/2014, de 25 de juliol, de la Generalitat, d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge, de la Comunitat Valenciana (LOTUP).
- La proposta de Revisió del PGOU es presenta sense objectius, sense criteris; pur continuisme d'un model desenrotllista, aliè als ràpids canvis que s'estan produint en el món, i a la ràpida evolució de les condicions socioeconòmiques.
- La falta de rigor en supòsits que van fonamentar en el seu moment el Concert Previ, i les manipulacions en l'Estudi de demanda d'Habitatge, no tenien un altre objectiu que la justificació a posteriori de propostes urbanístiques prèviament formulades.
- No es compleix amb la normativa del Pla d'Acció Territorial de Risc d'Inundació de la Comunitat Valenciana (PATRICOVA), ja que l'Estudi de Inundabilitat no ha sigut aprovat.
- Se supera el creixement màxim de sòl previst en l'Estratègia Territorial de la CV.
- El model de mobilitat propugnat en la revisió del PG és clarament insostenible, no s'ajusta a la legalitat (PMUS, Llei de Mobilitat) ni als compromisos de lluita contra el Canvi Climàtic, i generaria una major mobilitat motoritzada, i per tant uns greus impactes ambientals.
- La reserva de sòl per a més infraestructures viàries es fonamenta en un Pla d'Infraestructures Estratègiques no aprovat, ni cobert per una Avaluació Ambiental Estratègica, així com en altres propostes de diferents administracions, en molts casos redundants, i sense dotació pressupostària.
- El procediment d'Avaluació Ambiental Estratègica seguit en el cas de la RSPG

de València pot considerar-se com una autèntica burla a la legalitat establida.

- L'Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA) i l'Estudi de Paisatge del document, tant un com un altre, van ser una mera justificació del model definit en el Concert Previ, elaborat prèvia i unilateralment per l'Ajuntament.
- S'ignoren els problemes reals en el subministrament d'aigua, i es posa en risc la declaració com Bé d'Interès Cultural Immaterial del Tribunal de les Aigües de la Vega de València

Per tot l'exposat,

SOL·LICITE, es tinga per presentat aquest escrit d'al·legacions a la Revisió simplificada del PGOU de València i d'acord amb el manifestat en el cos del mateix **s'admeta i vist el seu contingut s'acorde**:

1. SUSPENDRE L'ACTUAL PROCÉS DE REVISIÓ SIMPLIFICADA DEL PGOU DE VALÈNCIA I POSPOSAR LA REVISIÓ DEL MATEIX FINS QUE S'APROVE EL PRECEPTIU PLANEJAMENT SUPRAMUNICIPAL, AMB LA NECESSÀRIA PARTICIPACIÓ I CONSENS CIUTADÀ CONFORME A LES RECOMANACIONS EXPRESADES PER AL CAS DE L'HORTA DE VALÈNCIA PEL CONSELL VALENCIÀ DE CULTURA EN EL SEU DICTAMEN DE MAIG DE 2000.

2. REINICIAR A CONTINUACIÓ UN NOU PROCÉS DE REVISIÓ DEL PGOU DE VALÈNCIA AL QUE S'INCOPOREN LES AL·LEGACIONS I PROPOSTES ARA FORMULADES I LES QUE PUGUEN AFEGIR-SE POSTERIORMENT.

A València, febrer de 2015

Les associacions i col·lectius sotasignants ens adherim plenament a les al·legacions presentades per l'associació Per l'horta en el tràmit d'“INFORMACIÓ PÚBLICA DEL NOU TRÀMIT DE LA REVISIÓ SIMPLIFICADA DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA DE VALÈNCIA”

Per la qual cosa demanem es tinguen presentades les esmentades al·legacions per els sotasignants i siguen incorporades a l'expedient de manera individualitzada.

A València, febrer de 2015

Associació: NIF: Adreça: Representant: Signatura	Associació: NIF: Adreça: Representant: Signatura
Associació: NIF: Adreça: Representant: Signatura	Associació: NIF: Adreça: Representant: Signatura
Associació: NIF: Adreça: Representant: Signatura	Associació: NIF: Adreça: Representant: Signatura
Associació: NIF: Adreça: Representant: Signatura	Associació: NIF: Adreça: Representant: Signatura