



Mesa temàtica 5. Ordenación y gestión del territorio.





1 Introducción

El presente documento resume las cuestiones tratada en la Mesa temática Ordenación y gestión del territorio del Plan de Acción Territorial Metropolitano de València (en adelante PATEVAL).

La reunión se celebró en València, en la sala de reuniones de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, el día 10 de mayo de 2018, entre las 11:00 y las 13:40h.



2 Participantes

CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

Lluís Ferrando	Director General de Ordenación del Territorio y Paisaje
Vicent Doménech Gregori	Subdirector General de Ordenación del Territorio y Paisaje
Carmen Gallart Piñol	Jefa del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje
Vicente Collado Capilla	Jefe de la Sección de Paisaje

EQUIPO REDACTOR DEL PATEVAL

José María Ezquiaga	Coordinador del equipo redactor del PATEVAL
Daniel Monleón	Arquitecto del equipo redactor del PATEVAL
José Luis Gisbert	Arquitecto del equipo redactor del PATEVAL



ENTIDADES O COLECTIVOS ASISTENTES

Gerardo Roger	Urbanista
Ernesto Ramos	Presidente Agrupación Urbanistas Colegio Oficial de Arquitectos COACV
Isabel Moya	Diputación de València
Vicent Torres	Terra Crítica
Angel Martínez Baldó	Profesor Departamento Urbanismo de la UPV
José Vicente Gregori	Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de València

Se convocaron también a representantes de:

Universitat de València Estudis Generals

Profesional Licenciado en derecho

Tres de los participantes han facilitado su respuesta formal a las cuestiones planteadas, que se incorporan como anexos. Y, aunque el conjunto de las intervenciones, las han tenido de fondo, a la hora de plantear el resumen, nos ha parecido más conveniente atender a las cuestiones que se han planteado como más relevantes por parte de los participantes.

3.1 Dinámicas urbanísticas recientes que se identifican en el área metropolitana

Saturación, en el área metropolitana el área central de la ciudad y entorno está muy saturada, el crecimiento de los núcleos ha sido en mancha de aceite.

Dispersión que sería sinónimo de desorganización, se ha permitido que la urbanización de vivienda, equipamientos, segunda residencia o áreas de baja densidad, como centros comerciales...hayan salpicado todo el territorio lo cual plantea problemas de muy difícil solución por ejemplo respecto a la movilidad.

Deficiencias por todo lo anterior pérdida del espacio de la huerta, desperdicio.

Degradación, no sólo por el sacrificio de espacios tan bonitos como la huerta.

Oportunidades, gracias a la “crisis” tenemos la ocasión de rehacer o recuperar un Área funcional de gran calidad de vida en el Mediterráneo, con un potencial enorme.

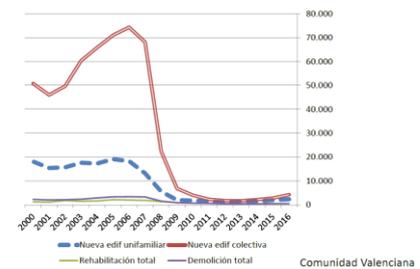
Identidad: del ciudadano con el entorno metropolitano en el que se ubica

Integración: entre el medio urbano y el rural y sobre todo entre las infraestructuras y su entorno. Las infraestructuras forman parte de los espacios entre núcleos y deben ser percibidas como integrantes de ese entorno y no como barreras o heridas territoriales.

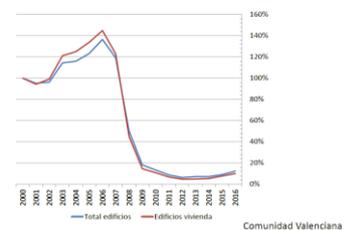
Conectividad: funcionamiento polinuclear del entorno metropolitano

Planificación sobredimensionada, descoordinación, nuevos planteamientos de los alcaldes que se traducen en revisiones y modificaciones del planeamiento municipal.

