

AVANCE DE LA REVISIÓN PLAN GENERAL MUNICIPAL DE LOGROÑO.

ALEGACIONES DEL GRUPO MUNICIPAL POPULAR EN EL AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO.

De acuerdo con anuncio del Boletín Oficial de La Rioja de fecha 15 de abril de 2019 el Pleno del Ayuntamiento, en su sesión de 4 de abril de este mismo año acordó aprobar el documento del de Avance del Plan General Municipal de Logroño y someterlo a exposición pública hasta el 30 de septiembre de 2019.

Durante los últimos tres meses el Grupo Municipal Popular ha trabajado en elaborar este conjunto de alegaciones en el que hemos contado con la participación de diferentes agentes y colectivos de la Ciudad, a todos ellos agradecemos expresamente su participación.

El Grupo Municipal Popular en el Ayuntamiento de Logroño presenta este documento de alegaciones redactadas a la vista del contenido de los documento del Avance publicados Las alegaciones se centran en el contenido de los documentos publicados en la web corporativa, www.logroño.es:

- Avance Plan General Municipal de Logroño. Memoria de ordenación.
- Avance Plan General Municipal de Logroño. Planos de ordenación.

El presente documento trata de incorporar nuevas aportaciones, y por lo tanto pretendemos no reiterar lo ya dicho en los citados documentos, así como el contenido recogido en los marcos conceptuales que se recogen la memoria de ordenación. Cuestiones que el grupo municipal entiende ya consensuadas en el ámbito normativo e institucional.

El contenido de nuestras aportaciones se estructura atendiendo a una serie de **objetivos básicos** que consideramos de interés para seguir trabajando dentro del documento del Avance:

- a. Incorporar al Avance elementos que sirvan para **reforzar la identidad de la Ciudad de Logroño.**
- b. Resaltar el papel de la **convivencia en el uso de los espacios públicos**, y con ello la necesidad de buscar consensos de Ciudad.
- c. Destacar la importancia que la **dinamización de la actividad económica** debe tener en el marco de los objetivos del planeamiento urbanístico de Logroño.
- d. Situar el concepto de **“economía circular”** como nuclear en la dinámica urbana
- e. Profundizar en la política de **movilidad urbana que será determinante en el enfoque urbanístico** de los próximos años.
- f. Procurar un **mayor equilibrio en el desarrollo de los objetivos** del avance, también de los de transversales.
- g. Por último, un conjunto de cuestiones de tipo **formal o procedimental.**

Con estos objetivos se formulan las siguientes propuestas:

