

ALEGACIÓN AL P.O.M. (1) Exigencia de un nuevo plazo de exposición y alegaciones:

El artículo 40 del Reglamento de Planeamiento de la LOTAU, (Decreto 248/2004 de 14-09-2004), establece la documentación que debe contener el Plan de Ordenación Municipal.

Se ha podido constatar que en la documentación expuesta al público falta lo siguiente:

a) La evaluación ambiental, que **“debe formar parte de la memoria”**, se encuentra en un documento distinto a la propia Memoria informativa y justificativa, y el Estudio que si existe en las dependencias habilitadas en la Universidad, no ha sido publicado en la página Web del Ayuntamiento ni en los CDs, que se han puesto a disposición del público.

b) No figuran en la documentación los planos de información señalados en el artículo 42 del Reglamento de Planeamiento, que deben referirse como mínimo a:

- 1.- Estructura catastral vigente del terreno.
- 2.- Topografía del terreno.
- 3.- Usos, aprovechamientos y vegetación existentes.
- 4.- Infraestructuras, redes generales de servicios y bienes demaniales.

5.- Estado actual de los núcleos de población consolidados, señalando el estado y grado de edificación y urbanización para cada zona de ordenación urbanística (ZOU) a los efectos de justificar la condición de suelo urbano no consolidado (SUNC) incluido en unidades de actuación urbanizadora (UA) establecida en el artículo 104.2 de este Reglamento.

6.- Clasificación del suelo en el planeamiento anterior aún en vigor, distinguiendo, dentro de los ámbitos de desarrollo, los ya ejecutados, el grado de ejecución de los parcialmente ejecutados y los no ejecutados, a la misma escala que el plano de clasificación propuesto.

JUSTIFICACIÓN DE LA ALEGACIÓN:

La documentación señalada anteriormente, (EIA y Planos de Información), son además de una obligación del Ayuntamiento, según el Reglamento de Planeamiento, imprescindibles para que cualquier ciudadan@ pueda comprobar y valorar las modificaciones que se proponen con respecto al planeamiento vigente, sus implicaciones desde el punto de vista del medioambiente y para poder justificar así mismo las soluciones concretas que el nuevo Plan de Ordenación Municipal propone en el Suelo Urbano No Consolidado (SUNC).

Por ello, solicitamos una nueva exposición pública del POM, incorporando los documentos y planos señalados.

ALEGACIÓN AL P.O.M. (2) Estación AVE y convenio con ADIF

En la memoria, en las páginas 139 y 140, cuando se hace referencia a las alternativas que el Ministerio de Fomento planteó en el Estudio Informativo, con respecto a la línea del AVE Madrid-Cuenca-Valencia, se mencionan los Accesos Norte, Centro y Sur de la línea principal del AVE por Cuenca, **pero no se hace referencia alguna, tratando de ocultarla**, a la solución planteada de construcción de un ramal de acceso desde la línea principal, para dejar la nueva estación del AVE en los actuales terrenos ferroviarios en el centro de la ciudad.

De igual forma, en el texto del Convenio firmado por el Alcalde con el ADIF, se afirma que el Ministerio ha adoptado una solución que incluye las siguientes actuaciones:

- 1.- Construcción de una nueva estación de viajeros en terrenos situados al sur de la ciudad, en el paraje denominado “La Estrella”.*
- 2.- Ejecución de la red ferroviaria del AVE fuera del núcleo urbano.*
- 3.- Mejora de infraestructuras de la actual estación.*
- 4.- Desarrollar urbanísticamente los terrenos sobrantes del uso ferroviario en el ámbito del PERI 9, delimitado junto a la estación del ferrocarril convencional.*

Ante ello, recordamos que en este Estudio Informativo, sometido a información pública mediante anuncio publicado en el B.O.E. de 19 de septiembre del año 2.000, se proponía como mejor solución desde el punto de vista funcional y de la explotación ferroviaria, la ubicación de la estación en el centro de la ciudad en los actuales terrenos ferroviarios, a la que se accedería mediante la construcción de un ramal de acceso, financiado por el Ministerio de Fomento, desde el trazado Sur, (M11A), de la línea principal.

Se planteaban tres posibles trazados de acceso a Cuenca de la línea principal, como se reconoce en la memoria: El acceso Sur (M11A), el acceso Centro (M11F), y el acceso Norte (M11E).

Pero como decimos anteriormente, se oculta que como se señala en el ANEXO II de la declaración de impacto ambiental, (B.O.E. de 30 de junio de 2.003), *“dada la excesiva distancia a la que pasa la nueva línea ferroviaria de Cuenca, se plantea una penetración en la ciudad a través de la actual línea ferroviaria. La estación de Cuenca quedaría en su ubicación actual a la cual se accedería mediante un ramal de entrada/salida en vía única de 6 Km de longitud en cada caso”*.

Recordamos los argumentos utilizados en el mencionado Estudio Informativo:

“Se plantea que la estación nueva de Cuenca se encuentre en el centro urbano, en su actual ubicación. Para ello, entre otras actuaciones sería necesario proceder a la eliminación del actual paso a nivel situado en la cabecera lado Madrid, mediante una reordenación del tráfico rodado y algún paso adicional a distinto nivel en el entorno de la estación.” (Página 42 de la Memoria).

“Con el objeto de acercar el trazado a la actual estación de Cuenca se plantea un trazado en vía única que separándose de la alternativa M11A en el P.K. 155+983,604 de ésta, penetra en la línea actual Madrid - Cuenca....” (página 4 del Anejo I sobre descripción y alternativas del trazado).

“La ubicación de una estación en las vías generales es poco favorable en todas las alternativas,...”

“A lo largo del estudio informativo se ha estudiado la posibilidad de acercar el ferrocarril a la actual estación de ferrocarril, mediante un ramal de vía única apoyándose en el pasillo ferroviario actual en sus últimos kilómetros. Todas las alternativas de acceso a Cuenca permiten esta posibilidad,El incremento de tiempo necesario para llegar a la estación actual de Cuenca es de 2 minutos para el acceso Sur y de 1 minuto para los accesos Centro y Norte.” (Página 4 del Anejo 2 sobre el análisis y selección de alternativas de trazado).

El Ayuntamiento de Cuenca durante el trámite de información pública, presentó alegaciones solicitando la ubicación de la estación en la línea principal, para lo que solicitó que fuera seleccionado, de los tres trazados de la línea principal de acceso a Cuenca, el trazado Norte, (M11E), que era el que permitía en ese sentido, ubicar la estación lo más cerca posible al casco urbano y que a su vez estuviera en la línea principal.

Así mismo, el día 8 de enero de 2001, se produce el llamado “Acuerdo de Murcia” en reunión celebrada por el Ministro de Fomento Sr. Alvarez Cascos y los presidentes de las Comunidades Autónomas de Madrid, Castilla la Mancha, Valencia y Murcia, que en su punto segundo establece que:

“La localización de las estaciones del tren de Alta Velocidad (AVE) en Toledo, Cuenca, Albacete, Alicante, Elche, Castellón, Valencia, Murcia y Cartagena se fijarán de común acuerdo entre el Ministerio de Fomento, las Comunidades Autónomas y los respectivos Ayuntamientos.”

Consecuencia de ello, por resolución de 3 de mayo de 2.001, del Secretario de Estado de Infraestructuras, se denominan los miembros de la Comisión Técnica y Económico-Jurídica que debía estudiar la ubicación de la estación del AVE y la funcionalidad de la actual estación de ferrocarril convencional en la ciudad de Cuenca.

No se conoce resolución alguna sobre los trabajos y acuerdos de esta Comisión.

