

PRESENTACIÓN

El presente documento constituye el Plan General de Ordenación de Avilés. Dentro de la documentación de éste, en la Memoria se explican y justifican las propuestas y determinaciones del Plan, que se plasman en Planos y Normas. Dentro de la Memoria, y con el carácter intencional que siempre encierra, se recoge un último capítulo programático. Con realismo a éste se restringe el Programa del Plan. En documento aparte, legalmente requerido, se recoge a su vez el Estudio Económico Financiero (EEF).

Las propuestas del Plan fueron ya adelantadas en gran medida en el Avance, con un grado de concreción y figuración que no es habitual. Con esa concreción figurativa se trataba de mostrar y explicar el alcance y contenido de las propuestas, ya que éstas podían resultar de difícil comprensión, al responder a una pretensión, en algunos casos, de drástico cambio de imagen y características de las áreas urbanas, sobre todo de las centrales.

De forma operativa, pragmática y mediante determinaciones destinadas a ser ejecutadas, en este documento, propiamente de Plan, se eliminan explicaciones y figuraciones adicionales. Con sentido de eficacia, se recogen las determinaciones necesarias y suficientes para la ejecución, buscando entonces, y ante todo, su utilidad. Que el Plan Urbanístico resulte útil implica, como objetivo, una gran ambición.

Avilés requiere que el Plan no se detenga sólo en los problemas acumulados del pasado, sino que aborde, de cara al futuro, las oportunidades y bazas que el municipio ofrece -¡qué son muchas!-, tratando de aprovecharlas al máximo. El nuevo Plan presenta la definición y el modo de aplicar una nueva estrategia urbana, para que la ciudad supere las limitaciones del pasado y así encauzar su futuro con renovadas perspectivas.

Es un Plan estratégico, de objetivos y medios para alcanzarlos, y al tiempo, un Plan operativo, diseñado para ejecutarse, cuyas propuestas se concretan funcionalmente y se evalúan sus costes y verosimilitud de financiación. Avilés cuenta con recursos excepcionales que es necesario poner en valor: la Ría, el Puerto y los terrenos liberados de la antigua ENSIDESA, cuya transformación ha comenzado ya. En esos terrenos, los más próximos a la ciudad, debe desarrollarse la extensión del área central, integrando la Ría y potenciando el Casco Histórico con el efecto difusor de cualificación. En consecuencia, se diseña un Proyecto de ciudad, de la ciudad en su conjunto.

El futuro de Avilés se concibe desde una doble perspectiva cualitativa y cuantitativa: cambiar y crecer deben ir juntos. Se propone una nueva estructura urbana capaz de dar soporte a actividades económicas diversas y a nuevas áreas residenciales. Ante todo, se apuesta por la extensión y reforzamiento de su Área Central, motor de dinamización de toda la ciudad.

Tras el debate y consultas producidas en torno al Avance, a la aprobación inicial y al pertinente análisis de las alegaciones presentadas durante los dos periodos en los dos periodos que se han sometido a la información pública, que se añade a la Documentación del Plan, pretende constituir un conjunto integrado y completo de determinaciones gráficas y escritas, necesario en todo caso para abordar la fase final de su tramitación.

Octubre 2.005

Eduardo Leira.

CETA Arquitectura y Urbanismo S.L.

En la elaboración de este documento han intervenido:

EQUIPO REDACTOR:

Eduardo Leira. *Arquitecto, Master en City and Regional Planning*

Luis Calvo. *Arquitecto, Diplomado en Urban Design*

Javier Fombella. *Arquitecto*

Javier Bustinduy. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*

Luis Mapellí. *Arquitecto*

Belén Medina. *Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*

José Carlos Albert. *Urbanista*

Miguel Ángel González. *Urbanista*

Luis Esteban. *Economista y letrado*

Gloria Blanco. *Economista*

Miguel Ángel González. *Urbanista*

Yolanda Espinosa. *Operadora de CAD*

Beatriz Ucero. *Tratamiento de textos*

Garrigues. *Asesoría Jurídica*

Juan Llamazares. *Simulación virtual*

AG & Asociados. *Perspectivas y diseño gráfico*

José Luis Zarraga. *Comunicación*

Foto Asturias S.L. *Fotografía aérea*

Nardo Villaboy. *Fotografía aérea*

En el desarrollo de los trabajos, por parte del Ayuntamiento de Avilés, han participado con el seguimiento y contraste de la documentación:

José Alfredo Iñarrea. *Concejal de Urbanismo*

José Valdés. *Secretario General del Ayuntamiento*

Juan Ramón Escalona. *Arquitecto de Planeamiento y Gestión Urbanística*

Itziar Allén. *Arquitecto de Planeamiento y Gestión Urbanística.*

José Ángel Rivas. *Arquitecto de Planeamiento y Gestión Urbanística*

Fernando Gutiérrez. *Arquitecto de Disciplina Urbanística*

Andrea del Cueto. *Arquitecto de Disciplina Urbanística*

Cani Fernández Bango. *Tratamiento de textos*

Y, en especial, de

Santiago Rodríguez. *Alcalde de Avilés.*

CONTENIDO DEL DOCUMENTO DE REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE AVILÉS

El contenido documental del Plan responde de manera concreta a lo establecido en la Ley del Principado de Asturias de régimen del suelo y ordenación urbanísticas (LSAS), hoy Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, TROTUAS, aprobado por Decreto Legislativo 1/2.004, de 22 de abril, así como el resto de legislación vigente en la materia.

El Plan ha sido concebido con un grado de detalle que permite conocer las características de la propuesta en cada zona y en cada ámbito concreto, tanto en cuanto a sus usos e intensidades como en su relación con el resto de tejido urbano, en la identificación de actuaciones estratégicas y en el papel a jugar por las diferentes piezas, para configurar la estructura urbana, etc.

Ese grado de detalle de las propuestas mantiene la escala apropiada para no perder en ningún momento la visión de conjunto con la intención de reflejar lo más fielmente posible las intenciones y el alcance de dichas propuestas. Es este enfoque global el que permitirá contemplar desde un grado de acercamiento suficiente la interacción de las distintas propuestas en un escenario a medio y largo plazo.

La documentación que se presenta para su tramitación por la Corporación en siete volúmenes comprende:

VOLUMEN I

Memoria y Estudio Económico Financiero

Planos

Información:

- I.1. Situación actual y servidumbre aérea. Escala 1:10.000
- I.2. Bases catastrales y topográficas. Escala 1:10.000
- I.3. Fotografía aérea
- I.4. Delimitación de ámbitos de protección
- I.5. Camino de Santiago y enclaves arqueológicos

Ordenación:

- O.1. Estructura general orgánica del territorio. Escala 1:10.000
- O.2. Clasificación del suelo. Escala 1:5.000
- O.3. Calificación del suelo. Escala 1:2.000
- O.4. Zonificación de usos. Escala 1:5.000
- O.5. Delimitación marítimo terrestre. Escala 1:2.000
- O.6. Redes de abastecimiento y servicios. Escala 1:10.000

VOLUMEN II

Áreas de planeamiento incorporado. Fichas

VOLUMEN III

Ámbitos de gestión y planeamiento en suelo urbano. Fichas urbanísticas.

VOLUMEN IV

Ámbitos de gestión y planeamiento en suelo urbanizable. Fichas urbanísticas

VOLUMEN V

Normas Urbanísticas

VOLUMEN VI

Documento de participación pública. Informe de Alegaciones.

VOLUMEN VII

Relación de elementos protegidos por el Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural y Catálogo Urbanístico.

INDICE

0. TRAMITACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA	1
0.1 Fase de avance de la revisión del Plan General de Avilés	1
0.2 Fase de aprobación inicial del documento de revisión del Plan General de Avilés	4
0.3 Nuevo periodo de aprobación e información pública	6
0.4 Coordinación interadministrativa.	12
0.5 Aprobación provisional: Modificaciones, correcciones y ajustes.	12
0.6 Informes sectoriales.	15
0.7 Informe de la CUOTA	16
0.8 Aprobación definitiva: Modificaciones y correcciones respecto al documento aprobado provisionalmente	21
Modificaciones para cumplimentar las condiciones del informe de la Dirección General de Costas.	21
Modificaciones para cumplimentar las condiciones del informe de CUOTA.	21
Modificaciones de iniciativa municipal para corregir errores materiales, y otras cuestiones	21
1. AVILES ANTE UN NUEVO FUTURO	24
2. LIMITACIONES Y PROBLEMAS ARRASTRADOS POR LA CIUDAD	28
TIPO DE PLAN ESTRATÉGICO, DE ESTRUCTURA Y OPERATIVO	32
3. BAZAS DE AVILES	36
4. ESTRATEGIA Y OBJETIVOS. A QUÉ APUESTA AVILES	40
4.1 Relación con el ámbito territorial y planeamiento del entorno	44
5. LA NUEVA CIUDAD DENTRO DE LA CIUDAD: LA GRAN PROPUESTA DEL PLAN	45
6. PROPUESTAS DE ESTRUCTURA URBANA	47
6.1 Sistema Ferroviario	49
6.2 Red Viaria	50
6.3 Sistema Portuario	51

6.4	Sistema Hidrológico	52
6.5	Sistema Productivo	52
6.6	Centralidad. Usos Centrales	54
6.7	Áreas Residenciales	55
	Nuevas demandas residenciales en un mercado abierto	57
6.8	Redes de Servicios	60
6.9	Sistema General de Zonas Verdes y Espacios Libres	66
6.10	Sistema General. Equipamientos	68
6.11	La Nueva Estructura Propuesta: Un Resumen	69
7.	CLASIFICACION DEL SUELO	71
7.1	El Suelo Urbano	71
7.2	El Suelo No Urbanizable. Justificación de las alteraciones introducidas en el Suelo No urbanizable y Urbanizable No Sectorizado	72
7.3	El Suelo Urbanizable Delimitado: de Urbanización Prioritaria y No Prioritaria	79
7.4	Resumen de la Clasificación del Suelo	80
8.	LA INTERVENCIÓN ESTRÁTEGICA Y SU PLASMACIÓN OPERATIVA	81
9.	GESTIÓN Y EJECUCIÓN	83
10.	COSTOS DEL SOPORTE INFRAESTRUCTURAL: APROXIMACIÓN AL PROGRAMA DE INVERSIONES	84
11.	DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DEL MUNICIPIO	87
11.1	Planes Sectoriales Regionales	87
11.2	Estado Ambiental Actual	89
11.3	Propuestas para un Plan Sostenible	90

0. TRAMITACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

0.1. FASE DE AVANCE DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE AVILÉS

El Avance se sometió a información pública, mediante Decreto de la Alcaldía de 8 de agosto de 2.001, por espacio de 30 días hábiles, a contar desde el 13 de septiembre, con el fin de que las personas y entidades interesadas pudiesen formular sugerencias y, en su caso, alternativas a las propuestas recogidas en el documento de Avance. El anuncio de este trámite se publicó en el Boletín Oficial del Principado de Asturias el día 25 de agosto.

Al finalizar el plazo de información, se dispuso prorrogarlo hasta el 9 de noviembre de 2.001, también por Decreto de la Alcaldía de 15 de octubre, con su correspondiente publicación en el citado Boletín el 24 de octubre.

Con el objeto de cumplir la preceptiva legal sobre la información pública, el Ayuntamiento conjuntamente con el equipo redactor, realizó una campaña de difusión para que, tanto las propuestas como el modelo de ciudad elegido, se entendieran con facilidad por los ciudadanos y agentes sociales por medio de una información suficiente y comprensible.

Para facilitar que llegase al máximo número de ciudadanos e interesados el contenido de las propuestas, se llevó a cabo la edición masiva de un folleto y un vídeo explicativos con un amplio contenido de cómo quedaban plasmadas las ideas y propuestas fundamentales referidas a todos los aspectos y ámbitos relevantes para el municipio. Contenían imágenes ilustrativas, resúmenes de la memoria de ordenación y se incluían las cifras de mayor interés. Ambos medios de difusión, folletos y vídeo, se buzonearon profusamente por la ciudad.

Al mismo tiempo, y durante todo el plazo, se mantuvo abierta al público una exposición en el Palacio de Valdecarzana, que tuvo una aceptación considerable, a tenor de las visitas de que fue objeto. En el local dispuesto a tal fin se instalaron, además de los documentos para consulta, paneles explicativos y se entregaban ejemplares del folleto y video antedichos.

Además, se convocaron actos públicos de debate sobre las propuestas sectoriales que comúnmente suscitan más participación y requieren mayor difusión por la repercusión que puedan tener en el futuro de la ciudad.

La exposición del Avance suscitó en la ciudad un gran interés, atrayendo a gran parte de personas interesadas. Asimismo, durante dicho periodo, se celebraron conferencias temáticas sobre aspectos de la ciudad, el puerto, la industria, etc., impartidas por diferentes especialistas.

Como resultado de la información pública, se presentaron 171 sugerencias. En fechas posteriores y ya fuera de plazo, se presentaron otras 7 sugerencias adicionales. Su contenido y contestación fue objeto de un informe pormenorizado al que nos remitimos.

A partir de entonces, el Plan continuó siendo objeto de debate entre los grupos políticos municipales con participación también de las entidades ciudadanas y los sindicatos.

Finalmente, el Avance fue aprobado por el Pleno Municipal en sesión celebrada el 21 de Marzo de 2.002, encomendando al equipo redactor la continuación de los trabajos con los siguientes mandatos que se transcriben a continuación:

MANDATOS ESPECÍFICOS AL EQUIPO REDACTOR

1. *Con los objetivos, criterios y soluciones generales antes señalados y tomando en consideración las Sugerencias, el Equipo Redactor habrá de desarrollar su propuesta técnica de Plan General, con las determinaciones y documentos legalmente establecidos, para que, tras su contraste y en su caso corrección, puede ser objeto de aprobación inicial por el Pleno de la Corporación, previo informe favorable de la Comisión de Urbanismo.*
2. *En concreto, y respondiendo a los Objetivos, Criterios y Soluciones generales, se encomienda al Equipo Redactor:*
 - a) ***Proponer nuevos suelos de uso industrial, destinados a ampliar y diversificar la implantación de actividades económicas en el municipio. Se propondrán distintas ubicaciones que podrán ser justificadas como alternativas y/o como de implantación secuencial en el tiempo. Asimismo, se evaluarán en contraste con otras propuestas que puedan estar formulándose en ese sentido en los municipios de la Comarca. A esos efectos, la Corporación propiciará contactos con Castrillón, Corvera, Gozón e Illas.***
 - b) ***Estudiar alternativas de uso y propuestas que, con la diversidad de opciones que se plantean, y respondiendo a las prioridades establecidas, puedan proponerse a la Autoridad Portuaria, para organizar de modo funcional y en sinergia con el desarrollo urbano del entorno, los terrenos adscritos al Sistema General Portuario.***
 - c) ***Estudio de las modalidades de soterramiento de las vías de ferrocarril, en el marco de alternativas de reestructuración en su caso del Sistema ferroviario, que puedan servir de base al necesario diálogo con el Ministerio Fomento de cara a suscribir el correspondiente Acuerdo institucional, que permita acometer las obras con aportación municipal para sufragar parte de su costes.***
 - d) ***Aportación de las premisas que puedan servir de base para la contratación y desarrollo del Estudio Informativo del Arco N-E de la Ronda (A-8 – Nudo de Reblinco) con túnel bajo la Ría, comprometido con la Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Principado de Asturias, con cargo a su presupuesto del 2002.***

- e) **Estudio de alternativas de trazado del Arco N-O de la Ronda** (Nudo de Reblinco-Variante) que pudiera obviar o mitigar las reclamaciones manifestadas en sus Sugerencias por los ciudadanos residentes en el área, cuyos legítimos intereses han de compaginarse con los generales, de la ciudad, de contar con una Ronda viaria completa. Las opciones para el trazado de ese Arco de Ronda se contrastarán con el Ayuntamiento de Castrillón, en continuación de los contactos ya iniciados al respecto por la Corporación.
- f) Estudiar, junto con los técnicos de Infoinvest, **las soluciones más idóneas para resolver las cuestiones de accesos y ordenación de la OE-5**, sobre la base del Avance y las propuestas recogidas en la Sugerencia de Infoinvest y a partir del Acuerdo suscrito entre esa empresa pública y el Ayuntamiento, respaldado a su vez por la Sociedad GESESA. En concreto, se habrán de considerar, el modo de cerrar el entronque de la nueva Ronda Norte a la actual A-8, bien por el borde del PEPA, bien aprovechando y ampliando el puente del Hospitalillo. Asimismo, contemplar diversas opciones de posición y traza para el “Eje entre los márgenes” en cuya necesidad se da plena concordancia.
- g) **Establecer, dentro de las áreas residenciales, las especificaciones precisas**, así como las contrapartidas a satisfacer por los propietarios, asegurando en todo caso la viabilidad y facilitando su gestión mediante la división de Unidades de Ejecución de dimensión adecuada y que puedan, todas ellas, concertarse expresamente en Convenios a suscribir, en cada caso y de forma pormenorizada, entre propietarios de suelo (y eventualmente promotores) y el Ayuntamiento, y que acompañen, respalden y clarifiquen los compromisos mutuos contraídos con la aprobación del Plan General.
- h) **Estudiar la simplificación de Normativa en las distintas clases de suelo.**
- i) **Identificar suelos susceptibles de albergar instalaciones educativas y formativas de una cierta entidad**, y el modo en que el suelo puede ser obtenido, mediante adecuada gestión, por parte del Ayuntamiento.

0.2. FASE DE APROBACIÓN INICIAL DEL DOCUMENTO DE REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE AVILÉS

0.2.1. Introducción

En sesión celebrada con fecha 31 de marzo de 2.003, el Pleno Municipal del Ayuntamiento de Avilés acordó la aprobación inicial del proyecto de revisión del Plan General de Ordenación del término municipal de Avilés (Expte. 56.111/01).

En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 7, 86 y 213 del Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo, TROTUAS, aprobado por el Decreto legislativo 1/2004 de 22 de abril, y mediante anuncio publicado a tal efecto en el Boletín Oficial del Principado de Asturias del día 3 de mayo de 2.003, se somete el expediente a información pública por espacio de dos meses, a contar desde el día 5 de mayo de 2.003.

Tras el periodo de información pública, con exposición de los documentos en el Palacio de Valdecarzana y citación personal a todas las asociaciones vecinales, agentes sociales, entidades y colegios profesionales, a quienes se remitió un ejemplar del Proyecto de Revisión del Plan General inicialmente aprobado, que finalizó en fecha de 5 de julio de 2.003, se presentaron un total de 702 alegaciones, de las que 25 de ellas lo fueron después del plazo establecido.

En orden a los titulares de las alegaciones presentadas se puede realizar la siguiente clasificación:

Entidades y empresas públicas, 11 alegaciones.

Movimientos asociativos, 13 alegaciones.

Particulares, personas físicas y jurídicas, 678 alegaciones.

0.2.2. Resumen general de Informe de alegaciones

En orden al tipo de aspectos y situaciones de clasificación del suelo que tratan, resulta la siguiente clasificación de alegaciones:

- Sobre aspectos generales:	22 alegaciones	3%
- Sobre el suelo urbano:	219 alegaciones	31%
- Sobre el suelo urbanizable:	62 alegaciones	9%
- Sobre el suelo no urbanizable:	399 alegaciones	57%

Sobre el suelo urbano

Sobre el suelo urbano se han resuelto favorablemente 96 de las alegaciones presentadas: todas aquellas referentes a errores materiales de carácter cartográfico, alineaciones etc. o a aspectos normativos de indefinición, así como las propuestas referentes a Convenios Urbanísticos suscritos entre el Ayuntamiento y los particulares.

Así también de la aceptación y estudio de alegaciones resultan nuevos ámbitos delimitados para la gestión del suelo urbano no consolidado.

Suelo urbanizable

Sobre el suelo urbanizable se han presentado 62 alegaciones de las que se han resuelto favorablemente más de la mitad, 35, como consecuencia de la actualización cartográfica, especialmente en el sector UZ.R-2, La Plata San Cristóbal, en San Pedro Navarro y en la Llamosa.

Asimismo se han clasificado ocho nuevos sectores de suelo urbanizable residencial de baja densidad, estratégicamente localizados y con densidades similares a los de los núcleos rurales (8 viv/Ha.). Paralelamente se han estimado las alegaciones referentes a cuestiones de actualización cartográfica en todo el ámbito municipal.

Ámbito rural

Sobre este ámbito se han presentado 399 alegaciones, aproximadamente el 57% del total, son alegaciones de particulares que suscriben el contenido de algunas de las que presentaron las principales asociaciones de vecinos del municipio, y son las que en mayor medida han afectado a la revisión de la estructura del ámbito rural propuesta en el documento de la aprobación inicial. Dicha revisión, atendiendo las expectativas de las asociaciones de vecinos de Miranda, San Cristóbal, Valliniello y Llaranes, centró sus objetivos de manera particular en la delimitación de núcleos rurales y en la conveniencia de suprimir de la clasificación propuesta los ámbitos de Suelo Urbanizable no sectorizado (UZNS) y Suelo No Urbanizable de interés agrícola (NUA). En este sentido, se amplía notablemente el suelo de Núcleo rural, en sus tres categorías, en mayor incidencia del tipo medio (NUNR-b) y del suelo No Urbanizable de Interés Paisajístico (NUI-P), como resultado de la supresión de clasificación mencionada anteriormente.

Dentro de ellas se han presentado 199 alegaciones de carácter particular, que en la mayor parte de las cuestiones planteadas responden a la misma petición, resuelta favorablemente, de cambio de condiciones en los sectores de suelo clasificado como UZNS, NUNR, NUI, NUF, en su mayor parte, tras la supresión de clasificaciones NUA, UZNS y redefinición de los núcleos rurales y suelos de interés.

0.2.3. Informe individualizado de alegaciones

En el volumen VI Documento de participación pública figura el informe individualizado de alegaciones presentadas durante el periodo de información pública del documento para la aprobación inicial de la Revisión del Plan General de Avilés.

0.3. NUEVO PERIODO DE APROBACIÓN E INFORMACIÓN PÚBLICA

0.3.1. Antecedentes

En sesión celebrada el día 5 de noviembre de 2.004, el Pleno Municipal del Ayuntamiento de Avilés acordó:

Primero.- Aprobar los siguientes convenios urbanísticos, ratificando así, en todo lo necesario, la actuación de la Alcaldía en cada uno de ellos:

1º.- Convenio urbanístico con las sociedades mercantiles Contratas Mota S.A., Canteras La Atalaya S.L., Canteras Arrojo S.L. y otros, cuyas estipulaciones figuran en el texto del referido convenio.

2º.- Convenio urbanístico con la sociedad mercantil García Fernández y Cía., S.A. y otros, cuyas estipulaciones figuran en el texto del referido convenio.

3º.- Convenio urbanístico con la sociedad mercantil Prollapón S.A., cuyas estipulaciones figuran en el texto del referido convenio.

4º.- Convenio urbanístico con la sociedad mercantil Construcciones Montes y García S.A., cuyas estipulaciones figuran en el texto del referido convenio.

Segundo.- Resolver las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública en el sentido que se especifica en el “Documento de participación pública. Informe de alegaciones” presentado por el equipo redactor, con las siguientes excepciones:

- Alegación nº 9: Se desestima la alegación. No es necesario excluir de parcela de su propiedad del ámbito UZ R-5 ya que en el documento aprobado inicialmente resultaba excluida del citado ámbito.*
- Alegación nº 10: Se desestima la alegación. No es necesario excluir la parcela de su propiedad del ámbito UZ R-5 ya que en el documento aprobado inicialmente resultaba excluida del citado ámbito.*
- Alegación nº 15: Se desestima la alegación presentada por considerar que los terrenos de su propiedad afectados pueden ser necesarios para la adecuada ordenación del ámbito, a través del Plan Parcial.*
- Alegación nº 174: Se desestima la alegación presentada por considerar que los terrenos de su propiedad afectados pueden ser necesarios para la adecuada ordenación del ámbito, a través del Plan Parcial.*

Tercero.- Aprobar nuevamente el Proyecto de Revisión del Plan General de Ordenación del término municipal, conforme a la documentación presentada al efecto por el equipo redactor, si bien con la condición de que, como requisito previo al trámite previsto en el art. 87 TROTUAS, deberán subsanarse las siguientes deficiencias:

- 1ª.- *Los errores, omisiones y deficiencias, señaladas en el acuerdo de aprobación inicial, que no han sido subsanados en la documentación nuevamente presentada por el equipo redactor y que es objeto de aprobación.*
- 2ª.- *Las APE.N-1 “Ciudad Jardín Cristalería” y APE N-4 “Jardín de Cantos” deberá acomodarse a las estipulaciones del convenio formalizado con Saint Gobain Cristalería S.A., delimitando una única unidad de actuación discontinua.*
- 3ª.- *El ámbito que se configura como APE N-5 debe clasificarse como suelo urbano consolidado, asignando edificabilidad al patio de manzana.*
- 4ª.- *En el APE C-8 deberá considerarse nuevamente la edificabilidad, de modo que se posibilite la ejecución de esta unidad.*
- 5ª.- *El aprovechamiento del ámbito de suelo urbano no consolidado, que constituye la UE C-1 será de 11.187 m².*
- 6ª.- *La ordenación del APE S-2 será la que resulte de la estimación de la alegación presentada por la empresa Vegasol; es decir, la presentada en este Ayuntamiento el día 2 de agosto de 2.004, obrante en el expediente 5.541/03.*
- 7ª.- *La delimitación del ámbito del APR C-6 será la que figura en la aprobación inicial del Proyecto de Revisión del Plan General de Ordenación.*
- 8ª.- *Los terrenos que constituyen la UE C-2, denominada c/ José Cuesto, se incluirán en el ámbito del suelo urbanizable prioritario UZ PR-1, Gaxín.*
- 9ª.- *El ámbito del APE C-4 en el que se permite el uso hotelero será el que resulte de estimar la alegación presentada por la Entidad Hotel Palacio Ferrera, es decir, los jardines traseros segregados de las parcelas catastrales 22 y 23 de la manzana 40672, incorporados a la parcela Hotel de Ferrera.*

Cuarto.- A la vista de las modificaciones introducidas, someter nuevamente el expediente a información pública, incluyendo los convenios urbanísticos aprobados, por espacios de dos meses, mediante anuncios a publicar en el Boletín Oficial del Principado de Asturias y, al menos en uno de los periódicos de mayor difusión en la Comunidad Autónoma.

Quinto.- Remitir el Proyecto de Revisión del Plan General de Ordenación del término municipal aprobado a informe de las Administraciones sectoriales correspondientes de los concejos limítrofes, a efectos de lo dispuesto en los artículos 15 y 16 TROTUAS.

0.3.2. Nuevo periodo de información pública

En la mencionada sesión celebrada en fecha 5 de noviembre de 2.004, el Pleno Municipal del Ayuntamiento de Avilés acordó la aprobación inicial del proyecto de

revisión del Plan General de Ordenación del término municipal de Avilés (Expte. 56.111/01). En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 7, 86 y 213 del Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo, TROTUAS, aprobado por el Decreto legislativo 1/2004 de 22 de abril, y mediante anuncio publicado a tal efecto en el Boletín Oficial del Principado de Asturias del día 27 de octubre de 2.004, se somete el expediente a información pública por espacio de dos meses, a contar desde dicha fecha de publicación.

Tras el periodo de información pública, que finalizó el día 27 de diciembre de 2.004, se han presentado un total de 374 alegaciones, de las que 2 de ellas lo fueron después del plazo establecido.

En orden a los titulares de las alegaciones presentadas se puede realizar la siguiente clasificación:

- a) Entidades y empresas públicas, 12 alegaciones:
- Partido Popular 2 alegaciones
 - Partido Asturianista 3 alegaciones
 - Ministerio de Fomento 1 alegación
 - Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF 1 alegación
 - FEVE 1 alegación
 - Autoridad Portuaria de Avilés 1 alegación
 - Cámara de Comercio, Industria y Navegación 1 alegación
 - Infoinvest 1 alegación
 - Ayuntamiento de Castrillón 1 alegación
- b) Movimientos asociativos, 8 alegaciones:
- Asociación de Vecinos El Camín de Llaranes El Pozón 1 alegación
 - Asociación de Vecinos de Miranda 1 alegación
 - Asociación de Vecinos La Atalaya – San Cristóbal 1 alegación
 - Asociación de Vecinos Fernández Carbayeda 1 alegación
 - Colectivo Ecologista de Avilés 1 alegación
 - Federación de Asociaciones de Vecinos de Avilés y Comarca 1 alegación
 - Asociación de Autónomos de Avilés y Comarca 1 alegación
 - Cooperativa Avilesina de Transporte 1 alegación
- c) Particulares, personas físicas y jurídicas, 354 alegaciones

RESUMEN GENERAL

En orden al tipo de aspectos y situaciones de clasificación del suelo de que tratan, resulta la siguiente clasificación de alegaciones:

- Sobre aspectos generales	14 alegaciones	4%
- Sobre el suelo urbano	102 alegaciones	27%
- Sobre el suelo urbanizable	78 alegaciones	21%
- Sobre el suelo no urbanizable	180 alegaciones	48%

Alegaciones sobre aspectos generales

Las alegaciones que versan sobre aspectos generales del Plan han sido presentadas básicamente por entidades públicas, partidos políticos y movimientos asociativos ciudadanos.

Las cuestiones más generales planteadas en estas alegaciones han sido sobre los siguientes aspectos:

- a) La necesidad de plantear el soterramiento ferroviario a lo largo de toda la ciudad de forma prioritaria.
- b) Rechazo a la ronda norte a su paso por San Cristóbal, por el fuerte impacto sobre la zona.
- c) Solicitud de desclasificación de sectores de suelo urbanizable con la petición de su clasificación como suelo no urbanizable de núcleo rural. Permanencia de las edificaciones y viviendas existentes y mantenimiento del medio natural.
- d) Una normativa para suelo no urbanizable menos restrictiva, a los efectos de edificación de viviendas en esa clase de suelo.
- e) Solicitudes de incremento de edificabilidades para uso comercial.
- f) Incremento de plazas de aparcamiento en el área central.
- g) Reconsideración de los ámbitos del sistema general portuario y el sistema general ferroviario.