Licencias. M2 autorizados



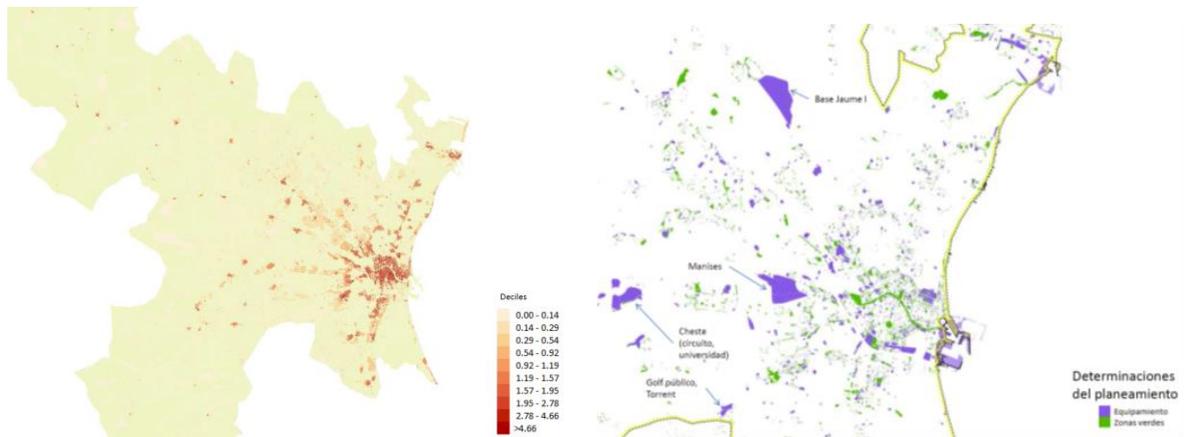
Licencias. Superficie construida



3.2 Carácter articulador del PATEVAL.

-Es necesaria su incardinación con el resto de figuras de planeamiento territorial

Se debe compatibilizar sus determinaciones territoriales jurídico urbanísticas con las del PATIVEL o el Plan de l'Horta. Pero asumiendo la naturaleza propositiva y de acción del PATEVAL frente a la posición de los anteriores, que son planes protectores, en ellos no hay una voluntad de proponer un planeamiento concreto sino de evitar el proceso de sobreocupación que era tendencial.



-La importancia de la escala intermedia

Es labor del PATEVAL identificar los elementos intermedios entre cada uno de los municipios, sus partes y la escala global del área metropolitana.

En el caso de la infraestructura verde, si miramos la escala urbana con el sistema de espacios libres asociados podemos entender que esta propuesto la definición de los grandes elementos del área, es decir los corredores fluviales, las grandes conexiones entre elementos naturales e incluso la transformación de eso, en espacios públicos de uso ciudadano. Sin embargo, en las escalas intermedias, pensemos en el eje sur desde el cauce del río hasta Silla o Almusafes, no hay ni una infraestructura de espacio verde ni en el nivel local y sobretodo en el nivel supramunicipal. Esto sirve para ver que existen unas unidades intermedias que son diferentes para cada uno de los aspectos y es precisamente el campo donde el PATEVAL puede incidir mucho, porque no se trata de abordar ni la gran escala ni los aspectos pequeños de la escala local, y esta escala intermedia es donde puede hacerse el recorrido propositivo.

3.3 La infraestructura verde como elemento de articulación del territorio y la clasificación del suelo.

- Se espera una definición concreta de los espacios que forman parte de la infraestructura verde del área metropolitana y sus conexiones. Y que no quede en definiciones/restricciones genéricas como hace el PATRICOVA

- Se propone que únicamente haya dos tipos de suelo, el suelo urbano urbanizado y el suelo no urbanizable, para evitar proyecciones y especulaciones alrededor de suelos clasificados como urbanizables. Esta clasificación también se considera que redundaría en la simplificación de la elaboración

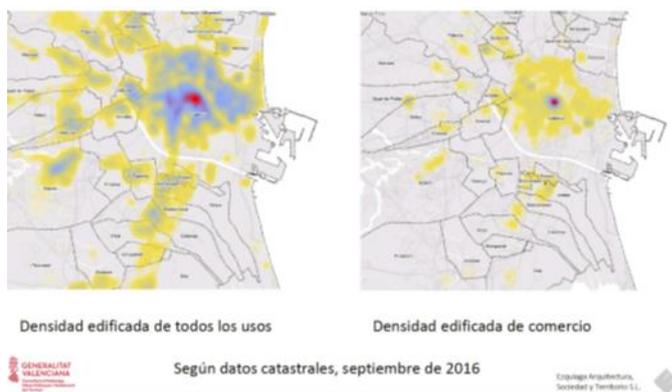
3.6 La cuestión de las infraestructuras

Se ha cuestionado la sobrevaloración e imposición previa de infraestructuras claves.

En este punto, se señalan carencias de grandes centros intermodales y un servicio ferroviario en grandes áreas de actividad económica como Ribarroja, la Fuente del Jarro y Puerto Sagunto.... Esto debería ser un tema prioritario dentro de un plan estratégico metropolitano. En este sentido se hace la propuesta del bypass ferroviario para mercancías, que pudiera unir estas zonas que son centrales, descongestionando las actuales líneas o redes del área central de València frente a las otras soluciones como la de estación central, túnel pasante y mini estaciones de mercancías.

Hay procesos de la regeneración de áreas urbanas, como experiencias de regeneración por obsolescencia de tejidos tanto residenciales como industriales, necesariamente vinculado con movilidad sostenible.

Es necesario impulsar las redes de transporte público e infraestructuras ciclistas, que mallen el territorio dando alcance a sus poblaciones, frente a la estrategia de desdoblarse o ampliar vías motorizadas.



3.7 Lugares de actividad

Respecto a este punto se identifica un modelo doble, uno que se ha apoyado en la creación planificada en algunos lugares, como la Fuente del Jarro, aceptada como aplicación sucesiva en la carretera de Madrid y luego potenciada en cuanto a su dispersión en que cada municipio que hace su propio polígono.

