

**DOCUMENTO DE ALEGACIONES
PROGRAMA DE ACTUACIÓN INTEGRADA
UE-4.1 PLAN REFORMA INTERIOR PARC CENTRAL**

GRUP MUNICIPAL SOCIALISTA. AJUNTAMENT DE VALÈNCIA. FEBRERO 2013

VICENT SARRIÀ MORELL, concejal del Grupo Municipal Socialista, a la vista de la publicación en el DOGV 6954 del 30 de enero de 2013 del anuncio de información pública del Programa de Actuación Integrada (PAI) para el desarrollo de la Unidad de Ejecución del Plan de Reforma Interior (PRI) A-4.1 Parque Central, presenta en su nombre y en el del Grupo Municipal Socialista el siguiente documento de **ALEGACIONES**

INTRODUCCIÓN

El Pleno del Ayuntamiento de Valencia, en sesión celebrada el día 28 de diciembre de 2012 acordó “Optar por la gestión directa de la actuación integrada para el desarrollo de la Unidad de Ejecución A.4-1 Parque Central, encomendando la gestión del presente programa a la sociedad **Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003 SA (VPC).**”

Por ello, el Ayuntamiento de Valencia deberá aprobar el PAI con la documentación que incorpora (Memoria, Proyecto de Urbanización, Anexos etc) condicionado a las modificaciones que se consideren tras la fase de alegaciones.

Este documento de alegaciones persigue los siguientes objetivos:

- **Garantizar la viabilidad de la operación urbanística**, fortaleciendo el compromiso de todas las administraciones para el cumplimiento de las obras de la red arterial ferroviaria pendiente, principalmente el canal sur de acceso, la nueva estación y el eje pasante.
- **Promover un único proyecto de parcelación** de todo el ámbito que permita una actuación coherente y unificada, estableciendo el compromiso de plazos de ejecución razonables en el posterior Convenio Regulador asumidos por el conjunto de administraciones de la sociedad VPC.
- **Licitación un único proyecto de urbanización** de todo el sector, al margen de que puedan adelantarse algunas actuaciones del proyecto de urbanización, principalmente en la zona del Parque.
- **Prolongar la urbanización del bulevar del Federico García Lorca** hasta la conexión con la actual V-30, como Cargas de Urbanización, a retribuir en común al urbanizador, manteniendo el mismo diseño coherente y homogéneo para que no se produzca una ruptura en el mismo a partir del Bulevar Sur y sobre todo para que los terrenos no queden sin urbanizar para posteriores actuaciones, firmando el convenio de cesión o autorización de ocupación de los terrenos por parte de ADIF..
- **Modificar el proyecto de urbanización con criterios de movilidad sostenible**, garantizando la seguridad en los desplazamientos, principalmente en lo que respecta al carril bici, que debería estar en todo el ámbito segregado de las aceras, como en el bulevar Federico García Lorca.

- **Repercutir como Cargas de Urbanización** a retribuir en común al urbanizador, **un porcentaje de las obras de soterramiento de las vías**, con criterios similares a las adjudicaciones de los sectores de AV.Francia, Moreras y Grao, y teniendo en cuenta que tendrá mayor longitud y anchura.
- **Garantizar que la ejecución de los equipamientos escolares, socioculturales y sanitarios previstos en el sector** se lleven a cabo al mismo tiempo que la edificación de viviendas, encargando a la Sociedad VPC los necesarios proyectos y su construcción, como Cargas de Urbanización, con los mismos criterios utilizados en otros sectores como Av. Francia; Benicalap Sur; Patraix o Malilla.
- **Incluir en la relación de Contratos de Servicios Anticipados los gastos de urbanización de la calle de Filipinas, realizada por el Ayuntamiento**, en terrenos cedidos por RENFE que forman parte del sector y a los que se les ha aplicado el correspondiente aprovechamiento urbanístico.
- **Solicitar al Ministerio de Fomento que impulse la urbanización de los PRI Parque de Artillería e Ingenieros, cuyo acuerdo de ejecución se realizó a SEPES**, para garantizar una imagen homogénea de barrios consolidados en el ámbito. Hay que recordar que el PGOU establecía todo el planeamiento como un único ámbito, y fue decisión del entonces gobierno central dividirlos firmando dos convenios diferentes, con Ministerio de Fomento y Ministerio de Defensa.