La mayoría de estas alegaciones se han planteado de forma muy genérica y mezclando los diferentes aspectos, muchas veces de forma contradictoria. Por ello o bien han sido desestimadas o admitidas parcialmente.

Alegaciones presentadas sobre el suelo urbano

Las 102 alegaciones, presentadas sobre aspectos particulares del suelo urbano, atañen en su mayoría a aspectos muy concretos de los terrenos y sus condiciones edificatorias específicas.

Una parte importante están afectadas por el Plan Especial de Protección y Mejora del Casco Histórico, por lo que el Plan General remite en ese ámbito a la normativa específica prevalente de aquél.

Otra parte no menos importante, en suelo urbano consolidado, solicitan un tratamiento específico más favorable en términos de aprovechamiento que los establecidos para esa categoría de suelo por el Plan General vigente de 1.986. Sólo han sido atendidos aquéllas que se basan en motivos debidamente justificados de interés general, por ejemplo: cambio de uso para un equipamiento privado, edificación de vivienda protegida, etc. Algunas de las alegaciones se han presentado para resolver algún problema que las condiciones vigentes los convertían en inedificables e incluso para subsanar errores arrastrados sin resolver por falta de definición de las determinaciones en la normativa del planeamiento vigente desde 1.986.

Otra parte de las alegaciones se refieren a terrenos en la categoría del suelo urbano no consolidado, con solicitud de resolver cuestiones derivadas de la gestión de esos suelos. En una gran parte de ellas se han resuelto favorablemente, incluyéndolas en ámbitos de gestión con las determinaciones idóneas para poder ser desarrolladas por los particulares.

Parte de ellas se refieren al rechazo a su consideración como suelo urbano no consolidado y piden su inclusión en la categoría de suelo urbano consolidado. Éstas no han sido estimadas favorablemente, al no cumplir los requisitos establecidos por los artículos 113 y 114 del TROTUAS.

En resumen, de las 102 alegaciones presentadas, 29 alegaciones, un 29%, han sido estimadas favorablemente en su totalidad; 33 alegaciones, 32%, lo han sido estimadas en sólo una parte de lo solicitado, y finalmente, 40 alegaciones, el 39%, han sido desestimadas en su totalidad.

Alegaciones presentadas en el ámbito del suelo urbanizable

Respecto de terrenos clasificados en suelo urbanizable, se han presentado 78 alegaciones. En su mayoría, solicitan la desclasificación de suelo urbanizable, la exclusión del ámbito del sector y su consideración como suelo no urbanizable de núcleo rural, e incluso en algunos casos su calificación como suelo urbano no consolidado.

En algunos casos se solicitan sectores de menor dimensión, a los efectos de facilitar su gestión. Una parte de ellos rechazan su inclusión en el sector de urbanización prioritaria residencial, Gaxín, y solicitan, en todo caso, la eliminación de su consideración de prioritario.

Una gran parte solicitan la permanencia de las preexistencias, las edificaciones y viviendas existentes en el ámbito del sector y en todo caso expresan su deseo de realojo por la actuación.

Una mayoría de propietarios solicitan un incremento notable de la edificabilidad señalada por el Plan.

Así bien, de las 78 alegaciones presentadas, 9 de ellas, el 12%, han sido estimadas favorablemente en su totalidad; 30 alegaciones, el 38%, han sido estimadas favorablemente en algunas de las cuestiones planteadas, y finalmente 39 de ellas, el 50%, han sido desestimadas en la totalidad de sus aspectos.

Alegaciones que se refieren al ámbito de suelo no urbanizable de carácter rural

Sobre este ámbito se han presentado 180 alegaciones, el 48%. En una parte importante son alegaciones de particulares, 83 alegaciones, que suscriben el contenido de alguna de las que presentaron las principales asociaciones de vecinos.

Ya en el primer periodo de información pública esas asociaciones presentaron alegaciones que motivaron la revisión general de la estructura del ámbito rural propuesto entonces. Las alegaciones ahora presentadas versan sobre aspectos más concretos en muchos casos puntuales, que a su entender han quedado sin resolver de la revisión realizada en el periodo anterior. En general solicitan una versión menos restrictiva de las normas para poder edificar en el rural, aunque contradictoriamente solicitan el mantenimiento y carácter del medio natural.

En general las alegaciones presentadas por los particulares solicitan condiciones más favorables para poder edificar en sus terrenos rústicos; desde suelo no urbanizable de interés paisajístico, solicitan la consideración de la categoría de núcleo rural: si están afectados por núcleo rural de categoría C solicitan la consideración siguiente, grado B, y si están dentro de un ámbito de NUNR.B solicitan se les considere dentro de la categoría A. En general solicitan una notable ampliación de núcleos rurales. Del total de estas alegaciones, 10 de ellas han sido estimadas, el 6%; 20 alegaciones, el 11% lo han sido en forma parcial para alguno de los aspectos planteados y finalmente 154 alegaciones han sido desestimadas en su totalidad.

En resumen se puede presentar el cuadro siguiente:

	Estimadas	Estimación parcial	Rechazadas	Total
Aspectos generales	-	6	8	14
Suelo urbano	29	33	40	102
Suelo urbanizable	9	30	39	78
Suelo no urbanizable	10	20	150	180
Total	48	89	237	374

0.4. COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA

En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 15 y 16 del TROTUAS se ha cumplido el trámite de consulta a las distintas Administraciones afectadas, conforme a la legislación sectorial específica.

Así se han interesado y obtenido informes de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias, Puertos del Estado, Confederación Hidrográfica del Norte, Dirección General de Costas, Consejo del Patrimonio Cultural de Asturias y Dirección General de Carreteras del Principado de Asturias. Ello con independencia de la permanente coordinación con la Consejería competente en materia de urbanismo del Principado de Asturias.

0.5. APROBACIÓN PROVISIONAL: MODIFICACIONES, CORRECCIONES Y AJUSTES

A la luz del análisis de las alegaciones y de las circunstancias sobrevenidas durante el último periodo de redacción de la revisión del Plan General, el Pleno Municipal, en sesión celebrada el día 20 de octubre de 2005, aprobó provisionalmente el Proyecto de Revisión de Plan General de Ordenación, resolviendo las alegaciones presentadas durante el último periodo de información pública e introduciendo, además, otra serie de modificaciones y ajustes de detalle, de las que se describen a continuación aquellas que tienen mayor importancia:

Sistemas Generales

- Sistema general portuario. A petición de la Autoridad Portuaria de Avilés, se ajusta a la previsión contenida en el Plan de utilización de Espacios Portuarios, que se encuentra en tramitación.
- Sistema general viario. Se ajusta el enlace de los Canapés, entre la variante y el acceso a la autovía del Cantábrico, para su mejor ejecución. Se deja abierta la posibilidad de ajuste del trazado de la Ronda Norte a su paso por San Cristóbal, pendiente del correspondiente Estudio Informativo por parte de la Consejería. Se ajusta la ampliación de la carretera de Grado a su paso por la Carriona, a los efectos de causar el menor impacto posible sobre las edificaciones existentes.
- Sistema general ferroviario. Como consecuencia de la permanencia de Baterías. Se modifica la localización de la banda de reserva del sistema general previsto entre Baterías de COK y el PEPA; se traslada al sur, coincidiendo con las líneas ferroviarias existentes de comunicación con el puerto de la dársena de San Agustín.
- Sistema general de zonas verdes. Se realiza una delimitación más precisa de los distintos ámbitos de SGZV ajustándose a sus condiciones físicas. Como consecuencia, el SGZV de la Arabuya pasa de 54,5 Has. a 38,6 Has. El cómputo global pasa de 109,1 Has. a 106,2 Has. lo cual supera ampliamente el

estándar mínimo de 5 m² habitante establecido por el artículo 59.2.4° del TROTUAS.

Al mismo tiempo, se ha establecido en las Normas Urbanísticas el procedimiento de obtención de los terrenos destinados a este sistema general de zonas verdes, incluyéndolos o adscribiéndolos a sectores de suelo urbanizable de modo que la práctica totalidad de su superficie resulta de cesión gratuita.

- Sistema general de equipamientos. Como consecuencia de la decisión tomada sobre la permanencia de Baterías de COK, al menos, hasta el año 2.017, se refuerza el carácter industrial de la zona norte de la margen derecha de la ría. A causa de ello y del mantenimiento de las servidumbres que generan sus instalaciones específicas de refrigeración, el espacio que ocupa la central térmica, no se considera un área adecuada, por criterios de racionalidad, para la instalación de un gran equipamiento como estaba previsto, en consecuencia se mantiene su situación actual como área industrial.
Por el contrario, se califica como equipamiento público la finca de la calle Palacio Valdés nº 18, con la finalidad de dotar de ese carácter a un servicio que ya se ha venido prestando en ese emplazamiento con carácter privado.

La reserva de suelo prevista de S.G.E. destinada a equipamiento educativo en la Luz, 8,86 Has, a obtener por expropiación, desaparece por falta de concreción de propuestas para su desarrollo real. No obstante, mediante convenios formalizados al efecto, el Concejo ha obtenido terrenos que pueden servir de soporte a este tipo de equipamientos.

No obstante la superficie destinada a SG de equipamientos en el municipio supera la cifra de 725.000 m² de los que 700.000 m² ya son de propiedad municipal. Con ello se supera ampliamente la dotación por habitante establecida por el artículo 59.2.2° del TROTUAS, contando incluso con el crecimiento previsto.

Suelo urbano

- Modificaciones de Normativa Zonal. Se ha incrementado este tipo de modificaciones, bien como resultado de la estimación de alegaciones presentadas en el trámite de información pública, bien para la obtención de equipamientos, bien para atender a otro tipo de necesidades resultantes de la propia sistemática del Plan.
- Unidades de Actuación UA. Como consecuencia del análisis pormenorizado de sus condiciones de gestión, se delimitan 23 Unidades de Actuación. 2 menos que en la anterior versión, estableciéndose en su conjunto una superficie de 181.813 m² suelo, 60.520 m² construibles con capacidad para 409 viviendas.
- Áreas de planeamiento específico. Se delimitan 23 Áreas de Planeamiento Específico, APE, cinco más que en la versión de 2.004, cuatro de ellas consecuencia de los Convenios urbanísticos suscritos por el Ayuntamiento. Los

ámbitos delimitados alcanzan ahora 311.275 m² de suelo y 265.726 m² construibles, con capacidad para 2.926 viviendas.

- Áreas de planeamiento remitido. Se delimitan 24 áreas de planeamiento remitido, APR. Se suprime una de uso residencial y aparecen dos nuevas para uso industrial APR.E-2, Avda. de la Siderurgia, y APR E-3, Antiguos Almacenes en los ámbitos de la Central Térmica y antiguos almacenes de Ensidesa. Las áreas residenciales, 19, suman ahora 887.221 m² de suelo y 910.602 m² construibles con capacidad para 4.608 viviendas. Las áreas para uso industrial y servicios suman ahora 465.132 m² de suelo y 334.133 m² construible.

Suelo urbanizable

Se mantienen los sectores delimitados en la versión 2.004 con ligeros ajustes, como consecuencia del análisis de las alegaciones y de los convenios suscritos por el Ayuntamiento. Así el sector industrial Canteras de Burgos se desglosa en tres sectores, totalizando el mismo ámbito, para acomodar su desarrollo a los tiempos previstos de explotación de las Canteras. El conjunto de los sectores de uso residencial alcanza ahora 261,83 Has. y 1.050.719 m² construibles con capacidad para 8.504 viviendas.

También se han modificado, corrigiendo ligeramente los aprovechamientos medios de los sectores, a fin de ajustar la decisión municipal de materializar el 10 por ciento del aprovechamiento, correspondiente a la cesión obligatoria, con vivienda en régimen de protección.

Los sectores industriales suman 89,07 Has. y 227.474 m² construibles.

Suelo no urbanizable

Como consecuencia de la estimación de alegaciones presentadas, se han introducido algunas pequeñas modificaciones, que afectan a ajustes de detalle en la zona de Miranda y carretera de Heros, así como en el Núcleo Rural de Llaranes Viejo.. Las correcciones introducidas al ser ajustes de detalle no suponen cambios sustanciales en la estructura general del suelo no urbanizable, ni cualitativa ni prácticamente cuantitativamente sobre la versión de 2.004.

Convenios urbanísticos

Una parte de las modificaciones introducidas tienen como base convenios urbanísticos formalizados en esta fase de la tramitación del Plan, debidamente aprobados por el Pleno Municipal, sometidos a información pública e incorporados al propio expediente de Revisión del Plan, en todos los cuales se explica la motivación de sus determinaciones, a la que se hace remisión expresa.

0.6. INFORMES SECTORIALES

• **Informe de la Dirección General de Costas**

Con fecha 9 de enero de 2006, la referida Dirección General emite el informe requerido, en sentido favorable, en las condiciones que resume así:

1. *“El Plan General de Avilés deberá hacer referencia expresa a la incidencia de la Ley de Costas en el municipio que es consecuencia de la existencia de bienes de dominio público marítimo-terrestre y la afección de los suelos colindantes en los que, por razones de su protección, son aplicables las limitaciones que dicha Ley establece a través de las servidumbres. En la documentación gráfica se deberá completar el señalamiento del deslinde del dominio público marítimo-terrestre y reflejar las zonas de servidumbre, remitiendo su regulación a las disposiciones de la Ley de Costas.*
2. *Como la ordenación propuesta se plantea a partir de la delimitación de una Zona Portuaria actualmente en tramitación, cuya aprobación implicaría la redefinición del ámbito y alcance de las afecciones derivadas de la legislación de costas, el Plan deberá hacer constar el carácter indicativo de las propuestas realizadas en los suelos que integran actualmente el ámbito de incidencia de la Ley de Costas que sean contrarias a sus disposiciones.”*

• **Informe de la Consejería de Cultura. Comunicación Social y Turismo.**

Con fecha 10 de Noviembre de 2005, tiene entrada en el Registro del Principado de Asturias solicitud del Ayuntamiento de Avilés instando los informes preceptivos de la referida Consejería, al Plan General de Ordenación y al Plan Especial de Protección del Patrimonio Cultural y Catálogo Urbanístico, a los efectos previstos en el artículo 55.2 de la Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural.

De conformidad con lo dispuesto en el citado precepto:

“Se entenderá emitido informe favorable transcurridos seis meses desde su solicitud”.

Por tanto, una vez transcurridos seis meses desde la solicitud, cabe entender emitido el informe favorable. No obstante, el Pleno del Consejo de Patrimonio Cultural de Asturias, en sesión celebrada el 31 de mayo de 2006, informó favorablemente el Plan General de Ordenación de Avilés. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 43.4.a) de la LRJPA,

“En los casos de estimación por silencio administrativo, la resolución expresa posterior a la producción del acto sólo podrá dictarse de ser confirmatoria del mismo.”

En cualquier caso, las prescripciones señaladas en el informe del Consejo de Patrimonio ya habían sido introducidas de oficio por el Ayuntamiento como resultado de las reuniones de coordinación mantenidas con la Consejería de Cultura.

0.7. INFORME DE LA CUOTA

La Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias, en sesión celebrada el 16 de marzo de 2006, acordó informar favorablemente el Proyecto de Revisión del Plan general de Ordenación, en los siguientes términos:

“De conformidad con lo establecido en los artículos 87.1., 2. y 3. y 72. del Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo, en relación con lo dispuesto en el artículo 10.1. y Disposición Transitoria Sexta del mencionado Texto legal, se emite informe favorable sobre la revisión del Plan General de Ordenación de Avilés y Catálogo Urbanístico, con las siguientes consideraciones:

1.- CUESTIONES DE INTERÉS SUPRAMUNICIPAL

1.1 Respecto a las Áreas de Planeamiento Remitido, denominadas APR C1, APR C2 y APRE C3, enmarcadas en el concepto de Nueva Centralidad, ya previsto desde la fase de Avance del PGO, considerando el interés manifestado por el Principado de Asturias, el Ministerio de Fomento, la SEPI y el Ayuntamiento de Avilés para la supresión de la barrera ferroviaria, así como entre el Principado de Asturias, la Autoridad Portuaria, la SEPI y el Ayuntamiento de Avilés para la gestión de dichas áreas, junto con las nuevas posibilidades de desarrollo y ordenación derivadas de la implantación del Centro Cultural Internacional Oscar Niemeyer, todo lo cual les confiere un marcado carácter supramunicipal, y en aplicación de lo establecido en el artículo 87.2 del TROTUAS, se considera necesario realizar las siguientes prescripciones:

- . Deberán mantenerse como un ámbito de gestión y ordenación conjunto, a desarrollar mediante un Plan Especial.*
- . Dicho Plan Especial podrá variar la ordenación prevista en el PGO, que tendrá carácter indicativo, así como establecer definitivamente los usos, tipologías y aprovechamiento medio en función de la solución urbanística y de eliminación de la barrera ferroviaria. El aprovechamiento medio que finalmente se establezca en ningún caso podrá ser inferior a 1,086 m²/m², por ser éste el que resulta de la aplicación de los parámetros del PGO 86, ni superior al incluido en el documento de aprobación provisional para los mismos ámbitos, es decir, 1,516 m²/m², debiendo incorporarse estos parámetros en la ficha urbanística como determinaciones vinculantes del planeamiento general.*
- . El Plan Especial podrá intervenir sobre el sistema general ferroviario, en función de la solución que se adopte para la supresión de la barrera ferroviaria, previo acuerdo con el Ministerio de Fomento y de conformidad con lo previsto en el artículo 7 de la Ley del Sector Ferroviario.*
- . La aprobación definitiva del Plan Especial se producirá en el primer cuatrienio de vigencia del Plan General, debiendo realizarse la aprobación inicial del mismo en un plazo máximo de dos años desde la aprobación definitiva del PGO.*
- . Asimismo se considera conveniente unificar los planos de ordenación a escalas 1:5.000 y 1:2000 con el plano de estructura general a escala 1:10.000, señalando en los ámbitos indicados la superficie de Sistema General Ferroviario*

1.2 Por las mismas razones expuestas en los párrafos anteriores, en lo que se refiere a la supresión de la barrera ferroviaria, deberá modificarse la ficha correspondiente al Área de Planeamiento Remitido APR C7, incorporando los parámetros de aprovechamiento medio mínimo (equivalente al resultante de las edificabilidades asignadas por el planeamiento vigente) y máximo, que no podrá ser superior a 0,36 m²/m². El desarrollo del ámbito se realizará mediante un Plan Especial que establecerá la ordenación detallada del mismo y fijará el aprovechamiento medio definitivo en función de la solución urbanística y de integración de la barrera ferroviaria.

En este mismo ámbito deberá revisarse el trazado viario condicionado por la solución de los accesos al puerto y la supresión de la barrera ferroviaria, modificando en su caso las características del mismo.

1.3 Respecto a la solución de los nuevos accesos a los espacios portuarios prevista en el PGO, ésta tendrá carácter indicativo, condicionada a lo que resulte de los correspondientes Estudios Informativos y proyectos de obras.

2.- SUELOS URBANOS

2.1 Áreas de Planeamiento Incorporado

Las zonas del Área de Planeamiento Incorporado API MP E-2 denominadas AD-2, Antiguos Almacenes, y AD-3, ámbito de bomberos, deben incluirse en la Memoria Introducción de esta figura de planeamiento como ámbitos a excluir, puesto que la primera se desarrolla como Área de Planeamiento Remitido y la segunda como Modificación de la Normativa Zonal. Sería igualmente necesario incorporar en la ficha del API PE-7, correspondiente al Plan Especial AD-3, del Parque Empresarial, la referencia a la exclusión del mismo de la segunda de estas zonas.

2.2 Unidades de actuación

Se considera conveniente completar el contenido de las fichas urbanísticas incorporando los datos relativos a la tipología y uso característicos asignado en cada caso.

2.3 Áreas de Planeamiento Específico.

En algunas fichas de las APE se señala como planeamiento de desarrollo una figura denominada Ordenación de Volúmenes, que no tiene contenido ni en la legislación vigente ni en la normativa específica del PGO. Debe eliminarse.

3.- SUELO NO URBANIZABLE

En el suelo no urbanizable, las posibilidades edificatorias de vivienda unifamiliar no vinculada a explotación agraria deben restringirse al interior de los núcleos rurales actualmente delimitados y a las ampliaciones de los mismos que se proponen en el documento de adaptación, en congruencia con lo establecido en los artículos 122 y 124 del TROTUAS.

4.- CONSIDERACIONES SOBRE EL ARTICULADO

Se plantean las siguientes correcciones a introducir en el articulado de la normativa urbanística del PGO.

Art. 5.115 Patios de manzana

La referencia al artículo en el que se definen las alineaciones exteriores debe corregirse, señalando el 5.114 y no el 5.113.

Art. 5.120 Emplazamientos con relación al jardín.

Debe corregirse la referencia al artículo 5.119 por el 5.120.

Artículo 7.17 Horticultura

En el punto 3 de este artículo se establece explícitamente que sobre las huertas existentes o futuras únicamente podrán edificarse casetas de aperos, con una superficie máxima de 8 m². Conforme a esta limitación, que se estima correcta, no tiene sentido la incorporación del punto 6 del artículo, más propio de las instalaciones de agricultura extensiva. Se propone su eliminación.

Art. 7.18 Viveros e invernaderos.

Las condiciones de edificación a eliminar del artículo 7.17 deben incorporarse en este artículo.

Art. 7.28 Actividades mineras.

La exigencia del trámite de autorización previa ante la CUOTA no estará limitada a aquellas explotaciones que incluyan la realización de edificaciones.

Art. 7.31 Almacenes o industrias de transformación.

Conforme a este artículo y la regulación de usos de las distintas categorías de suelo, la implantación de estas actividades deberá estar vinculada a la existencia de una explotación agraria o ganadera. Se establece como límite máximo un 50% del terreno. Teniendo en cuenta que la ocupación máxima de las edificaciones vinculadas con una explotación agraria es del 10% (excluida vivienda) y del 20% para las instalaciones ganaderas, el margen que se asigna a las actividades industriales parece excesivo.

Art. 7.38 Dotaciones municipales o supramunicipales

Las dotaciones de nivel municipal o supramunicipal no se incluyen como usos autorizables en ninguna de las categorías de suelos de especial protección, interés o núcleo rural, figurando en esta última las dotaciones de nivel local.

Conforme a esta situación, los niveles señalados serán considerados en todo caso como usos incompatibles y/o prohibidos. En la primera de las situaciones (usos incompatibles), estarán sujetos a las condiciones de tramitación de éstos, reguladas en el artículo 7.10 de las normas urbanísticas, requiriéndose la tramitación de un Estudio de Implantación o Plan Especial.

Las justificaciones a incluir en los citados documentos ya están definidas en el artículo 71 del TROTUAS, por lo que se considera suficiente realizar una remisión al mismo.

Respecto a las cesiones obligatorias y gratuitas a las que se alude en este artículo, deberán cuantificarse éstas, bien de forma singularizada bien por referencia a las indicadas en el artículo 128 del TROTUAS.

Art. 7.42 Vías públicas.

La posibilidad de promover la apertura de nuevos viarios en el interior de los núcleos rurales exigirá la tramitación previa de un Plan Especial, que exigirá informe previo de la CUOTA. La apertura de estos viarios, a instancias de particulares, no podrá llevar aparejada la realización de operaciones de agrupación y división posterior de las fincas afectadas, con mecanismos similares a los del procedimiento de reparcelación.

La posibilidad de introducir en los núcleos rurales modelos de gestión propios de otras clases de suelo, tal y como se indica en el artículo 200 del TROTUAS exigirá la justificación expresa del interés público de la actuación.

Art. 7.52 Servicios hoteleros

Teniendo en cuenta que la superficie máxima edificable para vivienda es de 300 m² (artículo 7.57), no parece muy coherente mantener la limitación conjunta de 30 camas, que podrá eliminarse.

Art. 7.57 Condiciones generales para vivienda de nueva planta

La superficie construida sobre rasante computará a todos los efectos, incluyendo las plantas situadas en bajocubierta.

Art. 7.59 Usos existentes.

Las posibilidades de ampliación deben tener como límite superior las superficies máximas edificables establecidas en la normativa para cada uno de los usos y categorías de suelo.

Art. 7.64 Medida de la construcción

Respecto a la superficie construida en bajocubierta, debe estarse a lo indicado para el artículo 7.57.

Art. 7.89 Interés Paisajístico.

La vivienda familiar no vinculada a explotación agraria debe eliminarse como uso autorizable en esta categoría de suelo.

Igualmente, el comercio a nivel local debe restringirse al interior de los núcleos rurales. Los comercios municipal y supramunicipal tendrán la consideración de usos incompatibles.

Art. 8.07 Derechos y deberes de los propietarios de SSGG.

En este artículo se establece que el aprovechamiento a que tienen derecho los propietarios de suelo destinado a SSGG, no incluidos o adscritos a polígonos o unidades de actuación, será el aprovechamiento medio del polígono fiscal.

En el caso de los sistemas generales que discurren por suelos urbanos, el concepto de aprovechamiento medio del polígono fiscal resulta extremadamente impreciso, salvo que las correspondientes ponencias de valores catastrales incorporen este dato, circunstancia que no se considera probable.

En el caso de los sistemas generales que discurren por suelos no urbanizables, el tenor literal de este artículo podría suponer su valoración conforme a criterios ajenos a la naturaleza de este suelo.

En consecuencia, se sugiere incluir en este párrafo la referencia expresa a los suelos de SSGG, no incluidos o adscritos, que discurren por suelos urbanos no consolidados o suelos urbanizables.

5.- OTRAS CONSIDERACIONES

Deben incorporarse en los planos de ordenación y resto de documentación las consideraciones realizadas en el escrito de contestación a las aclaraciones solicitadas el 2 de marzo de 2006 sobre los ámbitos AP MPE-2 y MNZ 35 y 42, así como los ámbitos APE O1 y APR S8.

Deben revisarse las siguientes determinaciones y contenidos del documento sometido a informe:

En los planos O.3-14 y 19 figura una porción del ámbito APE C-12 rotulada erróneamente como APR C-6

- . En el plano general de la ficha del APR C-1 debe delimitarse correctamente la MNZ-43.*
- . Debe modificarse la redacción del apartado 8 del artículo 5.50 de las Normas Urbanísticas del Plan para adaptarla a lo dispuesto en el artículo 50 de las Ordenanzas del Plan Especial AD3 del PEPA.*
- . Deben señalarse las alineaciones en las fichas urbanísticas correspondientes a los siguientes ámbitos y escalas:*

- | | | |
|-----------------------|----------------------|-----------------------------|
| <input type="radio"/> | <i>APE N1/N4</i> | <i>En todas sus escalas</i> |
| <input type="radio"/> | <i>APE S-11/2000</i> | |
| <input type="radio"/> | <i>APE N21/5000</i> | |
| <input type="radio"/> | <i>APR S-31/5000</i> | |

0.8. APROBACIÓN DEFINITIVA: MODIFICACIONES Y CORRECCIONES RESPECTO AL DOCUMENTO APROBADO PROVISIONALMENTE

Como resultado de todo el proceso, corresponde al Pleno Municipal la aprobación definitiva del Plan General de Ordenación, introduciendo las siguientes modificaciones y correcciones respecto al texto aprobado provisionalmente:

. Modificaciones para cumplimentar las condiciones del informe de la Dirección General de Costas

- a) Se han deslindado, dentro del dominio público marítimo-terrestre, las concesiones otorgadas por RR.OO. de 1 de junio de 1901 y 30 de noviembre de 1910. Igualmente, se han introducido las modificaciones oportunas para permitir ocupaciones industriales que puedan estar vinculadas a usos portuarios.
- b) Se han reflejado las zonas de servidumbre correspondientes al actual deslinde, se ha comprobado su afección en las áreas de nueva centralidad y, en consecuencia, se han suprimido las alineaciones en este ámbito, dejando su futura determinación al Plan Especial que, de conformidad con las prescripciones de CUOTA, deberá ordenar estas áreas en detalle.
- c) Por último, teniendo en cuenta el estado de tramitación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, que aún no ha sido aprobado definitivamente, se señala el carácter indicativo de las determinaciones de las propuestas que son consecuencia de la consideración de la futura Zona de Servicio del Puerto y que puedan ser contrarias a las disposiciones de la Ley si se contempla la delimitación vigente.

. Modificaciones para cumplimentar las condiciones del informe de la CUOTA.

Se han hecho las correcciones precisas para dar cumplimiento a todas y cada una de las prescripciones señaladas en el informe de CUOTA, de fecha 16 de marzo de 2006, transcrito en el apartado 07 de esta Memoria.

. Modificaciones de iniciativa municipal para corregir errores materiales y otras cuestiones.

- a) Errores materiales
 - Estación de Autobuses.- Se excluye de la delimitación del sistema General Ferroviario y se señala su verdadero carácter de sistema general de equipamiento público.
 - Zona verde en la calle Pelayo.- Se recoge la calificación de zona verde de los terrenos sitos en la calle Pelayo, derivada del Convenio suscrito con los propietarios de la manzana de los Álvarez.
 - MNZ 48, en Maqua.- Se suprime el API ED N-1 ya que la vialidad definida en este Estudio de Detalle no es compatible con la localización

de la estación depuradora de aguas residuales. Los terrenos ocupados por la depuradora se señalan como sistema general de infraestructuras y el resto, se delimita como modificación de normativa zonal, la número 48.