Posteriormente a la información pública, según se cita en las resoluciones por las que se aprueba la declaración de impacto ambiental y el estudio informativo, (B.O.E. de 30 de junio de 2.003 y B.O.E. de 12 de agosto de 2.003), se desarrolla a escala 1:5000 una “tercera fase” del Estudio Informativo **“con algunas modificaciones** derivadas de las alegaciones recibidas en el proceso de información pública”, consistentes en la selección del trazado Centro, (M11F), y en una **solución para la ubicación de la estación distinta a la del estudio informativo inicial, (M11A y ramal de acceso al centro urbano), y a la propuesta en las alegaciones presentadas por las Instituciones de Cuenca, (M11E), y que supondría ubicarla a más de cuatro kilómetros del casco urbano.**

Con fecha 17 de diciembre de 2.001 se remite esta nueva solución a la Dirección General de Calidad Ambiental, **sin que haya sido sometida a información pública**, a pesar de suponer una solución radicalmente distinta en cuanto a la función principal que debe cumplir la línea de ferrocarril, como

es la prestación de servicios de transportes a los ciudadanos y por lo tanto la demanda a satisfacer, las repercusiones en el modelo de ordenación urbana de Cuenca, para lo que la situación de las estaciones comerciales de viajeros es un aspecto esencial, y de suponer implicaciones importantes en las posibles afecciones medioambientales que se pueden producir como consecuencia de la reclasificación de todos los suelos colindantes con ese trazado centro seleccionado, a suelos residenciales, estimulado por la posible construcción en esa zona de una estación de viajeros. Todo ello, supone una vulneración del procedimiento establecido en los artículos 227 y 228 del R.D. 1211/90, Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 20 de junio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental, impidiendo que en el proceso de información pública, los ciudadanos hayan podido tener conocimiento de las implicaciones sociales, territoriales y medioambientales que se derivan de esta nueva solución.

En el Plan de Ordenación Urbana de Cuenca, expuesto al público, motivado por la posibilidad de la ubicación de la estación en esos terrenos, ya se propone la reclasificación de todos esos suelos colindantes, a suelos residenciales, **cuestión ésta que no está contemplada ni analizada en la evaluación de impacto ambiental de ésta línea de ferrocarril**, como se puede comprobar leyendo sus condicionados, (en especial el 6), pues en ella se consideran estos terrenos, como suelo rústico.

En los planos a escala 1:5.000 de esta nueva solución viene definido un Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (P.A.E.T.) denominado “Estación de Cuenca” desde el km. 159+000 al km. 161+000 de la línea principal. Un P.A.E.T. en principio no es, ni tiene porque ser, una estación comercial, sino que es una infraestructura técnica necesaria para la

adecuada explotación de la línea de ferrocarril en caso de incidencias. Este tipo de instalaciones son situadas a lo largo de toda la línea. Por ejemplo, en el término municipal de Torrejoncillo del Rey, estará situado otro P.A.E.T., desde el km. 128+615 al km. 130+615, y en ese punto no existirá ninguna estación comercial.

Con fecha 29 de mayo de 2.003, la Secretaría General de Medio Ambiente, formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto de “Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia. Documento suplementario al Subtramo Madrid-Cuenca” de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

En ella se señala expresamente que *“Quedan excluidas de la presente declaración, por no estar analizadas en el estudio de impacto ambiental”*, entre otras, las siguientes actuaciones: *“La estación de Cuenca y, en su caso, otras estaciones que pudieran plantearse; y cualquier ramal de entrada al casco urbano que pudiera preverse”*.

De lo expuesto, debe deducirse, que no hay decisión adoptada sobre la ubicación de la estación y que las posibles alternativas sobre este asunto están pendientes de decidir, pues no han sido ni siquiera analizadas en el estudio de impacto ambiental.

Con fecha 12 de agosto de 2.003 se publica en el B.O.E. la resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que aprueba el expediente de información pública y definitivamente el “Documento complementario relativo al subtramo: Madrid-Cuenca al estudio informativo del proyecto de Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla la Mancha-

Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid Albacete/Valencia”.

En esta resolución se establece que se incluye como anexo a esa aprobación la Declaración de Impacto Ambiental formulada por la Secretaria General de Medio Ambiente el 29 de mayo de 2.003 y publicada en el B.O.E. de fecha 30 de junio de 2.003, señalada en el punto anterior.

En el punto tercero de esa resolución se señala que **“En los sucesivos Proyectos Constructivos que desarrollen la solución aprobada se tendrán en cuenta las prescripciones establecidas en el condicionado de Declaración de Impacto Ambiental, cuya copia se incluye como anejo a esta aprobación”**

Recordamos en este sentido lo establecido en el punto anterior, en el sentido de que queda excluida de la declaración de impacto ambiental, la estación de Cuenca y en su caso, otras estaciones que pudieran plantearse, por no estar analizadas en el estudio de impacto ambiental.

La definición de la ubicación de la estación de Cuenca, en la línea principal, supondría vulnerar lo establecido en la resolución por la que se establece la Declaración de Impacto Ambiental y la resolución por la que se aprueba el Estudio Informativo, ya que no cumpliría la Declaración de Impacto Ambiental, que excluye expresamente la estación de Cuenca.

Hay que recordar una vez más, como cuestión muy importante y sustancial, que la declaración de impacto ambiental se realizó teniendo en cuenta que todos los terrenos colindantes con el trazado en el que el Ayuntamiento pretende ubicar la estación, tienen la clasificación de suelo rústico. Ahora además se propone reclasificar los suelos colindantes a la línea del AVE como suelo residencial, justificándolo precisamente en la ubicación de la nueva estación ferroviaria.

Ello, supondría una vulneración del procedimiento establecido en los artículos 7 al 13 del Real Decreto 2387/2004, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario. Ello porque la solución propuesta no estaba contemplada en el Estudio Informativo que se sometió al trámite de información pública, en concreto lo establecido en el artículo 9.1.c), que establece que el Estudio Informativo comprenderá *“el análisis y la definición, en líneas generales y en aspectos tanto geográficos como funcionales, de todas las opciones de trazado estudiadas, y, en su caso, la situación de las estaciones y de las zonas de servicio ferroviario”*, y lo establecido en el artículo 9.1.e) que obliga a que se realice un *“análisis de las ventajas, los inconvenientes y los costes de cada una de las opciones y su repercusión en la satisfacción de la demanda de transporte y en la ordenación territorial y urbanística”*.

Es claro que esta ubicación de la estación que se propone, alejada del casco urbano de Cuenca en más de cuatro kilómetros, es radicalmente distinta de la propuesta del Estudio Informativo que se sometió a información pública, y que sus implicaciones urbanísticas, en el modelo de ordenación territorial y en la demanda de transporte a satisfacer en la ciudad de Cuenca, van a ser también radicalmente distintas.

Este hecho es además trascendental, por las afecciones medioambientales que se producen en los terrenos que se pretenden urbanizar, colindantes con una línea ferroviaria de alta velocidad, por la que van a circular trenes a más de 300 km/h., que no se tuvieron en cuenta en el estudio de impacto ambiental y por lo tanto, la decisión de la ubicación de la estación comercial de viajeros, tiene una transcendencia y

unas consecuencias muy importantes que deben ser tenidas en cuenta en toda la tramitación del expediente y que obligan a realizar un nuevo expediente con el respectivo estudio de impacto ambiental y con un periodo de información pública, en el que se contemplen las diferentes alternativas posibles, incluida la construcción de un ramal al centro urbano, para ubicar en él la Estación de Cuenca, como mejor alternativa social, urbana, territorial y funcional.

Ello, porque se pretende vulnerar el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, ya que de consumarse la ubicación de una estación de viajeros en el lugar previsto en el Plan de Ordenación Municipal, no se habría llevado a cabo una evaluación de los efectos previsibles directos e indirectos sobre la población que ocuparía todos los terrenos colindantes con la nueva estación que esta previsto destinarlos para uso residencial, (art. 2.1.b), lo que supone una ocultación de datos evidente, en el procedimiento de evaluación, que debe implicar la suspensión de su ejecución (art. 9).

