

**Documento de síntesis de ideas aportadas en las Reuniones del Grupo de Trabajo de Urbanismo sobre:**

**“DIRECTRICES SUBREGIONALES DEL ÁREA CENTRAL DE ASTURIAS”**

**Índice:**

<b>1. Introducción.....</b>	<b>2</b>
<b>2. Alcance y Oportunidad .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Contenido .....</b>	<b>5</b>
<b>4. Análisis de Infraestructuras, Servicios y Equipamientos.....</b>	<b>7</b>
<b>5. Servicios y Administración .....</b>	<b>9</b>

## 1. Introducción

El Gobierno del Principado de Asturias somete a consideración pública un documento de propuesta de Subdirectrices Regionales que entiende el Área Metropolitana Asturiana como un espacio funcional, multipolar y particularmente complejo en el que en un círculo de apenas 30 km de radio en el centro de la región, coexisten las ciudades de Gijón, Oviedo y Avilés, en una realidad urbana que se prolonga hacia Siero y Llanera, y avanza hacia el sur en dirección a Mieres y a la ciudad lineal del Nalón, llegando a encuadrar hasta 29 municipios que integran el Área Metropolitana de Asturias, delimitadas según criterios morfológicos, demográficos, socioeconómicos y de flujos de población.

El ámbito en su conjunto se estima que constituiría la séptima agrupación metropolitana de España en cuanto a habitante y generaría cerca del 90% de la riqueza de la comunidad autónoma y vive el 85% de sus habitantes.

Entre las fortalezas por las que se caracterizaría el Área Metropolitana de Asturias, destacan la de estar interconectada por una densa red de infraestructuras, contar con un paisaje diverso y de calidad jalonado por la pervivencia de formas de vida tradicionales, un valioso litoral, espacios naturales y un patrimonio cultural reconocido internacionalmente. Posee además, una arraigada tradición industrial con reflejo en el territorio.

En este ámbito geográfico se han consolidado ya modelos de cooperación supramunicipal, tipo Consorcio, para gestionar servicios de interés público especialmente el agua, los residuos y en menor medida, el transporte.

Pese a todo ello, se entiende que el Área Metropolitana de Asturias crece y se transforma con desorden, dispersión, saturación y otras disfunciones debido a que actualmente el centro de la región, donde viven 895.000 personas, carece de una planificación espacial y de un reconocimiento institucional apropiado a su escala.

Se deduce de ello, que la ordenación y organización territorial del Área Metropolitana de Asturias es necesaria para contribuir a su progreso sostenible y al bienestar de los ciudadanos que viven o se desplazan de un municipio a otro por razones de trabajo, residencia, compras u ocio.

Para transformar el Área Metropolitana de Asturias, se proponen 7 directrices fundamentales que se enuncian como sigue:

- *Ordenar el territorio metropolitano emergente y sus espacios urbanos, rurales y naturales, con criterios homogéneos basados en la regeneración, los desarrollos compactos, la dignificación de los espacios periurbanos y la apuesta por las infraestructuras verdes.*

- *Promover el equilibrio entre los distritos metropolitanos atendiendo a la fragilidad de las comarcas mineras y definir las bases para ordenar un enclave estratégico de futuro como es el triángulo Oviedo-Posada de Llanera-Pola de Siero.*
- *Establecer criterios para los equipamientos públicos de rango metropolitano, sanitarios, universitarios o comerciales, apostando por que sean más eficientes, de mayor calidad y más integrados en la realidad poblacional.*
- *Ordenar y optimizar los espacios de actividad económica y el potencial logístico portuario existente, apostando por la economía sostenible, internacionalizada e innovadora.*
- *Diseñar un plan de movilidad con medidas que estimulen el uso del transporte público colectivo, mejoren la red de cercanías ferroviarias, apuesten por el billete único y fomenten los desplazamientos en los distintos modos alternativos al coche, incluida la bicicleta.*
- *Hacer nuestras ciudades mas integradoras, participativas e innovadoras.*
- *Mejorar nuestra posición en la Macrorregión Atlántica y en el Sistema Metropolitano Europeo.*

No podemos dejar de señalar que la generalidad de estos enunciados hacen en ocasiones, difícil cuantificar y matizar su alcance que en todo caso, parece sobrepasar las competencias de un documento de carácter urbanístico, pero aun así, debemos ver el documento como una oportunidad para superar los localismos y cooperar, guiados por el reconocimiento y el respeto mutuo, la eficiencia y la sostenibilidad.