1 OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PENDIENTES: NUEVA ESTACIÓN Y EJE PASANTE

El convenio de 26 de febrero de 2003 entre Ministerio de Fomento, Generalitat, Ayuntamiento de Valencia, RENFE y GIF (actualmente ADIF y RENFE Operadora) para la Remodelación de la Red Arterial de la ciudad de Valencia (DOCV 4525 del 19 de junio de 2003), incluye como anexo el total de obras a ejecutar por un importe total de **804 millones de euros**.

Hasta la fecha, se han llevado a cabo la nueva estación de San Isidro, el Acceso Sur; el Nudo sur; el canal de acceso; la estación provisional del AVE; el traslado de las vías Valencia.-Grao y el centro de tratamiento técnico, con una inversión en torno a los 300 millones de euros, que ha posibilitado la llegada del AVE en diciembre de 2010, de una manera puntual y en la fecha comprometida por el anterior gobierno socialista.

Cuando se firmó el convenio de 2003 la intención de la administración central era que por el eje pasante, que como recordaremos pretendía cruzar bajo el centro histórico, sólo habría un túnel para el AVE (el convenio establece con un coste de 153,32 millones "Eje pasante ancho internacional) y el resto de trenes de cercanías y largo recorrido continuaría en "cul de sac"

Todas las administraciones nos felicitamos cuando el anterior gobierno socialista modificó el proyecto para por acabar con esta imagen obsoleta y redactó el proyecto para un túnel con dos vías de ancho mixto para trenes de ancho ibérico e internacional, **para que además del AVE todo los demás trenes de cercanías y largo recorrido puedan utilizar el eje pasante, que además cambiaba su itinerario bordeando la Ciutat Vella por las Grandes Vías y permitiendo dos nuevas estaciones de cercanías en la Avenida de Aragón y en Facultades.**

También con una Estación Central, referente de la arquitectura y la modernidad, diseñada por el arquitecto César Portela, y cuyo proyecto se cambió tantas veces como hizo falta para que la Alcaldesa no tuviera nada que objetar. De esta manera el **1 de febrero de 2008 se llegó al acuerdo definitivo entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat y el Ayuntamiento respecto del diseño de la futura estación.** A fecha de hoy se estima que el canal sur de acceso para soterrar las vías y la nueva estación podrían ascender **a unos 550 millones de euros.**



En cuanto al **Eje Pasante**, cuya inversión se incorporó en el convenio de Cercanías firmado entre la Generalitat Valenciana y el Ministerio de Fomento estaría en torno a los **750 millones de euros**.

En definitiva estaríamos ante una inversión total de **1.600 millones de euros**, que por tanto duplicaría la prevista inicialmente en el convenio de 2003, como consecuencia de la mejora del proyecto, pero también obviamente por el incremento de los precios tras 10 años de vigencia.

Por tanto, este aspecto, en el que incidiremos reiteradamente a lo largo de este documento, **debe ser tenido en cuenta a la hora de establecer la participación de los agentes privados del sector urbanístico en los costes de la obra pública**, ya que la transformación y mejora tan radical que experimentarán los terrenos por esta inversión pública les otorgará un valor urbanístico muy superior al inicial.

Pero también hay que recordar que la operación urbanística cuyo PAI se expone al público, tiene su base en el Plan de Reforma Interior A.4.1 Parque Central aprobado definitivamente por resolución del Conseller de Territorio y Vivienda del 6 de marzo de 2007 (BOPV 72 de 26/3/2007), **que fue excesivamente generoso respecto de la edificabilidad total asignada**, que finalmente tras la **Corrección de Erratas incorporada a la memoria del PAI tiene un total de total de 630.407 m²techo** (436.323 m²t de residencial renta libre; 67.084 m²t de residencial VPP y 127.000 m²t de terciario).

En la medida en que el Grupo Fomento (Ministerio, RENFE y ADIF) es propietario de aproximadamente el 50% del sector, también recuperará la mitad de la edificabilidad citada, además del terciario previsto en la nueva estación que podría alcanzar los 80.000 m²t.