Insistimos en que se ha privado a los ciudadanos en general del proceso de información pública para alegaciones de una solución radicalmente distinta a la propuesta inicialmente, en el aspecto más importante de esta infraestructura, y que es la prestación de los servicios de transporte ferroviario para la ciudad de Cuenca, en sus implicaciones en el modelo de ordenación del territorio y en las posibles afecciones medioambientales, para lo que es necesario conocer el lugar concreto de ubicación de la estación comercial de viajeros.

Todo esto se ve agravado, cuando en el estudio de impacto ambiental que existe en la documentación del POM, se señala que no se efectúa

evaluación del impacto de esta línea de ferrocarril en la ciudad, porque ya ha sido evaluado dentro del proceso administrativo que se ha llevado a cabo para su construcción.

Sobre la propuesta de Convenio que figura en el POM entre el Ayuntamiento de Cuenca y el ADIF

Manifestamos nuestra discrepancia con ésta propuesta de Convenio urbanístico por lo siguiente:

1.- Como señalamos anteriormente, proponemos que la estación de viajeros para todo tipo de trenes si sitúe en el centro la ciudad, en los actuales terrenos ferroviarios.

2.- La estación de mercancías debería situarse en los terrenos colindantes a la antigua estación de La Melgosa, cercanos a la zona industrial de Cuenca, y con facilidad de acceso a la red de comunicaciones por carretera. En este lugar así mismo debería ubicarse la Ciudad del Transportes que en el POM figura como Sector 15 de suelo urbanizable.

3.- Debe procederse a la integración del ferrocarril en la ciudad, para lo que apoyamos la propuesta que presentó el Sector Ferroviario de CC.OO. al Avance del POM, en agosto de 2.004. Ello, porque la propuesta de convenio, no solamente no resuelve este problema, sino que generará nuevos problemas de segregación y división en la ciudad.

En este sentido reclamamos que también en Cuenca, se cumplan las propuestas que se plantean en Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT), aprobado por el Gobierno de España, elaborando un plan de movilidad sostenible para la ciudad de Cuenca, dentro del cual se

contemple la defensa de la centralidad de la estación de ferrocarril para todo tipo de trenes de viajeros.

4.- Dentro del Convenio que se propone firmar, se establece que tendrán la consideración de gastos de urbanización actuaciones que en algún caso consisten en obras de reposición de la infraestructura ferroviaria y cuya cuantía total se estima en cinco millones de euros.

Así en la Adenda que acompaña al convenio, se señala que estas actuaciones serán las siguientes:

- Nueva disposición de vías.
- Tres vías de viajeros con andén, con una longitud mínima de 160 metros. (*Que es lo que existe actualmente*).
- Comunicación a distinto nivel entre andenes.
- Una vía de mercancías con posibilidad de hasta 750 metros de longitud útil. (*Ahora hay tres vías*).
- Enclavamiento electrónico.
- Edificio técnico y vía para mantenimiento de infraestructura, donde se concentren las distintas actividades ahora dispersas.
- Sustitución del paso inferior metálico (P.K. 151/110) de la calle Antonio Maura.
- Desvío o reposición de servicios afectados (transformadores, líneas eléctricas, conducciones de agua, etc.).
- Cocheras para estacionamiento de material de viajeros.

De acuerdo con el propio texto del Convenio, el Ayuntamiento de Cuenca, debe participar en estos “gastos de urbanización” en un 25%, que es el porcentaje de aprovechamiento que recibe el Ayuntamiento, además del 10% de cesión obligatoria.

Es realmente rechazable que una inversión, como es la de una pequeña mejora de las instalaciones ferroviarias de Cuenca, se realice con cargo a las plusvalías obtenidas por la recalificación del suelo ferroviario a suelo residencial, cuando estas inversiones deberían correr a cargo del Estado.

5.- El resultado es una actuación urbanística con una densidad residencial muy alta, (más de 100 viviendas por hectárea), en una zona ya congestionada, con serios problemas de equipamientos, zonas verdes y de tráfico, que además se encontrará dividida por la línea de ferrocarril, ya que según la legislación correspondiente debe procederse a su cerramiento.

6.- De utilizarse los precios actualmente vigentes para las viviendas de Protección Pública en Castilla la Mancha, el aprovechamiento urbanístico de estos suelos, (actualmente de sistema general ferroviario), una vez urbanizados, sería de aproximadamente 12.275.000 euros, para el Ayuntamiento de Cuenca, y de 24.100.000 euros para el ADIF, a los que habría que sumar el valor del aprovechamiento urbanístico destinado a usos terciarios, con los que se queda el ADIF, (11.900 metros cuadrados).

CONCLUSIÓN: Si tenemos en cuenta un coste de la urbanización, calculado muy generosamente, de 15.000.000 de euros, debido a todas las actuaciones previstas como cargas de urbanización, podemos estar hablando de que ésta operación generará un beneficio limpio al Ayuntamiento y al ADIF, en torno a los 30-35 millones de euros, sin ningún tipo de contrapartida para la ciudad, en cuanto a la integración ferroviaria en la ciudad. **Estamos pues hablando de una operación con un altísimo interés especulativo,**

realizada por unas administraciones públicas, que además va a generar problemas en la ordenación de una zona que ya tiene graves problemas de saturación viaria y de dotaciones, incorporándole más de 1.300 viviendas.

Por último señalar que no viene recogido en los planos de ordenación, el trazado de la línea ferroviaria del AVE en todo el término municipal y sus zonas de afección, ya que solamente aparece una vez rebasada la Sierra de El Bosque, no figurando a su paso por las zonas cercanas a Villanueva de los Escuderos, Cólliga y Colliguilla.

Pero por si todo esto no fuera poco: Resulta que la infraestructura ferroviaria que cruza la ciudad supone una **barrera** hoy por hoy no remediada. La *Memoria explicativa y justificativa* considera que la permanencia de este problema viene dada por la falta de desarrollo del anterior plan, y anuncia que cuando por fin se lleven a cabo, el problema quedará resuelto. Sin embargo, esta no es una prioridad en el POM. Es seguro que antes funcionará la nueva estación del AVE que se enterrarán definitivamente las vías del tren, sobre todo porque para esto último no hay plan especial. Pero enterrar las vías, como también se ha demostrado en muchas otras ciudades españolas, es hoy por hoy, la única solución que no pasa por la desaparición del tren convencional. Hasta que ese momento llegue, totalmente prioritario (de acuerdo con la lógica de promover la habitabilidad de las zonas urbanas existentes antes de construir miles de viviendas más), las áreas urbanas al sur y oeste del ferrocarril seguirán **desestructuradas** y sin la adecuada integración en la trama urbana del resto del ciudad (como también reconoce la *Memoria explicativa*, 3.5.4., pág 58). Esto no sólo es motivo de alegación sino causa de la más sonora protesta ciudadana. Una ciudad que presume de ser

ciudad moderna, con un futuro y espectacular Palacio de Congresos, con un nuevo Parque Ferial, con una “magnífica” estación del AVE..., no puede olvidar a una parte de su ciudad y mirar para otro lado como si los ciudadanos que allí habitan fueran de segunda o tercera categoría, nunca de primera.

De tal manera, que teniendo en cuenta todo lo anterior y en consonancia con lo que otras asociaciones de vecinos vienen reclamando: *Urbanismo Ciudadano* manifiesta que:

Que habiendo tenido conocimiento de las propuestas que figuran en el Plan de Ordenación Municipal de Cuenca, (POM), que se encuentra expuesto al público, con respecto a la ubicación de la estación de viajeros de la línea ferroviaria para el AVE, así como del convenio urbanístico firmado por el Alcalde de Cuenca y el Ente Público *Administrador* de Infraestructuras Ferroviarias, (ADIF), sobre las actuaciones a desarrollar en los actuales terrenos ferroviarios y en la línea de ferrocarril convencional, y debido al total desacuerdo con estas propuestas.

