

Ajuntament d'Alacant

Aprovació de l'informe ambiental i territorial estratègic en l'expedient de modificació puntual de l'article 95 de les normes del Pla general municipal d'ordenació urbana.
[2017/1761]

Decret sobre aprovació de l'informe ambiental i territorial estratègic en l'expedient de modificació puntual de l'article 95 de les normes del Pla general municipal d'ordenació (PGMO).

Títol: modificació puntual de l'article 95 de les normes del Pla general d'Alacant.

Promotor: Consell Local de Comerç. Regidoria de Comerç de l'Ajuntament d'Alacant.

Òrgan ambiental: Regidoria d'Urbanisme.

Autoritat substantiva: Ple de l'Ajuntament.

Número d'expedient: PLA2016000017.

Per a la tramitació de la present modificació puntual del Pla general, s'ha tingut en compte la Guia d'avaluació ambiental per òrgan ambiental municipal, elaborada per la Direcció General de Medi Natural i Avaluació Ambiental i la Direcció General d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge, amb motiu de tractar-se d'un instrument de planejament que afecta únicament i exclusivament l'ordenació detallada del sòl urbà i, per tant, subsumible en l'article 48.c.1 de la LOTUP.

Documentació presentada

El procediment s'ha iniciat amb l'elaboració de l'esborrany de la modificació de planejament i del document inicial estratègic, que consta d'una memòria i justificació de la modificació, l'objecte d'aquesta, els continguts del Pla general a què afecta, l'anterior modificació puntual número 31 i el contingut de la modificació puntual que es proposa.

La documentació presentada per a la seua avaluació ambiental i territorial estratègica reuneix el contingut referit en l'article 50 de la LOTUP.

Planejament vigent

El planejament vigent en el municipi és el Pla general municipal d'ordenació de 27 de març de 1987.

Objecte i justificació

El vigent Pla general s'està executant de forma bastant satisfactòria. Això no obsta per a reconèixer que, amb el transcurs del temps, determinats aspectes han quedat desfasats, han aparegut problemes inicialment no previstos, o s'ha considerat convenient adoptar solucions diferents de les inicialment plantejades, que convé incorporar al Pla general, corregint les propostes actualment vigents. Això fa que l'Ajuntament haja plantejat, periòdicament, modificacions del Pla general a fi de donar resposta als problemes que van sorgint.

Fins a aquest moment, encara que s'ha iniciat la tramitació de 34 modificacions puntuals -algunes d'elles incloent, al seu torn, diverses modificacions simultànies- se n'han aprovat definitivament un total de 32: MP 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 15-bis, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23 -inclou 7 MP- 24, 25, 27 -inclou 6 MP- 28 -inclou 4 MP- 30, 31, 32 i 34. El seu abast és molt variat, comprenent des de modificacions d'escassa entitat, fins a altres en què es variava de manera significativa alguns aspectes del contingut global del Pla general.

L'any 2000, l'Ajuntament va iniciar la tramitació de la revisió del vigent Pla general, arribant a acordar-ne dues aprovacions provisionals, l'última en la sessió plenària de 31 de maig de 2010. No obstant això, després de diverses incidències, el 6 de febrer de 2015, el Ple de l'Ajuntament va desistir del procediment, per la qual cosa l'expedient va ser arxivat, després de l'acceptació expressa del desistiment per la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient.

En aquestes circumstàncies, i atés que a curt termini no es disposarà d'un nou document revisat, s'ha considerat necessari escometre noves modificacions puntuals, principalment en aquells aspectes que tenen una important incidència territorial o socioeconòmica al municipi.

Així doncs, es planteja ara la conveniència d'una modificació al Pla general dirigida a rectificar aspectes que s'han revelat inadequats.

Ayuntamiento de Alicante

Aprobación del informe ambiental y territorial estratégico en el expediente de modificación puntual del artículo 95 de las normas del Plan general municipal de ordenación urbana. [2017/1761]

Decreto sobre aprobación del informe ambiental y territorial estratégico en el expediente de modificación puntual del artículo 95 de las normas del Plan general municipal de ordenación (PGMO).