- MNZ 23 y 32.- Se complementan sus determinaciones, con el señalamiento de la edificabilidad, ya que, dada la peculiar manera de asignación de edificabilidades del Plan, señalando únicamente el incremento de alturas no quedaba claro que llevase implícito el incremento de aprovechamiento.
- Tipología de unifamiliar en las APR S-4, S-5, S-6 y S-7. Se suprime la rotulación de “U”, de tipología unifamiliar, de los planos de las fichas de los ámbitos referidos, ya que en el trámite anterior de “aprobación provisional”, se había abierto la posibilidad de ordenarlos con tipologías de residencial colectivo, circunstancia que se había reflejado en los datos numéricos de las fichas

b) Otras modificaciones

- Depósito agua en el camino de Heros.- Se delimita como sistema general de servicios (SGS) adscrito al sector de Gaxín, la reserva de terreno para la implantación del depósito de agua que se localizará en el camino de Heros y que abastecerá al referido sector.
- Ajustes en la delimitación de las áreas de Nueva Centralidad.- Se reajusta la delimitación de las áreas de nueva centralidad en los siguientes puntos y por los siguientes motivos:
 - o En la calle de El Muelle y en el parque de El Muelle por coordinación con la delimitación del planeamiento de protección, para evitar “grietas y solapes”.
 - o En ambos márgenes del cauce de la Ría, por coordinación con la obra ejecutada de su ordenación hidráulica, para evitar demoliciones.
 - o En colindancia con la parcela de baterías, al suroeste, para facultar la continuidad de las instalaciones de ACERALIA, de conformidad con el Convenio suscrito con la referida entidad.
- Sistema de expropiación en la Nueva Centralidad.- Se suprime el señalamiento del sistema de actuación por expropiación y se deja abierto a que sea el Plan Especial, que ordene en detalle el ámbito, quien defina el sistema de actuación.
- Subfluvial bajo la Ría.- Se suprime cualquier referencia al subfluvial bajo la Ría, tanto en el plano a escala 1/10.000 de estructura como en la Memoria, ya que dicha solución no se contempla en los estudios informativos de acceso al PEPA y de acceso al Puerto.
- Patrimonio.- Se ha considerado necesario introducir las siguientes aclaraciones e información complementaria:

- Se traslada la delimitación de los BIC y sus entornos a la colección de los planos de ordenación, a escala 1/2.000, que recoge la calificación del suelo.
- Se señala en la Normativa del Plan la prescripción de consulta de otros documentos urbanísticos relacionados con el campo de la protección del Patrimonio Histórico.
- Se han delimitado zonas de protección en el entorno de los bienes del patrimonio arqueológico a efectos de establecer cautelas de control arqueológico en casos de remociones de terreno.
- Con la expresa conformidad de la propiedad, se complementan las determinaciones de la Modificación de Normativa Zonal nº 43, de la manzana de los Álvarez, estableciéndose criterios adicionales de intervención y de conservación, con el objeto de obtener una ordenación más respetuosa y acorde con el entorno, de elevado interés, en el que se enclava la manzana.

1. AVILES ANTE UN NUEVO FUTURO.

Avilés encara hoy un potencial “nuevo futuro”. El futuro siempre encubre algo de nuevo, se desee o no. “Futuro” y “nuevo” son términos sólo aparentemente redundantes. Éste es un futuro que se quiere nuevo, distinto y, sobre todo, que se piensa como nuevo, con planteamientos y perspectivas que, desde el presente, resultan asimismo diferentes del pasado.

Han cambiado muchas cosas. El panorama, hoy, es sustancialmente distinto al que, tan sólo hace unos años, seguía estando marcado por la crisis de la siderurgia. Ello impedía entonces pensar -concebir incluso- algo distinto a lo que había sido el pasado de la ciudad. Llevaba a actuar aquí y allá, para remediar males y carencias, derivadas del pasado.

Antes, como ahora, Avilés ha contado ante todo con su singular Ría y, en su entorno inmediato, con los suelos llanos del estuario. Esos recursos fueron los que llevaron a implantar allí la gran planta siderúrgica. Hoy, otra vez, y sin duda de otro modo, constituyen también su **gran baza de futuro**.

La implantación industrial en la margen derecha constituyó de hecho un gran sacrificio para Avilés. Un sacrificio que asumió porque presentaba la oportunidad de crecimiento, de oferta de trabajo abundante, en definitiva de desarrollo económico. No obstante, obligó a la ciudad a crecer de espaldas a la Ría, a extender su hábitat residencial lejos de ella, a degradar, de hecho, por su proximidad, el centro tradicional de la ciudad. No consideró siquiera lo que significaba ceder un espacio privilegiado –siempre lo es el entorno de una Ría- a la actividad fabril. Fue el síndrome de tantas otras ciudades de sesgado perfil industrial básico. Décadas después, ha llevado a la completa transformación de los exclusivos suelos situados en los frentes de agua, para su recuperación para la ciudad.

Reconversión económica, sin reconversión urbana.

Avilés, en el marco más amplio asturiano, ha sufrido un profundo proceso de reconversión económica. **No ha hecho sin embargo una transformación urbana correlativa**. Afronta un proceso de cambio económico, hoy en curso, sobre la base de un soporte urbano heredado, que es aún el de una ciudad marcada por la siderurgia. No está preparada, pues, en términos urbanos, para ese cambio que, se quiera o no, es profundo, responde a claves distintas a las de la primera industrialización y presenta otras exigencias.

Sus problemas arrastrados, gracias a lo mucho que se ha hecho en los últimos años, no resultan, pues, lo más preocupante, sino su insuficiente cualificación y preparación para la renovación económica en curso. Este es hoy el gran problema, su gran limitación.

La reconversión, junto a sus traumas, ha tenido también consecuencias potencialmente positivas. De un lado, ha reconfigurado una renovada actividad siderúrgica, especializada, y en principio con futuro, en la privatizada ACERALIA, hoy englobada en la mayor multinacional europea del sector.

Aunque en el mismo sector productivo, la nueva acería presenta un perfil distinto frente a la siderurgia básica, con especialización y diversificación de productos. Además, y pese a su reconocida importancia, ni la economía de Avilés ni la ciudad misma dependen ya exclusivamente de esta planta, como ocurría antaño. La ciudad puede recuperar su protagonismo.

De otro lado -y ello es de crucial importancia para la ciudad-, la reconversión ha liberado suelos, precisamente en el entorno de la Ría, que ya no se usan para la actividad industrial de nuevo perfil, desarrollada en el espacio interior, lejos de los frentes de agua, y en gran parte fuera del término municipal de Avilés, entre éste y el de Gijón.

Profundo cambio económico en curso

En gran medida por su pasado sesgadamente industrial, la primera opción, tras la crisis y como salida a ésta, ha sido la “reindustrialización”, pretendiendo cambiar una industria por otra y, en particular, planteando nuevos polígonos industriales en los suelos liberados por la reconversión.

La ejecución ya en marcha del Parque Empresarial Principado de Asturias, en lo que es propiamente un moderno “polígono industrial” -sobre todo destinado a PYMES-, significa una positiva medida que no puede sino apoyarse desde el Plan.

Avilés, y en un contexto más amplio Asturias, están mutando su economía. Se encuentran inmersas en una coyuntura de cambio. La reindustrialización, aunque necesaria, no es suficiente.

El reconocimiento de la nueva realidad, el nuevo panorama con renovadas expectativas, exige en primer lugar ser conscientes del alcance del cambio. Con la importancia de la industria, como base económica, resulta preciso reconocer, en primer lugar, que la industria hoy es otra, “nueva industria” que puede competir en un mercado globalizado por calidad y diversificación de producto, frente a la antigua industria, que lo hacía sobre todo por precio.

En segundo lugar, hay que tener presente que la nueva industria requiere servicios y se apoya en ellos, en creciente medida.

Por su dedicación casi en monocultivo a la industria básica, Avilés siempre presentó una insuficiente proporción de servicios, menor al de otras ciudades de su rango. Esta característica era compartida por otras ciudades industriales, metrópolis incluso, como Bilbao.

La nueva economía de servicios

En la nueva economía que emerge, los servicios tienen un mayor peso y diversificación, servicios a la industria y a las personas. Avilés, cuyo perfil económico está mutando, ha de hacer una apuesta decidida por esa nueva economía.

En términos estratégicos, en una perspectiva más amplia y de cara al futuro, **Avilés puede y debe hacer una apuesta ambiciosa con base en sus posibilidades.** Cuenta con recursos para plantearse reforzar su posición en la economía actual, en el marco del proceso de transformación económica de Asturias. En términos urbano-territoriales, también cuenta con bazas para reforzar su papel y posicionamiento en la metrópoli asturiana.

La apuesta por la centralidad, apoyada en servicios.

Avilés, hoy, está en condiciones y cuenta con las bazas para no ser sólo una ciudad industrial. Junto a esa base económica, que en todo caso ha de propiciar –con las pautas de la “nueva industria”, bien distintas a las de antaño- la ciudad, otra vez protagonista de su destino, puede y debe aspirar a configurar una **doble centralidad:**

- a) **Centralidad comarcal** en la conurbación que, con su creciente complejidad interna y de relaciones distintas a las propias de una comarca tradicional (rural), se está ya configurando en la “Comarca avilesina”, de casi 140.000 habitantes.
- b) **Compartir, con Oviedo y Gijón, la centralidad metropolitana**, en una moderna metrópoli en red, polinuclear, que emerge, con su denominación ya acuñada de “Ciudad Astur”.

El concepto mismo de “centralidad” está vinculado sobre todo a los servicios. Las funciones centrales siguen sobre todo desarrollándose en los centros de las ciudades, aunque ya no sean patrimonio exclusivo de éstos.

Las funciones “centrales” y, con mayor amplitud, el concepto de centralidad, se vincula a actividades de servicios, tanto de instituciones y empresas, como de servicios a las personas. Sobre todo en esta última modalidad, han de estar dirigidos a residentes en un ámbito muy superior al de su entorno inmediato: a toda la ciudad, a la comarca o incluso al ámbito metropolitano o regional. De ese modo, los servicios pasan a formar parte también de la base económica, por la condición “exportadora”, tradicionalmente reservada a la industria, que adquieren al estar su producción dirigida a una demanda más amplia que la de la propia ciudad. Los servicios pueden cumplir esa misma función “in situ”, cuando están abiertos a demandantes o usuarios foráneos. El caso extremo de ese papel exportador in situ, son las instalaciones y servicios turísticos. No es casual la denominación de “industria” turística, que es hoy la primera del país.

Avilés puede apostar a constituir un polo de atracción regional, e incluso, por su potencial singularidad, de visitantes foráneos.

La doble centralidad aludida implica, de un lado, reconocer su necesidad y en consecuencia, crear las condiciones para la atracción y desarrollo de nuevas actividades económicas, tanto industriales como, en mayor medida, de servicios.

De otro lado, considerar la Comarca en su realidad actual, más compleja y rica, en sus contenidos y relaciones internas, respecto al tradicional esquema comarcal, de base rural. Esa nueva realidad permite considerarla, como polo metropolitano en su conjunto, reforzado en el área central del municipio cabecera comarcal.

El objetivo de doble centralidad marca la estrategia a seguir, tanto por el interés de Avilés en sí mismo, como por tratarse de **lo que Asturias requiere de Avilés**, para que la ciudad no se convierta en rémora del proceso en curso de transformación asturiana.

Sentar las bases y crear las condiciones urbanas para el cambio: la tarea del Plan.

La ciudad está en condiciones hoy de sentar las bases y construir el soporte para el cambio económico, que, como se ha dicho, se está produciendo globalmente en Asturias.

En esa nueva perspectiva, la oportunidad reside en diseñar el “nuevo futuro”. Esa es la tarea hoy de un Plan General, que puede y debe superar una función sólo remedial de la situación heredada. Se logrará si se diseña en función de lo que Avilés puede llegar a ser, de lo que queremos que sea, y no de lo que fue en un pasado superado e irreplicable.

Se requiere un Proyecto de ciudad, de la ciudad completa, superando la pasada dicotomía entre la ciudad y el “más allá” industrial, en definitiva la “no ciudad”. Para ello hay que recuperar el protagonismo de la ciudad, para construir su futuro.

Los problemas mismos que la ciudad presenta constituyen siempre, de entrada, la base analítica de todo intento propositivo. Pero en la nueva perspectiva cobran otro carácter, se relativizan en función de lo que, como base del Proyecto de ciudad para el “nuevo futuro”, constituyen sus claves: **las oportunidades**.

Los problemas son patentes, las oportunidades siempre están latentes. Los problemas mismos han de contemplarse a la luz de la oportunidades, de los recursos o bazas, a partir de los que la ciudad puede dar el salto cualitativo que requiere dar. Repasemos, en primer lugar los problemas, también en clave de futuro, para identificar después las bazas de Avilés y sus consiguientes oportunidades latentes.

2. LIMITACIONES Y PROBLEMAS ARRASTRADOS POR LA CIUDAD

Más allá de problemas concretos, Avilés arrastra una imagen y una configuración de ciudad marcada por la siderurgia de base y cabecera.

Hay que superar esa imagen arrastrada, y se puede hacer. Ante todo, en la conciencia de la propia población avilesina, con la convicción de que se puede dar el salto cualitativo que se requiere. Y al tiempo, en la percepción que desde fuera se tiene de Avilés, en Asturias y fuera de ésta.

En todo caso, los problemas -o más bien limitaciones e insuficiencias- ante el necesario cambio pueden sistematizarse del siguiente modo:

a) Obsolescencia económica y, sobre todo, territorial

La obsolescencia económica de las antiguas plantas industriales ha sido ya reconocida. En el municipio de Avilés las vetustas instalaciones industriales han sido en gran parte demolidas. Sólo queda el vestigio de las Baterías de cok que mediante un programa de inversiones para su modernización, se intenta alargar su cierre previsto inicialmente para el 2.007.

Superando esa obsolescencia, la actividad económica en Avilés, ya no dependiente de la siderurgia en la medida que lo fue, se está modernizando y diversificando.

El Parque Empresarial Principado de Asturias contribuye en gran medida a esa renovación, ofreciendo parcelas de suelo para implantación de industrias de nuevo tipo.

La ciudad, con el protagonismo que hoy puede recobrar tras los sacrificios y limitaciones que la gran industria le impuso, no ofrece aún el soporte adecuado para la nueva economía, cuya transformación en marcha encuentra dificultades para implantarse. Es más, en ausencia de una reestructuración profunda, creando las condiciones para ello, no cabe pensar en la implantación o atracción a Avilés de nuevas actividades modernas de cierta entidad. No surgirán en el inadecuado entorno marcado por los lastres del pasado. Estos son los que hay que eliminar en un nuevo Proyecto de ciudad.

b) Degradación medio-ambiental

No es sino una expresión de la obsolescencia territorial. Su superación, necesaria, significa un gran reto que presenta distintas facetas:

b.1 Suelos “marcados” por la impronta del modo de implantación territorial de la gran industria, sin sensibilidad medioambiental alguna, tanto en los suelos en donde estaba asentada como en su entorno.

La gran industria, “dueña y señora” del territorio, se implantó con gran despilfarro de suelo, mediante nuevas instalaciones que iban acumulándose sin apenas reciclado de las anteriores. La modernización y

especialización de la producción, que ha introducido ACERALIA, todavía contrasta con las viejas instalaciones y edificios, apenas reciclados e infrautilizados.

b.2 Inadecuada concepción e implantación territorial de elementos infraestructurales, concebidos con la “brutalidad” propia de la gran industria, desde una visión unidimensional, pretendidamente funcional y, en todo caso, respondiendo a alguna exigencia concreta, sin considerar la incidencia negativa en otros aspectos... que nunca se han considerado problema.

La herencia se arrastra aún hoy, habiendo cambiado sustancialmente el marco de la ciudad “industrial”. Subsiste el modo de abordar las infraestructuras, cada una de ellas considerada aisladamente y por acumulación de elementos. En muchas ocasiones, estos elementos se han construido para responder a otras exigencias, bien distintas a las nuevas. Este sí es un problema, tanto heredado como lamentablemente actual y común, en tantas otras ciudades. Mantener esas infraestructuras, como en principio se propuso en el conjunto de la actuación Parque Empresarial, constituía una de sus limitaciones, a superar mediante una concepción más amplia, de ciudad.

b.3 Contaminación de distintos tipos:

- suelos,
- cauces de agua (los lodos de la Ría se han eliminado en el tramo fluvial del estuario).
- atmosférica,
- paisajística, que subsiste y se agrava con la permanencia de ruinas industriales,

b.4 Calidad inadecuada de la vivienda, precipitadamente construida en su día en barriadas refugio.

b.5 Insuficiencia del sistema de saneamiento, problema arrastrado del pasado que ha llevado a ejecutar un importante proyecto que servirá, una vez ultimado, como base de posibles actuaciones futuras. Realizado ya el colector general de aguas residuales de la margen izquierda, queda pendiente el interceptor industrial de la margen derecha, y finalmente el emisario de la depuradora de Maqua.

c) Debilidad de la estructura urbana

Problema cuya importancia aumenta en términos de futuro, de cara a “construir” una atractiva ciudad reforzada como tal en su reposicionamiento metropolitano...y que en la “ciudad industrial” era menos percibido.

d) Carencias de ordenación y compleción de porciones de la ciudad

Pese a la labor ya hecha, subsisten deficiencias, algunas de las cuales deben percibirse ahora de otro modo, por el distinto papel que puedan jugar esas “porciones” en el conjunto de la ciudad futura.

e) Insuficiencia de “novedades”

Salvo el Parque Empresarial Principado de Asturias (PEPA) y la renovación del soporte directamente económico, las novedades están surgiendo -quizás no por

casualidad- fuera de Avilés. Es un reflejo de la inadecuación e insuficiencia del chasis físico de la ciudad.

f) Tensiones de crecimiento

Son tensiones sobrevenidas ante el cambio, más general, de expectativas y demandas. Esas tensiones se presentan tanto en Avilés, como -sobre todo- fuera, en la comarca. Es uno de los aspectos más claros del problema que puede convertirse en oportunidad, siempre y cuando los crecimientos se canalicen en las apuestas estratégicas del nuevo Plan.

g) Condiciones del marco competencial

En tanto marco general, no específico de Avilés, conviene tener presente las condiciones en que todo Plan General municipal se redacta, en relación a la compartimentación sectorial de las Administraciones públicas y los distintos niveles de éstas, que de hecho intervienen en la construcción de la ciudad.

De un lado, nos encontramos con la estrecha vinculación entre la ordenación del territorio -actividad aún poco desarrollada- y el planeamiento urbanístico, más acuñado y conocido.

De otro lado, la propia compartimentación sectorial que tiende a contemplar aisladamente, de forma unidimensional, los componentes infraestructurales que forman la estructura de la ciudad.

La aportación de un Plan General es precisamente ofrecer un marco global e integrado, que supere la perspectiva sectorial y que, por el contrario, incorpore los distintos componentes de forma articulada, mostrando tanto su interrelación como los potenciales efectos positivos que determinadas actuaciones sectoriales –construir una carretera, una vía de tren, etc- pueden tener en la ciudad en su conjunto.

En resumen, la ciudad, superada su condición “industrial”, al servicio de la gran industria, viene ya constatando como problema -del que se viene tomando progresiva conciencia- su **degradación medioambiental**. Sin duda, a ello contribuye una mayor sensibilización social ante las cuestiones ambientales.

No obstante, en Avilés y en otras ciudades industriales de España que se construyeron de forma tardía, acelerada y carencial, esa sensibilización ambiental encuentra razones más concretas e inmediatas.

Cuando la gran industria constituía la actividad económica de la que se dependía, todo se le permitía: la ocupación indiscriminada de suelos (tantas veces ineficiente y por acumulación), la contaminación de suelos, cauces y atmosférica, la utilización de los frentes de agua del modo que fuera y la afección, con degradación, de todo su entorno. Todo ello se consideraba de hecho “inevitable”, la gran industria de cabecera, orgullo y riqueza “era así”... se aceptaba que eran los sacrificios a hacer, sin apenas considerar su condición misma de “costos”.

Cuando la gran industria siderúrgica se reconvierte, los efectos y lastres de ese pasado en que todo se dejó hacer -y se dejaron tantas cosas por hacer- emergen en su real entidad problemática.

No obstante, los suelos ociosos liberados por la gran industria constituyen, una vez más, los suelos de mayor oportunidad para el futuro de la ciudad, en el entorno de su atributo principal, la Ría. Estos suelos se convierten estratégicamente en la clave de todo Proyecto de ciudad. En ellos se ha de focalizar, selectivamente, el nuevo Plan General.

TIPO DE PLAN: ESTRATEGICO, DE ESTRUCTURA Y OPERATIVO

Los Planes Generales tienden a uniformarse, respondiendo a su definición legal. No obstante, ni ésta exige esa uniformidad, ni las condiciones y retos a los que en cada caso se ha de responder son en modo alguno iguales. Cada Plan debería de ser distinto. Conviene, pues, definirlo de entrada. Aportar, para su lectura, una caracterización del tipo de Plan que, aquí y ahora, entendemos que requiere Avilés.

i. Estratégico-territorial. Estrategia significa selección

Su condición de estratégico es lo que en mayor medida caracteriza el Plan.

“Estratégico” es un término de moda. Tiende a utilizarse, por ello, de manera ambivalente y muchas veces ambigua. “Estratégico” es a veces lo importante, lo grande, aunque no necesariamente relevante. El término se utiliza hoy indiscriminadamente.

*Sin entrar en grandes disquisiciones teórico-conceptuales, el término “estratégico”, aplicado a un Plan General, entendemos que significa que se ha de centrar, prioritariamente, en aquellas **propuestas que, materializadas en Proyectos, plasmen en mayor medida una estrategia de transformación del municipio** y que, más allá de donde se propongan, tengan mayores y mejores efectos en el conjunto.*

Esos “Proyectos” han de responder a una estrategia municipal, cuyo primer perfil se confía al Plan. En definitiva, esos “Proyectos” han de responder a las dos grandes interrogantes, comunes a todo territorio, que han de contestarse, y aplicarse, en cada caso, de modo específico y diferencial.

*La primera interrogante es más genérica, **¿a qué aspiramos?** ¿qué pretendemos? No es una cuestión abstracta. Se trata de saber aprovechar **nuestras bazas particulares, diferenciales respecto a las de otros**, que en primer lugar hay que identificar en un diagnóstico que ha de ser ante todo “de oportunidades”. Serán esas las bazas con las que se ha de jugar en un marco de competencia urbana.*

Se trata en último término de la aproximación, que ahora resulta ya “clásica”, por mecánicamente utilizada, de identificar “fortalezas” y “debilidades” –en este caso de un municipio-, aplicada en general y, en particular, en los denominados específicamente “Planes Estratégicos”. No obstante, en éstos, por su propia concepción y método consultivo de elaboración, reductivamente consensual, las líneas de Actuación que terminan recogiendo son aquéllas a las que nadie dice que no, que tantas veces no son sino obviedades. Además, esas líneas, por acumulación, pierden de hecho su condición propiamente “estratégica”, que significa “selección”. Es decir, apostamos por “algo” y, entonces, no tanto por otra cosa y, en menor medida por “todo”.

*La segunda interrogante responde propiamente a la condición “territorial”, directamente vinculada a la “apuesta” elegida: **¿cómo organizamos mejor nuestro territorio para optimizar nuestras bazas diferenciales, en último término, para mejor competir, a partir de la apuesta estratégica?. Organizar mejor el territorio implica entonces un Proyecto de ciudad.***

Toda estrategia implica selección. Conviene enfatizarlo. En ausencia de selección no hay estrategia o, cuando menos, ésta se diluye. En un municipio, o en un territorio supramunicipal, implica también dónde y cómo actuar. No puede ser en todos sitios.

Además de **qué y para qué**, implica pues seleccionar **dónde**. Habrá de actuar en algún lugar, y no en todos por igual.

Cuando se plantea la apuesta, en función de bazas y oportunidades, se hace una elección. Cuando se elige el lugar, implícitamente se está remitiendo a Actuaciones “grandes”, singulares, intrínsecamente no troceables, ni repetibles en el conjunto del municipio. Se incorpora entonces, además, el concepto de **escala y ámbito de servicios/influencia de cada actuación estratégica**. De ahí que lo que se suelen denominar **Operaciones Estratégicas**, hayan de ser necesariamente pocas y, en términos relativos, grandes.

Esas operaciones sólo se podrán desarrollar en algunos lugares, pero al servicio de todos. Exigen pues un enfoque selectivo, del qué y del dónde, y reclaman **transmitir un sentido de pertenencia: son de y para todos ...** a pesar de que sólo puedan acometerse en algún lugar determinado, que reúna las condiciones para ello. Resulta evidente que el “lugar estratégico”, hoy como ayer, en Avilés, es el entorno de su exclusiva Ría.

La idea de pertenencia, y antes, la de escala, surgen además en la perspectiva del pretendido (re)posicionamiento de Avilés, tanto en su entorno más inmediato, de la conurbación comarcal, como en el marco más amplio de la “metrópoli en red” del Área Central de Asturias.

En la aproximación estratégica, y en mayor medida cuando se trata de (re)posicionar Avilés en la metrópoli asturiana, surge la búsqueda de cuál puede ser el “motor de transformación”, el elemento o elementos emblemáticos, un edificio o conjunto de edificios que puedan llegar a convertirse en el emblema reconocido (y conocido) tanto en la ciudad como fuera de ella, en el ámbito más amplio posible.

En esta perspectiva surge el referente, sin duda irreplicable, del Guggenheim en Bilbao en donde ese motor de transformación (y de generación de expectativas), se ha materializado en un edificio singular, mucho más que un Museo, que ha conseguido posicionar Bilbao en el mundo. Su extrema singularidad resulta literalmente irreplicable. No obstante, otros edificios emblemáticos, en otras ciudades, y aun sin la condición de máxima exclusividad del Guggenheim, están jugando también ese papel en el (re)posicionamiento de las ciudades. El concepto puede plasmarse en algo distinto, más amplio, un conjunto, siempre singular pero no necesariamente concretado en un solo edificio.

De la experiencia bilbaína cabe extraer algunas conclusiones aplicables, pese a las diferencias obvias respecto al caso de Avilés. La opción de acometer el Museo fue allí inicialmente muy contestada. Enseguida se contrapuso, por la concentración de inversión que implicaba, a otros usos alternativos, troceados y comunes, que esa misma inversión, hubiera permitido abordar.

El museo requería una alta inversión concentrada. Era además en cultura, hasta ese momento considerada sólo un gasto, cuando no un “lujo”. La inversión pronto se tildó de despilfarro. Se contrapuso al número de hospitales o escuelas que se hubieran podido construir alternativamente. Aparecieron dos argumentos clásicos. De un lado, contraponer usos singulares (¿despilfarradores por “innecesarios”?) a otros de reconocidas necesidades sociales. De otro lado, cuestionar lo que significaba de poner en una sólo cesta, si no todos, muchos de los huevos. Ese debate, producido en Bilbao y superado sólo hoy, ante el constatado éxito de la apuesta, ilustra más que cualquier otro argumento respecto a la condición selectiva de toda estrategia adoptada con firme resolución

Conseguir implantar, en el frente de Ría, algunos edificios emblemáticos, en los que se concentre y focalice la apuesta de centralidad, constituye un reto adicional, a cuya consecución el Plan pretende contribuir.

ii. Plan de Estructura, de “arriba abajo”

Un Plan General, antes y ahora, es, ante todo, un Plan de Estructura. Es el que establece la (nueva) estructura de la ciudad, o, en la ciudad “hecha”, los cambios mayores o menores, que el Plan introduce en ella. Utilizando la nomenclatura clásica, ha de ser un Plan de “Sistemas Generales”.

El concepto de “estructura” urbana es más amplio y engloba la consideración y establecimiento de grandes usos, peso relativo de las piezas en el conjunto de la ciudad, concentración y/o reparto de la “centralidad” y relación entre las partes.

En la reivindicativa aproximación de los Planes de los años 80, en reflujo ante los Planes de antes, se hacía una aproximación de “abajo a arriba”, desde los barrios, desde el entendimiento y compleción de cada parte. Se “reconstruía”, más bien se componía la ciudad, desde las partes al todo. Aparecieron los conceptos de “sutura”, de “remate”, luego tan repetidos. Eran Planes obligadamente remediales.

Frente a los Planes de los 80, y como evolución a partir de éstos, acorde con la intensa labor realizada en la mejora de la ciudad., resurge con renovado protagonismo, aunque también con renovado enfoque, el concepto mismo de “estructura”.

*En estos momentos, en contraste con lo que se planteaba en los años 80, tantas otras ciudades, y Avilés en particular, reclaman un **Plan de Estructura**. Es decir, **repensar y diseñar la ciudad en su conjunto, en clave de futuro, superando lastres inerciales**.*

En Avilés ha quebrado su base económica -casi monocultivo- de la gran industria de cabecera que se implantaba con lógica propia en la margen derecha de la Ría. Lo hizo en el “más allá”, distinto y casi contrapuesto a la “ciudad”, que, contenida por las barreras ferroviaria, portuaria y viaria, se desarrolló entonces de espaldas a la Ría, hacia el Oeste.

*Hoy, la ciudad afronta su posible “salto” a la margen derecha, al espacio oportunidad de lo que fue el espacio -tan cerca pero tan lejos, tan distinto- de la gran industria. Ahora, ese espacio puede incorporarse a la ciudad, **va a ser ciudad**.*

*La renovada aproximación a la estructura urbana en los Planes es hoy una exigencia, tras la experiencia de los últimos años. Aquí y ahora, en Avilés, de lo que se trata es de concebir **la estructura de la ciudad “completa”**. Es decir de la que va a incorporar, como “ciudad”, una gran pieza (de dimensiones significativas, además, en términos relativos) de lo que antes era el “más allá” industrial, y de hecho “no ciudad”.*

iii. Plan de Oportunidades, a futuro

*En contraste con los Planes de los años 80 (como el vigente Plan General de Avilés de 1986), el nuevo **Plan ha de ser, sobre todo, de oportunidades**.*

En Avilés hoy hay problemas, sin duda. La hipótesis es que hay más oportunidades, aunque estén latentes. Hay que descubrirlas, aflorarlas. Saber aprovecharlas generará otros problemas, en gran medida como consecuencia de las posiciones inerciales, lastre del pasado, que se contrapongan a las oportunidades de futuro. También respecto a lo que Avilés, por su pasado, se piensa que puede “dar de sí”.

El Plan se formula pues desde lo que Avilés puede llegar a ser, de lo queremos que sea, y no desde lo que ha sido.

iv. Plan de Proyectos y Proyecto de ciudad

*Se opta claramente por un **Plan de Proyectos**. En primer lugar, y con relación a otros, un **Proyecto de Estructura**, sustentado en determinados **Proyectos Urbanos** sustantivos, selectivamente elegidos, en su carácter y localización, de acuerdo con la Estrategia del Plan.*

Esos Proyectos, adelantados ya en el Avance, en su concepción inicial, representan el contenido fundamental del Plan. Es lo que Avilés necesita. Se recogen ahora en determinaciones gráficas y paramétricas que sirvan de base, y faciliten, su ejecución.

v. Planeamiento de fomento frente al habitual planeamiento de contención, a la defensiva

En lo que ya resulta tradición, de los últimos 20 años, pareciera que el urbanismo tuviera fundamental o exclusivamente una función protectora, defensiva. En reflujo, frente a los desmanes y a la destrucción indiscriminada del patrimonio en los años 70, los Planes de los 80 (que empiezan ya hoy a ser "historia") lideraron la contención, el poner freno, limitar, acotar ... lo que pudiera hacerse. Los propios términos empleados resultan significativos: proteger, controlar, contener, incluso "recuperar", que no se conjuga en futuro, y que tantas veces significaba revalorizar de nuevo la ciudad desde una renovada visión de ésta.