Por otro lado, VPC tal como establece el convenio de 2003 recibirá el 5% del excedente de aprovechamiento urbanístico que corresponde al Ayuntamiento de Valencia. **Todo ello permitirá recuperar plusvalías públicas, muy superiores a los 310 millones de euros previstos en el convenio de 2003.**

En cualquier caso, se trata de una infraestructura de la red arterial, aceptada por todas las administraciones, con costes conocidos, y de de cuya necesidad nadie ha objetado nunca, ya que el **canal sur de acceso, la nueva estación y el Eje Pasante son imprescindibles para el desarrollo de la operación urbanística cuyo PAI se expone al público y vital para la recuperación económica de la ciudad.**

En este sentido y en la línea de lo manifestado por nuestro Grupo Municipal en el debate de la sesión plenaria del pasado 28 de diciembre en el acuerdo de exposición pública, **no se puede renunciar a estas dos infraestructuras, ni modificar en modo alguno el proyecto previsto con la excusa de que es un proyecto caro**, ya que sin él se mantendría a perpetuidad el injusto atraso que padece nuestra ciudad en esta estratégica infraestructura, **poniendo además en riesgo el corredor mediterráneo.**

Por este motivo consideramos que en el acuerdo de aprobación del PAI, el Ayuntamiento de Valencia, como administración firmante del convenio de 2003 y miembro de la Sociedad VPC, debe incorporarse la exigencia del cumplimiento de todas las obras incluidas en el mismo.

2 UN ÚNICO PROYECTO DE REPARCELACIÓN

En la sesión plenaria del 31 de julio de 2009 se aprobó la firma de un convenio marco con VPC y en su cláusula segunda se establece que VPC contratará la elaboración del PAI con la alternativa técnica, proposición jurídico-económica; proyecto de urbanización y **la reparcelación de los terrenos**. Aunque en la cláusula 5ª se dice que “finalizados los trabajos de la alternativa técnica.... **Y en su caso de la reparcelación**, se someterá a información pública”.

Aunque deja abierta una salida para que la reparcelación no se entregue, con el resto de documentación, como efectivamente ha ocurrido, la Ley Urbanística Valenciana – LUV- establece esa posibilidad de tramitación conjunta de todos los proyectos, incluido el de reparcelación, para agilizar los plazos.

El contrato para redactar el proyecto de reparcelación lo adjudicó VPC el 21 de junio de 2010 a la OFICINA TÉCNICA TES SL., luego no existe razón alguna para que 32 meses después no se haya presentado al Ayuntamiento.

La posibilidad planteada en la documentación expuesta al público de llevar a cabo diferentes procesos de reparcelación, **más bien puede suponer un obstáculo para el desarrollo urbanístico del sector**, y para hacer más sencillo el abandono de las inversiones y los compromisos adquiridos por parte del Ministerio de Fomento.

Si tenemos en cuenta todos los procesos de urbanización de nuevos sectores en la ciudad, en todos los casos con una única Unidad de Ejecución, se ha tramitado y aprobado un único proyecto de reparcelación de los terrenos.

Por este motivo, consideramos que el Ayuntamiento de Valencia debe requerir a VPC **la presentación inmediata del proyecto de reparcelación** y en todo caso deberían acotarse los plazos en el acuerdo de aprobación del PAI para su aprobación e inicio de las obras de urbanización, con el objetivo de evitar retrasos injustificados.