A. Incorporar al Avance elementos que sirvan para reforzar la identidad de la Ciudad de Logroño.

1. En un contexto, que tiende a normalizar los entornos urbanos, es necesario que un documento estratégico como el Avance haga un esfuerzo por **identificar elementos característicos en la conformación urbana de la Ciudad de Logroño** para las próximas décadas.
2. A su vez, reconocer lo avanzado en el modelo urbanístico es **respetar aquellos elementos** que han convertido a Logroño en una Ciudad compacta, una ciudad compleja en sus usos, abierta y dinámica, que ha generado espacios de convivencia vecinal.
3. Avanzar en este modelo, basado en lo que somos y orientado a lo que queremos ser, supone incorporar los **principios que garanticen su dimensión sostenible conjugando el desarrollo medioambiental, social y económico**. Es necesario trabajar en atributos como la calidad de vida, la confortabilidad, la estética, la eficiencia energética. Y en especial mejorar las condiciones de vida de determinadas zonas de la ciudad bajo estos criterios y atraer así a los vecinos y vecinas que buscan nuevos estilos de vida: sostenibilidad ambiental, convivencia, actividad comercial y profesional, movilidad a escala humana, etc.
4. Mantener la identidad es profundizar en los valores, pero, si hablamos de urbanismo, **es necesario avanzar en la identificación de los puntos de la ciudad sobre los que generar la transformación urbana**. Puntos que entendemos deben estar claramente identificados en el Avance. En concreto se trataría de reflexionar sobre los puntos con mayor capacidad de transformación, y completar así algunos de los que el documento ya recoge bajo el título *“puntos de cosido y refuerzo de la centralidad”*.
5. Citamos algunos de estos **puntos de transformación** que hemos venido trabajando desde nuestro proyecto de Ciudad; zona de las estaciones y el corredor ferroviario, glorieta del Doctor Zubía, el espacio del Revellín, Calle Sagasta y el puente de Hierro, los puentes sobre el Ebro, el parque y los sotos del Ebro, los viñedos y las huertas, la Ruavieja, San Gregorio-calle Norte, Revellín, calle Mayor- Marqués de San Nicolás, la Plaza de San Bartolomé, el Parque de los enamorados, el entorno del Palacio de Justicia, el Campus Universitario y la nueva Escuela de Enfermería.
6. En este esfuerzo por identificar zonas particulares de la Ciudad deben estar también las **zonas residenciales vulnerables** (más allá de las que el documento incluye como zonas técnicamente vulnerables): Madre de Dios-San Millán-Luis de Ulloa-Avenida de la Paz, Gonzalo Berceo, Barrón, Cuarteles, Urrutia, Calvo Sotelo y el Paseo de las cien tiendas. Puntos residenciales vulnerables o frágiles entre Gran Vía, Vara del Rey, Duques de Nájera y Chile.
7. En relación también a la identificación de las zonas vulnerables que hace el documento (de acuerdo con los datos de 2011) entendemos que debería contener un

análisis menos estático (se basa en una foto realizada en 2011), permitir **anticipar las variables cuya extrapolación ofrece debilidades en los próximos años.**

8. Finalmente, este esfuerzo por consolidar cobra especial importancia la mejora de la **conexión de los barrios**, que además de ser una necesidad histórica, tal y como adecuadamente refleja el documento, debe tener su proyección futura en el diseño de la Ciudad.

9. Si estos puntos de transformación deben ayudar a compactar la ciudad, no es menos cierto que una adecuada visión planificadora aconseja identificar también **puntos de crecimiento**, sin que ello entre en contradicción con el hecho de que el objetivo fundamental siga siendo el de fijar la atención de forma prioritaria en las áreas ya usadas de la ciudad.

10. En este sentido, es necesario colmatar la ciudad y, como el propio documento señala, **afianzar infraestructuras de borde** que evitan la dispersión urbana, nuevos sectores de borde que deben considerarse como una oportunidad para potenciar la naturalización.

11. Proponemos también contemplar el **crecimiento de la ciudad en la zona sur** para configurar un diseño de bordes más regular, conectando la zona de la Cava-Fardachón con el Hospital San Pedro y el Barrio de La Estrella. Esto vendría a matizar, a nuestro juicio, la valoración que la acción 1.1 del documento en relación al carácter de la LO-20 como límite urbano. Siendo cierto que es necesario consolidar los sectores de borde, la realidad actual de la ciudad ya ofrece otra delimitación.

12. Por su parte en la **zona norte**, resulta pertinente avanzar en la integración de la zona del Monte de Cantabria como espacio de ocio, orientado a los recursos naturales, patrimoniales, y turísticos.

13. Finalmente, debe procurarse un marco planificador con suficiente capacidad y para **responder con flexibilidad** a las oportunidades de crecimiento que el futuro pueda ofrecer.

B. Resaltar el papel de la convivencia en el uso de los espacios públicos, y con ello la necesidad de buscar consensos de Ciudad.

14. El Avance debería reforzar algunos enfoques como el de la accesibilidad universal, o la dimensión intergeneracional, y las diferentes perspectivas que incorporan **grupos de edad diversos**. Un modelo de ciudad 8/80 que apuesta por convenir de el diálogo y no desde la imposición.