*Frente a la reciente tradición, que ya tiende a convertirse en repetición inercial, entendemos que se está en condiciones de afrontar un **urbanismo de nuevo tipo**. Con resuelta confianza en la capacidad pública de control, cabe concebir y plantear abiertamente lo que podría denominarse **urbanismo de fomento**, frente al urbanismo de corte "defensivo", al uso.*

El bello término decimonónico de "fomento", hoy recuperado para denominar el Ministerio de Obras Públicas de siempre, puede generar una cierta zozobra ante su utilización, sin duda conceptual, para categorizar el tipo de urbanismo que se propone. Es sin embargo el que mejor responde a la intención que se quiere aquí señalar.

A ese tipo de urbanismo de fomento responde el nuevo Plan de Avilés. Frente a la idea de contener, impedir o proteger (que selectivamente sin duda también se hace), se intenta ofrecer, propiciar, incentivar... que se aprovechen oportunidades y se desarrollen iniciativas.

vi. Plan operativo

Resulta un concepto complementario, que no contrapuesto, al de "estratégico". Los Proyectos apuntados, en los que se plasma la estrategia, están concebidos para poder ser ejecutados de inmediato.

El modo mismo de organizar las propuestas, en Acciones Estructurantes y Operaciones Estratégicas, busca la operatividad del Plan. Define e individualiza éstas para facilitar la negociación con los distintos interlocutores y que puedan ponerse en marcha de inmediato tras la aprobación del Plan.

En términos operativo-normativos las Operaciones Estratégicas pasan a definirse en tanto ámbitos de ejecución, según clase de suelo y carácter del planeamiento y pasos de gestión que en cada caso resulten necesarios.

3. BAZAS DE AVILÉS

Las **limitaciones** de Avilés han sido expuestas. A ellas se une su tamaño relativamente reducido –escasa masa crítica por tanto- para competir y posicionarse en el contexto metropolitano, fuertemente caracterizado por las dos ciudades mayores: Oviedo y Gijón.

En términos “de futuro” -aproximación fundamental del Plan- se han de considerar sus **bazas**, que constituyen la base de su potencial competitividad urbana, igualmente en ese marco metropolitano, al que se abre y en el que pretende posicionarse.

Su atributo o baza fundamental, como se ha resaltado, es su Ría y el entorno de ésta, en el que, además, se encuentran los terrenos liberados en la reconversión de la siderurgia. Asimismo, el Puerto también utiliza parcialmente la Ría. En consecuencia, aunque las tres bazas -Ría, Puerto y terrenos ociosos de Ensidesa- se individualicen a efectos expositivos, están íntimamente relacionados entre sí, ya que se refieren, en términos urbanos, a un mismo espacio: **el entorno de la Ría**.

Esas bazas son:

1 **La Ría**

Se trata de un espacio excepcional a recalificar. En sí mismo, en tanto que singular brazo de agua, de anchura significativa, que penetra en tierra y ofrece los frentes de agua, recurso de reconocido valor para aquellas ciudades que tienen la fortuna de contar con él.

En su penetración, desde el mar, la Ría alcanza el centro mismo de la ciudad en la margen izquierda. En frente, sin embargo, tan cerca pero tan lejos, en la margen derecha, los suelos se destinaron al uso industrial. La Ría se convirtió en divisoria de dos realidades: urbana e industrial, reforzada su condición de barrera por las infraestructuras ferroviaria y viaria, adosadas al medio urbano, en la margen izquierda. Ambas márgenes se degradaron, la derecha por la propia implantación industrial, la izquierda por los efectos de aquélla.

El potencial del entorno de la Ría es máximo cuando se considera en toda su extensión. Es decir, en ambas márgenes al unísono y tanto en su tramo recto y más ancho, como en el que, más estrecho, discurre en característico codo hacia el interior.

Su condición de baza se refuerza por su proximidad al Centro de la ciudad, que puede así extenderse en los frentes de agua, sin solución de continuidad, por ambas márgenes. Ello le confiere su atractivo exclusivo, algo que sólo Avilés puede ofrecer.

2 **El Puerto**

Foco de una actividad económica en transformación como puerto comercial, y no sólo puerto siderúrgico.

Es un Puerto reconocidamente pequeño, tanto en una comparación general –en la red de Puertos del Estado- como en relación al inmediato puerto del Musel, en Gijón, del que podría considerarse complementario.

De hecho ambos Puertos llegaron a estar unificados, con gestión conjunta, respondiendo a lo que podrían ser: un puerto único con dos bocanas. Separados después en su gestión, esa realidad marca sin duda su desarrollo portuario.

El Puerto de Avilés puede especializarse, por su eficiencia, en determinado tipo de cargas. Para ello será preciso aumentar y diversificar sus espacios e instalaciones.. La Autoridad Portuaria tiene prevista la reorganización y expansión del Puerto en su Plan de usos portuarios. El Plan General no hace sino recoger y apoyar esas propuestas.

El Puerto constituye una baza fundamental en sí mismo, en tanto que actividad económica de primer rango. Esa condición se acrecienta con las posibilidades complementarias que también ofrece, a la luz de la experiencia de otros Puertos.

Aún con su posible expansión ya prevista en la margen derecha (ver Plan de Utilización de los espacios protegidos, en tramitación), el Puerto no requiere utilizar, para su función estrictamente portuaria, todo el perímetro de los frentes de agua. Especialmente los del fondo de Ría, más próximos a la ciudad, podrían albergar actividades singulares que pueden llegar a ser, como ya ha ocurrido en los puertos de otras ciudades, un foco de atracción urbana e incluso regional. Y ello, sin perder la condición portuaria de los suelos, al ser compatible con éstos y constituir una fuente adicional de recursos para la Autoridad Portuaria.

El procedimiento lo mostró el Puerto de Barcelona, con las instalaciones del Port Vell (Maremagnum, Omnimax, Acuarium, etc). Otros Puertos españoles y extranjeros menores –como sería el caso de Avilés-, han demostrado igualmente la posibilidad y las ventajas, para la ciudad y el propio Puerto, de incorporar dentro del ámbito portuario otras actividades, por así decir “atípicas”.

3 Suelos de la antigua siderurgia

Los terrenos liberados en la reconversión de la siderurgia ocupan la mayor parte del entorno inmediato de la Ría, fuera del ámbito portuario y a ambos lados del codo de la Ría-río, sobre todo en la margen derecha.

Lo que fue una limitación para la ciudad se convierte hoy en su mayor oportunidad, en la medida que su ordenación urbana se conciba, precisamente, integrada en ella y como soporte para la extensión del área central de Avilés. En ello estriba su mayor potencial como baza de la ciudad.

Esa condición de oportunidad ha sido ya reconocida. Es en los terrenos ahora ociosos de la antigua ENSIDESA donde se ha planteado la actuación Parque Empresarial Principado de Asturias (PEPA). Su planteamiento se ha hecho de acuerdo con tres características:

- i/ Presuponiendo su destino industrial, respondiendo al objetivo de “reindustrialización”, al que no obstante ya se ha previsto incorporar también “terciario”, en una concepción más amplia y diversificada de la actividad económica.
- ii/ Considerándolo en sí mismo, al margen de una aproximación global, de Proyecto de ciudad, que difícilmente podía exigírsele a una actuación aislada.
- iii/ Sobre la base de las infraestructuras existentes que, previstas para el anterior uso industrial de los suelos, no resultan adecuadas desde una concepción de plena integración, ahora posible, a la ciudad.

El Plan General incorpora y apoya, pues, lo que es el espacio estrictamente destinado a Parque Empresarial o moderno polígono industrial, ya ejecutado. Propone sin embargo alterar la ordenación y los usos de las otras áreas de esa Actuación, más cercanas a la ciudad.

Estos suelos constituyen el lugar donde, estratégicamente, se ha de centrar el Plan General, en la selección que toda estrategia implica. Por la oportunidad que representan en sí mismos –para extender y reforzar el área central de la ciudad- y porque es aquí donde la intervención urbanística puede tener mayores y más positivos efectos en el conjunto de la ciudad.

Aunque en parte se destinen a industria –como ya se ha decidido y puesto en marcha- no cabe pensar que éste sea su único y obligado destino. Antes al contrario, ello significaría hoy un alto costo de oportunidad. Por su singularidad y posición en la ciudad permiten prioritariamente la implantación de funciones centrales, en mezcla de usos diversos, de terciario y equipamientos, que encontrarán mayor posibilidad y atracción para asentarse en la medida que se configure un tejido urbano completo, incluyendo residencia. En esa línea estratégica la Modificación Puntual del Plan General para el PEPA aprobado en el año 2.000 y desarrollada por el Plan Especial de la zona AD-3, califica los terrenos próximos a la Ría para uso terciario.

Se trata ahora con motivo de la revisión del Plan General de pensar esa pieza como parte fundamental de la nueva área central de Avilés. Aprovechando la excepcionalidad de la Ría, se puede concebir un tejido urbano complejo y rico, multifuncional, propiamente central. Sólo en ese marco podrá producirse la diversificación de la actividad económica y la respuesta acorde con la dimensión del nuevo Avilés comarcal, como polo metropolitano.

La industria encuentra hoy otras opciones de localización, que el Plan General también genera, y que no se sitúan necesariamente en el espacio excepcional de la Ría.

4 Casco Histórico

Se trata de un Casco importante. Su valor se acrecentaría si su actual condición de centro urbano se amplía. Constituye el germen de una nueva centralidad, que se puede generar, mediante la extensión del área central sobre ambas márgenes. Esa extensión, además, podrá reforzar, por difusión, la revitalización en marcha del Casco Histórico.

Todo lo que se haga y desarrolle en la margen derecha, al otro lado de la Ría, estará a escasa distancia del Centro histórico de Avilés.

El fondo Sur de la Ría está tan sólo a 200 m de la Plaza de España, donde está el Ayuntamiento avilesino. Las calles del Centro Histórico desembocan en la Ría, en lo que hasta ahora pareciera ser la “trasera” urbana, y que puede convertirse en atractivo paisaje urbano.

5 Proximidad al aeropuerto

Baza potencial de futuro cuyo alcance habrá que desarrollar.

Con la construcción de la autovía del Cantábrico, ya no será obligado pasar por Avilés desde y hacia los destinos mayoritarios, hasta ahora, de los viajeros de avión: Oviedo y Gijón.

La proximidad, objetiva en términos geográficos, se podría reforzar si se establece una conexión, en transporte público ferroviario, entre el aeropuerto y las dos grandes ciudades: Oviedo y Gijón, y esa conexión conectase previamente Avilés. Es decir, mediante la línea de FEVE a Avilés y Gijón, y con intercambio en Avilés a la línea de RENFE Avilés – Oviedo. Ello ha sido asumido por el Ministerio de Fomento que está redactando los estudios correspondientes.

Este esquema sólo requerirá un enlace directo que se podría hacer a la vez que el de la nueva autovía desde el aeropuerto a la actual línea de FEVE, cuyo trazado ya se sabe que es inadecuado. No obstante, con las mejoras previstas dentro del Proyecto Metro-tren, ya se está previendo para el trayecto Avilés-Gijón un tiempo menor a los 30 minutos. Los recorridos Aeropuerto-Gijón y Aeropuerto – Oviedo, pasando por Avilés, podrían ser menores a los 45 minutos.

Más allá de la conexión ferroviaria, la proximidad al aeropuerto puede ser un factor de localización para actividades que hasta ahora sólo consideraban esa posibilidad en Oviedo o Gijón. Ello sólo será posible si Avilés pasa a ofrecer también, aunque en escala menor, pero con mayor exclusividad y semejante calidad, un entorno urbano central competitivo.

4. ESTRATEGIA Y OBJETIVOS. A QUÉ APUESTA AVILES

Un Plan de futuro ha de partir del diseño de una estrategia. El Plan es urbanístico, pero de alcance económico. Las claves de la Estrategia han sido ya apuntadas: jugar, con convencimiento, a la transformación económica de Avilés, en el marco de la nueva economía asturiana, superando limitaciones arrastradas y aprovechando sus bazas específicas.

Con el Plan se ha de diseñar entonces el soporte físico, del que la ciudad carece, para su integración en la “nueva economía”, creando las condiciones para que nuevas actividades encuentren un ordenado, eficiente y atractivo entorno urbano donde asentarse, algo que es reclamado hoy, incluso, por la nueva industria.

Objetivo estratégico: Reforzar la doble centralidad, comarcal y metropolitana

Avilés puede, y es su opción, **reforzar su carácter urbano central** en una nueva realidad que, con factores en parte ajenos (o al menos no expresamente pretendidos) se dan en el seno de la “conurbación avilesina”. Es decir, en el marco de la “Comarca” de Avilés, que hoy empieza a configurarse con carácter plenamente urbano, rur-urbano y turístico-urbano con el conjunto de municipios limítrofes: Castrillón, Corvera, Gozón, Carreño e Illas. En su conjunto, la “conurbación”, en proceso de consolidación, casi alcanza los 140.000 habitantes. Puede y debe crecer.

Esa realidad se ha inducido sobre todo desde Avilés, pero también en parte, y más recientemente, desde el ámbito metropolitano. **Se ha de reforzar entonces, precisamente, su condición de “ciudad central” de ese aglomerado urbano.** Sin agravios comparativos, en cooperación más que en competencia, Avilés es el municipio que puede y debe jugar ese papel, al servicio del conjunto. Y ello puede hacerlo reforzando a su vez su centro: lo que otros difícilmente pueden ofrecer. Esa ha de ser su estrategia, cuyo alcance implica:

De un lado, reforzar su urbanidad central en el seno de esa conurbación y, de otro lado, y a la vez, reforzar con ello la posición de ésta, con la masa crítica comarcal, en su condición de nodo de la red Ciudad Astur, consolidándose y reposicionándose como tercer polo de esa metrópoli policéntrica.

Contenidos de la centralidad: lo que Avilés pretende

La apuesta por la “nueva economía” converge, con la conveniencia de reforzar la “centralidad”. Es condición, pero también efecto. **Es a lo que diferencialmente puede y debe jugar Avilés.** En definitiva, **a ser más y mejor ciudad, con atributos urbanos y con un potente y atractivo centro.**

Las funciones centrales se han venido identificando con el terciario, tanto institucional como empresarial. En Avilés ya se ha planteado el objetivo de atraer actividades terciarias –en la operación Parque Empresarial Principado de Asturias- tanto las más directamente vinculadas a la industria y al Puerto, como la logística, como el terciario más clásico: de

oficinas, comercial u hotelero. También servicios terciarios que pudieran considerarse equipamientos, como un Recinto Ferial.

Más allá de su reconocida conveniencia, la implantación de esas actividades significa hoy en Avilés un reto, que se agudiza si no se generan las condiciones idóneas para ello. En términos de usos, esas condiciones habrán de ser de dos tipos:

- i/ Implantar actividades e instalaciones de carácter singular que puedan actuar de “anclas” en la configuración de la nueva Centralidad.
- ii/ “Arropar” las nuevas actividades en un tejido urbano “completo y rico”, incorporando al tiempo residencia, que por su tipología y densidad responda a la condición de residencia “central”.

Esas anclas serán equipamiento o servicios de nuevo tipo, con mayor ámbito de influencia y captación de usuarios. Consiste, en parte, en contar con servicios e instalaciones con que ya cuentan Oviedo y Gijón; pero, sobre todo, se debe **ofrecer “algo” distinto, exclusivo, también al servicio de toda la metrópoli**, del ámbito regional o incluso más allá de éste. Ese “algo” puede convertirse a su vez en elemento identificador, emblemático de la ciudad, y parte de su nueva identidad diferencial, por lo que se conozca la ciudad fuera de ella.

Una metrópoli en red se apoya tanto en la especialización complementaria como en la repetición de servicios, a distinta escala. Condición de una metrópoli “en red” es que cada “nodo” ofrezca especificidades al servicio del conjunto, fomentando la interrelación y mutua dependencia. Se trata de una concepción distinta, contrapuesta a la tradicional visión de “ciudad en árbol”, donde los nodos, entonces “subcentros” del conjunto, jerarquizados, confluyen en uno, de máximo rango, que acapara las funciones “centrales”, al servicio de ese conjunto.

La especialización complementaria remite a otro concepto, el de “equipamiento cruzado”, utilizado en otros Planes, incluso en el seno de una misma ciudad. Es decir, que un equipamiento en un barrio se dimensione para servir a dos o más barrios, que cuenten a su vez con otros equipamientos singulares, y mayores, al servicio del conjunto; y no que cada barrio cuente con lo “suyo”, más pequeño, repetido en cada uno. La dificultad estriba en la aceptación por parte de todos, tanto de la idea de “compartir” como de la idea de “pertenencia”. Eso supone, en nuestro caso, que “algo” que esté en Gijón se considere a la vez “de” y “para” Oviedo y Avilés, y los viceversas. La complementariedad entre competencia y cooperación, tan recomendada como difícil de aplicar, choca además, y no sólo aquí, con las rivalidades locales históricas.

En todo caso, cada vez en mayor medida se configuran servicios e instalaciones singulares (tanto las “buenas”, el gran museo, como las denostadas, la gran incineradora de basuras) que sólo alcanzan su funcionalidad en un mayor ámbito de servicio y que requieren una masa crítica mínima a servir, que impide su “troceamiento”. No se puede ni se debe pretender tener “algo” menor que, por debajo de su umbral funcional, directamente no funciona.

Se han de ofrecer también, y como objetivo, **nuevas opciones residenciales centrales**. En sintonía y complementariedad con su apuesta por la “nueva economía” Avilés ha de ofrecer esas opciones. Lo requiere para facilitar su diversificación económica y también porque es **algo que precisamente puede hacer en exclusividad**.

Las otras ciudades de la red carecen ya prácticamente de nuevas opciones “centrales” excepcionales. Están agotadas.

Objetivo instrumental: crecer

Si bien lo más característico de la centralidad son los servicios singulares, también la residencia se convierte en componente y atributo de ésta. La nueva residencia central, con su exclusividad y en un mercado abierto, metropolitano, puede estar igualmente dirigida a los avilesinos y a residentes en otros lugares.

Ello implica, y permite, captar nuevos hogares. El crecimiento demográfico, mediante traslados desde otros municipios, se configura así como objetivo.

Como después se comenta, el crecimiento urbano, con nuevas áreas residenciales y de actividad, no conlleva ni está en general dirigido ya hoy, en la mayoría de las ciudades, a un crecimiento demográfico. En ausencia de ese crecimiento también se demandan nuevos desarrollos urbanos. En el caso de Avilés y en función de la apuesta que se hace, se puede y se debe plantear también el objetivo de aumentar la población.

Las opciones residenciales de la Ría son las que, por su reconocida singularidad, pueden en mayor medida atraer demandantes externos. No obstante, las opciones residenciales diversas, tanto en Avilés como fuera de éste, en la comarca avilesina, también pueden propiciar un crecimiento demográfico que no hará sino reforzar la población directamente servida y atraída por el nuevo Avilés.

Aprovechar la baza de la Ría para construir la nueva centralidad

Como de entrada se ha apuntado, y se viene lógicamente insistiendo, la mejor baza con que cuenta Avilés es la Ría y su entorno. Y lo es en mayor medida por su posición central, junto al centro tradicional de la ciudad con su Casco Histórico.

Constituye pues el suelo de oportunidad en donde implementar el objetivo de doble centralidad, e incluso el de crecer en términos demográficos, aprovechando los recursos o bazas excepcionales con que cuenta la ciudad, en clave de futuro.

Aprovechar las potencialidades del entorno de la Ría exige en éste determinadas condiciones. Implica a su vez un cambio fundamental en la concepción misma de la ciudad “completa”. Aunque selectivamente –respondiendo a su condición ahora estratégica- los esfuerzos se centren en la completa transformación / remodelación del entorno de la Ría, se precisa a la vez un Proyecto de ciudad, de la ciudad en su conjunto, para dar el salto cualitativo, y también cuantitativo, que Avilés requiere.

Exigencias en el lugar: superar lastres, eliminar barreras.

En primer lugar hay que conseguir un cauce de aguas limpias, con el nuevo saneamiento en ejecución, y eliminando los lodos, algo que está ya en ejecución. Con ello, convertir la Ría en su tramo en codo, tan característico, en una lámina de agua plenamente urbana, amortiguando el efecto de las mareas.

Además, habrá que superar las barreras existentes, ferroviaria y viaria que, junto al cauce, han significado hasta ahora el fin de la ciudad, que daba la espalda a la Ría.

Invertir el proceso de crecimiento urbano: la nueva ciudad dentro de la ciudad.

Aprovechar el entorno de la Ría reclama -y permite- algo distinto y nuevo: **dar la vuelta al proceso de crecimiento urbano y de concepción misma de la ciudad en su conjunto.** La Ría ha sido hasta ahora “la trasera” de la ciudad; por el contrario, ha de pasar a ser el elemento que enriquece y caracteriza, como charnela, la nueva ciudad en la ciudad, apoyada en ambos márgenes. Ofrece la posibilidad de extensión del área central en donde reforzar, con funciones “centrales”, su posición de nodo urbano comarcal en la Ciudad Astur.

El reto y la ambición estriban en invertir el proceso urbano de Avilés, dirigiéndolo también, y en primer lugar, al Este, apropiándose del espacio de la Ría en sus dos márgenes. Es sobre éstas, donde Avilés se juega su futuro, en el salto cualitativo a dar. En este “salto”, que lo es literalmente sobre la Ría, se apoya el Proyecto de ciudad que el Plan propone.

No quiere ello decir que la ciudad ya no crezca en su consuetudinaria tendencia, hacia el Oeste. Antes al contrario, el Plan abre y alienta, en su condición de Plan de fomento, otras opciones residenciales apoyadas en la Variante. No obstante, lo nuevo, y lo estratégicamente fundamental, es el salto cualitativo, hacia el Este.

Se ha de jugar también la baza del Casco Histórico, lo que significa aprovechar lo que éste tiene también de singular, y de atractivo en sí mismo, en su condición de área central que, ampliada y reforzada, pasará a configurar la nueva centralidad que a su vez contribuirá a la revitalización de aquél.

En ese nuevo espacio, en tanto que entorno urbano cualificado, es en el que se pueden implantar usos y actividades propias de la centralidad: terciarios, singulares y residencia.

El nuevo chasis, soporte infraestructural de la ciudad y renovada accesibilidad

La eliminación de barreras en la nueva centralidad exige urbanizar y adecuar las nuevas infraestructuras, el nuevo chasis del que aún carece la ciudad para dar el salto cualitativo que requiere, acorde con la reconversión económica, y para servir de soporte a nuevas actividades.

Ese “chasis” forma parte esencial del Proyecto de ciudad, de la ciudad en su conjunto. Para construirlo es preciso repensar globalmente los sistemas infraestructurales.

Exige hacerlo con una lógica distinta a la anterior, de sucesivos añadidos, aquí y allá, para aproximarse a los sistemas desde una perspectiva propiamente estructural. Así se ha hecho.

Y también aquí, como refuerzo de la estrategia de “doble centralidad”, se apunta la conveniencia de que, completando el Plan, -y en la medida que las autoridades competentes lo faciliten- se diseñe una ambiciosa **política de transporte público** que permita la disuasión del uso indiscriminado del automóvil, en un marco de creciente motorización.

Alcanzar una oferta de transporte público de calidad representaría un refuerzo de la doble centralidad, mediante una renovada accesibilidad, tanto metropolitana como en el seno de la ciudad, para poner al servicio de todos las nuevas funciones y usos centrales.

El nuevo soporte infraestructural abre otras opciones de desarrollo urbano. Diversificar las ofertas residenciales

Ningún otro municipio en la Ciudad Astur puede ofrecer, a futuro, opciones para localización de funciones terciarias y de residencia, como hará Avilés en el entorno de su Ría.

Los espacios de la Ría, ahora descubiertos y apropiados para fines urbanos, constituyen bazas que ni siquiera Gijón, el tradicional nodo urbano-marítimo de la metrópoli Astur, puede ya hoy ofrecer, al menos en las dimensiones que puede hacerlo Avilés. Ahí reside la diferencia a jugar, insistimos, en competencia/cooperación.

No obstante, además de esas oportunidades residenciales, el nuevo soporte infraestructural de y para la ciudad completa, ofrece otras opciones residenciales que los avilesinos también reclaman.

Algunos de esos nuevos desarrollos se han propuesto antes del Plan. Con las propuestas de éste se ven reforzados y su adecuación y viabilidad han sido contrastadas.

Con la diversificación de ofertas residenciales, en diversos regímenes de promoción (libre y de régimen protegible en cualquiera de sus tipos) se podrá dar respuesta a la demanda, asimismo diversificada, objetivo que, aunque genérico, lo es en todo caso del Plan.

4.1.RELACIÓN CON EL ÁMBITO TERRITORIAL Y PLANEAMIENTO DEL ENTORNO

En cuanto al ámbito territorial en el que se encuentra inmerso el municipio de Avilés, el Plan General ha tenido en consideración lo establecido al respecto por las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio (Decreto 11/1.991), las Directrices Subregionales de Ordenación del Territorio para la franja costera asturiana (Decreto 107/1.993) así como por el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Asturias, PORNA, (Decreto 38/1.994). Asimismo también han sido consideradas las indicaciones al respecto que señala el Plan de Ordenación del Litoral Asturiano, POLA.

Respecto al planeamiento previsto en los municipios del entorno, lo más reseñable es el estudio y propuestas de accesos a la nueva autopista del Cantábrico a fin de que no colapsar arterias existentes, como la AS-17 antigua carretera de Oviedo-Santa Apolonia, entre los términos de Avilés y Corvera, diseñando un ramal de acceso que sirva al mismo tiempo a Corvera en las Vegas y a Avilés conectando directamente en la glorieta de los Canapés.

En el borde con Castrillón, se prevé la urbanización de la Avda. de Lugo antigua N-632 con un desarrollo residencial acorde con los usos existentes en la zona.

El enlace de la ronda norte previsto por el Plan puede servir también para facilitar los flujos entre Trasona, con la zona del Puerto de Raíces y los desarrollos de Salinas en Castrillón sin necesidad de atravesar por el centro de la ciudad como ocurre en la actualidad.

5. LA NUEVA CIUDAD DENTRO DE LA CIUDAD: LA GRAN PROPUESTA DEL PLAN

La extensión del área central de la ciudad a los terrenos, hoy libres, de la antigua ENSIDESA, a caballo de ambos márgenes de la Ría, supone, al tiempo, la mejor posibilidad de cambio y el mayor reto para el futuro de Avilés.

El Plan presta una obligada atención, de forma casuística y pormenorizada a muchas áreas. No obstante, el meollo del Plan, por cuanto significa el ser (o no ser) de Avilés en el futuro, lo constituyen esos desarrollos a caballo de la Ría, en la nueva centralidad que ambiciosamente el Plan diseña y propicia.

Significa hacer de la necesidad virtud, y transformar una de las zonas más degradadas con suelos de usos obsoletos, fruto de una industrialización tardía del siglo pasado, en la mejor zona no sólo de Avilés sino para la metrópoli en red del Área Central asturiana. Supone hacer realidad el objetivo de fortalecer la potencial centralidad de Avilés, no sólo respecto a su entorno comarcal, sino también reforzar su posición en tanto tercer polo, junto con Oviedo y Gijón.

Las importantes barreras urbanas existentes -líneas férreas y viarios de tráfico pesado- que impiden hoy la integración urbana del área de la Ría, se verán superadas gracias a las actuaciones previstas: obras de urbanización para la superación de la barrera del ferrocarril y la ejecución de la Ronda norte.

Los accesos a la ciudad, complicados y de trazado "carretero", -como si fueran carreteras en medio del campo- desde la A-8 y la carretera de Gijón, se ordenan mediante enlaces urbanos que formalizan la imagen de la entrada a Avilés con la incorporación además de importantes mejoras de su funcionalidad.

El desarrollo previsto se articula adecuadamente mediante nuevos ejes vinculados al continuo urbano de la ciudad, junto a cuatro nuevos puentes que ayudan a la integración de la ciudad en ambos márgenes de la Ría. Ésta podrá por fin emerger, con la fuerza que corresponde a su singularidad, en la escena urbana.

Es una propuesta de cambio para Avilés, una **nueva ciudad dentro de la ciudad**, un ejercicio de composición urbana que formaliza la extensión de la ciudad central, basada sobre todo en el uso residencial de densidad alta vinculado a servicios centrales y usos singulares, de comercio y otras actividades terciarias. Una imagen del crecimiento urbano entendido como "ciudad central", lugar singular y polo de atracción para toda la comarca avilesina, y que pretende además reforzar la posición de la ciudad en el Área Central asturiana, con sus privilegiados atributos de frentes de agua y nueva fachada urbana a la Ría.

Se trata de una ambiciosa operación de transformación de suelo y nueva edificación vinculada a un "Proyecto de ciudad", un Proyecto Urbano. Ello exigió en el Avance ejercicios de prefiguración para que se entendiera de que se hablaba. No obstante, esos ejercicios estaban apoyados en diseños de ordenación de los crecimientos, con atención prestada a los trazados viarios y sus conexiones, así como a la configuración de espacios

públicos, incluida la Ría, que en su nueva concepción se presenta como un elemento fundamental de la escena urbana configuradora de esos espacios.

En definitiva, el ejercicio de ordenación que ya incorporaba el Avance –y que se plasmó incluso en tantas imágenes de adelantada figuración-, se traslada ahora de forma operativa, y habiendo realizado los ajustes pertinentes, a determinaciones gráficas y escritas recogidas en las Fichas que remiten para su ejecución al necesario planeamiento de desarrollo. Ello es así, también, en las actuaciones a las que desde el Plan se otorga la mayor relevancia, como son las del entorno inmediato de la Ría en las áreas APR.C-1, APR.C-2 y APR.C-3.