## **2. Alcance y Oportunidad**

Desde el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, entendemos que el documento, debería estar basado en un análisis pormenorizado de las causas por la que se considera insatisfactorio el funcionamiento de la región asturiana y del análisis de las causas del fracaso de los entes administrativos de control actualmente vigentes. Observamos que tal análisis no se presenta claramente, a pesar de la enorme cantidad de datos aportados en el documento.

Asimismo una crítica de los Consorcios actualmente existentes (basuras –COGERSA-, agua y saneamiento –CADASA-, transportes –CTA-), podría ayudar a planificar la futura dotación o mejora de los servicios previsiblemente demandados por la nueva configuración territorial. Nos planteamos en todo caso, que con los organismos actualmente en la Administración autonómica, ya se podrían abordar la gran mayoría de las actuaciones propuestas.

No podemos dejar de plantearnos si es el momento idóneo para iniciar esta andadura administrativa y urbanística, ahora que nos encontramos en una crisis económica, o si por el contrario, planificar este Área Metropolitana Asturiana o debería haber sido objeto de épocas anteriores cuando se empezó a plantear (sin llegar a ningún puerto) la importancia del Area Central en una época de expansión económica.

Destacamos de manera importante, que no somos capaces de entender el porqué de esta delimitación territorial del Área Metropolitana y cuál es el motivo, por el que otros municipios se encuentran excluidos. No compartimos el criterio, ni entendemos la justificación, pese a que el documento aporta bastante información. Creemos que debería clarificarse la elección del ámbito territorial escogido. Entendemos que la delimitación debería ser matizada y simplificada, clarificando los bordes, corrigiendo su desmesurada superficie, expresando la distribución de los habitantes en las áreas urbanas actuales y los asentamientos exteriores a ellos.

Somos conscientes de que estas Directrices no han sido consultadas, ni consensuadas con los Ayuntamientos y que Gijón, uno de los pilares de este Área Central, ya ha mostrado su disconformidad con el proyecto. Esta ausencia de intervención municipal en el documento genera incertidumbre sobre los Concejos que estarían dispuestos a incorporarse al proyecto y en consecuencia, de sus posibilidades de éxito. Igualmente, nos gustaría conocer la opinión sobre este propósito a las alas de la región, es decir, a los municipios excluidos de este Área Metropolitana Asturiana.

Entendemos que la necesidad de la publicación de este documento en la actualidad, puede tener como fin una posible financiación europea, la cual está escasamente o nada reflejada, cuando debería ser una de las cuestiones que lo motiva.

Quizás, la verdadera motivación sea la de integrarnos en las grandes redes europeas, en este caso en la Macroregión Atlántica, y poder competir en estos escenarios de desarrollo urbano sostenible e integrado como marcan las estrategias políticas europeas. De esta manera se podría optar a fondos comunitarios FEDER para promover estrategias de desarrollo urbano sostenible integrado, que es lo que se propone en estas Directrices Subregionales. Desde nuestro Colegio, estimamos conveniente integrar el AMA en el sistema metropolitano europeo, pues para una región periférica como la nuestra, alejada de los grandes vectores de desarrollo económico europeo, es fundamental la incorporación a áreas de cooperación territorial que trascienden del ámbito nacional para poder maximizar el potencial de nuestra economía de escala y aglomeración.

Consideramos fundamental para el cumplimiento de los objetivos, que se desarrollen los contenidos en cuanto a la Ordenación del territorio de las futuras Directrices para llevar a cabo la gestión del Área Metropolitana Asturiana, dejando claro cuáles serán los condicionantes urbanísticos que las Directrices impongan sobre los servicios, la movilidad o el transporte, que no deberían ser objeto de desarrollo en este documento, sino en sus documentos de planificación específicos.