15. Entendemos que la **accesibilidad urbana** es un aspecto esencial en el tratamiento de una sociedad sensible con la diversidad. En este sentido sería deseable un mayor desarrollo de las acciones ahora concentradas en una única acción, la A3.6, ubicada de en el marco del eje 3, acciones de reciclaje y regeneración urbana. Entendemos que junto al componente social, la accesibilidad debe tener incidencia evidente la dimensión urbanística de la Ciudad.

16. La dimensión humana de la ciudad exige **consensos de todos los actores en torno a cuestiones concretas** como la convivencia de los modos de transporte, la ocupación del espacio público por las actividades privadas y públicas, el aparcamiento, la tenencia de animales, la gentrificación, etc.

17. El documento **debe asentar la cultura del diálogo, y fomentar posiciones de encuentro en los temas conflictivos** que reflejen con objetividad las diversas posiciones en juego y los principios e instrumentos que favorezcan la consecución de estos consensos, todo ellos relacionados con un elemento común: el uso del espacio público.

C. Destacar la importancia que la dinamización de la actividad económica debe tener en el marco de los objetivos del planeamiento urbanístico de Logroño.

18. El documento del Avance incluye aspectos concretos como la actividad comercial, y la actividad económica derivada de otros aspectos como el medioambiental o la rehabilitación. Entendemos que un documento estratégico **debería tener un apartado que atienda de forma específica a la dimensión económica de la Ciudad.**

19. El **comercio local** es en este sentido un apartado estratégico dado su carácter integrador y dinamizador desde el punto de vista de la actividad urbana. Existe alguna referencia en el diagnóstico sintético que entendemos no tiene su correspondencia adecuada en el plano de los ejes y acciones, más allá de la acción 9.4 que se muestra escasa, en cuanto a alcance y ambición. Diversificar la actividad comercial, favorecer su aproximación al espacio público, o la especialización del comercio en determinadas zonas de la Ciudad, en especial para los bienes de consumo no cotidiano. Esto debiera favorecer a su vez la apertura a otros usos de las plantas bajas en otras zonas de la Ciudad.

20. La **actividad industrial** es de especial relevancia en el caso de la planificación urbanística de los próximos años. La situación concreta de las empresas, y más concretamente de su ubicación, debe ser considerada atendiendo a la realidad concreta de cada polígono, y en todo caso al respeto de los intereses de la ciudad desde el punto de vista de la política económica. Es necesario que el Avance defina mecanismos de actuación que permitan **conjugar la consolidación y crecimiento de la actividad económica en la Ciudad, con su desarrollo urbano.** Especialmente importante es la situación de la zona industrial de la carretera de El Cortijo (tratada en la A3.12, con una visión que a nuestro juicio resulta limitada), o la reconversión de los PERIs de renovación industrial (A3.2).

21. En todo caso, en materia de recolocación de empresas, **consideramos importante evitar salidas innecesarias**, así como incorporar la variable de la tipología de actividad económica de cara a poder **generar usos mixtos**, con actividades empresariales y residenciales, siempre que el carácter de la actividad no resulte molesto para la convivencia con otros usos. La realización de actividades económicas puede ser en muchos casos dinamizadora de la actividad urbana.

22. Cabría profundizar en las oportunidades que surgen en torno a acciones concretas que el Avance enuncia, y que deben ser aprovechadas en la búsqueda de utilidades compartidas, y más concretamente del **desarrollo de actividades económicas en torno al desarrollo urbano**. Es el caso de las acciones de rehabilitación y regeneración urbana, valorización del paisaje, economía circular, eficiencia energética, etc.

23. Por otro lado el Avance debe servir para proponer un modelo normativo y administrativo que otorgue a los proyectos de inversión un contexto dinámico en relación a los trámites administrativos, y estable en cuanto al marco normativo. **Un contexto basado en la eficiencia, en la colaboración y en la seguridad jurídica**.