6. PROPUESTAS DE ESTRUCTURA URBANA

Quizás el mayor problema que hoy presenta Avilés es la debilidad, insuficiencia y, podría decirse, inadecuación de su estructura urbana. El problema se agudiza, en términos relativos, cuando esa débil estructura se contrasta con la transformación y crecimiento de la ciudad que el Plan propone. No se trata, sólo, de que el soporte infraestructural existente responda a una ciudad menor a la que se propone. Toda extensión urbana requiere nuevas infraestructuras en que apoyarse.

El problema es que las redes infraestructurales, las dotaciones y servicios, así como la disposición y organización de las áreas residenciales, responden a una concepción de la ciudad dependiente de la gran industria y se han desarrollado muy condicionadas por ésta y su modo de implantación extensiva.

La Ría y los suelos llanos del estuario, en su entorno inmediato, constituyeron el factor de localización de esa gran industria. Ésta se implantó en esos suelos –que en su estado primigenio eran marismas– con gran dificultad, estableciendo la diferencia drástica, ya aludida, entre la ciudad, que obligadamente se desarrolló en la margen izquierda, y los suelos de la margen derecha, ocupados por la gran industria en lo que antes se ha denominado el “más allá industrial”.

Presentando la Ría–Puerto una anchura considerable, ha reforzado la condición claramente divisoria del brazo de agua, sólo salvable mediante puentes aguas arriba, cuando ya la Ría presenta un ancho menor, en su tramo fluvial. Los pasos sobre éste son:

- El puente histórico de San Sebastián (hoy inutilizable), en la vieja carretera de Luanco, que durante décadas constituyó el modo de acceso directo desde la ciudad a la “fabricona” de ENSIDESA.
- El puente del Azud, que sustituyó, en tanto que mejora funcional, al de San Sebastián, y constituye la actual carretera a Luanco.
- El puente del Hospitalillo, complemento de acceso al “más allá industrial”, ya condicionado en su implantación y trazado, en culebrilla sinuosidal, por las edificaciones de ENSIDESA.
- El nuevo puente integrado en la arteria de “acceso al Puerto”, relativamente reciente en su ejecución y paradigmáticamente condicionado en su traza –que cabría caracterizar de rocambolesca– por los terrenos industriales de la margen derecha, que no se podían afectar todavía pese a que su obsolencia, e incierto futuro, ya empezaban a vislumbrarse.

Dicha arteria de acceso al Puerto cumple paradójicamente una función “ronda” de la ciudad que, desde la margen izquierda, salta a la derecha e inmediatamente vuelve a saltar a la izquierda, a la que se adosa en Conde de Guadalhorce, reforzando aún más la barrera ferroviaria de la ciudad, a lo largo del cauce de la Ría. Su estructura en viaducto, por encima de las vías de tren y adosada a éstas, ha contribuido a generar la condición de trasera urbana del espacio de la Ría, a la que la ciudad, en su desarrollo, daba la espalda. Curiosamente, la “ronda” Este de la ciudad, representada por esa vía de “acceso al Puerto”, sólo engloba entre ella y la ciudad, el pasillo ferroviario.

Mientras tanto la ciudad, condicionada por el más allá industrial del que dependía económicamente, se desarrolló hacia el oeste, en la margen izquierda. La llegada de la Autopista A-8 hasta las inmediaciones del centro fue prolongada en la denominada “Variante” de la N-632, que presenta –ésta sí y con mayor propiedad– condición de Ronda

de circunvalación urbana por el oeste. En todo caso, significó un gran avance respecto a la anterior obligación de que el tráfico de paso – Asturias/Galicia – transcurriese por la antigua carretera nacional, a través no sólo del núcleo de Avilés, sino también de Salinas y Piedras Blancas.

Con todo, la “Variante” representa el inicio de una ronda de circunvalación de la ciudad, no obstante limitada al arco Sur-Oeste, junto al remedo de ronda del “acceso de Puerto”, en su arco Sur-Este.

Como toda ciudad litoral, Avilés presenta una disposición asimétrica de sus grandes infraestructuras viarias. Ha encontrado hasta ahora la dificultad de no contar con una vía de distribución, o ronda completa, exterior a su continuo edificado, que pudiera cerrarse por el frente litoral, Este y Norte, superando el corte de la Ría que interrumpe su continuidad.

Además del soporte viario, que condiciona en mayor medida la estructura urbana en su conjunto, las otras grandes infraestructuras muestran asimismo su condición y dependencia de los terrenos industriales que hasta ahora han determinado la extrema dicotomía entre ciudad y “no ciudad”. Las infraestructuras ferroviarias estaban asimismo al servicio de la gran industria, más allá del tráfico de viajeros que mantiene su trazado histórico y que, ante su modernización en el proyecto “Metro-tren” que hoy se plantea para Asturias, presenta insuficiencias, tanto en Avilés como en otros puntos de la red.

La organización de las áreas de uso residencial preferente muestra la sesgada forma de crecimiento de la ciudad, desde la divisoria de la Ría hacia el oeste. Asimismo, el área central con su concentración de los usos terciarios, en torno al Casco Histórico y sus primeros Ensanches.

Pese a su concepción integrada, la propuesta de nueva Estructura Urbana se ha de organizar, y relatar, por componentes. El resultado integrado, propiamente estructural, es el que interesa y se ofrece y presenta al final y en los Planos. No obstante, cada una de sus componentes funcionales exige un análisis y una propuesta diferenciados. La compartimentación competencial agudiza esa exigencia, ya que, aunque constituyan todas ellas parte de una nueva estructura conjunta, cada componente (ferroviaria, viaria, portuaria hidrográfica, residencial, productiva y de espacios libres) se ha previsto, para su ejecución, por distintos organismos.

Todo Plan General, de naturaleza propiamente integradora, ha de considerar e incorporar todos los componentes estructurales, pese a que puedan exceder, en su ejecución, a la competencia municipal. Ha de pensar sobre “todo” ya que la propuesta lo es asimismo del “todo” integrado, cuya organización futura constituye la tarea esencial del Plan. La implantación y consiguiente ejecución de las propuestas dependerá de otros muchos organismos, que no son el Ayuntamiento, a los que el Plan se presenta, en tanto concepción global y argumentación para inducir a esos organismos a actuar, mostrando al tiempo la viabilidad de ejecución de las propuestas y su posible financiación, que no habrá de ser ni necesaria ni únicamente con cargo a la capacidad inversora de cada organismo sectorial. El Plan y los mecanismos de gestión urbanística aportan también medios con los cuales sufragar, en buena parte, el conjunto del nuevo soporte infraestructural urbano que se propone Avilés.

6.1 SISTEMA FERROVIARIO.

El sistema ferroviario en Avilés, con gran presencia en su territorio y habiendo condicionado su desarrollo urbano, presenta insuficiencias notables de cara a su posible (re)utilización, como modo de transporte relevante, con el que se pueda contar en el futuro.

La cuestión no es peculiar de Avilés. El ferrocarril tuvo una pérdida relativa de relevancia, en cuanto a la captación de viajeros, se llegó a decir que era poco menos que una pieza de museo; sólo recientemente se vuelve a considerar un modo de transporte de futuro. Requiere para ello reforzar su infraestructura y contar con un material móvil acorde con las exigencias de calidad del transporte público en una sociedad motorizada, en la que ya no se concibe éste sólo para los que no tienen automóvil, como demanda cautiva, sino como oferta alternativa para disuadir del uso indiscriminado del automóvil privado a una población que mayoritariamente dispone de él.

A Avilés, dentro de Asturias, le afecta el llamado “Metro-tren”, en tanto mejora y consiguiente pretensión de mayor utilización del transporte público ferroviario, en el ámbito metropolitano. Ese Proyecto incorpora la red de ancho ibérico (la utilizada por RENFE) y la de ancho métrico, utilizada por FEVE.

El Proyecto constituye sobre todo un intento de integración en la gestión, con billete combinado, de ambas redes. Implica también mejora de oferta, mediante duplicación de vías e incorporación de nuevo material móvil, en el caso de FEVE.

En lo que respecta a Avilés, la incidencia del “Metro-Tren” se plasma en dos proyectos de duplicación de vía. Se trata de:

- a) Nubledo-Avilés en la línea RENFE
- b) Avilés-Gijón en la línea de FEVE

Si bien esa duplicación puede permitir una mayor frecuencia de trenes, su ejecución en superficie significaría reforzar la barrera ferroviaria que ya se constata hoy como problema fundamental para la integración de las áreas, hoy suelos degradados, de la ría que proceden del desmantelamiento de los suelos de la antigua siderúrgica.

Para armonizar la ordenación prevista por el Plan, para esas áreas contiguas a las vías, extensión del área de centralidad, el Plan, aprobado provisionalmente, recoge en consecuencia la eliminación de las barreras ferroviarias de RENFE y FEVE al menos en esa zona. Es decir para hacer viable el desarrollo previsto de esos terrenos, hoy expectantes, es necesario disponer de las obras de urbanización necesarias para la eliminación de dicha barrera ferroviaria en su estado actual.

Para ello la Revisión del Plan General establece el corredor para el Sistema General Ferroviario, de modo tal que permita al organismo competente, el Ministerio de Fomento, la implementación de la alternativa que finalmente se elija por el acuerdo de la Comisión interinstitucional (Ministerio de Fomento, Principado y Ayuntamiento) entre las diferentes soluciones que han sido planteadas.

Esta previsión del planeamiento se articula, finalmente, en los términos que se especifican en el informe emitido por la CUOTA, el cual, en virtud de lo dispuesto en el artículo 87.2 del TROTUAS, tiene carácter vinculante para el Ayuntamiento.

En cuanto a las servidumbres y afecciones se estará a lo establecido por la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y su reglamento R.D. 2387/2004. No obstante a los

efectos del cumplimiento del artículo 16 de la mencionada Ley el Plan General permite para el cómputo del límite de edificación, en los ámbitos de desarrollo de suelo urbano, una distancia mínima de 15 metros.

6.2 RED VIARIA

Las vías constituyen el soporte más directo de los desarrollos urbanos, tanto de transformación, en las remodelaciones urbanas, como en las nuevas áreas de desarrollo.

Normalmente, la red básica está muy consolidada en las ciudades. Son nuevos elementos entonces los que se suelen agregar. No obstante, en el caso de Avilés, y por el salto cualitativo y cuantitativo que se propone, la nueva red incorpora una mayor novedad, no sólo con nuevos elementos sino con transformación o incluso eliminación de otros existentes.

La red de Avilés, como todo en la ciudad, está sesgada, “comprimiéndose” al Oeste de la Ría las dos rondas interiores que han ido trabajosamente construyéndose. La Variante constituye, junto con la Autopista, una semironda Sur. La vía denominada “Arteria al Puerto” cumple un papel de ronda peculiar que, como se ha dicho, sólo engloba dentro de ella el pasillo ferroviario, discurriendo también por la margen izquierda.

La gran propuesta del Plan es la construcción de una Ronda Norte que ofrezca un itinerario completo de auténtica ronda junto con la Variante y la autopista, al Sur.

La ejecución adelantada del Parque Empresarial Principado de Asturias (PEPA), con la reurbanización de parte de los antiguos suelos de ENSIDESA, y la construcción de una vía límite ha contribuido a configurar la nueva Ronda. Con los ajustes adecuados, esa “vía límite” puede cumplir el papel de Ronda.

La construcción de la Autovía del Cantábrico permitirá liberar de tráfico de paso, tanto el final de la Autopista A-8 (al Oeste del nudo de Tabaza) como la Variante. Es posible entonces reconvertir esas dos vías incorporándoles un carácter más urbano mediante:

- a) Nuevas rotondas, en el inicio de la Ronda Norte, desde la antigua Autopista, remodelando los actuales accesos directos a ésta desde la ciudad.
- b) Nuevos enlaces en la Variante, para el acceso a nuevos desarrollos y a equipamientos supramunicipales como el Hospital de San Agustín.

La nueva Ronda se traza entonces por la vía de borde norte del Parque Empresarial que se prolonga, por la margen derecha.

El tramo Noreste de la Ronda serviría también a la posible ampliación portuaria, en la margen derecha, así como a INESPAL y al polígono industrial de Maqua.

No obstante el trazado definitivo, competencia del Principado de Asturias y del Ministerio de Fomento, será elegido entre las varias alternativas propuestas, desde los de traza más exterior por Castrillón hasta la que figura grafiada en el Plan General de modo indicativo, tal y como señala el informe de la CUOTA en su apartado 1.3:

“Respecto a la solución de los nuevos accesos a los espacios portuarios prevista en el PGO, esta tendrá carácter indicativo, condicionada a lo que resulte de los correspondientes Estudios Informativos y proyectos de obras.”

En cuanto a servidumbres y afecciones de las carreteras, se estará a lo que dispone para ello la Ley de Carreteras y su Reglamento.

6.3 SISTEMA PORTUARIO

En términos funcionales y de superficie los espacios e instalaciones destinados al tráfico marítimo adquieren, en Avilés, una gran importancia. El Puerto constituye una de las reconocidas bazas de la ciudad.

Planteadas en el Avance consideraciones y sugerencias desde la doble consideración, de la actividad portuaria y de la ciudad, el Plan se limita a recoger la delimitación del Sistema General Portuario, tal y como recordó la Autoridad Portuaria que debía hacer.

La Autoridad Portuaria ha solicitado la ampliación de las instalaciones del Puerto en la margen derecha. Al respecto se ha formalizado convenio con la propiedad de los terrenos para su obtención. En consecuencia, la Revisión del Plan General amplía la zona del espacio portuario, Sistema General Portuario, en dicha margen en la zona del Estrellín. Esta zona quedará regulada así como el resto de los espacios del puerto por el correspondiente Plan Especial de Utilización de los Espacios Portuarios en redacción y tramitación por su organismo competente, que es la Autoridad Portuaria del Puerto de Avilés. Dicho Plan Especial deberá justificar la compatibilidad y colindancia entre los usos extractivos de las canteras del Estrellín y el Puerto, antes y después de su ejecución.

El Plan General remite al Plan de Utilización de Espacios Portuarios de la Autoridad Portuaria en tramitación, en el que se plasme la incorporación por parte de esta de una gama más amplia de actividades e instalaciones que, de gran impacto y relevancia urbana, puedan además generar ingresos (y consiguiente rentabilidad) a la Autoridad Portuaria.

Al respecto, el Plan General propone a la Autoridad Portuaria la consideración de un área remitida a Plan Especial para la ordenación del muelle de San Agustín Sur con usos lúdicos, deportivos, comercial, de hostelería y equipamientos comunitarios, acordes con la integración de este muelle en área de nueva centralidad.

Por último, en la delimitación de la Zona Portuaria resultante de la nueva ordenación sectorial en trámite (Revisión de la Propuesta de Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, aprobada por unanimidad por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el 20 de febrero de 2006 y pendiente de aprobación definitiva) en cumplimiento del informe emitido por la Dirección General de Costas, se han delimitado los ámbitos vigente y el resultante del documento en trámite. Las determinaciones de las propuestas que son consecuencia de la consideración de la futura Zona de Servicio del Puerto y que puedan ser contrarias a las disposiciones de la Ley si se contempla la delimitación vigente, tendrán carácter meramente indicativo, en tanto no se apruebe definitivamente el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

6.4 SISTEMA HIDROLÓGICO

La limpieza de los lodos de la Ría, ya realizada en su mayor parte, finalizada en el tramo fluvial entre el puente de San Sebastián y el de Hospitalillo, constituye tarea ineludible, por supuesto necesaria y no suficiente. Habilitará la posibilidad de incorporar la Ría, y su entorno, a la ciudad. Esto es lo que se hace en el Plan.

Se apunta como posibilidad la apertura de un canal que, con traza diagonal, convirtiera en isla la parte de la nueva centralidad que se plantea en la margen derecha. Siendo muy conveniente, la propuesta se formula como sugerencia, que en todo caso se remite a su consideración por el planeamiento de desarrollo posterior y deberá siempre redactarse de acuerdo con las determinaciones básicas establecidas por la ficha para el Área de Planeamiento Remitido APR. C-1, C-2 y C-3 Nueva Centralidad.

La posibilidad del canal, se sigue manteniendo en tanto sugerencia de componente positiva que sólo será previsiblemente contemplada en la gestión más eficiente y actual que se consiga articular para la implementación del Plan.

Ello ayudaría a conformar una frontera separativa entre la zona industrial, a la que ahora se incorporará Baterías de COK, del Área de la Nueva Centralidad.

6.5 SISTEMA PRODUCTIVO

Está constituido por el conjunto de los suelos destinados a las actividades económicas, fundamentalmente áreas industriales y de servicios en una división cada vez más difícil de establecer entre el sector secundario y terciario. Las áreas industriales se localizan sobre todo a lo largo de ambos márgenes de la Ría. En la margen izquierda se agrupan al norte de la ciudad, entre ésta y la zona portuaria de San Juan de Nieva-Raíces, y se vertebran por el eje de las instalaciones ferroviarias, RENFE y FEVE. Los servicios al transporte por carretera se concentran básicamente en un área en Divina Pastora.

En la margen derecha se concentran en torno a los terrenos de la antigua ENSIDESA, hoy ya reurbanizados en el PEPA, y los terrenos de la factoría de ACERALIA, que continúan por Trasona hasta Tabaza. En esta margen se sitúan también, al norte, próximos a Zeluán, la factoría de Inespal y el polígono industrial de Maqua, sobre antiguas marismas.

En la margen izquierda las áreas industriales se desarrollan a lo largo de la Avenida del Conde de Guadalhorce. En esa margen, se propone el reforzamiento de la cabecera industrial existente en la Maruca y Raíces: polígonos de las Arobias, Cristalería Española, Asturiana de Zinc (ya en Castrillón), Las Esplanadas, frente al muelle pesquero y el área a lo largo de las Avenidas de Telares y Lugo. El reforzamiento de la especialización industrial de la zona, apoyada por las instalaciones portuarias de San Juan de Nieva-Raíces, se potencia por la propuesta de desafectación de la estación de contenedores de la Maruca y su potencial traslado a la estación ferroviaria de San Juan, y la calificación para el uso industrial de los terrenos ferroviarios y del núcleo del Reblinco, objeto de remodelación y realojo en un lugar más idóneo, siempre en los términos que resulten de la solución que definitivamente se adopte para el sistema ferroviario. Asimismo, se propone la recuperación de la Cantera de Burgos (34,12 Has.) para uso industrial. La calificación para industria de la Zona ferroviaria de La

Maruca (12,33 Has.) junto a la de la Cantera, permite incrementar el área en 46,45 hectáreas de nuevo suelo industrial.

La zona industrial del Muelle, más próxima a la ciudad, se mantiene con esa calificación aunque presente síntomas de deterioro urbano, patente en algunos de los edificios de las industrias asentadas. Corresponde a las primeras edificaciones que servían a los antiguos muelles de la ciudad. Sin embargo, algunos de los edificios, pese a su estado, son ejemplos notables de arquitectura industrial de principios del siglo pasado donde se prevé su restauración para alojamiento de usos terciarios acordes con su localización.

En la margen derecha se mantiene, en primer lugar, la calificación de Baterías de Cok, de 33,98 Has., para uso industrial, pese a su proximidad a la ciudad y al área de nueva centralidad a crear en el fondo de la Ría; y cuya permanencia se ha decidido hasta el 2.017-2.020, debido a la importancia estratégica del COK en la producción para la fabricación siderúrgica.

En el objetivo de incrementar los suelos con destino al uso industrial, el Plan General califica como suelo urbanizable prioritario para uso industrial un ámbito en Vallimiello de 37,80 Has. (ver la ficha correspondiente UZ.PI-1).

A su vez, en la zona de Retumés, se califican 17,15 Has. para usos de servicios terciarios donde localizar un Centro de Transportes. Se ha reconsiderado la propuesta del documento de aprobación inicial que, situaba este Centro de Transportes en Bustiello. La nueva localización en Retumes parece más idónea, dado las conexiones con la PEPA y el Puerto y la mayor amplitud de los terrenos.

En resumen, el nuevo Plan califica adicionalmente cuatro áreas para nuevo suelo industrial: Travesía de la Industria, Canteras de Burgos, Valliniello y Retumés, que totalizan así 101,4 Has. Además, hay que señalar que en el PEPA se ha puesto en mercado suelo urbanizado con más de 58 hectáreas de suelo industrial y logístico neto, descontado el viario, zonas verdes, etc.

Mención especial merece la calificación de los terrenos de la antigua central térmica para usos industriales.

La diversificación económica que se auspicia tiene su plasmación en la amplia calificación de nuevo suelo para actividades económicas, respondiendo a la tradición industrial de Avilés y su pretendida modernización.

En algunos casos se han recalificado con otros usos pequeñas piezas de carácter industrial: GI Gran industria en la Avda. de Lugo, Indusa, o las zonas de AUP ocupadas por usos de transporte y almacenes en la zona de Divina Pastora. En ambos casos esos cambios de uso se justifican por la ordenación y agrupación de los usos industriales en modernos polígonos mejor localizados. En el caso de Indusa se crea el polígono industrial de Canteras de Burgos. En el caso de las actividades industriales y servicios de Divina Pastora, éstas se trasladan al nuevo Centro de Servicios al transporte situado en su nueva localización de Retumes más próxima al P.E.P.A. y su zona logística.

6.6 CENTRALIDAD. USOS CENTRALES

El área central de la ciudad se circunscribe hasta ahora a la zona de ensanche que se ubica entre los núcleos históricos originarios: la Villa y Sabugo. Su eje vertebral es la calle Cámara y sus ejes transversales los constituyen las calles José del Cueto, de Cuba y doctor Graiño hasta la zona de las Meanas, y Rui Pérez, Pedro Menéndez y la Muralla, en torno a la plaza Hermanos Orbón, calles que conforman la zona que atrae la mayor intensidad comercial y de servicios de la ciudad y la comarca avilesina.

Esa precisamente es la característica de área central, el contener equipamientos y servicios que atraigan población de toda la ciudad y su entorno.

Fuera de esa zona central se encuentran los centros comerciales periféricos de grandes superficies de la Carriona, Centro Hipercor, y de Parque Astur que, aunque situado en Trasona, conviene ser tenido en consideración debido a su proximidad.

El carácter de centralidad del área urbana limitado a la población avilesina, está muy disminuido para su comarca, debido a su escasa accesibilidad por carencia de transporte público y dificultad de acceso con vehículo privado. Los centros periféricos tienen buena accesibilidad debido a su conexión con la red arterial: el de la Carriona con la Variante N-632 y Parque Astur directamente con la A-8.

La propuesta fundamental del Plan consiste en reforzar y extender el Área Central a la Ría. Se propone pues la ocupación de suelos ociosos o infrautilizados con infraestructuras obsoletas o inadecuadas, que transmiten una gran carga de degradación, situados a ambos márgenes de la ría, en colindancia con la ciudad existente.

Esos suelos, con sus riberas de la Ría despejadas, recuperados y sus frentes de agua limpios, permitirán el asentamiento de usos y nuevas actividades potenciadoras de una nueva economía. Se convierten así en **suelos estratégicos de oportunidad**, a integrar en el entramado urbano, como objetivo fundamental del nuevo Plan General.

Esos terrenos de borde de la ría presentan una excelente oportunidad para el asentamiento de usos urbanos de los que carece hoy el Avilés heredado, la ciudad existente, y que el nuevo Plan, con un esfuerzo de imaginación y recogiendo las mejores iniciativas en ese sentido, pretende fomentar: **usos propios de la nueva centralidad urbana**, nueva residencia con tipologías adecuadas a ese lugar ahora central, equipamientos y terciario al servicio de la ciudad y de su entorno comarcal y metropolitano. Todo ello, con frentes de agua, singularidad hoy altamente cotizada en todas las ciudades que lo pueden lograr, que ayudará a configurar la imagen del nuevo Avilés.

La propuesta se enmarca en el objetivo ambicioso de ganar centralidad, no ya sólo en su entorno comarcal más inmediato (Corvera, Castrillón, etc, ...), sino respecto del triángulo metropolitano en red del Área Centra de Asturias, junto con Gijón y Oviedo.

Ganar este espacio como elemento emblemático de la "nueva centralidad", se convierte así en la operación estratégica fundamental para alcanzar el objetivo de reforzar el papel central de Avilés en su comarca y sobre todo en la metrópoli asturiana.

En todo caso, la delimitación del área de nueva centralidad, como ámbito remitido a planeamiento especial, ha sido objeto de reconsideración para hacerla coincidir con el límite de la ordenación hidráulica de la Ría; para suprimir las alineaciones, para su definición en el Plan Especial, dando así cumplimiento también al informe emitido por la Dirección General de Costas en lo referente al cumplimiento de las zonas de servidumbre correspondientes al actual deslinde de la zona marítimo-terrestre.

6.7 ÁREAS RESIDENCIALES.

El uso básico de la ciudad es el residencial, acompañado por el comercio, el terciario y los servicios compatibles. Así, la ciudad se fundamenta básicamente en los espacios, áreas y tejidos, cuyo uso principal es la vivienda con el comercio y otros servicios complementarios.

En la medida que los usos que acompañan al uso principal residencial, el comercio terciario y servicios, adquieren mayor importancia y atracción sobre un área de influencia mayor que el de la propia zona, ésta se convierte en un área central urbana.

El casco histórico comienza a revitalizarse, aunque las áreas de borde más próximas a la ría presentan problemas evidentes de abandono y deterioro urbano. El planteamiento de una pieza urbana nueva con características de centralidad, situada a caballo de la ría y en colindancia con el casco reforzará esa incipiente revitalización.

Una vez más se reitera lo señalado antes varias veces: la ciudad debe incorporar los terrenos degradados del borde de la ría. La ciudad debe saltar a esos suelos próximos incluidos en la actuación del Parque Empresarial, buscando una nueva centralidad urbana de carácter metropolitano. Una nueva imagen para el Avilés que se pretende, para convertirlo en el tercer polo con peso necesario de la red metropolitana, junto a Gijón y Oviedo. En consecuencia, se propone la transformación para usos residenciales y terciarios con carácter de centralidad, de los terrenos de Divina Pastora y los colindantes a la ría incluidos en el PEPA y que ya antes habían sido considerados, por la Modificación Puntual del Plan General y el Plan Especial del AD-3, en tanto concentración terciaria, difícil de conseguir sino es en mezcla con la vivienda central próxima que se propone para la Ría.

Esta transformación urbana, articulada mediante las infraestructuras viarias adecuadas, tratadas como ejes y avenidas urbanas conectadas a las vías básicas de la ciudad existente, así como el tratamiento urbano de los frentes de la ría canalizada, darán como resultado un crecimiento que pretende dotar de una nueva imagen a Avilés y atraer población del área metropolitana, con una oferta inmobiliaria residencial de alta calidad en términos competitivos con la existente en Gijón y Oviedo.

Estas transformaciones urbanas del fondo de la ría, permitirán incorporar las áreas urbanas colindantes a la Ría, abriéndose la ciudad con una nueva fachada hacia ésta en una longitud de casi 2 Km. en ambas márgenes.

Las actuaciones en el entorno de la Ría y otras muchas, que igualmente se reconocen e instrumentan en el Plan, están en Suelo Urbano. No obstante, se trata de Suelo Urbano no consolidado que la nueva legislación asturiana explícitamente define y distingue, art. 114 TROTUAS. Conceptualmente, responden a la necesidad de completar la urbanización, cuando no abordar un proceso integral de re-urbanización, como en el caso de los terrenos antes industriales del entorno de la Ría.

Por otra parte, en Suelo en su mayor parte Urbanizable, se reconoce además la posibilidad de nuevos desarrollos residenciales que responden en algunos casos a propuestas concretas de actuación anteriormente formuladas (SOGEPSA, Programa de Suelo Residencial del Principado, mayo 2.001). Se recoge la actuación programada y en ejecución de Valgranda, así como la actuación de urbanización residencial prioritaria de Gaxín, aproximadamente 76 Has.; y La Magdalena a ejecutar mediante la declaración de Reserva Regional de Suelo por el Principado, de superficie aproximada 19 Has. Estas operaciones de desarrollos exteriores, pero contiguos al casco central, de nuevo suelo residencial de densidad media, permitirán continuar el proceso de compleción y articulación de los barrios y "polígonos" -en la nomenclatura del Plan anterior- del borde urbano sur y oeste. Tareas de remate urbano e importantes cesiones de suelo para paliar déficits de vivienda protegible, de equipamientos y zonas verdes. Todas ellas incluyen una importante cesión del Sistema General de espacios libres.

Más periféricas, en el sur y exteriores a la Variante, se proponen actuaciones de nuevos crecimientos residenciales en La Carriona apoyados en la carretera de Grado, así como en La Llamosa-La Luz, que totalizan 40 Has. Son crecimientos de media densidad cuyo objeto es ayudar a compensar la adquisición de los dos parques metropolitanos propuestos, La Arabuya y La Magdalena calificados de SGZV.

Al igual que en el Suelo Urbano cada una de las potenciales actuaciones en Suelo Urbanizable, con sus determinaciones características y condiciones de planeamiento, gestión y ejecución se plasman en Fichas individualizadas de alcance normativo y que, por tanto, en términos documentales, forman parte de las Normas del Plan.

En la situación actual, la calificación expresa en un Plan de nuevas áreas residenciales significan posibilidades de actuación cuyo ritmo de ejecución y secuencia será dictada en último término por el mercado.

Sumar el conjunto de posibilidades de edificación y denominarla como cifra de crecimiento y nuevas viviendas del Plan es una acuñada y tendencial simplificación de los medios. En esos términos, el Plan plantea la posibilidad de construir de forma agregada del orden de 15.000 nuevas viviendas. Más allá de la simplificación mediática, esa cifra se contrasta en tanto referente para dimensionar los equipamientos de nivel ciudad, cuya dotación prevista, como después se señala, resulta ser muy superior –incluso si todas las viviendas se construyen- a los mínimos legalmente exigidos.