Se solicita del Ayuntamiento de Cuenca, modifique el nuevo Plan de ordenación Municipal, teniendo en cuenta y **de forma reiterada** lo siguiente:

1. La estación del AVE debe situarse en el centro de la ciudad, en los actuales terrenos ferroviarios.
2. La línea de ferrocarril convencional debe mantenerse con su actual trazado, pero sacando la estación de mercancías a las afueras, junto a los terrenos industriales.
3. Para que el ferrocarril no genere problemas de barrera urbanística, debe procederse a soterrar todo el pasillo central ferroviario, manteniendo

así, sin ningún tipo de problemas urbanos, la estación de viajeros para toda tipo de trenes, (AVE y convencionales), en el centro de la ciudad.

4. Para hacer todo esto posible, el Ayuntamiento debe solicitar al Ministerio de Fomento que construya el ramal de entrada al centro para los trenes AVE, con el que se comprometía en el Estudio Informativo.

5. El convenio que se propone entre el Ayuntamiento y el ADIF, y que figura en la documentación del POM, debe ser revisado para hacer posible los objetivos anteriores.

ALEGACIÓN AL P.O.M (3) Sobre el modelo de ciudad

1. DESDE EL PUNTO DE VISTA PURAMENTE URBANÍSTICO Y DESARROLISTA:

Un párrafo de la Memoria Descriptiva y Justificativa, en la página 134, nos señala claramente que sentido tiene este P.O.M.

“De hecho la revisión, se plantea concretar de forma clara los límites últimos que podría alcanzar la ciudad, y en eso se la puede tildar de ambiciosa, pero en ningún caso de “desarrollista”, puesto que estos límites vienen acompañados de un orden lógico de desarrollo, que alcanzaría un límite temporal muy superior al del futuro Plan de Ordenación Municipal. Es decir se configura una dimensión máxima para la ciudad de Cuenca, en cuyo contexto se deberá ordenar progresivamente la demanda existente en cada momento, de acuerdo siempre con una visión global de la ciudad.”

Es decir, ya nos han dicho lo que tiene que ser como máximo Cuenca para el infinito de los tiempos. A esto le llaman planificar, porque para ello establecen un orden de prioridades. Pero veamos cual es ese orden de prioridades.

Para ello, nos vamos al documento “Orden de prioridades y estudio económico”.

En la página 5, después de enumerar todos los sectores de suelo urbanizable de prioridad II, dice que “sin embargo, esto no implica que necesariamente deban desarrollarse con antelación los sectores de prioridad I” y en este párrafo, termina diciendo que para el desarrollo de cualquier sector deberá ser necesario que se haya iniciado la ejecución de los sistemas generales que le unan con el resto de la ciudad, además de cumplir las condiciones vinculantes que para cada uno se indiquen, en su caso, en su correspondiente ficha.

Al final del texto que se refiere a este orden de prioridades, se dice que el Ayuntamiento bajo criterio razonado, podrá ser revisado, o en todo caso en virtud de circunstancias de otra índole que así se estimen, por

considerarlo necesario para la agilización del proceso urbanizador en **aras a la potenciación de la actividad urbanizadora de la ciudad**. En este último caso las prioridades se alterarán razonadamente, para cada uno de los ámbitos, especialmente del suelo urbanizable definido en el Plan,

Y si nos vamos a las fichas de las normas urbanísticas, podemos comprobar que en los sectores de prioridad I, “La Grillera” y “El Terminillo”, junto con el Area de Planeamiento Remitido 14-01, “Vega Tordera”, de suelo urbano no consolidado, están adscritos la casi totalidad de los sistemas generales que permitirán enlazar la actual ciudad con la nueva estación del AVE.

Que los sectores 1 y 2 en Nohales, se dice que podrán desarrollarse en el momento que el Ayuntamiento lo considere necesario para fomentar el más adecuado crecimiento del núcleo de Nohales. Estos dos sectores, son vivienda unifamiliar de diversas densidades.

Igualmente podemos observar que en las fichas de los sectores 16 y 17, también de supuesta prioridad II, junto a la nueva estación del AVE, se condiciona su desarrollo al establecimiento de la estación del AVE. ¿Esto quiere decir, que si se construye en La Estrella la estación del AVE, y si está construido el Bulevar para conectarla con Cuenca, podrán desarrollarse antes que sectores más cercanos a la ciudad, junto al actual núcleo urbano?. Todo hace pensar que sí.

Así pues en un futuro, Cuenca, tendrá una enorme dispersión, ya que al actual núcleo urbano, habrá que sumarle el desarrollo urbanístico junto a Nohales de vivienda unifamiliar, y el desarrollo urbanístico cercano a la nueva estación del AVE, separado del actual núcleo urbano.

El artículo 24 de la LOTAU dice que el Plan de Ordenación Municipal, deberá establecer *“las directrices que resulten del modelo de evolución urbana y de ocupación del territorio asumido, previendo la expansión urbana para los doce años siguientes, sin perjuicio de mayores plazos para la reserva de suelo con destino a dotaciones e infraestructuras públicas que así lo demandaren y justificando su adecuación en los Planes de Ordenación del territorio”*.

Conclusión:

Esta planificación además de no respetar la Ley, por no ajustarse a un periodo de doce años, tendrá consecuencias muy graves en la ordenación de la ciudad y en su futuro desde el punto de vista ambiental y económico.

Este orden de prioridades aleatorio y no vinculante, añadido a una planificación intemporal, indefinida, con las graves imprecisiones que se pueden producir, es una amenaza para esta ciudad.

Se adscriben a sectores muy complejos de desarrollar y con problemas, (La Grillera, El Terminillo y Vega Tordera), la obtención de suelo para el sistema general de enlace de la futura estación del AVE, sobre cuya ubicación se justifica la dirección del crecimiento en la ciudad y además, todo indica que en un futuro se permitirá la construcción de viviendas en torno a la misma, además de en el lado opuesto, dirección Madrid, alrededor de Nohales, antes de haberse desarrollado el suelo que permita una ciudad más compacta.

2. DESDE EL PUNTO DE VISTA SOSTENIBLE (muy a pesar de la degradación y mal uso que de este término inventado recientemente se hace desde las administraciones para “desgravar” los abusos urbanísticos):

El POM trata de basarse en criterios explícitos de **sostenibilidad**, buena parte de ellos recogidos en la Guía de buenas prácticas de ciudades y pueblos sostenibles de Castilla- la-Mancha, organismo al que pertenece la ciudad de Cuenca. Sin embargo, y a pesar de las buenas intenciones que se observan, y de la constante repetición del término sostenible, lo cierto es que el modelo de ciudad que se pretende crear con el nuevo Plan, lleva a una ciudad compacta, claro ejemplo de ciudad mediterránea sostenible desde el punto de vista económico y medioambiental, sino a una ciudad muy dispersa, en la que se potencian los núcleos urbanos perimetrales, (como ya se ha explicado en el apartado anterior) dentro de una apuesta declarada por desplazar la nueva población ocupante del suelo urbano hacia zonas alejadas de las ya existentes, como es el caso de las urbanizaciones cercanas a la nueva estación intermodal y del AVE (cuando se construyan), el núcleo urbano alrededor de la N-400, y los terrenos colindantes al polígono SEPES. En consecuencia, se necesitarán de grandes inversiones para que la interconexión entre áreas no provoque un efecto de atomización. Además, se multiplicará el despilfarro energético debido al transporte, y también de consumo de suelo, contrariamente a las disposiciones que rigen la permanencia de Cuenca dentro de la red de ciudades y pueblos sostenibles de Castilla-La-Mancha.