Nos preguntamos si este proyecto de Área Metropolitana Asturiana puede significar una mayor eficiencia de la administración y por tanto la reducción de impuestos o por otra parte pudiera encarecer e incluso demora en las gestiones como consecuencia de una mayor carga administrativa. Consideramos un factor importante y del que apenas se aclara al respecto.

Afirmamos que el documento presentado no es más que una declaración de intenciones y criterios a seguir para la definición, creación y gestión del Área Central Asturiana, sin entrar en propuestas concretas en cada uno de los aspectos considerados. Por lo que desde el punto de vista estricto de nuestras competencias y disciplinas de actuación, en esta fase, no parece posible opinar o analizar propuestas, sino más bien cabe dar sugerencias y propuestas para los posteriores documentos que se redacten.

Valoramos de manera positiva, que en la situación actual de crisis económica en la que nos encontramos, se nos permite una planificación de estrategias en las que son suprimidas cualquier presión cortoplacista.

### **3. Contenido**

Sorprende y estimamos inadecuado, el hecho de que se haya acometido la redacción de las Directrices Subregionales del Área Central de Asturias sin haber procedido previamente a la revisión de las Directrices Regionales, con una antigüedad de 25 años, al tratarse de un plan de ámbito superior, al que debe de estar vinculado jerárquicamente.

Las Directrices propuestas, como documento eminentemente urbanístico de Ordenación del territorio, resultan erráticas y no parecen cumplimentar de forma clara con las determinaciones contenidas en el artículo 31 del TROTU, que se agrupan en tres líneas de actuación fundamentales:

- Condiciones relativas a propuestas de carácter estructurante.
- Criterios de coordinación de las distintas administraciones, compatibilización del planeamiento urbanístico y análisis de las relaciones con la planificación económica general.
- Criterios de localización y ejecución de infraestructuras, equipamientos y servicios y señalamiento de áreas de protección.

Para clarificar la situación legal que se produzca con las directrices, convendría especificar los instrumentos de planeamiento y servicios que habría que revisar y/o modificar, con el fin de vislumbrar el alcance temporal de la propuesta planteada.

La delimitación del espacio de la subregión, basado en la agrupación de municipios, resulta inadecuada por la variedad orográfica del territorio y la actual desagregación de los Ayuntamientos en Parroquias.

Como ya se ha mencionado, el documento no llega a justificar la inclusión de 29 municipios y más de 800.000 habitantes. Consideramos que existen otros modelos de Áreas Metropolitanas posibles, más compactas y funcionales con una agrupación de unos doce municipios que se encuentran en el triángulo central Oviedo-Gijón-Avilés. En función del desarrollo futuro de esta área, se podría incorporar en posteriores fases, el anillo periférico propuesto. Por otro lado, también sorprende que no se plantee promover la fusión de Ayuntamientos de pequeño tamaño.

La amplitud del ámbito parece contradecir la filosofía del propio documento de considerar un conjunto urbano compacto. 29 municipios tan diferentes y dispersos como los propuestos, dista mucho de ser un ente compacto, además de suponer una ocupación de territorio excesivo (casi la tercera parte de la región).

En este sentido, consideramos de escaso o nulo carácter metropolitano y urbano de 17 de estos concejos propuestos (por citar alguno: Candamo, Grado, Aller, Bimenes, Sariego, Las Regueras, etc...) para integrarlos en el AMA. Basta recordar, que las DROT del año 91, proponían un número inferior a 18 municipios pero tal vez con unos 12 municipios el Área Central, aquellos que realmente poseen estructura de áreas urbanas donde predominan los servicios y la industria y con unas poblaciones mínimas (ciudades > 10.000 habitantes), sería suficiente para dar forma al AMA. El documento no explica el porqué de esta evolución en el número de Concejos afectados y por tanto, resulta incoherente con un documento jerárquicamente superior.

Los 12 municipios originales, (Oviedo, Gijón, Avilés, Siero-Noreña, Langreo, San Martín del Rey Aurelio, Mieres, Castellón, Corvera, Carreño y Gozón) suman una población de 820.000 habitantes cuando la propuesta del actual documento no supera los 895.663 habitantes, lo cual deja a las claras la escasa representatividad como áreas urbanas de esos 17 concejos a mayores.