NUEVAS DEMANDAS RESIDENCIALES EN UN MERCADO ABIERTO

Cuando el sistema urbano estaba configurándose en España, en paralelo y como consecuencia del tardío y acelerado proceso de industrialización del país, las elevadas migraciones internas –con tasas que comparativamente podrían hoy equiparse a las de los países del tercer mundo, en vías de desarrollo – requerían nuevo alojamiento, nuevo cobijo, producido además deprisa. Avilés conoció bien el aluvión de población atraída por la siderurgia y a la que había que albergar pronto y poco menos que como fuese.

Eran los momentos en los que metodológicamente, en los Planes Generales, se calculaba en primer lugar la tasa previsible de crecimiento demográfico y, a partir de éste, mediante una simple división por el tamaño familiar medio -muy superior al actual-, se calculaban las viviendas “necesarias” a futuro.

En la actualidad, todo ha cambiado. El sistema urbano está consolidado y las migraciones, en el marco del Estado, estabilizadas. Ni el método de cálculo ni el término mismo de “necesidades de vivienda” resultan hoy adecuados.

Si en un Plan General se pretendiese hoy aplicar ese método se llegaría a la conclusión que no se necesitan nuevas viviendas, habida cuenta de que la población municipal en su conjunto no va previsiblemente a crecer, ni por factores vegetativos ni inmigratorios. El método quebraría aun en mayor medida si se aplicase en grandes (o no tan grandes) ciudades “centrales”, en un marco metropolitano o incluso “comarcal”, como es el caso de Avilés.

En el caso paradigmático, aunque extremo, de Madrid, siempre se acusó indebidamente de que el Plan General de Madrid de 1985 “impedía” el crecimiento, al presagiar que la población de Madrid municipio, en el marco del Área Metropolitana, iba a descender. Pese a las acusaciones hechas – y tan simplistamente recogidas en su momento por los medios de comunicación- el municipio de Madrid no sólo no ha crecido sino que literalmente – al cabo de 15 años desde que se aprobó aquel Plan General- ha perdido población.

¿Qué ha pasado, en Madrid y en tantas otras ciudades? Que, al tiempo que se reducía la población global, en términos demográficos, se producía un número incluso notable de nuevas viviendas – siempre menor en términos absolutos al de los momentos de formación del sistema urbano- que, en términos de crecimiento urbano, han exigido urbanizar -y sobre todo reurbanizar- una superficie significativa de suelo. Ello parecía contradecir la previa aseveración de ausencia de crecimiento demográfico, pese a su constatación estadística.

Conviene aclarar pues en primer lugar de qué tipo de crecimiento hablamos. Sin crecimiento demográfico, cabe hoy concebir un relativo o incluso gran crecimiento urbano, en términos absolutos, de nuevo suelo a ocupar o transformar –a partir de su primigenia ocupación por otros usos y de una urbanización casi siempre precaria–, tanto para la implantación de renovada actividad económica –con otras y más exigentes condiciones de implantación- como para nuevas viviendas.

*¿Nuevas viviendas en ausencia de crecimiento demográfico? Pareciendo quizás un contrasentido, responde a lo que hoy, y en las últimas décadas, viene ya produciéndose en una sociedad en evolución en la que surgen lo que, ya con otro carácter, -menos perentorio en su manifestación pero con igual o superior efecto en términos de mercado-, constituyen **nuevas demandas residenciales**.*

En un mercado dominado por la propiedad –con un porcentaje de este régimen muy superior al de otros países europeos- la nueva vivienda es demandada por distintos y múltiples factores:

- *Las nuevas parejas que se forman, aunque lo hagan cada vez mas tardíamente, entre otros factores por el coste de la vivienda.*
- *La disminución media del tamaño familiar, consecuencia a su vez de diversos factores: reducción de la natalidad, separación de parejas, aumento de hogares unipersonales, etc.*
- *Pretensión de mejora de vivienda, en un marco de crecimiento económico y de aumento de la renta familiar disponible en el que, la vivienda adquirida –en principio “para toda la vida” - en otros momentos menos boyantes se convierte en la componente mas “desfasada” respecto a otros aspectos y patrones de consumo que cambian, de forma más fácil e inmediata, con el incremento de la renta.*

Este es el factor en menor medida considerado en los estudios y previsiones de evolución del mercado residencial, con su indicador, el número de mudanzas, que es paradójicamente él mas desconocido – ni siquiera medido- en los análisis del mercado inmobiliario de la vivienda.

Como consecuencia de esa serie de factores, en gran medida de nuevo tipo, se producen hoy las aludidas nuevas demandas, que ya no pueden evaluarse global y paramétricamente ya que responden en su conjunto –en definitiva, el número total de nuevas viviendas que se ocupan y que serían potencialmente demandadas- a razones muy diversas, muchas de ellas difícilmente evaluables a priori y que, en proporción nunca calculada, responden a su vez a la aparición de ofertas diferenciales, cuando no exclusivas.

Aunque los economistas tiendan a rechazar la idea de que la oferta puede generar la demanda, ello ocurre en el mercado inmobiliario en una proporción muy relevante, aunque siempre difícil de estimar. Sólo la aparición de nuevos tipos de oferta “genera” o propicia una demanda que entonces se comprueba que estaba latente y que, a su vez, irrumpe en el mercado, contribuyendo -pese a que su número absoluto pueda ser reducido – al incremento de precios. Así ha ocurrido con la vivienda unifamiliar, en los ya tópicos adosados.

Además, aunque la vivienda constituya un bien vinculado lógicamente a un ámbito acotado local, el mercado se amplía y diversifica en una conurbación comarcal y sobre todo en un Área Metropolitana. La delimitación misma de estas Áreas, en los modelos clásicos, ha sido determinada precisamente por el ámbito en el que se producían las relaciones cotidianas residencia-trabajo.

La mayor parte de los residentes en un municipio trabajan asimismo en éste, pero el porcentaje de los que así lo hacen disminuye sensiblemente en las ciudades dormitorio, en ámbitos metropolitanos marcados por una ciudad central que concentra una alta proporción del empleo global en dicho ámbito.

La especial configuración y carácter de la metrópoli asturiana, polinuclear y con varios centros, genera una mayor complejidad, de relaciones por así decir cruzadas, que ya no sólo son las más típicas centro-periferia, en el entorno inmediato de las polaridades urbanas. Sin duda, también se dan éstas, en el entorno de Oviedo y de Gijón, así como en Avilés, en el marco de la Comarca avilesina. Ahora bien, asimismo se dan, y de forma creciente –aunque en términos absolutos y porcentuales todavía resulten reducidas-, esas relaciones cruzadas, de residentes en un polo urbano que trabajen en otro. Los recientes estudios de movilidad lo ponen de manifiesto.

Los municipios del entorno comarcal de Avilés –máxime cuando el término municipal es tan reducido en tamaño- han crecido como consecuencia del “desbordamiento” del municipio central. Ello responde a un fenómeno conocido, clásico y generalizado, en ciudades de semejante o mayor tamaño.

Mayor novedad presenta la captación de residentes en Corvera, provenientes de o con trabajo en Oviedo. Las migraciones internas, en un ámbito metropolitano, responden sobre todo a la “expulsión” de las áreas centrales e incluso de la periferia inmediata de las ciudades, donde los precios hacen inasequible la adquisición de una nueva vivienda o de una usada. A la vez, aunque en menor medida, se producen como opción expresa de demanda, en busca de un entorno diferente o una tipología de vivienda, distintos fuera del medio urbano y más valorados por el demandante. En esta línea se inscribiría la demanda del medio que pudiéramos denominar rur-urbano, en el disperso asturiano.

Esas opciones de residencia, forzadas en la mayoría de los casos y voluntarias en otros, siempre están marcadas por la relación calidad-precio, respondiendo a una consideración, que siempre se hace expresamente, entre costes de la vivienda y costes de transporte.

En todo caso, y mas allá del fenómeno mas clásico y extendido de “expulsión” a la periferia, se genera un mercado mas abierto, que se amplia en términos territoriales y en el que las opciones de vivienda se diversifican.

En ese marco, especialmente en Asturias, junto a las consideraciones que se hacían al inicio respecto a las nuevas demandas, es en el que han de contemplarse las propuestas de nuevos desarrollos urbano-residenciales en todo Plan hoy, y en concreto en el de Avilés.

El municipio avilesino, marcado por su pasado siderúrgico, en escasa medida ha representado hasta ahora –en las últimas décadas- una opción residencial para residentes en otras ciudades asturianas.

Ahora, en cambio, en los anuncios inmobiliarios de la prensa, empiezan a recogerse ofertas en Avilés, apoyadas en su relación calidad / precio, comparativamente a los precios de Oviedo o Gijón.

Respondiendo a uno de los lemas del Plan, se razona y propone en función de lo que Avilés puede llegar a ser y no de lo que ha sido; ello permite concebir el futuro con otras expectativas, desde una renovada perspectiva.

*En consecuencia, las propuestas del Plan pretenden, de forma expresa, **ampliar y diversificar las opciones residenciales**, en respuesta a las nuevas y distintas demandas potenciales, no estimables a priori y cuya dimensión estará condicionada en mayor medida por la oferta que se genere.*

Algunas opciones residenciales pueden llegar a ser exclusivas, diferenciales, en el ámbito metropolitano. Otras, menos específicas, han de contemplarse -incluso en competencia entre sí- tanto en el seno del municipio como en el marco más amplio de la conurbación avilesina.

En todo caso, y constituyendo opciones obviamente dirigidas a los avilesinos, todas ellas (y sobre todo las más singulares) se abren expresamente al mercado metropolitano.

La opción mas singular y exclusiva consiste precisamente en poder ofrecer vivienda “central”, apoyada en el entorno excepcional de los frentes de agua y, además, con una accesibilidad privilegiada en transporte público.

Esa será la oferta más genuina del nuevo Avilés. Algo que ya no pueden ofrecer hoy ni Oviedo, ni Gijón, y que la convierte en cualificada oferta en el ámbito metropolitano, competitiva en términos calidad / precio. Un precio que, previsiblemente, no alcanzará sin embargo los que, en tanto producto comparativamente mas escaso y exclusivo, tienden progresivamente a alcanzar las viviendas en los centros de las dos grandes polaridades metropolitanas.

Otras opciones, menos exclusivas, aun igualmente abiertas el mercado metropolitano, se dirigen sobre todo al mercado avilesino.

En términos cuantitativos, el Plan establece suelo para la edificación del orden de 13.500 nuevas viviendas, en lo que, en el Avance, se denominó Operaciones Estratégicas. Además las 579 viviendas que corresponden a Unidades de Ejecución de suelo urbano no consolidado.

Sólo a efectos referenciales –ya que, como se ha argumentado, no cabe hoy dimensionar en un mercado abierto demandas potenciales condicionadas por las opciones de oferta- se ha de recordar que en Avilés, en los últimos años, se vienen concediendo licencias para construir 600-700 viviendas / año. Si consideramos un período de implementación del Plan de 10 años, a ese mismo ritmo, se alcanzaría una producción con demanda ya constatada del orden de 6000-7000 viviendas.

Respecto a esa cifra tendencial, de referencia, hay que tener en cuenta:

- a) *La configuración de una nueva oferta, con la que hasta ahora no contaba Avilés.*
- b) *El “efecto Plan”, con las construcción de un nuevo marco general, mejor y con mayores expectativas.*

En ese marco, hacer la hipótesis y lanzar la apuesta de captar 4000-5000 hogares de no residentes en Avilés, atraídos por la nueva oferta, resulta cuando menos verosímil. Estas últimas cifras, en el mercado asturiano, resultan –si la oferta es competitiva y en un entorno cualificado- claramente viables. Así lo confirman además los Estudios del mercado de vivienda recientemente elaborados, como el de SOGEPSA.

6.8 REDES DE SERVICIOS

6.8.1. Cuestiones generales

Unos de los elementos básicos en la planificación urbana lo constituyen las infraestructuras de servicios urbanos, que son las que de alguna forma acompañan al entramado urbano en expansión, dotándolo de coherencia urbanística, y en muchos casos posibilitándolo.

Se consideran infraestructuras básicas las correspondientes a:

- Servicio de Abastecimiento de Agua

- Servicio de Saneamiento y Depuración
- Servicios de Energía Eléctrica
- Servicio de Suministro de Gas
- Servicio de Recogida y Tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos
- Servicio de Alumbrado Público
- Servicio Telefónico

En relación con las redes de servicio enumeradas, es necesario señalar la conveniencia de establecer mecanismo de colaboración y coordinación entre el Ayuntamiento y las compañías suministradoras y concesionarias de los servicios, así como entre las Administraciones Central, Autonómica y Local.

Todo ello debe llevar a incluir en el planeamiento las previsiones de infraestructuras para que puedan disponer de las franjas necesarias bajo el viario, para la ubicación de las futuras canalizaciones, e incluso galerías de servicio multipropósito en aquellas áreas sin urbanizar en las que pueda abordarse de forma anticipada y coordinada, y que posteriormente puedan desarrollarse completando redes en áreas consolidadas cuando las remodelaciones que se planteen lo recomienden.

Estas actuaciones se rentabilizan a largo plazo durante la vida útil de las infraestructuras ya que suponen un ahorro importante en la explotación de las mismas, favoreciendo las tareas de vigilancia, mantenimiento, sustitución e incluso ampliación, si así fuera necesario.

A continuación se expone la situación actual de cada una de estas infraestructuras y las modificaciones actualmente proyectadas o planificadas, lo que permitirá proponer posteriormente las directrices encaminadas o alcanzar una sincronía entre las infraestructuras y las necesidades a que éstas deben dar respuesta.

En todo caso, se puede concluir que ninguno de los servicios citados presupone una limitación o un condicionante grave a priori sobre el crecimiento urbano previsto por el Plan General de Avilés.

6.8.2. Abastecimiento de agua

El municipio de Avilés se abastece de agua potable por medio de tres sistemas:

- Sistema General proveniente de CADASA.
- Canal Ensidesa de aguas del Narcea
- Manantial de la Fervencia
- Bombeo del río Magdalena

El sistema general dota de agua a la ciudad a través de la red de distribución urbana y a la casi totalidad de los núcleos del concejo a través de la red de distribución rural ramificada en todas direcciones desde el casco urbano.

El dispositivo desde las varias fuentes de abastecimiento posee una potencialidad muy elevada en recursos y capacidad de transporte pudiendo satisfacer cada uno de ellos gran parte de las demandas del Concejo.

La distribución se realiza desde 7 grandes depósitos que almacenan los recursos disponibles:

Depósitos	Capacidades (m³)
La Lleda 1	24.000
La Lleda 2	15.000
La Luz	15.000
Llaranes	6.000
Villa	4.000
Tetuán	900
Piedra Menuda	900
Total	7
	65.800

En total el Concejo dispone de una capacidad de acumulación de unos 65.800 m³ que proporcionan del orden de 774 l/hab./día, cifra que cubre holgadamente el consumo medio diario de 33.000 m³. Debido al relieve del municipio toda la red de suministro funciona por gravedad.

La gestión de la distribución se realiza por gestión propia municipal. Se encuentra en fase de instalación un sistema integrado de control y telemando que permitirá conocer en tiempo real la situación del abastecimiento, reportando datos de la capacidad almacenada en cada depósito, la presión en distintos puntos de la red de distribución y alimentación, el nivel de cloración, parámetros con los cuales se puede hacer frente a emergencias en un tiempo razonable.

El suministro a las zonas en expansión y la conexión de nuevos ramales no supone ningún problema en la explotación del sistema, ya que un modelo matemático realiza una simulación y actualiza el mapa de presiones resultante. Únicamente, se hace necesaria la previsión de un nuevo depósito, de 5.200 m³ de capacidad, a ubicar en el frente de la carretera de Heros, entre este núcleo rural y el de Montecerrado, para abastecer fundamentalmente al nuevo sector residencial de Gaxín. Para ello se califica su emplazamiento, en la aprobación definitiva del Plan, como sistema General de Infraestructuras.

6.8.3. Saneamiento y depuración

La red de saneamiento de Avilés se articula mediante dos interceptores generales que discurren por ambas márgenes de la ría.

El Interceptor General Residencial, de recientísima ejecución, discurre por la margen izquierda recogiendo las aguas residuales de la mayor parte de la población del concejo que vierte precisamente en esta margen.

El Interceptor General Industrial, con proyecto en fase de aprobación definitiva, discurre por la margen derecha y recogerá los efluentes de todas las zonas industriales localizadas precisamente en áreas situadas en la margen derecha.

Ambos interceptores recogerán la totalidad de las aguas residuales, tanto residenciales como industriales, con la peculiaridad de que al ser instalaciones muy recientes, disponen de la capacidad suficiente para absorber tanto las necesidades

actuales como las correspondientes a los crecimientos previstos por el Plan General con un amplio margen excedentario.

Ambos colectores generales discurren a lo largo de ambas márgenes hasta alcanzar la EDAR, recientemente inaugurada, en la zona de Maqua. Para ello el interceptor de la margen izquierda cruza la ría a la altura del Puerto de Raices.

Desde la EDAR de Maqua se vestirán al mar mediante un emisario pendiente de realización.

Es de destacar las obras de encauzamiento y canalización del río Tuluergo realizados por la Confederación y finalizadas a principios del año 2.005.

En resumen con la realización del interceptor industrial y el emisario submarino de la EDAR de Maqua finalizaran las obras de saneamiento integral de Avilés que cumplirán satisfactoriamente con las necesidades de depuración y vertido de las aguas residuales de la población y las industrias, no sólo en cuanto a las necesidades actuales sino también a las derivadas de los crecimientos previstos.

6.8.4. Energía eléctrica

La compañía Hidrocantábrico asume el suministro y distribución de energía en el término municipal de Avilés. El transporte lo realiza Hidroeléctrica del Cantábrico, la cual reparte la energía de A.T. (alta tensión) a los centros de transformación, de los cuales parte la red de distribución. El funcionamiento suele ser satisfactorio debido a la estructura interconectada a nivel supramunicipal que adecua la oferta y la demanda de forma prácticamente instantánea.

La mayor parte de las líneas de transporte y alimentación tanto de A.T. como de M.T. son tendidos aéreos. En cuanto a la red de distribución de M.T. y B.T. existen áreas en las que se mantienen los tendidos aéreos. Se está llevando a cabo el soterramiento de varios tramos correspondiendo a obras de urbanización.

En general, el proceso de soterramiento de líneas aéreas debe ir acompañado a las necesidades de realizar otro tipo de obras (viario, nuevas urbanizaciones) aprovechando éstos y su movimiento de tierras para abaratar costes. No obstante, este sistema suele ser más frecuente en tramos de B.T. y M.T. que en tramos en A.T., por razones fundamentalmente económicas. La oportunidad que ofrece la revisión del Plan General al conocer las previsiones en el desarrollo urbano, permite establecer las actuaciones encaminadas a proporcionar el suministro de energía eléctrica necesario tanto cuantitativamente como cualitativamente.

6.8.5. Suministro de gas

En el municipio de Avilés el suministro de gas canalizado lo realiza la empresa NATURCOR. Existen tres redes en el suministro de gas:

- Red de alta presión (AP)
- Red de media presión (MPB)
- Red de baja presión (BP)

La red de AP está constituida por las ramificaciones que se producen en el gasoducto Santander-Asturias y es la que alimenta la red MPB en los puntos de entrega. Las características de este gasoducto son las siguientes:

- Tubería de acero de 12” de diámetro
- Presión actual de servicio: 16 kg/cm²
- Instalaciones anejas de señalización.

La red de baja presión BP está compuesta por tuberías de polietileno de 60 mm. El suministro a esta red se realiza por medio de unas cámaras de regulación que se encargan del salto de MBP/BP.

Los principales problemas de las redes de suministro de gas son, por una parte el de las afecciones por parte de terceros que realizan obras y actuaciones, sin el consentimiento, ni el conocimiento de la compañía, sobre todo en la red de AP de ENAGAS y por otra, la falta de redundancia de puntos de alimentación para aumentar la fiabilidad del servicio. La red asturiana se basa en un punto de alimentación único, a partir del cual se distribuye de forma radial, con lo cual, el servicio se vería seriamente afectado ante una incidencia en el gasoducto de alimentación.

Servidumbres y afecciones

Un elemento importante a tener en cuenta en el caso de las conducciones de gas de alta presión son las servidumbres que representan para los usos del suelo a desarrollar en las inmediaciones de los mismos.

Las afecciones derivadas de la construcción y puesta en servicio del gasoducto son los siguientes:

- A.** Servidumbre permanente de paso en una franja de terreno de 2m. de ancho por donde discurrirá enterrado el gasoducto y sus elementos accesorios y que estará sujeta a las siguientes limitaciones:
 - I. Prohibición de efectuar trabajos de arada, cava u otros análogos a una profundidad superior a los cincuenta centímetros, así como plantar árboles o arbustos de tallo alto, a una distancia inferior a dos metros o contar desde el eje del gasoducto, a uno y otro lado del mismo.
 - II. Prohibición de levantar edificaciones o construcciones de cualquier tipo, ni efectuar acto alguno que pueda dañar o perturbar el buen funcionamiento del gasoducto y sus elementos anejos, a una distancia inferior a 5 m. del eje del trazado, a uno y otro lado del mismo. Esta distancia podrá reducirse siempre que se solicite expresamente y se cumplan las condiciones que, para cada caso fije el órgano competente de la administración. En cualquier caso los proyectos que afecten al gasoducto y los paralelismos se derivan de la zona de afección debe ser remitidos a ENAGAS S.A. (bien a través de la Concejalía de Urbanismo de los distintos promotores) que como concesionaria del gasoducto informará a la Dirección Regional de Industria de los condicionantes de seguridad que deberá cumplir las obras.

- III. Libre acceso del personal y elementos necesarios para poder vigilar, mantener, reparar o renovar las instalaciones, con pago en su caso, de los daños que se ocasionen.
- IV. En general las obras de afección al gasoducto deberán cumplir los siguientes condicionantes:
 - a) El servicio del gasoducto es ininterrumpible, por consiguiente las rasantes y trazados, así como los movimientos de tierras deberán respetar la posición actual del gasoducto en servicio manteniéndose el recubrimiento mínimo de 1 m. referido a la generatriz superior al tubo.
 - b) El gasoducto deberá protegerse de las nuevas cargas de tráfico y de terraplenes con bóveda de hormigón armado o canalillo ventilado que en cada caso se definirán en la autorización de obras.

6.8.6. Recogida y tratamiento de residuos sólidos urbanos

El servicio de recogida de R.S.U. lo realiza por concesión municipal la empresa URBASER. Las características del servicio son diferentes en el casco urbano y en la zona rural cubriendo en ambos ámbitos el 100% de la población.

En el casco urbano la recogida es nocturna y diaria, a lo largo de las rutas cubiertas por los diferentes equipos. En la zona rural la recogida es por la mañana y se realiza por varios equipos siendo la frecuencia del servicio cada dos o tres días.

Desde 1.986 funciona a nivel del Principado de Asturias un único vertedero controlado, situado en Serín (municipio de Gijón, donde se ramifica la A-66). Dicho vertedero está explotado por la empresa COGERSA, dependiente del Principado, y en él se depositan los R.S.U. de toda la Comunidad.

La ampliación del servicio a nuevas áreas en desarrollo no presenta ningún problema debido al sencillo dimensionamiento del servicio sin más que variar o crear nuevas rutas o aumentar el número de camiones.

6.8.7. Alumbrado público

La gestión del alumbrado público, lo realiza el servicio municipal.

Toda la iluminación tanto en zona urbana como rural, se realiza con bombillas de vapor de sodio de alta presión siendo su potencia de 150 y 250 W. en la zona urbana y de 70 W. en la zona rural. No obstante en la zona rural existen aún en servicio puntos de luz con lámparas que se encuentran en fase de sustitución.

6.8.8. Red de telecomunicaciones

El servicio telefónico en el término municipal de Avilés se realiza mediante centrales, de las cuales unas están situadas en el casco urbano de la ciudad y las restantes se localiza en núcleos exteriores.

6.9 SISTEMA GENERAL DE ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

Constituyen los terrenos destinados zonas verdes y a plantaciones al objeto de garantizar la salubridad, reposo y esparcimiento de la población, de mejorar las condiciones ambientales de los espacios urbanos y, en general, las condiciones estéticas de la ciudad.

Avilés cuenta con la Ría, un espacio libre "singular" que aunque, en sí misma, no constituya una zona verde, puede y debe cumplir las funciones asignadas esos espacios: reposo y esparcimiento de la población y de mejora de las condiciones ambientales y estéticas de la ciudad. Este espacio hoy degradado ambientalmente está siendo objeto de recuperación medioambiental.

Junto al espacio libre tan singular de la Ría, la ciudad cuenta además con numerosos parques y zonas verdes localizados en el casco urbano y barriadas. En los últimos años se ha realizado un meritorio esfuerzo para dotar de este tipo de espacios a aquellos barrios que todavía carecían de ellos. Avilés cuenta en la actualidad con parques que totalizan una superficie de 49,4 Has., superficie global que supone una ratio por habitante de 5,8 m² de zona verde por habitante: 494.000 m² de verde / 85.000 habitantes.

Dos de los parques existentes de nivel de ciudad suman más del 50 por ciento de la superficie global: el parque de Ferrera, en el centro del Casco, con 8,46 Has., y el cinturón verde de Valliniello, con 18,26 Has. El resto se distribuye entre numerosos parques de barrio y núcleos periféricos: así, entre los mayores de estas características el parque de la Magdalena cuenta con 3,5 Has. y los barrios de La Luz y Llaranes con sendos parques cuya superficie es ligeramente superior a 2 Has. De tamaños menores todos los restantes, hay que resaltar por sus características y localización el parque del Muelle (1,4 Has.) y el de las Meanas (1,1 Has.) situados ambos en el área central de la ciudad.

La propuesta del Plan significa incrementar notablemente la superficie del sistema general destinado a parques y zonas verdes de uso público de forma importante, ya que prácticamente los nuevos parques previstos triplican la superficie de los existentes. No obstante ese significativo incremento, el objetivo es que los nuevos desarrollos urbanos soporten los espacios libres a crear, de modo que su ejecución conlleve también la mejora medioambiental de la ciudad en su conjunto.

Los nuevos espacios libres se disponen siguiendo criterios de lógica ambiental y conservación de áreas naturales existentes y potenciales. Así se califican los corredores ambientales siguiendo los bosques de ribera a lo largo de los ríos y arroyos existentes: Gaxín, Tuluergo, Magdalena, Arlos, arroyo de la Ceba y San Martín. La idea es que el propio curso de agua sea un elemento básico de cada uno de los parques, ayudando a mantener la vegetación autóctona de los bosques de ribera (alisedas, Fresnedas, saucedas y otras comunidades de ribera), siguiendo las directrices que se establecen en el PORN dentro del Principado. Así a la vez quedan protegidos los tramos fluviales de ríos y arroyos.

También se plantean dos parques de atalaya o mirador: uno en el alto de Bustiello y otro precisamente en el lugar denominado Atalaya al norte de Cantos. Ambos aprovechando las condiciones excepcionales de mirador que tienen ambas canteras.

Se proponen además dos parques metropolitanos el de La Arabuya, que comprende los bosques de caducifolios del arroyo de la Ceba, y el de la Luz, que aprovecha las laderas del monte desde el mirador de la ermita de la Luz. Estos dos parques propuestos -ya previstos por el Plan de 1986, pero no realizados- se recuperan con la idea concreta de que, como Sistemas Generales de Zonas Verdes, SGZV, su obtención sea a cargo, por adscripción o inclusión, de los nuevos desarrollos residenciales de los sectores urbanizables. Los espacios libres propuestos enlazan mediante itinerarios verdes con el centro de Avilés a través de los parques y espacios libres existentes.

En términos de estándar, la suma de los existentes más los propuestos en el Plan, supera ampliamente el mínimo exigido legalmente, (5 m²/habitante) art. 59 de TROTUAS, incluso si se ejecutase el conjunto de las posibilidades residenciales que abre el Plan. La relación de los grandes parques periféricos propuestos por el Plan como Sistema General de zonas verdes es la siguiente:

	Denominación	Superficie	Obtenido	A obtener	A cargo de los sectores UZ	Otros modos de obtención
SGZV (P1)	Valliniello	18,26	18,26	-	-	-
SGZV (P2)	La Luz	31,94	-	31,94	31,94	-
SGZV (P3)	La Amistad	1,92	-	1,92	1,92	-
SGZV (P4)	La Arabuya	38,62	-	38,62	27,71	10,91
SGZV (P5)	La Atalaya	7,86	-	7,86	7,86	-
SGZV (P6)	Bao	7,82	-	7,82	7,82	-
SGZV	Bustiello	3,23	-	3,23	3,23	-
SGZV (C)	Ferrera	8,46	8,46	-	-	-
Total		118,11	26,72	91,39	80,48	10,91

La obtención mayoritaria 80,30 Has. de estos suelos será por cesión obligatoria mediante la inclusión o adscripción de estos SGZV a los sectores de suelo urbanizable residencial, quedando sólo 11,09 Has. para su obtención por otros sistemas.

El SGEL_(PF) Sistema General de Espacios Libres señalado en los planos, corresponde al Parque fluvial del Río Arlós (7,2 Has., en su mayor parte ya son de propiedad municipal, quedando pendiente la adquisición 9.340 m² asignados a la cesión obligatoria de la APE.S-2 y 3.470 m², ahora zona verde de cesión de la unidad de ejecución, asignados a la cesión obligatoria del APR.S-8. La ejecución de este parque fluvial está prevista entre las actuaciones de la C.H.N.

6.10 SISTEMA GENERAL. EQUIPAMIENTOS

Los equipamientos de nivel ciudad son singulares. En la lógica ambición de la estrategia del Plan se propicia la implantación de nuevos equipamientos con ámbito de servicio de la ciudad, la comarca e incluso el Área Central.

A esa pretensión responden las instalaciones de ocio y servicios en el borde del agua que se han propuesto en el dominio portuario y cuya implantación dependerá, más allá del Plan, en la voluntad y capacidad de gestión de la Autoridad Portuaria, con el apoyo municipal con que sin duda contará para hacerlo.

Aprovechando la singularidad de la ría el Plan General califica suelo para los siguientes equipamientos singulares previstos en el área del PEPA:

- Centro Cultural	2,4 Has. suelo público
- Centro de fomento de empresas	0,6 Has. suelo público
- Fundación Laboral del Metal	<u>0,7 Has. suelo público</u>
Total	3,7 Has.