Así mismo, se habla a menudo en la *Memoria explicativa* de crear una ciudad en la que no se produzca el efecto de zonificación y en la que exista una estructura multifuncional con cierta mezcla de usos. Lo cierto es que esta zonificación se hará inevitable con el nuevo ordenamiento de actividades

industriales dentro de polígonos bien delimitados (En el punto 5.2.6. se aprecia la existencia de estos espacios que puedan dificultar una mejor conexión entre los barrios existentes y la ciudad nueva). A parte del uso residencial no se espera ningún otro para estas zonas de nueva construcción que no sea el puramente residencial, al margen de ciertos aspectos dotacionales característicos e inherentes a las zonas residenciales; y esto implica una **zonificación** de la ciudad, por más que se rehuya esta definición que tanto cuesta admitir.

Es más, en el punto 5.1.2. de la citada memoria se habla de fortalecer el sistema de núcleos periféricos (antiguos municipios anexionados) ampliando los suelos residenciales de tales núcleos, lo que aumentaría aún más la dispersión y zonificación indeseable.

Por otro lado, y según se reconoce en la *Memoria explicativa y justificativa*, la diferente evolución demográfica de la provincia está provocando un exceso de capitalidad de la ciudad que se verá acentuado con el POM y su poder de atracción (previstas) con respecto a la población interior de la provincia, por lo que sería necesaria una propuesta de evolución equilibrada de la provincia a la hora de elaborar un plan para la capital, que no grave aún más la falta de recursos en la periferia provincial a favor de las infraestructuras en la ciudad, acentuando desfavorablemente el crecimiento no cohesionado en la región. Sería necesario tener en cuenta condicionantes supramunicipales y regionales.

En este Plan se pretende crear las condiciones favorables para poner en marcha la Agenda Local 21, propiciando de esta manera una mayor coordinación de las políticas y decisiones medioambientales, pero lo cierto es que sigue viejos esquemas de crecimiento de las décadas precedentes, parecidos a los planes de las ciudades dormitorio de las grandes ciudades, en

las que los espacios verdes sólo tratan de amortiguar el efecto de contaminación visual que provocan los nuevos edificios, planes en los que vencen las tesis **ególatras** sobre otras más racionales. De hecho, considerando una ocupación total como primera residencia para los sectores de uso residencial de prioridad II, tendríamos un total de 113. 691 habitantes, que sumados a los referidos 66.790 habitantes, que incluye los planeamientos de desarrollo del Plan Vigente aprobados, daría como resultado un total de 180.481 habitantes (que sumados a los 50.245 actuales daría como fruto una población de **230.726** habitantes) (datos extraídos de la *Memoria descriptiva y justificativa*, pag. 134) (Cifra a la que había que restar un 20% de vivienda vacía). Si se cumplieran las previsiones del Ayuntamiento, dentro del plazo previsto, no cabe duda de que resultaría muy difícil de digerir el salto poblacional, desde un punto de vista sostenible y equilibrado, dada la magnitud de la variable a medio plazo. De no cumplirse, el asunto sería más grave, el efecto de suelo ocupado innecesariamente para uso residencial provocaría un derroche de recursos. (Los 120.000 habitantes previstos en las mejores de las suertes poblaciones dejaría un inaudito y espectacular porcentaje de vivienda vacía. Según nuestros cálculos el 45%)

Pero es que además, no es esta la tendencia poblacional prevista para Cuenca. El Plan Estratégico de Desarrollo, presentado al Consejo Social en enero de 2.006. dice que “La opción estratégica elegida como más favorable para la ciudad, de cumplirse todas las previsiones, plantea un escenario de una ciudad de 75/ 80.000 habitantes en una perspectiva de 20/25 años; **pasando por una ciudad de 60/ 65.000 habitantes en los próximos diez años**”.

Conclusión:

De cualquier modo, lo que parece evidente es que los datos demográficos sobre los que se asienta este POM, **no son realistas**, y se recomienda por ello, un desarrollo de suelo urbanizable menor, con una proyección enfocada a una sostenibilidad fehaciente.

Con respecto a la densidad y a la tipología, la guía de buenas prácticas de planeamiento urbanístico sostenible recomienda densidades medias y tipologías no extensivas. En el caso de la densidad, en muchos casos como Carretera de Alcázar, Ermita de San Antonio, Vega Tordera, Camino de la Resinera, Teniente Benítez, Santa María de la Cabeza y todos los que conciernen al convenio firmado con Davecon... la densidad es 1 metro de cuadrado de suelo habitable por 1 metro cuadrado de suelo construido, el máximo permitido, y con pérdida de espacios verdes y de aparcamiento, como sucede en el convenio mencionado. Y en cuanto a la tipología, amplias zonas como la APR 07-01 del Río Júcar implican una tipología de construcción con elevado impacto visual.

En cuanto a la autosuficiencia municipal y su desligamiento de los tributos por obras, hay dudas razonables sobre la autosuficiencia, teniendo en cuenta el elevado número de obras de gran importancia que supone la buena realización del Plan.

Se aconseja así mismo, elevar los condicionantes y la normativa que obliga a la utilización de materiales bioclimáticos en la construcción.

Parafraseando la propia guía de buenas prácticas: «La “huella ecológica” de las ciudades, esto es, la **superficie** ocupada por la ciudad misma, más todo el área afectada por su actividad y aquella que es necesaria para nutirla de energía y materia prima, es cada vez mayor de modo que el territorio no afectado es cada vez menor en el planeta. (...)El planeamiento urbano no puede por sí solo poner coto a esta tendencia, que está afectada por

factores socioeconómicos complejos. No existen modelos urbanos perfectos que puedan alterar radicalmente la tendencia hacia la insostenibilidad de las poblaciones, pero el planeamiento urbano, el urbanismo y la ordenación del territorio puede favorecer la implantación de formas más sostenibles de transporte, consumo de energía y ocupación innecesaria de suelo.» Estรก claro, como conclusi3n, de que s3lo en caso de que fuera cierta la presi3n demogrรกfica que se espera para Cuenca, podr3a justificarse de alguna manera y con muchas reservas (desde el punto de vista sostenible), la superficie ocupada por el Plan que se pretende aprobar.

Conclusi3n final: Como afirma el Colegio de Arquitectos en una nota de prensa al diario El D3a de Cuenca, “se recalifica una enorme cantidad de suelo, teniendo en cuenta el crecimiento demogrรกfico de los 3ltimos a3os, y corriendo el riesgo de un crecimiento a saltos, puesto que no existe un mecanismo que garantice un crecimiento ordenado”.

Pero recordemos qu3 dice la gu3a de buenas prรกcticas de planeamiento sostenible:

«Una ciudad bien planificada y con una buena gesti3n de las zonas urbanas lograrรก mรกs fรกcilmente que los demรกs factores que la conforman sean sostenibles, desarrollando entre ellos efectos sin3rgicos y reduciendo los impactos. Uno de los objetivos del desarrollo sostenible local es la reducci3n de los impactos de una รกreas de actuaci3n en otras, asegurando a la vez una econom3a pujante y una sociedad equitativa.

Por lo que respecta a Castilla-La Mancha, ya desde el momento en que un Ayuntamiento adopta la decisi3n de adherir su Municipio a la Red de Ciudades y Pueblos Sostenibles, estรก asumiendo, ademรกs de los postulados de la Carta de Aalborg, otros compromisos relativos a la concepci3n integral del Municipio; y es en base a esta concepci3n, que los procesos de urbanizaci3n y edificaci3n adquieren una gran relevancia en la Red.

El planeamiento urban3stico representa un papel protagonista en la mejora del bienestar y de las condiciones de vida de las personas. De este modo qued3 reflejado en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo y el Medio Ambiente de R3o de Janeiro en 1992, as3 como en la Conferencia sobre Asentamientos Humanos de Estambul en 1996: El planeamiento urbano y la ordenaci3n del territorio son instrumentos clave para avanzar hacia un desarrollo sostenible a nivel local.