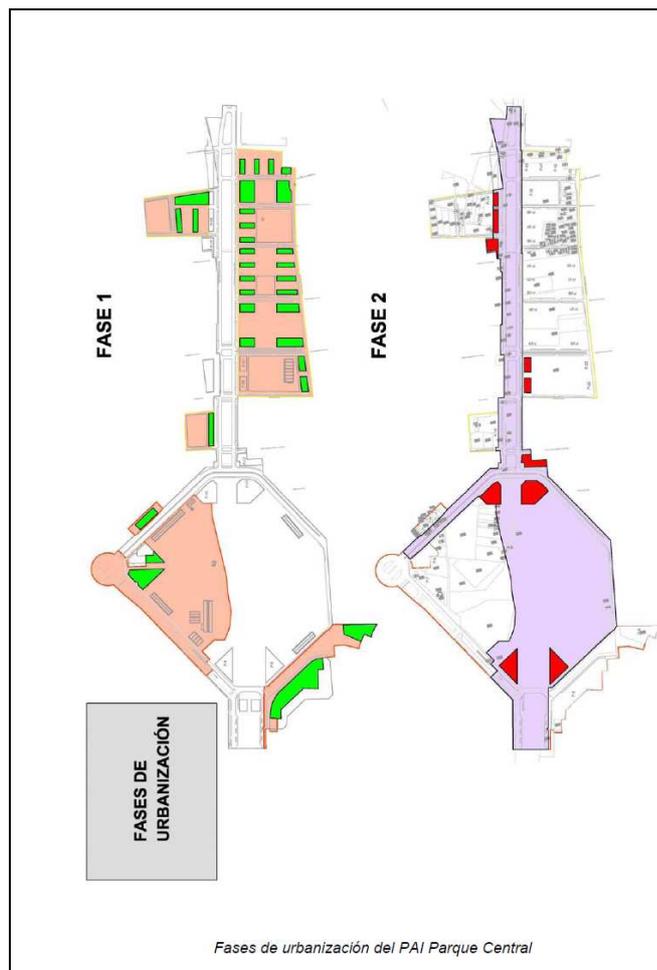


3 LICITAR UN ÚNICO PROYECTO DE URBANIZACIÓN

El importe del proyecto de urbanización de todo el ámbito asciende a 78.365.845 millones de euros, de los que 40.205.014 euros corresponden al Parque Central.

Evidentemente en un concurso de esta envergadura, habría numerosas ofertas y se rebajaría sustancialmente la cantidad, que es la que finalmente se repercute en las cuotas de urbanización a los propietarios.

Para que el concurso pueda realizar en su totalidad, y no en fases, es imprescindible que el proyecto de reparcelación se presente con carácter inmediato y se tramite en el Ayuntamiento con la máxima celeridad **pues sin el proyecto de reparcelación aprobado no se puede iniciar ninguna obra de urbanización**, más allá de los tramos de parque que se hagan sobre terreno público o en parcelas privadas con la firma de convenios de cesión anticipada de los terrenos. **Una operación que se puede complicar al existir suelos procedentes de entidades financieras que finalmente gestionará el SAREB.**



Hay que tener en cuenta que aunque se saque a concurso toda la urbanización, ésta no podrá llevarse a cabo en aquellos tramos donde todavía hay playas de vías para el acceso del AVE, cercanías y largo recorrido, ya que tenemos una estación provisional y tal como decimos en el apartado 1, falta hacer la estación definitiva y el Eje Pasante, sin cuyas infraestructuras la operación sería absolutamente inviable.

Parece evidente que existe la posibilidad presupuestaria para licitar las obras de urbanización en su conjunto, ya que entre otras cosas VPC tiene pendiente de ingreso los 75 millones de euros procedentes de la Generalitat previstos en el convenio de 2003.



De la misma manera, en la sesión plenaria del 28 de noviembre de 2008 se facultó al entonces Delegado de Economía y Grandes proyectos, y miembro del Consejo de Administración de la Sociedad VPC, D. Alfonso Grau, para firmar en nombre del Ayuntamiento los documentos necesarios para que la Sociedad pudiera suscribir la operación de crédito de 300 millones de euros, que es precisamente el que está sirviendo para el pago de las infraestructuras ya realizadas y que forman parte del convenio de 2003.

Por cierto, que el citado acuerdo plenario establece que la "cancelación del crédito se producirá con los 75 millones de euros que aportará la Generalitat Valenciana y con los procedentes de la enajenación de los aprovechamientos urbanísticos y de los terrenos que aportará ADIF"

Es evidente que al no haber formalizado la Generalitat la entrega de ninguna cantidad de estos 75 millones de euros, la Sociedad VPC está soportando además un coste de intereses que no se hubiera producido de haber cumplido con los plazos de pago establecidos, y le obligará a solicitar una prórroga del crédito que vence el próximo año.