Título: modificación puntual del artículo 95 de las normas del Plan general de Alicante.

Promotor: Consejo Local de Comercio. Concejalía de Comercio del Ayuntamiento de Alicante.

Órgano ambiental: Concejalía de Urbanismo.

Autoridad substantiva: Pleno del Ayuntamiento.

Número de expediente: PLA2016000017.

Para la tramitación de la presente modificación puntual del Plan General, se ha tenido en cuenta la Guía de evaluación ambiental por órgano ambiental municipal, elaborada por la Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental y la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, con motivo de tratarse de un instrumento de planeamiento que afecta única y exclusivamente a la ordenación pormenorizada del suelo urbano y, por tanto, subsumible en el artículo 48.c.1 de la LOTUP.

Documentación presentada

El procedimiento se ha iniciado con la elaboración del borrador de la modificación de planeamiento y del documento inicial estratégico, que consta de una memoria y justificación de la modificación, el objeto de la misma, los contenidos del Plan General a los que afecta, la anterior modificación puntual núm. 31 y el contenido de la modificación puntual que se propone.

La documentación presentada para su evaluación ambiental y territorial estratégica reúne el contenido referido en el artículo 50 de la LOTUP.

Planeamiento vigente

El planeamiento vigente en el municipio es el Plan general municipal de ordenación de 27 de marzo de 1987.

Objeto y justificación

El vigente Plan general se viene ejecutando de forma bastante satisfactoria. Ello no obsta para reconocer que, con el transcurso del tiempo, determinados aspectos han quedado desfasados, han aparecido problemas inicialmente no previstos, o se ha considerado conveniente adoptar soluciones diferentes a las inicialmente planteadas, que conviene incorporar al Plan general, corrigiendo las propuestas actualmente vigentes. Ello hace que el Ayuntamiento haya planteado, periódicamente, modificaciones del Plan general a fin de dar respuesta a los problemas que van surgiendo.

Hasta este momento, aunque se ha iniciado la tramitación de 34 modificaciones puntuales -algunas de ellas incluyendo a su vez, varias modificaciones simultáneas- se han aprobado definitivamente un total de 32: MP 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 15-bis, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23 -incluye 7 MP- 24, 25, 27 -incluye 6 MP- 28 -incluye 4 MP- 30, 31, 32 y 34. Su alcance es muy variado, abarcando desde modificaciones de escasa entidad, hasta otras en las que se variaba de manera significativa algunos aspectos del contenido global del Plan general.

En el año 2000, el Ayuntamiento inició la tramitación de la revisión del vigente Plan general, llegando a acordar dos aprobaciones provisionales, la última en la sesión plenaria de 31 de mayo de 2010. No obstante, tras diversas incidencias, el 6 de febrero de 2015, el Pleno del Ayuntamiento desistió del procedimiento, por lo que el expediente fue archivado, tras la aceptación expresa del desistimiento por la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

En estas circunstancias, y dado que a corto plazo no se dispondrá de un nuevo documento revisado, se ha considerado necesario acometer nuevas modificaciones puntuales, principalmente en aquellos aspectos que tienen una importante incidencia territorial o socioeconómica en el municipio.

Así pues, se plantea ahora la conveniencia de una modificación al Plan general, dirigida a rectificar aspectos que se han revelado inadecuados.



En concret, es tracta de modificar l'article 95 Comerç. El precepte ja ha sigut objecte de cinc modificacions puntuals (MP 5, MP 9, MP 24, MP 30 i MP 31), fet que és un indicatiu de la necessitat d'anar adaptant la normativa a les demandes i a l'evolució d'un sector tan dinàmic i de tanta importància en l'activitat econòmica d'una ciutat com és el comerç en les seues múltiples variants.

La Regidoria de Comerç va sol·licitar a la Regidoria d'Urbanisme que elaborara la modificació puntual de l'article 95 del PGMO, juntament amb un informe que havia sigut aprovat favorablement pel Consell Local de Comerç en la sessió celebrada el 21 d'octubre de 2015.