La Carta Verde sobre el Medio ambiente Urbano de la Comisi3n Europea indica que el

planeamiento urbano es uno de los instrumentos que pueden mejorar la calidad del medio ambiente dentro de las siguientes condiciones:

- Reforzamiento de la diversidad en las ciudades.
- Promoción de la ciudad compacta.
- Revitalización de los centros urbanos existentes.
- Reconversión de los excedentes urbanos.

Como elementos para mejorar la sostenibilidad se señalan:

- Integración de los niveles técnico, psicológico y socioeconómico de la ecología.
- Limitar la dispersión urbana.
- Adecuar el transporte reduciendo la movilidad y favoreciendo el transporte público.
- Contemplar los recursos hídricos como elemento de planeamiento.
- Conservar y valorar el patrimonio cultural, natural y la biodiversidad.
- Estrategia de espacios verdes en continuo paisajístico.
- Valoración del espacio público como lugar de relación.
- Reutilización del patrimonio edificado.
- Modelo urbano compacto y diverso.
- Densidades medias y tipologías no muy extensivas.
- Uso de la arquitectura bioclimática y de las energías renovables.
- Reutilización y reciclaje de residuos.
- Participación y cohesión social.
- Potenciar la autosuficiencia municipal y desligarla de los tributos por obras.

El planeamiento urbanístico debe favorecer una organización de la ciudad basada en los criterios de la Carta Verde Europea sobre Medio Ambiente Urbano, integrando al nivel más alto posible las intervenciones sectoriales, coordinando acciones y dirigiéndolas hacia la sostenibilidad.

Dentro de este enfoque deben tener cabida en lugar destacado las fases de participación pública en el planeamiento, así como la intervención de los agentes urbanísticos clásicos, promoviendo el consenso como condición indispensable para la credibilidad y, en consecuencia, para una ejecución final con éxito.

Las herramientas legales del urbanismo en España son tan poderosas que pueden llegar a convertirse en un fin en sí mismo, haciendo que todo lo demás se desarrolle en función de ellas, de manera que pueden llegar a desvirtuar el contenido de los planes, sobretodo de aquellos cuya finalidad sea la mejora de la calidad de vida presente y futura, como aquellos de los que trata esta guía, más que de aquellos otros que respondan a intereses simples de economía inmediata, expansión urbana y liberalización del suelo, que pueden seguir otros métodos».

Ni siquiera en lo relacionado a la participación pública este POM es sostenible. No sólo no ha organizado ningún tipo de debate sino que es costumbre no asistir a los que se le ha invitado, como es el caso del debate

organizado por *Urbanismo Ciudadano* el día 5 de Septiembre en el Centro de Recepción de Turistas, sobre la ubicación de la estación del AVE.

3. DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LAS INTENCIONES MERAMENTE RECALIFICADORAS DEL POM:

Teniendo en cuenta que apenas el 50% de las Unidades correspondientes al Plan general de 1996 se han tramitado, mientras que programas de actuación urbanizadora en suelo rústico de reserva, como es el caso de Villaromán III (y las que se citan en el punto 6.1.1.1. de la *Memoria explicativa*), están aprobados definitivamente, **se encuentra una justificación en la elaboración de este nuevo Plan meramente regularizadora de una situación a las claras irregular**, pues las modificaciones en cuanto a cambio de clasificación a suelo urbano, que presenta la revisión del Plan de Ordenación Municipal son zonas que ya han sido urbanizadas y edificadas en su mayor parte. Pero un nuevo plan no puede ni debe sustentarse ni en el incumplimiento de los objetivos del plan vigente ni en las ocupaciones urbanísticas anteriores al plan que se pretende aprobar, porque esto sería utilizar la ley para poder incumplirla, a partir de una interpretación perniciosa del artículo 45 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la actividad Urbanística de Castilla-La-Mancha. D.L. 1/2004.

Todo esto influye no sólo en la credibilidad de actuación de la Administración local sino en la justificación del balance socioeconómico así como en el estudio de los impactos medioambientales que se pretenden juzgar, ya que a hechos consumados, tales impactos existentes no pueden ser remediados, incumpliendo además gravemente la normativa en este asunto.

Además, las razones por las que se argumenta la revisión del Plan vigente son por una parte jurídicas y por otro demográficas, políticas, sociales, económicas y modales.

En cuanto a las primeras no pueden por sí mismas constituir justificación alguna pues no ha de confundirse la capacidad de obrar con el motivo de la obra.

En cuanto a las demográficas, ya se ha hablado suficientemente sobre este tema y se ha de reiterar que no hay razón para pensar que la población de Cuenca vaya a aumentar de manera considerable ni que se vayan a necesitar de aquí al 2012 tantas viviendas como se pretende construir; **el único crecimiento previsible y de carácter inmigratorio es el que puede originar de modo indirecto la construcción de tales viviendas y el calculado en función de la ocupación de las mismas**; lo cual es entender el problema a la inversa y creer que el nuevo plan va a ser el causante de importantes cambios demográficos y socio-económicos.

En cuanto a las alteraciones socio-políticas que se argumentan se han producido desde 1996, no justifican una expansión de los límites urbanos (que según la Agencia Europea del Medio Ambiente están degradando millones de hectáreas de suelos agrícolas en todo el mundo, según se recoge en la misma *Memoria descriptiva y justificativa*).

En cuanto a las puramente económicas se reconoce una falta de inversión en Cuenca que no tiene solución con una simple reordenación del territorio y de las actividades empresariales; Cuenca sigue siendo una ciudad de servicios, donde este sector ocupa al 80% de la población activa, y no se prevee que esta situación pueda cambiar a favor de una actividad de producción, ni aún en el contexto de un crecimiento económico más favorable.

Es más, las tensiones socio-económicas que ya pueden observarse entre el pequeño y gran comercio aumentarán con el modelo de ciudad previsto por el POM, ya que en él las grandes superficies comerciales serán casi imprescindibles.

En cuanto al modelo de **malla direccional** que pretende redefinir el crecimiento de Cuenca y sus alrededores, viene dado este por el trazado de las autovías y de las nuevas líneas férreas, pero nada tiene que ver con un modelo de ciudad planeado y racional.

Conclusión:

El POM recalifica todo lo que los límites geográficos le permiten a esta ciudad, creando un espejismo de beneficios a corto plazo de enorme dimensión económica, pero que no revierten en los ciudadanos sino en los agentes de mercado inmobiliario, constructoras y propio Ayuntamiento. Esta parece ser la única justificación encontrada, lo demás es demagogia, y tratar de engañar o “despistar” al ciudadano.

4. DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LO YA CONSOLIDADO:

Se apela al cumplimiento de uno de los objetivos más importantes expuestos en el planteamiento conceptual del plan de ordenación municipal (2.3.1. de la *Memoria descriptiva*) y que se refiere al avance que se hizo del plan, según el cual era prioritario la transformación de la ciudad existente, mejorándola, reequipándola y recualificándola, frente a la exclusiva preocupación por la mera agregación de nuevas extensiones periféricas. El nuevo Plan sitúa, sin embargo, la centralidad en los bordes, trata de desplazar

gran parte de la actividad comercial de la ciudad consolidada hacia los nuevos barrios que se construirán (se califica de excesiva la concentración terciaria en el área central), no la reequipa sino que la desprovee de servicios a favor de centros de transporte alejados del centro y sólo la recualifica hacia una imparable tendencia de convertir el casco medieval en un mero escaparate turístico, sobre el que trata de sostenerse la rentabilidad de la ciudad en su conjunto. En este último sentido, el nuevo Plan no es revitalizador, tal y como se pretende, no construye una ciudad multifuncional donde sea fácil moverse y trasladarse confortablemente de una parte a otra de la ciudad, pues no cabe duda que la expansión de los límites urbanos implicará una mayor saturación del tráfico desde la periferia a los centros de trabajo administrativos, la necesaria peatonalización de los tradicionales ejes de comunicación internos y en consecuencia un creciente aislamiento del núcleo primitivo, que en innumerables ejemplos ha determinado el despoblamiento de los centros históricos, cuando no su degradación. De hecho, se reconoce un progresivo envejecimiento de la población en los núcleos más antiguos y consolidados que tenderá a agravarse por las dificultades que se mantienen en tales núcleos, en contraposición a la construcción de viviendas “para jóvenes”, amplias zonas de servicios, grandes áreas de esparcimiento y fuerte movilidad que se prevee para las áreas de próxima construcción.