Además de añadir este gran número de municipios de carácter más rural y solo por el hecho de estar geográficamente ubicados en el zona central de la región, choca de frente con unos de los principios rectores del documento como es la conservación del rico patrimonio natural y ambiental de Asturias, y no parece lógico integrar en un Área Metropolitana espacios de la Red Natura llevando el límite hasta la Cordillera Cantábrica.

Tampoco parece tener sentido mezclar áreas metropolitanas con espacios altamente protegidos por sus valores ambientales, cuando geográficamente no se encuentran dentro de la propia área metropolitana central y además tienen sus específicas normas y directrices de conservación vigentes desde hace muchos años.

## 4. Análisis de Infraestructuras, Servicios y Equipamientos

Dentro del Área central tenemos una densidad de infraestructuras y servicios muy densa, de las más altas de Europa y en la que más se ha invertido, en la que se destaca una falta de planificación, que han sido gestadas espontáneamente, en muchos casos por falta de coordinación entre los tres niveles de las administraciones (Estatad, Autonómica y Local).

Haciendo un somero diagnóstico de la situación a la vista del documento, se deduce:

Carreteras: tenemos una densidad de carreteras muy superior al resto de Áreas Metropolitanas de referencia europeas, con un índice que indica que el 96% de la población se encuentra a unos 20 minutos de una vía de alta capacidad; y de la potencialidad de nuestras carreteras se deriva el excesivo y problemático uso del vehículo particular que arrastra un 75% de la movilidad (frente al 12-13% de FFCC y Autobús). El diagnóstico sobre la red de carreteras es bueno y en todo caso faltarían actuaciones puntuales, las cuales todas ellas serían totalmente asumibles económicamente a medio plazo con una adecuada planificación. Hay que referirse en este sentido al desarrollo de estas subdirectrices que se presentan, en coordinación con el PIMA.

Debe revisarse la jerarquización de las carreteras de la autonomía asturiana con el fin de extraer de la red estatal los tráficos de agitación que actualmente soporta, mejorándose así el transporte de larga distancia.

En este punto no debemos olvidarnos de un análisis sobre el peaje de la AP-66 (fuera del AMA) que lastra negativamente la competitividad de la región en sus comunicaciones con la Meseta.

Ferrocarril: Siendo la comunidad autónoma con mas kms de red, dista mucho de ser óptimo el servicio que ofrece al ciudadano y de ahí su baja utilización tanto en pasajeros como mercancías. Se trata de una red gestada en su mayoría en el siglo XIX y que nació con vocación industrial y minera y sobre las que pocas inversiones en su mejora ha tenido.

Por tanto, ha de actuarse ante la debilidad de este modo de transporte como ya se lleva años planteando, tal como establece el propio PIMA, que permita lograr la tan ansiada intermodalidad tanto de viajeros como de mercancías, y sobre todo una vez que vemos próxima la llegada del AVE a la región.

Asimismo, tampoco se justifica la necesidad de tanta intermodalidad como la que se plantea en el documento. La conexión entre la red de ferrocarriles de cercanías debería ofrecer estaciones de transbordo, áreas de aparcamiento y accesos sencillos que atrajeran a los viajes multimodales.

Puertos: Si bien los puertos se escapan a la planificación urbanística, entendemos que existen unas infraestructuras portuarias de calidad tras las grandes ampliaciones de Gijón y Avilés, con el potencial que ello supone, no queda otra que planificar y centrar todos los esfuerzos en buscar nuevos tráficos y líneas de negocio para su aprovechamiento y que sean parte fundamental del motor económico de la región con su integración en las grandes redes europeas.

Aeropuerto: La infraestructura en si es válida y con potencial de crecimiento, para consolidar la oferta de conexiones aéreas, el propio crecimiento económico de la región generaría una mayor demanda y aparejado el aumento de los vuelos.

#### Servicios y Equipamientos.

Suministro de agua: el Área Central, dependiente de los embalses de Tanes-Rioseco, no tiene suficientemente garantizado el suministro futuro, especialmente si se produce un nuevo despegue económico de la región, que lleve al crecimiento urbano e industrial. La crisis económica ha permitido retrasar el problema.