Es imprescindible una reflexión sobre eso, porque todos estos se han hecho sin ninguna repercusión sobre el transporte público. En un análisis de cómo se desarrolla la movilidad respecto a esos polígonos nos encontraríamos que se están sufriendo las deficiencias en el transporte colectivo por iniciativas completamente diferenciadas de las propias empresas para resolver ese problema.

La relación entre accesibilidad, transporte colectivo y los desarrollos es otra reflexión que hay que hacer conjuntamente porque probablemente lleve a plantearse un modelo de transporte público de cara a futuro bastante diferente

En el tema de los centros comerciales se señala como en otras culturas se están imponiendo limitaciones a la instalación de los centros comerciales, y no se puede, construir un centro comercial si, a cambio, no se sustituye uno antiguo. El nuevo debe tener mejores espacios, unas condiciones mejoradas respecto a la continuidad urbana o a la conexión. Aquí entraría la cuestión de la Actuación Territorial Estratégica ATE Puerto Mediterráneo que se ha nombrado pero de forma muy general, y el tema exige una reflexión

y un planteamiento, desde el punto de vista del planeamiento estratégico, como punto importante porque es una cuestión tendencial a la que hay que responder.

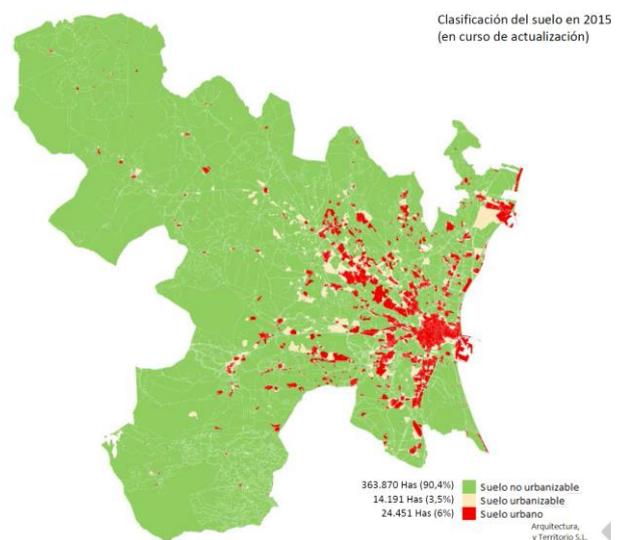
3.8 Valor patrimonial

Nuestros grandes valores son los patrimoniales, el ambiental, el natural, el geográfico y el cultural. Nos encontramos con una ausencia generalizada de los modelos de tratamiento de los espacios patrimoniales, aunque tenemos legislación no se despliega, la distancia entre realidad y regulación es otro de los problemas endémicos. Se señala la posibilidad de abordar el planteamiento de qué elementos, no en un nivel global porque estaríamos hablando de grandes monumentos, si no en un nivel intermedio de las escalas de aglomeración, se identifican como zonas que deben de ser preservadas por los propios planes, primero en la ordenación estructural y en la pormenorizada después.

3.9 Gestión y mecanismos necesarios para la acción

Se ha insistido por parte de la mayoría de los participantes en que hay que ir más allá. Y no quedarse con un plan, que no tiene consecuencias jurídico-urbanísticas propias. Al establecer la ordenación estructural de todos los municipios dentro del ámbito, se deberían de contemplar fórmulas de compensación intermunicipal, con el objeto de no provocar desequilibrios económicos.

Habría por tanto que aplicar a la escala supramunicipal los mismos principios básicos que se están aplicando a la municipal. Una especie de sistema compensatorio, con aprovechamientos tipos, medios o transferencias de aprovechamiento etc... Con la ventaja, que no existía con la Ley 8/2007, pues el porcentaje público de plusvalías que se queda la administración varía entre el 0 y el 20 y hay un margen ahí para que una parte se la pueda quedar el ayuntamiento, otra parte pudiera utilizarla la Generalitat o el órgano que se pudiera crear de gestión para el desarrollo de estos PAT para compensar a los municipios que tienen más cargas y menos beneficios.



4 Referencias documentales citadas por los participantes

PATRICOVA	<p>PATRICOVA PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE CARÁCTER SECTORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN EN LA C.V.</p> <p>http://www.habitatge.qva.es/es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/patricova-plan-de-accion-territorial-de-caracter-sectorial-sobre-prevencion-del-riesgo-de-inundacion-en-la-comunitat-valenciana</p>
PATIVEL	<p>Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral</p> <p>http://www.habitatge.qva.es/es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/plan-de-accion-territorial-de-la-infraestructura-verde-del-litoral</p>
PAT DE L'HORTA	<p>Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia (PATODH)</p> <p>http://www.habitatge.qva.es/es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/huerta-de-valencia</p>
Ley 8/2007	<p>Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo</p>
ATE	<p>ACTUACIONES TERRITORIALES ESTRATÉGICAS</p> <p>http://www.habitatge.qva.es/es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/actuaciones-territoriales-estrategicas</p>
ETCV	<p>ESTRATÉGIA TERRITORIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA</p> <p>http://www.habitatge.qva.es/es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/estrategia-territorial-de-la-comunitat-valenciana-77496</p>