Aquest informe descriu la problemàtica a què s'enfrontava la demanda comercial actual i la impossibilitat de solucionar-la com a conseqüència de les exigències que estableix el planejament municipal vigent.

En síntesi, l'acord del Consell Local de Comerç de 21 d'octubre de 2015, va proposar millorar la distribució espacial del comerç al municipi, possibilitant la implantació en la trama urbana de determinats formats comercials amb major necessitat de superfície de venda i ampliant-ne les possibilitats d'implantació als viaris de gran capacitat que han sigut assimilats a la xarxa primària que determina la normativa autonòmica.

L'informe de la Regidoria de Comerç que justifica la modificació puntual indica els objectius següents:

- Potenciació del desenvolupament i creixement de l'activitat comercial.
- Modernització i adequació dels equipaments i les estructures comercials del municipi.
- Ocupació de locals buits.
- Millora de la competitivitat i noves oportunitats de generació d'ocupació i riquesa.

Per a dur a terme la reforma, i atés que el PGMO de 1987 no defineix la xarxa viària primària, s'ha optat per situar el comerç amb frontal als viaris que formen el que podríem denominar la xarxa urbana bàsica. Per a això, a fi d'establir un criteri diferent d'implantació comercial basat a admetre els formats comercials amb frontal als viaris de major capacitat, s'ha elaborat un pla –adjunt a la modificació puntual número 35–, en el qual s'identifiquen els viaris que poden tindre tal caràcter per la seua importància jeràrquica: s'han denominat «viaris estructurants», i la seua funció és, únicament i exclusivament, regular la implantació de determinats formats comercials en l'article 95 de les NNUU del PGMO. La proposta consisteix a possibilitar que aquests comerços s'ubiquen als viaris de major capacitat per al trànsit rodat i major jerarquia dins de la trama urbana, de manera que l'activitat comercial es distribuïska de forma més homogènia en el teixit urbà, apostant per un model de ciutat compacta i complexa funcionalment, circumstància que les condicions actuals del PGMO no han aconseguit. Es tracta d'equilibrar, de manera equitativa, la implantació dels comerços de mitjanes i grans mides en la trama urbana pel fet que, a més de l'anterior, hi ha una distinta regulació en els plans especials que s'han aprovat al centre urbà com el Pla especial del centre tradicional i el Pla especial del nucli antic d'Alacant, la normativa dels quals permet major llibertat d'implantació que en altres àrees urbanes.

La proposta, que es considera essencial enfront del criteri d'ubicació actual, es complementa amb un ajust de les superfícies de venda dels mitjans i grans comerços, a fi d'adaptar-les a les demandes del sector de la distribució comercial, amb noves necessitats d'espai, diferents de les establides en la redacció actual de l'article 95. D'aquesta manera, la limitació de la superfície de venda dels supermercats estaria compresa entre 400 m² i 1.699 m²; la dels grans supermercats, entre 1.700 i 2.499 m²; la del mitjà comerç de productes de consum ocasional, entre 200 i 1.199 m²; i la de grans comerços, major de 1.200 m².

La nova redacció, per fi, millora substancialment la continguda en les vigents normes del PGMO en aspectes com ara l'exigència de dependències d'emmagatzematge, dàrsenes de càrrega i descàrrega, i incidència del trànsit en la implantació comercial. Així, s'exigirà que «els locals comercials disposen d'un magatzem o rebotiga per a la guarda o conservació dels productes, degudament preparat, i amb una superfície equivalent al 10 % de la superfície de venda»; un nombre –amb unes dimensions determinades– de dàrsenes en funció de la superfície comercial a què servisquen; i un estudi de mobilitat, regulat detallada-

cuados. En concreto, se trata de modificar el artículo 95 Comercio. El precepto ya ha sido objeto de cinco modificaciones puntuales (MP 5, MP 9, MP 24, MP 30 y MP 31), lo que es un indicativo de la necesidad de ir adaptando la normativa a las demandas y a la evolución de un sector tan dinámico y de tanta importancia en la actividad económica de una ciudad como es el comercio en sus múltiples variantes.