Además el Plan General califica una reserva de 25.500m², incluida en el ámbito del sector UZ.PRI-1 Gaxín, destinada a S.G.E., para posible ampliación del hospital. En consecuencia la superficie destinada a Sistema General Equipamientos Públicos en el municipio supera la cifra de 725.000 m², de los que 700.000 m² ya son propiedad municipal.

El artículo 59 del TROTUAS exige que la superficie mínima destinada a equipamientos públicos del Sistema General sea de 5 m² de suelo por habitante. Por lo tanto, el municipio de Avilés cuenta con una dotación de 8,3 m² de superficie por habitante destinada a equipamientos públicos, que supera ampliamente la exigida por la ley.

No obstante lo anterior, los equipamientos existentes a nivel local, incluyendo las reservas de suelo para equipamiento indeterminado, los de relaciones urbanas y las zonas deportivas, alcanzan una superficie de suelo de 39,2 Has. que en relación a la población de Avilés (85.000 habitantes) supone un ratio de 4,6 m² de suelo de equipamiento por habitante.

Las nuevas propuestas de calificación de suelo vinculan estratégicamente a los nuevos desarrollos urbanísticos, las reservas para infraestructuras, sistemas de espacios libres y equipamientos, de forma que se consiga la obtención gratuita y automática del suelo destinado a los mismo.

El nuevo Plan General además de los grandes equipamientos señalados anteriormente, propone para los ámbitos de nuevo desarrollo en suelo urbano y urbanizable de dotaciones comunitarias que superan ampliamente los estándares mínimos establecidos por el Reglamento de Planeamiento (20 m² por vivienda que equivalen a 5,7 m² por habitante). Todo ello justifica el cumplimiento de las dotaciones establecidas por la legislación aplicable en la materia.

6.11 LA NUEVA ESTRUCTURA PROPUESTA: UN RESUMEN

El Plan presenta un doble aspecto. En primer lugar y sobre todo, el cualitativo, cuya meta es mejorar la calidad de la ciudad en sus aspectos funcionales, medioambientales e incluso en la estética general urbana. En segundo lugar, el cuantitativo, en la medida que se propone crecer para ganar posición de centralidad en el contexto metropolitano: afianzar su posición en la Comarca y reforzar su papel de nodo en la metrópoli en red.

Para alcanzar estos objetivos, Avilés requiere una nueva estructura urbana capaz de soportar con eficacia y eficiencia los diferentes usos urbanos, que apoye las transformaciones propuestas en la ciudad y los nuevos crecimientos.

La nueva estructura está basada en proyectos concretos de encuadre de la ciudad en el marco territorial (el Metro-tren, infraestructuras de transporte, ampliaciones del Puerto, la red ferroviaria, etc.) de alcance regional y metropolitano, en la que el municipio se pretende posicionar con mayor fuerza.

El Plan plantea una estructura global que contiene un conjunto de áreas de proyecto concretas, para las que se apuntan soluciones específicas y de ordenación, con voluntad de operatividad, a cuyos efectos se fijan además los mecanismos de gestión.

La estructura propuesta fortalece la red de comunicaciones viarias y ferroviarias en el contexto metropolitano, así como en el comarcal. Los nuevos desarrollos urbanos se vinculan a los sistemas viarios estructurantes.

El **sistema ferroviario**, manteniendo el corredor del Sistema General Ferroviario se contrarresta en su negativa incidencia urbana:

- Se propone la eliminación de la barrera de la línea de RENFE, en principio, desde la prevista nueva estación de Versailles hasta que vuelve a la superficie para alcanzar la estación de S. Juan de Nieva.
- Se propone la eliminación de la barrera de la línea de FEVE, cuya duplicación de vía también tiene previsto el Ministerio de Fomento, en todo el frente de Ría, en la margen derecha, modificando parcialmente el trazado para permitir el intercambio RENFE-FEVE en la citada estación de Versailles.

Si bien, todo ello como resultado de la implementación de la alternativa concreta que finalmente sea elegida por el acuerdo que se alcance entre las Administraciones (Ministerio, Ayuntamiento y Principado). Sin descontar incluso el paso de mercancías a la margen derecha y la reconversión de FEVE en tren-tranvía con servicio de regional y cercanías.

Todas estas previsiones se articularán a través del correspondiente Plan Especial, en los términos señalados en el informe de CUOTA.

Además, la estructura que se propone se concreta en:

- Un **sistema portuario**, foco de actividad económica en transformación como puerto comercial, fortalecido en su accesibilidad viaria y ferroviaria. Con las

posibles ampliaciones -puerto pesquero y comercial en margen derecha- se pueden liberar los espacios próximos a la ciudad para actividades especiales apoyadas en los frentes de agua que, sin perder la naturaleza portuaria, ofrezcan un atractivo singular al servicio de la ciudad y se conviertan en atracción de visitantes de toda Asturias e incluso de otras regiones.

- Una **Ría limpia**, tratada en el tramo fluvial contiguo a la ciudad como una gran lámina de agua de nivel estable. Una vez amortiguado el efecto de las mareas se conseguirá por vez primera integrar la Ría a la ciudad. Apertura de un canal, que convierta este área de oportunidad en una isla, que discurre a modo de separación entre ésta y el área industrial del Parque Empresarial.
- Un **sistema productivo** basado en áreas industriales modernas bien localizadas y con buenos accesos viarios desde la nueva ronda. Con el Parque Empresarial ya inaugurado, de 58 Has. de suelo neto industrial, y la calificación de cuatro áreas nuevas -Maruca estación, Canteras de Burgos, Vallimiello y Retumés- que totalizan 101 Has. Sin eliminación de las ya consolidadas, que habrían de transformarse, se califica una superficie de casi 150 Has. para zonas industriales modernas.
- Acoger **actividades centrales** (servicios singulares, terciario de alto nivel, ocio, etc.) en las áreas de transformación urbana fortalecerá la extensión del Área Central en los espacios contiguos a ambos márgenes de la Ría. Un área con el recinto ferial, con un auditorio y un centro comercial y de ocio, con actividades náutico deportivas, cuyo objetivo es reforzar el fortalecimiento del rango de centralidad que se pretende para Avilés y ello junto a nuevas ofertas residenciales en un entorno urbano de gran calidad, con fachada a la Ría. En esta zona se proponen 37,4 Has. con capacidad para casi 3.000 viviendas de alta calidad para los avilesinos, pero también dirigidas a la competencia abierta en el mercado asturiano.
- **Crecer con nuevos desarrollos residenciales**, estratégicos en el proyecto de ciudad, vinculados a los sistemas viarios estructurantes, completando y urbanizando vacíos de suelo urbanizable a lo largo de la Variante. En estos suelos se proponen más de 200 Has. de suelo residencial con capacidad para 7.660 nuevas viviendas.
En conjunto, se ofrece nuevo suelo con capacidad para 15.373 viviendas (incluidas las viviendas en Unidades de Ejecución de suelo urbano) que pueden desarrollarse en un plazo de 10 a 15 años, que aseguran una oferta suficiente de vivienda diferenciada y flexible en su secuencia de ejecución.
- Un **Avilés más verde**. El Plan propone ampliar las zonas verdes y espacios libres a los nuevos crecimientos para que resulte una ciudad más equilibrada. En este sentido, junto a las zonas verdes y parques existentes, de 49,4 Has., -y cuya ratio es de 5,7 m² de zona verde por habitante-, se propone un incremento de 57 Has. de zonas verdes nuevas, correspondientes a los nuevos desarrollos. A ello hay que añadir otras 105,7 Has. de los nuevos Parques Metropolitanos, algunos previstos en el Plan de 1986 pero nunca realizados. Se trata de alcanzar una integración armónica del medio urbano con el entorno natural en tanto mejora cualitativa en el alfoz avilesino.

7. CLASIFICACIÓN DEL SUELO

La clasificación del suelo es una propuesta fundamental de todo Plan General. En definitiva, con la clasificación se está determinando el suelo que puede ser objeto de urbanización dirigida a nuevos usos urbanos. El litigio siempre ha estado en la cuantía del suelo urbanizable, medido además en el número de viviendas nuevas que permite.

Tanto es así que, en las Directrices o Planes Territoriales, se ha tendido a establecer como determinación cuantificada lo que se permitía a cada municipio, como máximo, clasificar suelo urbanizable en su Plan General o Normas Subsidiarias.

La delimitación (y localización) del Suelo Urbanizable, -programado o no, en la terminología legal ya superada actualmente – constituía una decisión fundamental de todo Plan, en la medida que definía una superficie acotada, selectiva y, por tanto, expresa y positivamente establecida por éste. En definitiva, se trataba de fijar dónde y cuánto poder crecer físicamente.

En los años 80, tras la acelerada formación del sistema urbano y consiguiente estancamiento posterior del crecimiento demográfico -y asimismo en reacción a los Planes anteriores, que tendieron a sobredimensionar el Suelo Urbanizable (antes de Reserva Urbana)-, se tendió a acotar éste a lo estrictamente programable. El resurgir de la demanda en los últimos años 80, aún en un marco demográfico estabilizado –fenómeno nuevo hasta ese momento- probó que la acotación de la clasificación de nuevo suelo urbanizable, lejos de contribuir a abaratar los precios de vivienda podía ser un factor (nunca bien aclarado, sin embargo) de la tendencia al alza de éstos.

Frente a la actitud de los Planes de los 80, y tras sucesivos intentos de cambio legal, la vigente Ley del Suelo estatal, de 1998, establece un criterio contrapuesto para el establecimiento del Suelo Urbanizable. La delimitación de éste deja de ser una decisión estratégica, positiva, para pasar a ser una resultante residual. Las decisiones de planeamiento se adoptan en los dos extremos de la gama de clases de suelo: de un lado, el Suelo Urbano y, de otro lado, el Suelo No Urbanizable Protegido. El Suelo Urbanizable sería entonces el que, no siendo Urbano, tampoco tiene condiciones que lo hagan objeto de protección.

La reciente Ley del Suelo Asturiana, a la que, sobre la marcha ha sido obligado a reconducir el Plan, introduce dos categorías de Suelo Urbanizable, sectorizado y no sectorizado que matizan su mera condición residual en la legislación estatal.

En consecuencia, el concepto que antes era explícitamente de programación (Suelo Urbanizable Programado) se convierte ahora en Suelo Urbanizable Sectorizado. Implícitamente, también esa nueva denominación responde a prioridades programáticas.

La clasificación de suelo, tanto en lo que respecta al Suelo Urbano no consolidado, por consiguiente de transformación, como al Suelo Urbanizable sectorizado, es el resultado de la serie de Actuaciones que, como posibilidades, se proponen en el Plan.

7.1 EL SUELO URBANO

El crecimiento pretendido por el Plan General se puede hacer en buena medida en el seno del Suelo Urbano, cuya transformación integral se propicia, en lo que ya hemos denominado “la nueva ciudad dentro de la ciudad”.

Con la aún más expresa diferenciación entre Suelo Urbano consolidado y no consolidado de la vigente Ley Asturiana, cada porción de Suelo Urbano no consolidado –que requiere urbanización- es también objeto de Ficha individualizada de alcance normativo (UE, APE y APR)

Las propuestas estratégicas fundamentales del Plan (en su mayor parte en Suelo Urbano) no dependen, pues, en este caso, de una clasificación del suelo más o menos “generosa” respecto al Suelo Urbanizable.

El Plano de Clasificación de Suelo recoge, en el Plan, la serie de decisiones adoptadas. De un lado, el Suelo Urbano consolidado que, en parte sustancial está además siendo objeto del Plan Especial de Protección y Mejora del Casco Histórico. En el resto del Suelo Urbano consolidado, fuera de ese Casco, el Plan mantiene la vigencia de las determinaciones del Plan anterior, de 1986.

Dentro del Suelo Urbano consolidado se distinguen las áreas que, por razones diversas y en situaciones variadas, todavía no han terminado de aplicarse modificaciones del planeamiento general anterior. Son las áreas de Planeamiento incorporado (API).

En las áreas de Suelo Urbano no consolidado se delimitan las Unidades de Actuación UE con su aprovechamiento, de acuerdo con el art. 60.i. del TROTUAS se remiten a planeamiento y gestión del proceso de transformación que, en tanto que propuestas estratégicas, se recogen también en las Fichas individualizadas de las Normas del Plan, bien como Áreas de Planeamiento Específico (APE), o de Planeamiento remitido (APR), respaldadas ambas en muchos de los casos por los Convenios suscritos.

Resumen del suelo urbano

Suelo urbano consolidado 836,18 has.

Ámbitos de gestión de suelo urbano no consolidado

Ámbito	Unidades	Superficie m²s	Edificable m²t.	Viviendas n^o
UE	23	181.813	60.520	409
APE	21	311.275	265.726	2.926
APR	22	1.320.861	428.668 ⁽¹⁾	1.424 ⁽¹⁾
Total	66	1.813.949	754.914 ⁽¹⁾	4.759 ⁽¹⁾

(1) No se contabiliza ni la superficie construida ni el número de viviendas que resulten de los Planes Especiales que ordenen en detalle los ámbitos de Nueva Centralidad y el Área de Planeamiento Remitido APR C-7.

7.2 EL SUELO NO URBANIZABLE. JUSTIFICACIÓN DE LAS ALTERACIONES INTRODUCIDAS EN EL SUELO NO URBANIZABLE Y URBANIZABLE NO SECTORIZADO

7.2.1. Antecedentes

Concluido el plazo de información pública, tras la aprobación inicial de la Revisión del Plan General, se procedió a localizar las alegaciones, en los casos en que fue posible, sobre los planos del documento aprobado. Se ha podido comprobar que la

mayoría de ellas se sitúan en el ámbito del denominado UZNS, Suelo Urbanizable No Sectorizado.

La propuesta de zonificar con esta categoría de suelo respondía a una interpretación literal de la Ley 6/98, sobre régimen del suelo y valoraciones, en la que, en su exposición de motivos, se señala la tendencia de incorporar al proceso urbano un suelo urbanizable, lo más amplio posible, con ánimo de reformar el mercado del suelo por medio de una mayor liberalización que incrementa su oferta, y con ello, se creía, una reducción del precio del suelo y de la vivienda.

La evolución del precio de la vivienda ha venido a demostrar que la medida de clasificar una mayor superficie de suelo urbanizable no ha servido para lograr su principal objetivo de abaratar el precio de la vivienda.

Además, en caso de ejecutarse el planeamiento en los términos previstos, se requeriría de alguna medida adicional, para que el resultado edificado no fuera el de un continuo que colmatara los espacios existentes entre los distintos núcleos rurales.

La posibilidad de edificar pasaría por procesos lentos y complejos en ámbitos superiores al de la parcela. Frente al otorgamiento de licencia directa en las distintas categorías de suelo no urbanizable en las que se podía edificar, el desarrollo de las nuevas áreas de suelo urbanizable no sectorizado requería una superficie mínima de 50.000 m² para delimitar un sector, la redacción de un Plan Parcial, la equidistribución y urbanización del ámbito...

La generalizada oposición a esta categoría de suelo provocó una segunda reflexión y análisis para su nueva zonificación.

La primera comparación inevitable fue la de la delimitación de los núcleos rurales propuesta en la Revisión con la de los del planeamiento vigente. La conclusión inmediata es que, con carácter general, han disminuido su tamaño.

En segundo lugar, se analizó el régimen urbanístico del planeamiento vigente en aquellas áreas del territorio donde la revisión proponía la contestada categoría de suelo urbanizable no sectorizado. Se trataba de ámbitos clasificados como suelo urbanizable no programado; de suelos clasificados como suelo no urbanizable en categoría de reserva, congelados por considerarse que estaban especialmente afectados por la contaminación; de suelo no urbanizable en categoría de genérico. Pero más conflictivos resultaron los terrenos zonificados como ZARED, Zonas de Asentamiento Residencial Disperso, variedad en el Plan de Avilés del Suelo No Urbanizable Genérico, en la que se permitía edificar en parcelas de 2.500 m² y las distintas categorías de Núcleo Rural. En estos dos últimos casos la diferencia con el Suelo Urbanizable No Sectorizado resultaba más drástica.

El estado de tramitación de la Revisión del Plan General a la entrada en vigor de la Ley del Principado de Asturias 3/2002 obliga a que las categorías de suelo no urbanizable posibles queden restringidas a las que se prevén en la misma, es decir, el Suelo No Urbanizable Genérico y su variedad de ZARED, no tenían cabida en la Revisión del Plan General, es más, por el plazo de tiempo transcurrido desde su entrada en vigor y por no haberse aprobado definitivamente la Revisión del Plan

General, el régimen aplicable a esta categoría de suelo, en virtud de la Disposición Transitoria primera apartado 3.c) del Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de ordenación del Territorio y Urbanismo, en lo sucesivo TROTUAS, sería el del suelo no urbanizable de interés.

Durante la primavera de 2004 se efectuó un detenido recorrido peatonal a través del territorio de la zona rural de la totalidad del término municipal. Como consecuencia del mismo, se pudieron recoger y localizar las edificaciones más recientes y las que se encuentran en ejecución y que por lo tanto no podían aparecer en la base cartográfica del Plan General. Se constataron “in situ” los accidentes naturales más característicos, masas arbóreas, vaguadas, cerros... Fruto del mismo, se confirmó la sospecha de la escasez de superficie destinada a explotaciones agrícolas y ganaderas en el municipio.

Previamente a la elaboración de una nueva propuesta se analizaron los documentos denominados “Zonificación del Suelo No Urbanizable de Asturias”, y la Cartografía Temática Medio Ambiental del Principado de Asturias, ambos elaborados por el INDUROT.

Del primero de los documentos, se entrevé una posible estrategia para “eludir” la obligación de clasificar extensivamente suelo urbanizable, de conformidad a la legislación estatal. Y ello, argumentando suficientes valores en el paisaje común asturiano como para que sean merecedores de su zonificación como suelo no urbanizable de interés.

7.2.2. Criterios generales para una nueva propuesta

Consecuencia del análisis hasta aquí expuesto, surgen los criterios para la elaboración de una nueva propuesta, que consisten en lo siguiente:

- Con ayuda de la cartografía temática ambiental, con la propuesta de zonificación del suelo no urbanizable del Principado de Asturias y del directo reconocimiento del terreno, se han detectado y delimitado los suelos no urbanizables de especial protección.
- Para la delimitación de los núcleos rurales se ha partido de los ya delimitados por el planeamiento vigente y se han ajustado sus límites, teniendo en cuenta la realidad edificada a día de hoy, considerando los desarrollos llevados a cabo, sobre todo, en los suelos zonificados de ZARED.

Teniendo en cuenta la situación heredada y el marco en el que se produjo su desarrollo, se propone acudir a la técnica tradicional, en el suelo no urbanizable de Asturias, de diferenciar categorías de núcleos rurales en A, B y C (o denso, medio y disperso), con parcelas mínimas, a efectos de edificación, de 600, 1.250 y 2.500 m², respectivamente. Estos son los requisitos exigidos para que las agrupaciones poblacionales hayan sido clasificadas como núcleos rurales (art.137 TROTUAS).

Se posibilita, de conformidad con las Directrices Regionales y el TROTUAS adquirir la capacidad, hasta ahora negada en nuestro Plan, de segregar fincas en los Núcleos Rurales, con idéntica exigencia de superficie que para edificar y con alguna condición adicional más: El número de lotes resultantes, no será superior

- a 6 en el más denso, 4 en el medio y 2 en el disperso y el frente mínimo a camino público que será de 20, 15 y 10 m. respectivamente.
- El resto del terreno se incluye en la categoría de suelo no urbanizable de interés. Principalmente en su variedad de interés paisajístico y constituido por grandes praderas, aún no edificadas que, en algunos casos, envuelven los núcleos rurales. En otros se trata de laderas de cuencas de río o para la protección de infraestructuras. (art.122.1.b TROTUAS).
 - En cumplimiento de las prescripciones de la CUOTA, se suprime la capacidad edificatoria que se otorgaba a esta categoría de suelo no urbanizable en la aprobación provisional de proyecto de revisión, de modo que las posibilidades edificatorias de vivienda unifamiliar no vinculada a explotación agraria queden restringidas al interior de los núcleos rurales.

Se establecen mayores retiros a caminos y a linderos.

Se prevé igualmente la autorización para la implantación de otros usos como el hotelero, en su forma de turismo rural, el hostelero de merenderos, sidrerías, etc. Las otras categorías de suelo no urbanizable de interés, con menor extensión y sobre las que no se otorgaría capacidad edificatoria, son la forestal y la extractiva.

Con este planteamiento se suprime la discutida categoría de suelo urbanizable no sectorizado, sin quebrar ninguno de los principios del ordenamiento jurídico de aplicación.

En sustitución del mismo, cuando existen preexistencias edificadas, pero con una red de caminos muy precaria, a través de servidumbres de paso y de viales sin urbanizar y en ámbitos que el anterior planeamiento permitía edificar, se acude a la delimitación de pequeños sectores de suelo urbanizable. Esta categoría de urbanizable sectorizado, sin duda, generará menor incertidumbre que el no sectorizado ya que se conocerá, desde la aprobación del Plan General, el ámbito espacial y temporal de su desarrollo. Se ha procurado que su localización fuera en colindancia con los suelos urbanos existentes, para que el coste de las redes y servicios no resultara muy elevado y para que los crecimientos respecto a la ciudad existente fueran controlados y no aleatorios.

7.2.3. Descripción de la nueva propuesta

A continuación se realiza una breve descripción del resultado de aplicar los anteriores criterios sobre los distintos ámbitos de suelo no urbanizable del municipio, que junto con los nuevos planos de ordenación, servirán para un mejor entendimiento de la nueva propuesta del Plan para el suelo no urbanizable.

Miranda

Se delimita el núcleo rural tradicional de Heros, con su extensión hacia el Norte de Montecerrado. El crecimiento producido hacia el sur, sobre terrenos que el anterior planeamiento zonificaba como ZARED, se recoge ahora bajo la denominación de núcleo rural tipo C (o disperso).

Los núcleos rurales de Villanueva, Nondivisa, Vidoleto, Los Calvos y de la Cruz de Illas, se mantienen con dimensiones similares a las del planeamiento vigente, con algún crecimiento puntual. El ZARED intersticial del anterior planeamiento se transforma, en su mayor parte, en pequeños sectores de suelo urbanizable residencial, de tipología unifamiliar, a los que se adscriben sistemas generales de zonas verdes.

En el Cueto, en Heros, al amparo del planeamiento vigente y quizá al de una errónea interpretación de algunos de los vacíos normativos del ZARED, se había iniciado una urbanización con capacidad para ocho viviendas. Se propone ahora un desarrollo más ortodoxo a través de un pequeño sector de suelo urbanizable residencial, en tipología de unifamiliar.

Se delimitan las grandes masas arbóreas como suelo no urbanizable de interés forestal o especial protección y las grandes praderas como suelo no urbanizable de interés paisajístico, estas últimas coinciden con las laderas con caída hacia la variante, por el Este, y hacia los arroyos que delimitan con el término municipal vecino de Castrillón, hacia el Oeste.

San Cristóbal

El Núcleo del Caliero, único al Sur de La Variante de esta parroquia, crece hacia el sur, hacia Heros, recogiendo las viviendas edificadas en el planeamiento vigente, bajo la categoría de ZARED; y crece hacia el Este, recogiendo una agrupación de edificaciones tradicionales que el Plan vigente excluía. Se envuelve con terrenos que se califican como suelo no urbanizable de interés paisajístico y que constituyen, al igual que en la parroquia de Miranda, praderas libres de edificación con caída hacia la variante por el Este y con caída hacia Castrillón por el Oeste.

El amplio núcleo rural que el planeamiento vigente delimita desde la Garita, por el Norte, hasta So La Iglesia, por el Sur, se gradúa en distintas categorías, de manera diferente a la del planeamiento vigente. También se reajusta su delimitación, creciendo en algún caso, por el suroeste, hacia El Cueto, sobre terrenos que en el Plan vigente se delimitaban como ZARED; y disminuyendo en otros, como en el caso de terrenos ocupados por quintanas que ahora se zonifican como suelo no urbanizable de interés, considerando que esta es la zonificación que, pese a tener cierta capacidad de crecimiento, otorgada directamente desde la Ley, (art.124.2 del TROTUAS) mejor preservará su actual fisonomía.

Nuevamente se zonifican las grandes masas arbóreas como suelo no urbanizable de interés forestal o especial protección, y las grandes praderas como suelo no urbanizable de interés paisajístico.

En este ámbito se delimitan dos sectores de suelo urbanizable, el del Campo del Conde en el que existe un número importante de parcelas sin acceso y en el que, por otra parte, existe un porcentaje de superficie en manos de un propietario con voluntad de desarrollarlo. El otro en las proximidades de La Folleca, tratando de unir, por el Norte, este ámbito con los nuevos desarrollos residenciales propuestos en la Avenida de Lugo, APE.N-2

San Pedro Navarro

Se reajusta el Núcleo rural de Tabiella ya existente en el plan vigente, con alguna incorporación y con alguna exclusión, es decir, se estira en el frente edificado de la carretera de Luanco, AS-238 y hacia el Sur, hacia Llantaio. También se gradúa con distinto criterio al del Plan vigente.

Se reconocen, como núcleo rural, las agrupaciones de vivienda existentes, consideradas en el planeamiento vigente como suelo no urbanizable de reserva. Se delimitan así núcleos rurales en Tuñes, La Piñera-Pidramenuda, Campo Vega-Retumés,

En este ámbito aún se mantienen amplias extensiones de terreno con grandes masas arbóreas y grandes superficies de prado, aún no edificadas, que se zonifican como suelo no urbanizable de interés forestal o especial protección y paisajístico respectivamente. Este último crece respecto a la anterior propuesta sobre parte de los terrenos que, en el documento aprobado inicialmente, se clasificaban como suelo urbanizable prioritario industrial.

También en esta parroquia se localiza la otra categoría de suelo no urbanizable de interés, el extractivo.

Por último se prevé un pequeño ámbito de suelo urbanizable sectorizado, para uso residencial y tipología unifamiliar, entre el límite de suelo urbano actual y el equipamiento educativo de Fernández Carbayeda

Llaranes Viejo

Poco se varía respecto al documento aprobado inicialmente, en el que se recogían los núcleos de La Reguera y El Parador.

Se recogían asimismo los compromisos convenidos con los empresarios titulares de negocios de chatarrería, en virtud de los cuales se comprometían a abandonar este emplazamiento a cambio del compromiso municipal de recoger sobre sus terrenos la calificación de núcleo rural medio.

El núcleo así resultante se envuelve con terrenos zonificados como suelo no urbanizable de interés paisajístico hasta el límite con el término municipal de Corvera, por el Este, hasta la autopista por el Norte y hasta las instalaciones deportivas de La Toba por el Sur.

Los valles del sur del municipio, entre el río Molleda-Arlós hasta el arroyo de La Ceba.

Se trata sin duda de uno de los ámbitos de mayor riqueza paisajística del municipio, en el que, además, las grandes industrias dejan de estar presentes. Por ello, se procura restringir los núcleos y delimitar zonas lo más amplias posible de suelo no urbanizable de interés.

Se define un nuevo núcleo en Vega, colindante con el Río Molleda-Arlós y, por tanto, en los límites con el Término Municipal de Corvera. Se mantienen los núcleos rurales de Lluera y Llanaces, con un crecimiento significativo en categoría de núcleo rural disperso, en un ámbito en el que se recogen los desarrollos recientes de viviendas unifamiliares sobre suelos zonificados por el vigente Plan General como ZARED.

Se delimitan los núcleos nuevos de La Peña, La Tabla, y Ceruyeda, todos ellos, de pequeñas dimensiones.

Se vuelven a delimitar con similares dimensiones a las del planeamiento vigente, los núcleos de Catañeda y La Carrionina. En este último, si bien se mantiene con una superficie aproximada, se sustituye sobre una proporción importante la categoría de denso por la C (o disperso).

Por último, se delimitan dos pequeños núcleos en La Arabuya y se mantiene el de La Ceba, que se extiende en categoría de disperso hacia el suelo urbano del Vallín, recogiendo así construcciones recientes.

Las amplias superficies de praderas, poco edificadas o sin edificación alguna, entre los núcleos descritos anteriormente, se delimitan como suelo no urbanizable de interés paisajístico o como suelo no urbanizable de interés forestal en los casos de bosque o vegetación de ribera.

7.3. EL SUELO URBANIZABLE DELIMITADO: DE URBANIZACIÓN PRIORITARIA Y NO PRIORITARIA

El suelo urbanizable, clasificado como tal por el nuevo Plan General, alcanza la superficie global de 350,90 Has; 261,83 Has. y 89,07 Has., destinadas a residencial e industrial respectivamente. Ello supone el 13 por ciento de la superficie total del municipio, que corresponden a sectores que se prevé se incorporen al proceso urbanizador del crecimiento de la ciudad.

Entre los suelos urbanizables delimitados, el Plan califica dos de ellos como de urbanización prioritaria cuyo desarrollo seguirá el procedimiento establecido en la sección 2ª del Capítulo II del Título V del TROTUAS.

Los dos sectores calificados como suelo urbanizable prioritario por el Plan son los siguientes:

Nombre	Superficie Has.	Uso
UZ PR-1 Gaxín	76,08	Residencial
UZ PI-1 Valliniello- Tecnológ.	37,80	Industrial
Total	113,88	

La superficie total de estos sectores 113,88 Has. supone el 32,6 por cien del total clasificado como suelo urbanizable por el Plan. Con ello no se supera el límite máximo del 50 por cien del total de suelo urbanizable establecido por el TROTUAS.

La justificación de la calificación de estos sectores como prioritarios estriba en su situación estratégica para el crecimiento de la ciudad, satisfacer las demandas de vivienda protegida y, para el uso industrial la necesidad de contar con suelo necesario para un desarrollo industrial de calidad ambiental con fácil acceso y contiguo a la PEPA.