En la reunión del consejo de Administración de la Sociedad VPC del pasado 13 de septiembre de 2012, y ante la constatación del incumplimiento de la Generalitat del pago comprometido de 75 millones de euros, se acordó una addenda al convenio de 2003, por el que la aportación se reestructura para que la Sociedad VPC sea beneficiaria de 50,8 millones de Fondos Feder de la Unión Europea, y así el Gobierno autonómico pasaría a aportar los restantes 24,1 millones de euros. **En definitiva, el estado retendrá 50,8 millones de euros de Fondos Feder que corresponde a la Generalitat, par entregarlos directamente a la Sociedad VPC y así garantizar el cobro de la deuda.**

4 CONEXIÓN FEDERICO GARCÍA LORCA CON V-30

El proyecto de urbanización del ámbito, de acuerdo con el PRI aprobado, culmina bajo la ronda sur. Tras el soterramiento de las vías para el AVE, ha desaparecido la fractura viaria entre los barrios de Sant Marcel·lí y Camí Reial, pero se mantiene ahora en la mayoría de los terrenos un espacio sin urbanizar ni conexión con el futuro bulevar Federico García Lorca.



La mayoría de estos terrenos, propiedad de ADIF (Ministerio de Fomento) no fueron incluidos en ninguno de los tres Planes de Reforma Interior aprobados en 2007 (PRI Parc Central; PRi Camí Reial y PRI Sant Marcel·lí).

No obstante, **dada la titularidad pública de los terrenos**, sería factible la **firma de un convenio de cesión al Ayuntamiento de Valencia de los terrenos** por parte del Ministerio de Fomento, o incluso la autorización para la ocupación y urbanización de los terrenos, con el objetivo de culminar en enlace viario entre el bulevar Federico García Lorca y la V-30.



Se trataría por tanto de garantizar que el toda la urbanización de estos terrenos se incluyen como Cargas de Urbanización a retribuir en común al urbanizador, y por tanto con cargo a todos los propietarios del sector, con el objetivo de que tras la culminación de las obras no permanezca un terreno baldío sin urbanizar que mantenga divididos a los dos barrios y sin conexión con la ciudad.

Pero además la urbanización debería **garantizar el mismo diseño del bulevar del Federico García Lorca para que discurra hasta su conexión con la V-30 con un trazado único, adaptado a la anchura prevista en el planeamiento**, y que evite todo un conjunto de ejes viarios, con un fuerte impacto visual y ruidos, ya que está diseñado como viario de gran capacidad para el tráfico.



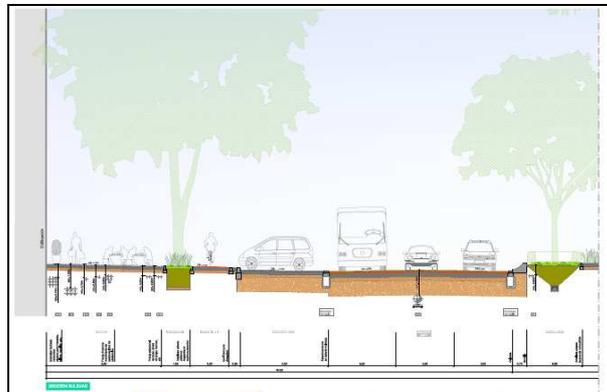
En este sentido, el acuerdo de aprobación del PAI debe contemplar el importe suficiente para garantizar esta urbanización, **que podría estimarse en torno a 10 millones de euros.**

5 CARRIL BICI SEGREGADO PARA GARANTIZAR MOVILIDAD

En el diseño del bulevar Federico García Lorca se plantea un carril bici segregado de la aceras y del viario.

Sin embargo esto no ocurre en otros espacios del sector, como en el entorno del Parque, donde no hay separación física entre calzada para los peatones y carril bici.

En este sentido debería modificarse el proyecto de urbanización para que garantice la movilidad sostenible y segura en todo el sector.



6 REPERCUTIR PORCENTAJE SOTERRAMIENTO VIAS COMO CARGA URBANIZACIÓN

El convenio de 2003 establece que de los 804 millones de euros previstos entonces para el proyecto, la Generalita aportaría 75 millones de euros; 310 millones serían plusvalías urbanísticas y el resto los aportaría el Ministerio de Fomento.