D. Situar el concepto de “economía circular” como nuclear en la dinámica urbana.

24. En relación al enfoque de la economía circular se propone un desarrollo más ambicioso, que supere el restringido del tratamiento de residuos que se hace en la acción A6.8. En realidad un **concepto que presente un modelo basado en el ciclo cerrado**, que debe abarcar todas las fases del proceso extractivo y productivo, con acciones orientadas a la producción sostenible de materiales, el ecodiseño, o a la utilización de recursos y alimentos de proximidad, por citar tres cuestiones concretas.

25. También en este apartado resulta importante una mayor presencia de cuestiones vinculadas como la **eficiencia energética, la utilización de combustibles fósiles, o la optimización en el ciclo del agua**.

26. En relación a las acciones de naturalización creemos que es necesario avanzar en la integración del corredor verde del Ebro, y en otros como el parque del Iregua, en la Ciudad. La acción A4.2 recoge una referencia al tema, pero puede concretarse en **punto concretos de conexión** que permitan programar de mejor manera estos elementos. Especial atención merecen los puntos que sirven para conectar el parque del Ebro con el entorno del Casto Antiguo.

27. Debería profundizarse también en la **recuperación y acceso a espacios no urbanos** como los sotos del Ebro. Es necesario planificar los sistemas de mantenimiento, limpieza, y en su caso los modos de acceder para favorecer su uso como espacios de acercamiento a la naturaleza.

E. Profundizar en la política de movilidad urbana que será determinante en el enfoque urbanístico de los próximos años.

28. La movilidad urbana es uno de los elementos que se presenta como caracterizador del tratamiento urbanístico de las ciudades en las próximas décadas. El Avance debiera deslindar su papel respecto del que corresponderá posteriormente a la revisión de PMUS que permitiría desarrollar con mayor detalle los enunciados del Avance. Entendemos que **es necesario articular adecuadamente ambos instrumentos**. **El Avance no debiera ser una reproducción de acciones o medidas del PMUS, sino que debe elevar su alcance a las cuestiones más estratégicas**. Paralelamente sería un buen

momento para llevar un proceso de diálogo y consenso sobre a revisión del PMUS en este nuevo marco.

29. En este contexto nos parece pertinente inspirar el modelo en los objetivos estratégicos que fija la Agenda Urbana Española, compaginando siempre con el conocimiento de la realidad de nuestra ciudad. Un modelo que **se orienta a la seguridad vial, que fomenta el tránsito peatonal, el fomento del transporte público, el uso de la bicicleta, y la transición hacia vehículos de energías alternativas e híbridos, y la difusión de nuevos usos del transporte.**

30. Un modelo que en todo caso **debe construirse sobre la realidad social, económica y demográfica de la ciudad** y que debe procurar el consenso y el diálogo en definir un nuevo equilibrio del reparto que hacemos del espacio urbano y una oferta pertinente y racional en la elección del modo de desplazarse.

31. Las iniciativas de movilidad deben ir unidas de recursos y actuaciones que potencien la ciudad de proximidad. Logroño es una ciudad compacta y con un tamaño razonable. Una ciudad que debe seguir promoviendo la **adecuada conexión de espacios de actividades, de servicios, de trabajo, residenciales, etc.** Estos recursos se concretan en muchas ocasiones en **infraestructuras de la Ciudad** y su evaluación debe ser enfocada desde este punto de vista.

32. Una adecuada gestión del uso del vehículo privado requiere disponer de una buena **red de aparcamientos**, tanto disuasorios en la periferia y entradas de la ciudad, como alternativas que favorezcan la reducción de la circulación en el interior de la ciudad: aprovechamiento de solares vacíos (que podría completar lo ya previsto en la acción A3.3 para otros usos), pequeños aparcamientos residenciales o comerciales, etc. Todos ellos con diferenciación de usos y con posibilidad de fomentar por uso por vehículos menos contaminantes.

33. El apartado de **nuevos espacios públicos en solares (actuación A3.3) no debe olvidar la ocupación transitoria** de estos espacios en aquellos casos en que su uso definitivo se prevea demorar durante periodos que aconsejen su uso temporal.