Conclusión:

Mejorar los servicios, cuidar por una ciudad, la ya existente, y procurar una mejora de la calidad de vida de sus habitantes, tratando de paliar desequilibrios, debería ser la prioridad de cualquier plan, antes de abordar un crecimiento artificial o imaginario al que tienden los planes generales, olvidando la suficiencia de los proyectos urbanos:

Citando a Oriol Bohigas, conocido urbanista y arquitecto, en su libro: *Sobre la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*:

" El Proyecto Urbano es un proyecto mitad arquitectónico y mitad urbanístico, un instrumento muy realista, con voluntad y posibilidad de realización inmediata, que contiene en sí misma el sistema para su gestión definitiva (...) la única posibilidad un poco democrática del urbanismo es trabajar con proyectos concretos inteligibles (...) todo lo que hoy apreciamos como mejor y más significativo de las ciudades europeas es producto del método que ahora denominamos proyecto urbano, y casi nunca de definiciones abstractas e informales que son los planes urbanísticos"

6. DESDE EL PUNTO DE VISTA MEDIOAMBIENTAL:

Si es verdad que el río debe de ser parte integrante determinante del paisaje de la ciudad tal y como se recoge en la *Memoria explicativa y justificativa*, 3.4.3., pág 53., no se entiende que los terrenos adyacentes no se consideren medioambientalmente protegidos. El río no es sólo su cauce y la vegetación de ribera. El río es un **ecosistema** lineal que va más allá de las delimitaciones de los planes urbanos. Sin muchas de las zonas adyacentes: arenales, vegas, terrenos inundables... el río perdería su sentido y quedaría reducido a un área de tránsito fluvial. El margen para la definición de una cuenca fluvial es impreciso, y sólo un estudio a largo plazo puede definir lo que el río necesita a su alrededor sin ser urbanizado. De hecho, lo lógico sería no urbanizar cerca si no es absolutamente imprescindible. Así sucedía hasta hace poco en el caso del río Moscas y del Júcar a su paso por Cuenca. Pero la

tendencia a urbanizar (a veces mediante parques ordenados y artificiales, otras veces mediante bloques de pisos de gran altura) es más que evidente en el POM. También el concepto de “huerta” parece incompatible con el nuevo modelo de ciudad, y al río se le considera una fractura más que un aliado natural. Lo que con esta alegación se pretende es hacer reflexionar a la Administración, acentuar su sensibilidad para con estos espacios colindantes a los ríos, hoy en día desprotegidos medioambientalmente en buena parte, para que cese de una vez por todas la voraz agresión que sufren y se consideren espacios realmente protegidos, en los que pueda desarrollarse libremente su vegetación natural, o al menos lleguen a constituir auténticas zonas verdes dentro de la ciudad. De hecho, dentro del apartado 4.5.3 de la citada *Memoria explicativa*, se prevee para el suelo rústico en zonas fluviales una protección especial que no se especifica pero que debería existir. Bastaría entonces con recalificar hacia rústico, y no al revés, estas zonas.

Conclusión:

El Plan que se pretende aprobar no sólo es insostenible, desarrollista y recalificador sino que además invade los límites del imaginario conquense, fulminando la integración de la ciudad dentro de su entorno mediante la esquilma de las huertas y terrenos “no ordenados” de carácter semirural. Además, mientras la tendencia actual de las ciudades fluviales europeas es la de crear amplios espacios naturales alrededor de sus ríos, para darles el protagonismo que merecen, este POM reduce arrinconando al Júcar haciéndole pasar por medio de una nueva ciudad reurbanizada.

**ALEGACIÓN P.O.M (4) SOBRE EL
CONVENIO URBANISTICO CON
“DAVECON S.L.” PARA EL DESARROLLO
DE DETERMINADOS TERRENOS SITOS
EN LA ALAMEDA DEL JÚCAR (QG 101, Y
CLUB SERRANÍA).**

Con este Convenio se trata de modificar el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Cuenca, recalificando unos suelos que están calificados para uso dotacional y como zonas verdes, para permitir usos residenciales, y con una alta densidad, según los parámetros que se utilizan en la LOTAU.

En el documento del nuevo Plan de Ordenación, este convenio urbanístico se concreta en el Area de Planeamiento Especifico APE 07-01, de suelo urbano no consolidado, y que según la ficha correspondiente ocupa una superficie de 89.720 metros cuadrados y se le asignan unos usos lucrativos de 90.580 metros cuadrados de edificabilidad, 89.720 m² de residencial y 860 m² de edificabilidad para usos terciarios.

Dentro de la superficie del área de planeamiento, están incluidas superficies de propiedad municipal que tienen en la actualidad asignados usos para sistemas generales de equipamiento y de zonas verdes, y otras superficies, que igualmente, aunque no fueran en la actualidad de propiedad municipal por no haberse ejecutado el planeamiento que les corresponde, están destinadas para usos de equipamiento y zonas verdes, tanto de sistema general como de sistema local.

Sin embargo ni en el convenio urbanístico, ni en la ficha correspondiente del documento del Plan de Ordenación expuesto al público, se concretan y se señalan los metros cuadrados de suelo público existente y los usos a los que los destina el vigente planeamiento. Tampoco se especifica el sistema de gestión, (directa o indirecta).

En concreto, incluye los terrenos siguientes, según el todavía vigente PGOU:

- **Dotaciones correspondientes a la Unidad de Ejecución 36 del vigente PGOU de zonas verdes y de equipamientos:** VG-UE36, QL-UE36 y EL-UE36.

- **Sistemas Generales del vigente PGOU:** QG-101a (42.979 m2), sistema general de equipamientos no adscrito, que no ha ejecutado el Ayuntamiento de Cuenca y dentro del cual, **según lo recogido en los medios de comunicación**, el Grupo DAVECON S.L. ha comprado terrenos, junto con el Club Serranía, que estaba considerado en el PGOU vigente, como suelo de equipamiento deportivo, aunque fuera de titularidad privada. ¿Por qué un grupo empresarial ha comprado suelos destinados a equipamiento general, antes de estar recalificados?.

- **Terrenos de titularidad municipal:** EG-5a, EG-5b y QG-3, terrenos entre la Avda. de San Julián, y el parque de bomberos, que fueron cedidos por la Junta de Comunidades al Ayuntamiento de Cuenca, y que en el Plan vigente tienen la calificación para equipamiento compacto.

- **Terrenos de sistema general de zonas verdes junto al río Júcar (EG-7).**

Igualmente están comprendidos dentro del área, terrenos pertenecientes al ADIF, junto a la línea de ferrocarril y otros afectados por las normas de protección del sistema general ferroviario, lo que tampoco viene determinado en los planos expuestos al público.

La incorporación de todos estos terrenos, algunos ya de propiedad municipal, dentro de la superficie del área de planeamiento APE 07-01, contribuyen de manera sustancial a aumentar la edificabilidad residencial

resultante **de manera fraudulenta**, (el artículo 19.4 del Reglamento de Planeamiento, establece que para calcular, determinar y aplicar las intensidades y densidades de edificación máxima para cada sector (S), ámbito de reforma interior, zona de ordenación urbanística (ZOU) y unidad de actuación urbanizadora (UA), se tendrá en cuenta exclusivamente la superficie ocupada por los mismos **sin incluir la de los terrenos que se destinan a sistema generales aún cuando estén adscritos o incluidos en ellos**), además de justificar el resultado final de las cesiones de sistema local de equipamientos y zonas verdes, cuando en realidad gran parte de esas superficies ya están o deberían estar cedidas por el desarrollo del planeamiento vigente en la actualidad y son de propiedad municipal.