Artículo 9. "Con cargo a las plusvalías se financiarán las actuaciones previstas en el anexo por un importe de 310,52 millones de euros a cuyo efecto la planificación urbanística preverá como mínimo una edificabilidad de aproximadamente 627.417 m² de techo edificable".

El Grupo Municipal Socialista interpretaba el convenio en el sentido de que dichas plusvalías se debían repercutir como gastos de urbanización entre todos los propietarios, es decir, entre **los 627.417 m², que supondrían unos 494 euros el m².**

De hecho el Ayuntamiento de Valencia, de manera unilateral, aprovechando la tramitación y aprobación del planeamiento, incluyó como actuación aislada la recalificación de todo el frontal de la calle Gibraltar desde los números 3 al 24 para incrementar de las 4 alturas del PGOU a 8 alturas, y calculó cada m² de exceso de edificabilidad como una carga a pagar por sus propietarios a razón de esos 494 euros m². **Luego la interpretación del convenio sobre las plusvalías fue empleada en esta recalificación, que formó parte del planeamiento como actuación aislada.**

Sin embargo, el Ayuntamiento de Valencia hizo valer su interpretación del convenio en el sentido de que esas plusvalías saldrían de la futura venta del Ministerio de Fomento de los solares edificables que como propietario del 50% del suelo recibirá en la parcelación, evitando así cualquier repercusión sobre el 50% de los propietarios privados.

Incluso en la fase de aprobación del PRI Parque Central, **ADIF, como parte firmante del convenio, presentó dos alegaciones.** Una de ellas, pretendía que se incluyera como **Carga de Urbanización un total de 170 millones de euros** para la obra del túnel ferroviario necesaria para la ejecución de los viales y zonas verdes proyectados sobre la losa, a repercutir entre todos los propietarios. Es decir, para el **canal sur de acceso** que transcurre desde la ronda sur hasta la nueva estación.

Por otro lado ADIF pretendía que todos los terrenos que se han liberado tras el soterramiento de las vías del AVE en la parte sur entre Camí Reial y Sant Marcel·lí se incorporaran en los diferentes PRI para obtener aprovechamiento urbanístico. Ambas propuestas fueron desestimadas por el Ayuntamiento

Por tanto si finalmente no se van a repercutir los 310 millones de euros, ni se aceptó el incremento de los 170 millones de euros planteados por ADIF, se trataría de utilizar los mecanismos de gestión que plantea la legislación para al menos compensar parte de las plusvalías que la inversión pública va a generar, por la importante transformación de los suelos que experimentará la gran inversión pública que se produce.

Y ello teniendo en cuenta que en nuestra ciudad existe un claro antecedente en cuanto a cargas urbanísticas por el soterramiento de vías, en el proyecto previsto, tras la salida a superficie de las vías de RENFE por la calle Ibiza.

En este sentido el PGOU de 1989 contemplaba la posibilidad de estas cargas urbanísticas y de esta manera los cuatro sectores urbanizables afectados (Av. Francia; Moreras I, Moreras II, y Grao) debían satisfacer un porcentaje del coste del soterramiento.

Se calculó en torno a 14 millones de euros la aportación por el soterramiento de los que 6 millones correspondieron al sector Av. Francia; 1,56 millones de euros al sector Moreras I de la Generalitat (Ciudad de las ciencias); 2,07 millones de euros al sector Moreras II, y finalmente se estimó en 4,12 millones de euros la aportación del futuro sector del Grao que tramita AUMSA. Teniendo en cuenta que el soterramiento tenía una superficie de aproximadamente 800 m de longitud, el coste tuvo entonces una repercusión de 17.500 euros el metro.

En el caso que nos ocupa, el canal de acceso desde la ronda sur hasta la nueva estación tendría una longitud de aproximadamente 1.900 m², y un volumen de obra muy superior sobretodo por el ancho del túnel, por lo que podría establecer una participación en el coste de la obra de 60 millones de euros.