Resumen del suelo urbanizable

Uso residencial

Ámbito	Tipo	Nº	Superficie Has.	Edificable m²t.	Viviendas nº
UZP.R	Prioritario	1	76,08	393.277	3.322
UZR	No prioritario	15	185,75	659.576	5.202
Total	-	16	261,83	1.052.853	8.524

Uso industrial

Ámbito	Tipo	Nº	Superficie Has.	Edificable m²t.
UZP.I	Prioritario	1	37,80	132.300
UZI	No prioritario	4	51,27	205.174
Total	-	5	89,07	337.474

7.4. RESUMEN DE LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO

🗑 Suelo urbano

Consolidado

Común 836,18 Has.

Total S.U. consolidado 836,18 Has.

No consolidado

Total UE 18,18 Has.

Total APE 30,59 Has.

APR Residencial 88,72 Has.

APR Industrial 39,65 Has.

Total S.U. no consolidado .. 177,14 Has.

Total Suelo Urbano 1.013,32 Has. 37,4%

🗑 Suelo urbanizable

Prioritario residencial 76,08 Has.

Residencial 185,75 Has.

Prioritario industrial 37,80 Has.

Industrial 51,27 Has.

Total 350,90 Has.

Total suelo urbanizable 350,90 Has. 12,9%

🗑 Suelo no urbanizable

No urbanizable de Núcleo Rural NUNR 237,73 Has.

No urbanizable de interés Paisajístico NUI (P) 337,61 Has.

No urbanizable de interés Forestal (NUI) (F) 244,60 Has.

No urbanizable de especial Protección (NUI) (*) 27,67 Has.

No urbanizable de interés extractivo (NUI) (E) 28,19 Has.

Total 875,80 Has.

Total suelo no urbanizable 875,80 Has. 32,3%

🗑 Sistemas Generales

SGZV (p) 122,29 Has.

SGEL 7,20 Has.

SGH + Puerto + viario + ferroviario 342,99 Has.

Total Sistemas Generales 472,48 Has. 17,4%

Total municipio 2.712,5 Has. 100%

8. LA INTERVENCIÓN ESTRATÉGICA Y SU PLASMACIÓN OPERATIVA

Las propuestas de planeamiento presentan una doble componente. De un lado y en primer lugar, se trata de sus contenidos propiamente de ordenación urbanística, que, quedan recogidos en textos, Planos y Normas. De otro lado, determinaciones para su ejecución, que se recogen en las Fichas individualizadas de alcance normativo y en el último capítulo de esta Memoria que, con realismo, constituye la aproximación al Programa, y el Estudio Económico-Financiero (EEF) del Plan.

Con pretensión operativa desde la fase de Avance, se individualizaron lo que, en denominación programática, se denominaron de un lado las **Acciones Estructurantes** y, de otro lado, las **Operaciones Estratégicas**.

Las primeras, Acciones Estructurantes, constituían un desglose, tramo a tramo o elemento por elemento de los esquemas de la propuesta de Estructura Urbana que, por sectores, se ha descrito en los distintos apartados del Capítulo 6 y que se plasman en el Plano de Estructura. La evaluación de sus costes se recoge en el EEF.

Remitiendo a las competencias sectoriales diversas, y con la constatada dificultad incluso de pensar y sugerir respecto a actuaciones de los órganos competentes, las Acciones Estructurantes pasan a ser solamente un referente de la idea que, con realismo, se recoge en el aludido último capítulo de esta Memoria y en el EEF.

Frente a las Acciones Estructurantes, lineales o puntuales, se plantearon, también en el Avance, Operaciones Estratégicas (OE). Es decir, piezas de suelo de una cierta magnitud, en donde se proyecta producir un **desarrollo urbano integrado**, con un uso predominante y, en general, con mezcla de usos, ya que las OE fundamentales se proponen en extensión del área central de la ciudad.

De diversa índole, en la fase de Avance se seleccionaron 15 Operaciones Estratégicas. La división en áreas se constató útil a efectos de la discusión que ha contribuido a enriquecer la redacción del Plan.

El Plan recoge muchas más propuestas, aquí y allá, respondiendo a la multitud de exigencias legales que se ciernen sobre este instrumento de planeamiento urbano. El sin fin de determinaciones se plasman, como corresponde, en Planos y Normas, dentro de las cuáles cobran especial relevancia las Fichas. Es en éstas en las que se recogen individualmente, área por área y de forma operativa, las determinaciones del Plan para su ejecución.

La selección de áreas que recomiendan hacer una Ficha –por más que la inercia administrativa y la conveniente sistematización aumente su número- constituye siempre una selección. No obstante, al ampliar ese número, mediante la distinción entre distintos tipos de Áreas, se tiende a potenciar el fenómeno que vulgarmente se suele denominar como de que los árboles no dejan ver el bosque.

En este Plan se han llegado a incorporar 88 áreas objeto de consideración y tratamiento específico y diferenciado, plasmadas por tanto en la correspondiente Ficha. Aunque haya razones que justifican la diversidad de tipos de Áreas y su número, ello no puede diluir la jerarquía de su importancia relativa. El Plan sería en seguida criticado si no recogiera otras áreas que también son importantes y cuya ordenación y regulación resulta imprescindible.

En términos normativo operativos, se han identificado las áreas del suelo urbano no consolidado en que han de producirse procesos de gestión y ejecución específicos han

dado lugar a un conjunto más amplio, en las distintas clases de suelo, y que se recogen, de forma individualizada en esas Fichas, que forman parte sustancial de las Normas del Plan.

En función de sus distintas características, y de forma intencionadamente operativa, se distinguen:

Suelo Urbano No consolidado

- 23 Unidades de Actuación: **UE**
- 21 Áreas de Planeamiento Específico: **APE**
- 22 Áreas de Planeamiento Remitido: **APR**

Suelo Urbanizable sectorizado

- 21 Sectores delimitados: **UZ**

Con el aludido protagonismo de la transformación del Suelo Urbano (la nueva ciudad en la ciudad) las Operaciones Estratégicas más relevantes han dado lugar ahora a algunos de los APR de mayor alcance, en la Ría.

Además en esas áreas remitidas a planeamiento de desarrollo APR (C-1, C-2 y C-3), se recoge la encomienda y organización de la ejecución de las obras de urbanización necesarias para hacer factible la ordenación de esas áreas concebidas como extensión del área central de la ciudad. De acuerdo con esa concepción, la eliminación de las barreras ferroviarias, se acometerá en tanto que cargas de urbanización imputables, en la medida de lo posible, a esos desarrollos, que, de otro modo, no serían factibles con las características, usos e intensidades que el Plan prevé para esas áreas.

Se propone para esas áreas una actuación integral de remodelación y ordenación de espacios urbanos, a través de la técnica propia del planeamiento especial. Se trata de la completa definición de una actuación integrada que incluye la superación de las barreras urbanísticas existentes: viarias y ferroviarias, así como la recuperación ambiental de la ría y sus terrenos aledaños, cuya degradación proviene de la implantación de la industria siderúrgica en funcionamiento durante la segunda mitad del siglo pasado. Y todo ello para posibilitar el área de extensión de la nueva centralidad facultando la instalación de usos residenciales y terciarios propios de esas áreas centrales. Es decir las obras de urbanización integrales han de hacer viable la operación de la nueva centralidad con la eliminación de la barrera ferroviaria, la recuperación ambiental de los terrenos y la regeneración del área ordenada por el Plan.

La actuación global mediante el planeamiento previsto: Plan especial que desarrollará las determinaciones básicas establecidas en la ficha correspondiente permitirá afrontar la actuación pública y su viabilidad económica.

9. GESTIÓN Y EJECUCIÓN

La propuesta de transformación/desarrollo urbano de Avilés que el Plan propugna resulta sin duda ambiciosa. La innovación que encierra, deriva de una visión integrada de la ciudad en su conjunto, de un Proyecto de ciudad que, en parte, se formula a partir de propuestas planteadas previamente.

Al margen de su grado de formalización, las propuestas que pueden constituir antecedentes se formularon no obstante consideradas en sí mismas, en ausencia de lo que pudiéramos llamar “responsabilidad estructural”, en el marco de la ciudad y dirigidas a tener efectos positivos en el conjunto.

Esa es la función del Plan General, que introduce alteraciones en la ordenación y los usos en Actuaciones nuevas y algunas formuladas previamente, que lo que sí han hecho, en todo caso -y hay que reconocerlo- es identificar y aflorar oportunidades.

El desencadenante de la profunda transformación urbana, que ahora puede propiciarse con el Plan General, fue sin duda la propuesta de nuevo desarrollo de los suelos ociosos de la antigua ENSIDESA, que pasaron a ser propiedad de la sociedad estatal INFOINVEST, liquidadora de patrimonio en la estructura de la SEPI, y que ahora se gestionan conjuntamente dentro de la sociedad GESESA, constituida al efecto, con participación de agentes locales.

La ordenación urbana que el Plan propone –que altera lo anteriormente aprobado- podría entonces convenirse expresamente, entre el Ayuntamiento de Avilés, que es quien propone el Plan, en cuanto responsable del futuro urbano municipal, y propietario de terrenos incluidos en el ámbito, la Sociedad Anónima –estatal, pero sociedad en todo caso- también propietaria de los terrenos, el Principado de Asturias, habida cuenta del carácter supramunicipal que se otorga a la actuación y la financiación del Centro Cultural Internacional y la Autoridad Portuaria, como propietaria de los terrenos colindantes que, aunque calificados como sistema general portuario, su régimen jurídico es compatible con los usos previstos. De hecho, esa relación concertada se ha venido ya produciendo en la aprobación de la modificación puntual del anterior Plan General y del Plan Especial correspondiente. Ello sin embargo se hizo en ausencia de un enfoque mas global, de lo que ese nuevo desarrollo pudiera significar para la ciudad en su conjunto.

En relación a otras áreas, el Plan recoge algunas propuestas concertadas que se respaldan en Convenios que se incorporan a la documentación del Plan, confiriéndole mayor viabilidad.

Tras la aprobación del Plan General, en los próximos años se ha de poner en marcha la transformación del entorno de la Ría, para transmitir al mercado la firme resolución de su transformación

Junto a la capacidad inversora que resulte de esos Convenios, el Plan pretende ofrecer las bases para la inversión por parte de organismos extra-municipales competencialmente responsables.

10. COSTOS DEL SOPORTE INFRAESTRUCTURAL: APROXIMACIÓN AL PROGRAMA DE INVERSIONES

Los nuevos desarrollos urbanos requieren apoyarse en un nuevo soporte infraestructural, ya descrito en las propuestas de Estructura.

La discusión se centra siempre en qué inversiones -por su índole, dimensión, nivel de servicio, etc.- pueden hacer frente los organismos supramunicipales de responsabilidad sectorial, de la Comunidad Autónoma o del Estado.

Por la función general que esas Acciones cumplen, al servicio de la ciudad en su conjunto, la inversión correspondería, en principio en su mayor parte, a los organismos competencialmente responsables de las infraestructuras del Estado y al Principado de Asturias. El Ayuntamiento habría de afrontar el resto.

No hay un criterio claro y universal que sirva de referente unívoco para la asignación de inversiones. La experiencia muestra que, con criterios de oportunidad, los organismos sectoriales invierten en mayor o menor medida en unas ciudades u otras. Lógicamente supeditado siempre a un criterio funcional, propio de su responsabilidad competencial, determinadas obras son financiadas (o no) por un organismo estatal o autonómico. Los agravios comparativos cuentan también. En todo caso, la relativa discrecionalidad con que de hecho son adoptadas las decisiones de inversión, inclina a considerar como un éxito, en cualquier ciudad, haber “conseguido captar” una determinada inversión estatal o autonómica.

El Ayuntamiento cuenta en principio con una reducida capacidad de inversión derivada de sus presupuestos. Lo que aquí se propone, es plantear la posible repercusión de una proporción significativa de los costos agregados de inversión a las Operaciones Estratégicas, ahora expresa y normativamente desglosadas en áreas APR de suelo urbano y ámbitos UZ de suelo urbanizable.

La constitucional participación municipal en las plusvalías podrá generar unos recursos para el Ayuntamiento que, de forma monetarizada o mediante pago en especie, aporten las Actuaciones urbanas de mayor o menor entidad. Esa aportación se podrá hacer de forma preferentemente convenida o, en todo caso, formando parte de la expresa afectación normativa de la ejecución de determinadas Unidades de Ejecución, en algún caso reforzada por el establecimiento del Sistema de expropiación.

El criterio básico de asignación de la inversión es el de responsabilidad competencial. No obstante, ya hemos señalado que éste único criterio puede no resultar suficiente.

Obligado resulta el criterio comparativo, de lo que se ha hecho en otras ciudades, en el contexto asturiano, sobre todo en Oviedo y Gijón. Cabe reclamar que es **ahora el momento de Avilés**, cuando diseña su futuro. Planteada una ambiciosa transformación de la ciudad, como soporte de una economía asimismo en evolución, la petición de contribución en inversiones de los organismos estatales y autonómicos se torna asimismo en ofrecimiento: en la posibilidad de participar en ese esfuerzo, que tendrá que ser común e interinstitucional.

Es más, con el Plan se está diseñando, no sólo lo que Avilés quiere ser, sino, en un enfoque más amplio, lo que **Asturias requiere de Avilés**, para que esta ciudad no sea una rémora en su proceso de transformación en marcha. Constituye una razón adicional, y de peso, para reclamar inversiones de los entes supramunicipales.

En la perspectiva del Plan, con sus propuestas, cambia el modo y planteamiento mismo de la solicitud de inversiones a los organismos sectoriales autonómicos y estatales. Avilés no pide ya “compensaciones” por el lastre de su pasado industrial. Por el contrario, reclama (y ofrece) la participación de esos organismos a la construcción de un futuro distinto, mejor y ambicioso, adelantando que, desde el propio proceso de transformación se puede generar una relevante proporción de los recursos necesarios para llevarla a cabo.

Con las propuestas del Plan se lanza otro mensaje adicional: invertir en el futuro de Avilés merece la pena, se va a saber aprovechar la inversión, su rentabilidad social (lógico criterio adicional de asignación de recursos públicos) va a ser elevada.

No cabe pretender un reparto porcentual al que paradójicamente se resisten a aceptar los organismos estatales. La distribución de inversiones por niveles de Administración será un resultado de lo que se haga, de acuerdo con sus competencias y de la voluntad de ejercerlas, variable en cada momento en función de otros criterios, más o menos explicitados.

Resulta de hecho imposible de programar, cuando además los organismos sectoriales son tan celosos de su autonomía y capacidad sectorial.

En función de las competencias y de la disponibilidad manifestada a lo largo de la redacción del Plan, se pueden recoger las siguientes consideraciones que resultan de hecho “hipótesis”... y no sólo en este Plan sino en todos los Planes municipales, habida cuenta de la distribución competencial y la aludida autonomía inversora.

i/ Ministerio de Fomento

Dentro del Proyecto “Metro-tren”, el Ministerio ha comprometido la inversión en el desdoblamiento de vía entre Nubledo y Avilés en la línea RENFE y de la vía entre Avilés y Gijón en la línea FEVE.

Como ya se ha señalado, ese desdoblamiento en superficie de vías en ambas líneas constituiría un reforzamiento de las barreras ferroviarias cuya superación viene siendo objetivo expresa y reiteradamente manifestado por la ciudad.

Aunque prevista, esa inversión no podría ejecutarse literalmente. En el Plan se canaliza entonces a la provisión de la infraestructura ferroviaria en unas obras de urbanización que neutralicen el efecto negativo de dichas barreras que, impuesto por el Ministerio, habrá de aportar el Ayuntamiento, con cargo a las plusvalías generadas por el planeamiento y que así se establecen como cargas en las unidades de Ejecución, APR correspondientes.

Adicionalmente, el Estado, a través de Puertos del Estado habrá de autorizar las obras de mejoría en el Puerto. Respecto a los accesos al Puerto, responsabilidad genérica del Estado, el Ministerio habrá también de contribuir.

En términos viarios, con la construcción de la Autovía del Cantábrico, fuera del municipio, el Ministerio de Fomento deberá aportar los enlaces con las áreas urbanas que así se prevén en el proyecto de dicha Autovía.

ii/ Principado de Asturias

La responsabilidad competencial de inversión resulta menos nítida que en el caso del Ministerio de Fomento. En general, la responsabilidad autonómica tiende a abarcar las obras de una cierta entidad que presentan un alcance mayor al estrictamente local.

En concreto, esa responsabilidad se concreta en las carreteras. En este aspecto sectorial, al Principado correspondería ejecutar las obras de la nueva Ronda urbana (Ronda Norte) y así lo ha manifestado explícitamente su consejero, en aquellos tramos que no tuvieron una clara adscripción a Operaciones Estratégicas. También en esa Ronda se inscribe el aludido túnel bajo la Ría pese a su directo servicio al Puerto.

Corresponderían en principio al Principado, las obras del nuevo acceso desde la nueva Autovía, el tramo N-0 de la nueva Ronda urbana, la reconversión urbana del final de la actual autopista A-8, así como los parques metropolitanos.

Eso sería en principio la aportación del Principado.

iii/ Ayuntamiento de Avilés

Al Ayuntamiento corresponde ejecutar las Acciones Estructurantes de las que no se hagan cargo los organismos estatales y autonómico.

Sin duda, la capacidad inversora del Ayuntamiento, en función de lo que de sus presupuestos recientes se deduce, no permitiría suponer que pudiera hacer frente por sí solo a ese nivel de inversiones.

No obstante, esa capacidad inversora se deriva de la contribución que, en términos de mercado, y como consecuencia de los valores que pueden alcanzar los productos inmobiliarios propuestos en las Operaciones Estratégicas, éstas podrían contribuir a sufragar el costo del soporte infraestructural, que a su vez se convierte en base necesaria para poder desarrollar esos “productos”.

La capacidad inversora municipal extraordinaria, directa o indirecta, se deriva de los Convenios que el Ayuntamiento suscriba con los operadores, en su mayoría también públicos, que pretenden ya actuar en Avilés. El Plan encauza sus aspiraciones para construir el nuevo Avilés.

También se ha tenido en cuenta la proporción conveniente de viviendas protegidas en los nuevos desarrollos urbanizables prioritarios que disminuyen la contribución a la ejecución de los Sistemas Generales.

La capacidad de inversión que, con base presupuestaria, cuenta el Ayuntamiento, podría seguir aplicándose, como ya viene haciéndose, a mejorar y completar la ciudad existente. Ésta no se contabiliza en el Plan.

La construcción del nuevo Avilés, apoyada en principio en los recursos que puede a su vez generar, no requiere utilizar, ni disminuir, la capacidad inversora habitual del Ayuntamiento.

11. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DEL MUNICIPIO

11.1. PLANES SECTORIALES REGIONALES

El Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Asturias, PORNA, Decreto 38/1994 de 19 de mayo, incluye al municipio de Avilés, dentro de la sectorización de Asturias según las unidades geomorfológicas, en la cobertura mesozoico–terciaria. Se caracteriza por el suave relieve, suelos ricos y profundos y clima benigno, que han propiciado un intenso uso agrícola y ganadero. Se extiende a lo largo del sector centro-septentrional de Asturias, asentándose sobre el mismo muchos núcleos de población y una importante actividad industrial. Por otra parte, la estructura y la naturaleza de algunas de las formaciones geológicas existentes ha dado lugar a importantes acuíferos subterráneos.

En la descripción de las unidades ambientales, en concreto al hablar de las rías y estuarios, hace constar que las rías del área central de la región, donde la densidad de la población es máxima y donde se concentran las actividades del sector secundario, han resultado profundamente transformadas, como es el caso de la de Avilés. Respecto a la intermareal y submareal de las aguas interiores, Avilés se encuentra en la zona IV (de la Ría de San Esteban a Cabo de Peñas), tratándose de un área con amplias zonas en estado malo o muy malo, debido a aportes fluviales del Nalón, a vertidos urbanos en Santa M^a del Mar, y a la ría de Avilés y su entorno.

En este municipio no existen parques naturales, ni reservas naturales integrales, ni reservas naturales parciales, ni paisajes protegidos. Exclusivamente podemos destacar un monumento natural parcialmente incluido en el término municipal: Charca de Zeluán y ensenada de Llodero (Gozón – Avilés). Es un enclave de alto interés cuyo ámbito territorial es una pequeña superficie.

“... la charca de Zeluán y su alrededores, entre los que se incluye la ensenada de Llodero, se encuentra situada en la margen derecha de la Ría de Avilés, en territorio del concejo de Gozón¹. Se trata de un lugar con una importante afluencia de aves, especialmente en épocas de migración, situado en un entorno muy degradado. La charca representa los últimos restos de las antiguas marismas de la ría, desecadas y rellenadas para la instalación de grandes industrias a partir de la década de los 50”.

En cuanto atañe al Plan de Ordenación del Litoral Asturiano, POLA, se hace exclusiva alusión brevemente al referirse a la protección costera, literalmente dice que *“Avilés no tiene prácticamente línea costera, el 8,85% de su superficie está destinado a suelo de protección costera. Como media, este concejo, junto con el de Vegadeo, reserva poco menos de una décima parte de su superficie a protección costera”.*

También dice que *“el concejo de Avilés no tiene casi suelo zonificado como de Protección Costera”.*

¹ En realidad debiera decir en colindancia con el concejo de Gozón.

Las únicas sugerencias del POLA al municipio de Avilés serían: “...cambiar la zona portuaria a protección de costas la calificación de unas 18 Has. En los alrededores de la playa de San Balandrán, en la ría de Avilés”.

Sin embargo en el cuadro anexo a este texto figura un 0% de propuestas de cambios en el suelo de Protección Costera.

En el resto del texto no figura indicación alguna al municipio de Avilés, afectándole exclusivamente las recomendaciones genéricas para la protección del litoral asturiano.

No se hace mención a este municipio ni en lo referente a parques playa a desarrollar, ni en los Núcleos Rurales a proteger, ni en las Áreas Degradadas por la edificación reseñadas, ni en los campamentos de turismo, áreas arqueológicas, etc.

Las directrices subregionales de ordenación del territorio para la franja costera asturiana (Decreto 107/1993 de 16 de diciembre), se refieren en su diagnóstico territorial al tramo central, argumentando que “soporta la mayor parte de la presión de uso del litoral de la población asturiana, mayoritariamente concentrada en el área central, y el mayor grado de deterioro medioambiental por efecto de las importantes instalaciones industriales y portuarias allí ubicadas”.

En el inventario de playas, se hace alusión en el municipio de Avilés a la de San Balandrán (500 m. de longitud, 10.000 m² de superficie de marea alta y 200.000 m² de marea baja; con materiales: arenas y fangos impregnados de aceites industriales) y la de Arañón (95 m., 475 y 9.500 respectivamente; cantos, arenas, bloques de escollera).

Las dos playas de Avilés no vienen indicadas en las directrices ni como playas urbanas, ni como seminaturales, ni como playas naturales. En consecuencia, no podemos acogernos a ninguna de las especificaciones recogidas para las mismas. Figuran como playas industriales, con un grado de impactos ambientales muy altos y con un interés de conservación bajo: la de Arañón tiene como uso predominante el baño y la de San Balandrán está inutilizada por la contaminación industrial que sufre.

El texto define a este tipo de playas de la forma siguiente: “son aquellas que, como consecuencia de los usos y actividades que han venido soportando, presentan un estado general de manifiesto deterioro debido a la importancia de los impactos”. Estas playas tendrán la consideración de áreas a regenerar mediante la formulación del consiguiente plan de restauración y, atendiendo a sus cualidades y a las características del entorno, pasarán a gozar del grado de protección que les sea más adecuado, con el correspondiente cambio de clasificación hacia la categoría de playas que les resulte más afín.

El municipio de Avilés no se encuentra comprendido en ninguna de las áreas especiales de protección, sólo teniendo como reseñable el ya mencionado Monumento natural de la Charca de Zeluán y Ensenada de Llodero, entre los concejos de Avilés-Gozón.

11.2. ESTADO AMBIENTAL ACTUAL

En conclusión, el municipio de Avilés parte de una situación ambiental muy deteriorada producto de su pasado industrial, basada en la localización de grandes industrias de cabecera especialmente siderúrgica basada en procesos con tecnología no avanzada que evidenciaron a lo largo de los últimos 40 años altas tasas de vertidos polucionantes tanto de residuos sólidos que se acumularon en la ría, como gaseosos.

Actualmente, la situación es otra debido a que la industria siderúrgica de cabecera, ENSIDESA, ya no existe. Esta ha sido sustituida por Aceralia que cuenta con una tecnología más avanzada que permite tasas de polución menores.

No obstante, todavía subsiste la factoría de Baterías de Cok, que es el elemento más contaminante del municipio; esta factoría que tenía previsto el cierre para el 2.007, ha visto prorrogada su vida hasta finales de la segunda década del presente siglo. La central térmica a su servicio prevé cerrar y ser sustituida por una nueva central eléctrica de ciclo combinado.

La situación de los vertidos líquidos residuales directos a la ría se encuentra en vías de solución. El interceptor de la margen izquierda que recoge los vertidos residuales urbanos, principalmente para su tratamiento en la Estación Depuradora de Aguas Residuales de Maqua, se encuentra ya ejecutado.

El interceptor industrial de la margen derecha depende de la Confederación Hidrográfica y en la actualidad se encuentra en fase de proyecto. Una vez que entre en servicio recogerá todos los vertidos industriales de la margen derecha y los conducirá a la EDAR de Maqua.

La retirada de los lodos tóxicos depositados en la ría a lo largo de todos estos años, también se ha ejecutado. Una vez tratados están depositados en las canteras del Estrellín.

Todo ello hace vislumbrar un panorama diferente del pasado desde el punto de vista medio ambiental y de ello se parte para hacer la propuestas contenidas en la Revisión del Plan General.

Las mejoras evidentes habidas en los últimos años en el aspecto medioambiental obedecen fundamentalmente a la crisis y la desindustrialización de la gran factoría siderúrgica. Avilés no ha contado con políticas activas y positivas o al menos suficientes (salvo las dirigidas a los interceptores y retirada de los lodos que se encuentran en ejecución o recientemente ejecutadas) para corregir el estado de deterioro ambiental en que se encuentra en la actualidad.

11.3. PROPUESTAS PARA UN PLAN SOSTENIBLE

La revisión del Plan General realiza un esfuerzo para implementar la estrategia de mejora que lleva aparejadas medidas correctoras de la situación que potencien políticas de crecimiento sostenibles basadas en la calidad urbana.

En este sentido, el nuevo Plan General propone un modelo de ciudad concentrada, ciudad compacta, que contiene evidentes ventajas de sostenibilidad urbana en la medida en que, basada en la proximidad y concentración de las áreas urbanas, resulta eficaz en el rendimiento energético, al minimizar las necesidades de transporte. Se consumen menos recursos, y por tanto menos polución, evitando expandir la ciudad sobre el paisaje rural del entorno.

Esa sostenibilidad urbana debe fundamentarse también en áreas industriales más modernas que eviten la dispersión y favorezcan la inversión en tecnologías avanzadas con procesos de fabricación más limpios y ecológicos.

Una ciudad concentrada facilita sistemas de transporte público más eficiente tanto en los flujos regionales con el metro-tren como en los meramente urbanos mediante sus conexiones entre ambos en dos estaciones intermodales: tráfico ferroviario de cercanías RENFE-FEVE, autobuses urbanos y tranvía así como recorridos en bicicleta y a pie.

Se prevé implantar sistemas de alcantarillado moderno que eviten los vertidos residuales directos con un sistema separativo que mantengan los arroyos y las áreas verdes con una alimentación hídrica natural.

Asimismo se prevén depósitos de residuos sólidos y lodos en vertederos controlados en las canteras del Estrellín.

El incremento de zonas verdes periurbanas contempladas en el Plan General, es parte de las estrategias de sostenibilidad al integrar desarrollos urbanos con la preservación de áreas paisajísticas forestales y agrícolas, todas ellas vinculadas al medio ambiente.

El concepto de sostenibilidad debe aplicarse también al proyecto de “renovación urbana”. Avilés ha sufrido una intensa desindustrialización en los últimos años dejando un patrimonio de enormes terrenos abandonados, estratégicamente situados a caballo de la ría y con frente marítimo. Hoy estos terrenos representan una buena oportunidad para mejorar la sostenibilidad al ser utilizados para localizar la nueva centralidad de la ciudad en continuidad con el casco histórico de extraordinario valor patrimonial a apotenciar.

Esta área de nueva centralidad concebida como mezcla de usos -vivienda, terciario, ocio, deportivo, servicios, etc.- sobre el eje de una ría limpia y renovada, conllevará la creación de unos espacios públicos con la mejor imagen de la ciudad.

El eje del nuevo crecimiento, próximo a la nueva estación intermodal de Versalles junto al antiguo matadero estará servido por paseos peatonales y carriles bici a lo largo y con vistas a la ría

Los nuevos crecimientos de suelos urbanizables son respetuosos con la orografía. Se preservan los bosques y arroyos existentes con su vegetación de galería para formar cuñas verdes y recorridos verdes hasta el centro de la ciudad. De este modo, esos grandes parques estarán interconectados en corredores verdes que alcanzan el centro de la ciudad.

El conjunto de suelo no urbanizable, en sus diferentes categorías, preserva del crecimiento urbano a todas las áreas de interés forestal o paisajístico. Algunas de ellas resultan señaladas como de especial protección.

La mejora en la accesibilidad y la creación de buenos espacios públicos de calidad y grandes parques periurbanos, con la presencia del paisaje natural junto a nuevas áreas industriales modernas basadas en la aplicación de nuevas tecnologías, permitirá alcanzar el objetivo de mejorar radicalmente la calidad de vida de esa ciudad densa. Un beneficio que se deriva de este modelo de ciudad es que el entorno natural circundante queda protegido del crecimiento urbano.

En resumen, el Plan implementa una ciudad sostenible sobre los siguientes fundamentos:

- Una ciudad justa, distribuida entre todos los ciudadanos, donde las necesidades básicas pueden ser cubiertas de forma equitativa: vivienda, empleo, educación, sanidad, ocio, etc.
- Una ciudad bella donde arquitectura y paisaje se complementan.
- Una ciudad ecológica que minimiza el impacto medio ambiental entre espacios construidos y paisaje, donde las infraestructuras utilizan los recursos de un modo eficiente.
- Una ciudad que favorezca el contacto entre espacio público y vida comunitaria.
- Una ciudad compacta, policéntrica y diversa que preserva el campo alrededor, con diversificación de oferta de espacios, oferta diversificada de vivienda y lugares de trabajo y ocio.