Saneamiento y depuración: en el momento que entren en servicio la depuradora de Gijón-Este (paralizada actualmente) y la de Las Caldas, solamente quedarían sin depurar las aguas de unos 40.000 habitantes en el Área Central. Queda pendiente exclusivamente redes de menor entidad y conexiones, en su mayoría competencia de los Ayuntamientos.

Energía eléctrica: Asturias como exportadora de energía eléctrica dispone de un buen potencial de suministro eléctrico ante aumentos de la demanda, siendo preciso en todo caso estudiar y desarrollar las infraestructuras de transporte necesarios. Cabe destacar la línea de alta tensión existente entre las localidades de Soto de Ribera (Asturias) y Penagos (Cantabria).

Gestión de residuos: es prioritario la toma de decisión sobre el futuro del tratamiento de los residuos. Entendemos que el actual vertedero, con más de 30 años de antigüedad, está prácticamente al límite de su capacidad.

Viviendas: en el Área Central la bolsa de viviendas reservadas en los PGOU's, se estima en unas 82.000 (además existen unas 70.000 viviendas vacías) lo que garantiza suficiente oferta para más de 20 años, por lo que se puede decir que está bien cubierta la necesidad urbanística de uso residencial. Si es importante, planes de regeneración y rehabilitación del envejecido parque de viviendas, con un 55% anteriores a 1980.

Suelo industrial: en el Área Central existe una excesiva oferta de suelo para actividades económicas, ya urbanizado o en proceso de urbanización (ZALIA, Bobes, Lloreda, etc..) del orden de 5 millones de metros cuadrados. Se trata de planificarlo y ordenarlo para su impulso, buscando una economía basada en el conocimiento y la innovación,



atrayendo al sector terciario/cuaternario de alto valor añadido. La política económica debe buscar la promoción de este tejido industrial de las tecnologías y el conocimiento, vinculando el mundo empresarial con unas políticas de desarrollo en los centros de I+D+i e institutos universitarios de investigación.

En cuanto al resto de equipamientos (sanitarios, sociales, educativos, culturales, comerciales, ocio, etc...) la situación no es mala, mostrando una buena oferta y oportunidades.

La modernización de servicios como abastecimiento, saneamiento y telecomunicaciones, que aunque en el entorno urbano son ya una realidad, en las zonas rurales se plantean como un reto importante. La implantación de estos servicios básicos puede ser, una interesante herramienta de lucha contra el despoblamiento de las zonas rurales.

## **5. Servicios y Administración**

Es cierto que en estas Directrices Subregionales, en las que se hace mención en ocasiones muy somera y en otras en exceso de detalle, el caballo de batalla siempre será el modelo de gestión.

En este sentido, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, se limita a aportar unos principios generales que rijan este modelo de gestión:

- Como principio fundamental, que cada una de las entidades locales que forman el conjunto, cuando cedan algún derecho o competencia, reciban algo a cambio que realmente les compense.
- Coste del modelo de gestión considerado. Valorando en su conjunto todas las ventajas de esta "asociación de entidades locales", el coste debe ser menor que el actual de gestión independiente.
- El modelo de gestión, para que sea operativo, debe tener capacidad ejecutiva, pero dicha capacidad debe recaer sobre quien ya tenía esas responsabilidades de forma independiente, aprovechando las sinergias que se establecen.

Según lo expuesto, el mantenimiento y mejora de los entes de gestión y controles administrativos actuales y la ampliación de consorcios de gestión sectoriales a petición de los ayuntamientos, parece la decisión más oportuna en estos momentos, evitando un nuevo ente administrativo, claramente innecesario.

La necesidad de instaurar la cooperación como patrón de conducta de las diferentes administraciones públicas, hace innecesario crear nuevos entes de poder político-administrativo, como podría ser un Consorcio a esta escala, sino la segunda opción de

Consejo Metropolitano o similar, integrado por los 3 niveles de la administración, establecidas mediante el seguimiento y su actualización periódica según necesidades, evolución e informando los planes, programas y proyectos del Área Metropolitana en todo lo relacionado con las infraestructuras del transporte, equipamientos y servicios, planeamiento urbanístico y territorial, medio ambiente, etc.