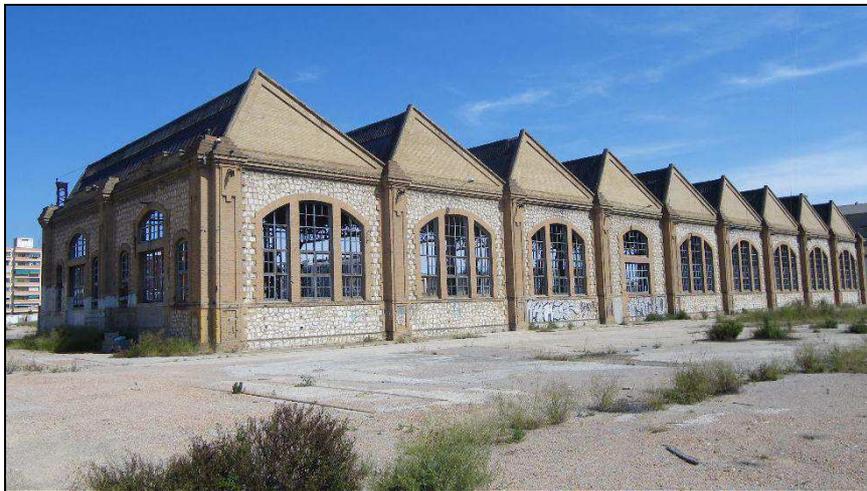
7 EJECUCIÓN EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS Y REHABILITACIÓN PATRIMONIO

El Ayuntamiento de Valencia ha incorporado en numerosos Programas de Actuación Integrada adjudicados en la ciudad, y en el acuerdo de aprobación de los mismos, una serie de compensaciones económicas para la ejecución de parte de los equipamientos previstos en cada sector.

De esta manera, en la adjudicación del sector de la Av. de Francia, recogido en su convenio urbanístico, como cargas de urbanización, los adjudicatarios construyeron el Conservatorio Municipal José Iturbi; el colegio de Primaria Tomás de Montañana; dos puentes etc.

Y más recientemente, en los sectores de Patraix; Benicalap Sur; Malilla, o Camino Hondo del Grao, con el objetivo de llevar a cabo dotaciones públicas para el sector.

En este sentido, parece procedente que en el acuerdo de aprobación del PAI se incorpore como Carga de Urbanización una cantidad finalista, siguiendo el criterio de los anteriores, de unos **20 millones de euros** para la construcción de equipamientos docentes, socioculturales, deportivos y sanitarios para el sector, y la rehabilitación del patrimonio no incluido en el proyecto del Parque, como las naves de Macosa que quedarán incorporadas en la parcela escolar para centro de primaria de la calle de San Vicente.



8 DERECHO AL REALOJO DE LOS AFECTADOS

La Memoria del PAI incluye dentro del apartado "Indemnizaciones y otros gastos variables la cantidad total de 15.144.444 euros, para el pago de indemnizaciones, traslados, ceses de actividad, construcción de subestación eléctrica,, que aunque se repercuten a cada propietario y el urbanizador recaudará estos importes como cuotas, las entregará a cada titular de este derecho.

Este importe supone, según la Memoria una repercusión de 24,01 euros por cada m²techo.

Tal como manifestamos en su momento en la fase de alegaciones del PRI, es necesario garantizar el realojo de las familias afectadas por la ejecución del proyecto, siempre que se certifique que las viviendas estaban ocupadas legalmente con anterioridad a la fecha de aprobación definitiva del planeamiento.

Por ello, en el acuerdo de aprobación del PAI se debería incluir esta obligación del agente urbanizador, garantizando los convenios individualizados que procedan para garantizar el derecho a la vivienda de los afectados.



9 OBRAS URBANIZACIÓN CALLE FILIPINAS

Mediante convenio firmado con RENFE, el Ayuntamiento de Valencia recibió anticipadamente los terrenos de la calle Filipinas para su urbanización.

En este sentido, dichos terrenos forman parte del sector a los efectos de aprovechamiento urbanístico. Sin embargo no se ha incluido el coste de las obras a repercutir como Carga de Urbanización, por lo que debería corregirse los importes, para que el Ayuntamiento recibiera la cantidad de 2 millones de euros por este motivo, en el concepto "Relación de Contratos de Servicios Anticipados", cuando se giraran las correspondientes cuotas de urbanización a los propietarios.