Hay que señalar en este sentido que al tratarse de suelo urbano no consolidado las cesiones que deberán realizarse son de 18 m² por cada 100 m² de edificabilidad para zonas verdes, 20 m² por cada 100 m² de edificabilidad para dotaciones, que se cumplen según la ficha.

Además se figura la existencia de 15.878 m² de suelo de zona verde de sistema general, que vienen a ser las zonas de sistema general ya existentes en el actual Plan General de Ordenación Urbana de 1.996.

El hecho de que el artículo 97 de la LOTAU, permita que en suelo urbano, las unidades de actuación puedan ser discontinuas, no puede utilizarse como argucia, para aumentar edificabilidad, sumando aleatoriamente terrenos de propiedad municipal, que en el planeamiento vigente están destinados a usos de equipamiento y zonas verdes y otros terrenos que aunque no sean de propiedad municipal, pueden considerarse como terrenos residuales, si se desvinculan de la Unidad de Ejecución que los justificaba en el actual Plan de Ordenación (UE 36). No podemos olvidar que el final último

de la delimitación de una Unidad de Actuación para la ejecución del planeamiento, es conseguir la justa distribución de beneficios y cargas, y no para “hinchar” los usos residenciales en una zona que con las densidad prevista y las alturas de edificación, va a provocar graves impactos visuales y de todo tipo en un área muy sensible de la ciudad, junto al río Júcar.

El Convenio está redactado como si ya hubiera sido adjudicado a DAVECON S.L. el Programa de Actuación Urbanizadora, **vulnerando todas las normas de derecho español y comunitario que obligan al establecimiento de un procedimiento de libre concurrencia**, cuando se da por hecho que esta empresa hará una aportación suplementaria al PMS para la construcción de un recinto ferial (3.304.000 euros) y que adelantará dinero al Ayuntamiento para la construcción de un recinto ferial (4.509.000 euros), que posteriormente el Ayuntamiento se lo podrá devolver en dinero o en aprovechamiento urbanístico dentro de la Unidad de Actuación. Recordamos que los aprovechamientos urbanísticos pertenecientes al Ayuntamiento se integran dentro del Patrimonio Municipal del Suelo y su adjudicación no puede hacerse de forma directa.

Igualmente cuando señala que el Ayuntamiento optará por la retribución en especie de los gastos de urbanización que le corresponda sufragar en su calidad de propietario de suelo dentro del mismo, percibiendo a cambio parcelas lucrativas libres de cargas.

Esta ilegalidad es más evidente, cuando según un informe de la Intervención Municipal del Ayuntamiento de Cuenca, de fecha 31 de julio de 2.006, **DAVECON S.L. ha ingresado con fecha 31 de julio de 2.006, 4.504.506, 10 euros en la Tesorería del Ayuntamiento**, lo que le ha

permitido al Gobierno municipal, sacar a concurso las obras de construcción del recinto ferial.

Se acuerda la sustitución de parte del aprovechamiento urbanístico perteneciente al Ayuntamiento, por su equivalente económico, sin existir valoración alguna como obliga el artículo 11 de la LOTAU, **para destinarlo a financiar la Gerencia Municipal de Urbanismo**, lo que prohíben el artículo 5 del Texto Refundido de la Ley de las Haciendas Locales (RDL 2/2004) y el artículo 276 del TRLS92.

Recordemos lo que dice el RD 1372/1986, de 13 de junio. Reglamento de bienes de las Entidades Locales.

Título I, Capítulo I, artículo 8.

1. La alteración de la calificación jurídica de los bienes de las Entidades locales requiere expediente en el que se acrediten su oportunidad y legalidad.
2. El expediente deberá ser resuelto, previa información pública durante un mes, por la Corporación local respectiva, mediante “acuerdo adoptado” con el **voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros de la misma**.

(..)

3. No obstante, la alteración se produce automáticamente en los siguientes supuestos:
 - a) aprobación **definitiva** de los planes de ordenación urbana y de los proyectos de obras y servicios.

Por si todo esto no fuera poco, este tema está agravado por la situación inundable de las zonas donde se pretende construir, como demuestra estudio hidrológico:



Estudio Hidráulico

Para el cálculo de la zona inundable para la M.C.O. hemos utilizado el modelo HE-RAS versión 3.1.1. Mayo de 2003, según se especifica en el Anejo correspondiente. Los resultados se indican en los planos siguientes, en los cuales se aprecia:

- El tramo superior, desde el Puente de Valdecabras hasta prácticamente la entrada al casco urbano de Cuenca no se produce desbordamiento.
- En el tramo inferior desde la entrada en el casco urbano hasta la desembocadura del Río Moscas, el cauce es bastante abierto, dando lugar en la margen izquierda, a zonas (actualmente no urbanizadas) que pertenecen a la llanura de inundación del Río.
- Para el caudal de 200 m³/seg se produce inundación con calados máximos entre 1 y 1,5

A todo lo cual hay que añadir la Ley de aguas. RDLeg 1/2001, de 20 de Julio.

Título II. Capítulo I. Artículo 6. Definición de riberas.

Se entiende por riberas las fajas laterales de los cauces públicos situadas por encima del nivel de las aguas, y por márgenes los terrenos que lindan con los cauces.

Las márgenes están sujetas en toda su extensión longitudinal:

- a. A una zona de servidumbre de de cinco metros de anchura de uso público que se regulará reglamentariamente.**
- b. A una zona de policía de 100 metros de anchura en la que se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.**

Título V. Capítulo I. Artículo 94. Policía de aguas

La policía de aguas superficiales subterráneas y de sus cauces y depósitos naturales, zonas de servidumbre y perímetros de protección se ejercerá por la Administración hidráulica correspondiente.

Así mismo en el Título II. Capítulo II Del Consejo Nacional del Agua
Artículo 20. Materias sometidas a informe preceptivo del Consejo nacional del Agua

1. El Consejo nacional del Agua informará preceptivamente:

Entre otros:

d) Los planes y proyectos de interés general de ordenación agraria, urbana, industrial y de aprovechamientos energéticos o de ordenación del territorio en tanto afecten sustancialmente a la planificación hidrológica o los usos del agua.

¿Dónde están los informes de la Confederación Hidrográfica del Júcar, si es que existen?

¿Dónde están los informes del Consejo Nacional del Agua, si es que existen?

Además, El Plan Hidrológico Nacional, ley 10/2001, Título II relativa a normas complementarias, prevee una reglamentación sobre zonas inundables, inspirado en el Libro Blanco del Agua, que no parece ser tenida en cuenta.

ALEGACIÓN (5) Sobre la regulación de edificios protegidos: (en elaboración)

El Plan **reduce de manera escandalosa la protección de edificios singulares**, marginándolos en muchos casos a una simple “protección ambiental” que no pasa de ser simbólica. Rogamos al Exmo. Aymo. seriedad y rigor a la hora de proteger y defender su propio **catálogo ya existente**, y garantice la no-exclusión posterior, a diferencia de lo ocurrido en “**la Innovación nº 33 del vigente Plan General de Ordenación Urbana de Cuenca, consistente en la exclusión del Inventario Provisional de Bienes Inmuebles (capítulo 9, apartado B) del inmueble situado en el nº 23 de la Calle Calderón de la Barca**”.

El Plan no protege de ninguna manera conjuntos urbanísticos, calles de arquitectura singular, y sólo se entiende este hecho por la despreocupación manifiesta del Ayuntamiento sobre este tema, como lo confirma el hecho de la destrucción sistemática de la estética urbanística de calles como Carretería y Calderón de la Barca.

(continuará)

1.