34. Si bien es cierto que el apartado de sensibilización excede probablemente del alcance urbanístico, nos parece especialmente importante la referencia a la Difusión de la **sensibilización** sobre la cultura de la movilidad sostenible que hace la acción A7.19

F. Procurar un mayor equilibrio en el desarrollo de los objetivos del avance, también de los de transversales.

35. Existe cierto desequilibrio entre las acciones que se detallan en los ejes iniciales del Avance y lo que lo cierran. Igualmente sería deseable que los ejes transversales tuvieran también algún desarrollo en el nivel de actividades. Los ejes desarrollados se relacionan únicamente con los tres objetivos básicos del planeamiento.

36. En concreto se observa que en **materia de vivienda** sería necesario ampliar alguna medida o descripción en relación a cuestiones como las iniciativas de cohabitación, la

gentrificación, vivienda para jóvenes, vivienda para los que demandan nuevos estilos de vida, etc.

37. En materia de **rehabilitación de vivienda**, no sólo en el Casco Antiguo o zonas vulnerables, consideramos necesario incorporar acciones encaminadas a la rehabilitación integral de edificios, incentivar la regeneración urbana, facilitando ajustes de edificabilidad y de usos del suelo en beneficio de la sostenibilidad y eficiencia energética. Se propone avanzar en la determinación de zonas de interés preferente, y su apoyo económico con independencia de la afectación por el planeamiento actual.

38. Se considera pertinente que el Avance anticipe ya la necesidad de aprobar una **Ordenanza Municipal de Rehabilitación Edificatoria** que profundice en la materia y otorgue seguridad jurídica a los agentes implicados.

39. En el eje destinado al **Casco Antiguo** caben acciones orientadas a la generación de espacios públicos en lo que se preste especial atención a la dinamización que requiere este tipo de zonas, caracterizados por la diversas de usos y la estacionalidad o la dispersión según franjas horarias. También cobraría espacial importancia la disponibilidad de servicios públicos adaptados a nuevos usos horarios como por ejemplo limpieza, taxis, seguridad, iluminación, etc.

40. El Avance contempla una serie de **Planes Especiales de Reforma Interior** sobre los que cabría plantear una concreción en el propio Plan General para evitar así la demora en la elaboración de posteriores planes. Este es el caso de los Planes de Casco Antiguo por situar un ejemplo.

41. Se echa de menos alguna planificación sobre la necesaria relación que debe establecerse entre el entorno rural y urbano en el contexto regional. Nuestra Comunidad se ha construido históricamente sobre relaciones de cooperación y vecindad entre los términos municipales. Esto exige que la planificación recoja de alguna manera la **construcción de un nuevo marco de relaciones “campo-ciudad”**, en las que las variables medioambientales o el ocio tengan su correspondiente espacio, siempre sin olvidar otras más clásicas como la seguridad o el transporte público. No debería obviarse en este sentido el vínculo que puede establecerse con algunas acciones ya descritas como la A5.3 revalorización del patrimonio cultural vinícola, o como las zonas hortícolas de la A5.4.

42. Sería conveniente que el documento de Avance contuviera **un cuadro de indicadores básicos** que nos permita fijar y evaluar objetivos concretos en cada eje. Estos indicadores ayudarían también a concretar el diagnóstico realizado, y a la mejora en la capacidad de análisis entre la situación actual y los objetivos que se persigue. Esta dinámica permitiría avanzar en el estudio posterior de datos desagregados por zonas de la ciudad para ir mejorando la capacidad y mejora del diseño de las políticas. A título de ejemplo citamos algunos que consideramos interesantes para incorporar al propio Diagnóstico Sintético: actividad industrial, comercio, datos del sector TIC, tráfico, precio de la vivienda, espacios públicos, zonas verdes, nuevos usos y dinámicas

de la población, envejecimiento, población migrante, actividad comercial, ruido, emisiones CO2, usos del tráfico, transporte público, etc.

Logroño, 30 de septiembre de 2019