10 RESUMEN CARGAS DE URBANIZACIÓN A RETRIBUIR EN COMÚN AL URBANIZADOR

En conclusión, las magnitudes económicas del PAI deberán modificarse en base a todo lo expuesto

	CARGAS URBANIZACIÓN	IMPORTE
P L	Obras de urbanización del sector incluido Parque (*)	78.365.845.- €
CP	Redacción y dirección proyectos técnicos	7.052.926.- €
GG	Gastos de gestión	10.187.559.- €
	Conexión F. García Lorca con V-30 (*)	10.000.000.- €
	Soterramiento vías	60.000.000.- €
	Construcción equipamientos y rehabilitación patrimonio	20.000.000.- €
	Urbanización calle Filipinas	2.000.000.- €
	TOTAL GARGAS URBANIZACIÓN A RETRIBUIR EN COMÚN AL URBANIZADOR	187.606.330.- €

(*) Precios sin IVA (21%)

Edificabilidad total	630.407 m ² t	
Edificabilidad privada 95 %	598.886 m ² t	
Excedente aprovechamiento municipal 5%	31.520 m ² t	No sujeto a cargas urbanización (1)
Repercusión m ² edificabilidad	187.606.330.- € / 598.886 m ² t = 313,26 euros	
Repercusión Gastos Variables	15.144.444.- € / 598.886.m ² t= 25,28 euros	
TOTAL REPERCUSIÓN m² edificabilidad	338,54 euros	

(1) La Memoria del PAI establece una repercusión m²t de 151,59 euros m²t, ya que ha tenido en cuenta el total de la edificabilidad, cuando el 5% de excedente de aprovechamiento municipal debe estar exento de cualquier cuota de urbanización.

Por todo lo expuesto, el concejal abajo firmante, en su nombre y en el Grupo Municipal Socialista presenta, con el objetivo de que se incorporen en el acuerdo de aprobación del Programa de Actuación Integrada las siguientes

ALEGACIONES

1 Fijar el año 2015 como plazo máximo de inicio de las obras de la nueva Estación Central y del Eje Pasante.

2 Aprobar el proyecto de urbanización con las siguientes modificaciones:

- Ampliación del bulevar de Federico García Lorca hasta su conexión con la V-30 manteniendo un diseño similar, con el ajardinamiento de los terrenos públicos adyacentes.
- Diseñar todos los itinerarios de carril bici segregados de la acera.

3 Establecer el año 2014 como plazo máximo para la aprobación definitiva del proyecto de reparcelación, que permita iniciar ese mismo año las obras de urbanización, para que estén concluidas en su totalidad en un período de 24 meses, que nos situaría en el horizonte del año 2016. Se autorizará el inicio de las obras de edificación que procedan de manera paralela a la urbanización de los terrenos. De la misma manera se autoriza a la Sociedad VPC la firma de los convenios de cesión anticipada de terrenos que procedan para ajardinar algunas fases del parque Central.

4 Incorporar como Carga de Urbanización a retribuir en común al urbanizador el importe de **60 millones de euros en concepto de “aportación soterramiento vías”**.

5 Incorporar como Carga de Urbanización a retribuir en común al urbanizador el importe de **20 millones de euros, en concepto de “redacción de proyectos y ejecución de equipamientos y rehabilitación del patrimonio”**.

6 El urbanizador garantizará el **realojo de los vecinos afectados**, que estuvieran ocupando las viviendas legalmente en marzo de 2007 con la aprobación definitiva del PRI, modificando el apartado de Gastos Variable en las cantidades que procedan.

7 Incorporar como Carga de Urbanización a retribuir en común al urbanizador el importe de **2 millones de euros, en el apartado de Relación de Contratos de Servicios Anticipados por Obras de urbanización calle Filipinas**, cuya cantidad se deberá abonar al Ayuntamiento de Valencia cuando se giren las cuotas de urbanización”.

8 Establecer la idoneidad de llevar a cabo las obras de urbanización de los PRI de Artillería e Ingenieros, a ser posible antes del inicio de las obras de urbanización del PRI Parc Central, para garantizar la consolidación definitiva de todo el ámbito, realizando las gestiones necesarias con el Ministerio de Fomento para que incluya la inversión necesaria.

Valencia, 19 de febrero de 2013

Vicent Sarrià Morell

075-U VF/re

19