La Concejalía de Comercio solicitó a la Concejalía de Urbanismo que elaborara la modificación puntual del artículo 95 del PGMO, junto con un informe que había sido aprobado favorablemente por el Consejo Local de Comercio en la sesión celebrada el 21 de octubre de 2015.

Dicho informe describía la problemática a la que se enfrentaba la demanda comercial actual y la imposibilidad de solucionarla como consecuencia de las exigencias que establece el planeamiento municipal vigente.

En síntesis, el acuerdo del Consejo Local de Comercio de 21 de octubre de 2015, propuso mejorar la distribución espacial del comercio en el municipio, posibilitando la implantación en la trama urbana de determinados formatos comerciales con mayor necesidad de superficie de venta y ampliando sus posibilidades de implantación de los mismos a los viarios de gran capacidad que han sido asimilados a la red primaria que determina la normativa autonómica.

El informe de la Concejalía de Comercio que justifica la modificación puntual indica los siguientes objetivos:

- Potenciación del desarrollo y crecimiento de la actividad comercial.
- Modernización y adecuación de los equipamientos y estructuras comerciales del municipio.
- Ocupación de locales vacíos.
- Mejora de la competitividad y nuevas oportunidades de generación de empleo y riqueza.

Para llevar a cabo la reforma, y dado que el PGMO de 1987 no define la red viaria primaria, se ha optado por situar el comercio con frente a los viarios que conforman lo que podríamos denominar la red urbana básica. Para ello, a fin de establecer un criterio diferente de implantación comercial basado en admitir los formatos comerciales con frente a los viarios de mayor capacidad, se ha elaborado un plano –adjunto a la modificación puntual núm. 35–, en el que se identifican los viarios que pueden tener tal carácter por su importancia jerárquica: se han denominado «viarios estructurantes», y su función es, única y exclusivamente, la de regular la implantación de determinados formatos comerciales en el artículo 95 de las NNUU del PGMO. La propuesta consiste en posibilitar que estos comercios se ubiquen en los viarios de mayor capacidad para el tráfico rodado y mayor jerarquía dentro de la trama urbana, de manera que la actividad comercial se distribuya de manera más homogénea en el tejido urbano, apostando por un modelo de ciudad compacta y compleja funcionalmente, circunstancia que las condiciones actuales del PGMO no han conseguido. Se trata de equilibrar, de manera equitativa, la implantación de los comercios de mediano y gran tamaño en la trama urbana debido a que, además de lo anterior, existe una distinta regulación en los planes especiales que se han aprobado en el centro urbano como el Plan especial del centro tradicional y el Plan especial del casco antiguo de Alicante, cuya normativa permite mayor libertad de implantación que en otras áreas urbanas.

La propuesta, que se considera esencial frente al criterio de ubicación actual, se complementa con un ajuste de las superficies de venta de los medianos y grandes comercios, a fin de adaptarlas a las demandas del sector de la distribución comercial, con nuevas necesidades de espacio, distintas a las establecidas en la redacción actual del artículo 95. De este modo, la limitación de la superficie de venta de los supermercados estaría comprendida, entre 400 m² y 1.699 m²; la de los grandes supermercados, entre 1.700 y 2.499 m²; la del mediano comercio de productos de consumo ocasional, entre 200 y 1.199 m²; y la de grandes comercios, mayor de 1.200 m².

La nueva redacción, por fin, mejora substancialmente la contenida en las vigentes normas del PGMO en aspectos tales como la exigencia de dependencias de almacenaje, dársenas de carga y descarga, e incidencia del tráfico en la implantación comercial. Así, se exigirá que «los locales comerciales dispongan de un almacén o trastienda para la guarda o conservación de los productos, debidamente acondicionado, y con una superficie equivalente al 10 % de la superficie de venta»; un número –con unas dimensiones determinadas– de dársenas en función de la superficie comercial a la que sirvan; y un estudio de movilidad,



ment en el precepte, la superació del qual condicionarà la implantació de l'establiment comercial de què es tracte.

Sense perjudici de tot això, la norma ha introduït una certa dosi de flexibilitat. L'Ajuntament, amb un informe previ dels serveis municipals competents, podrà eximir o reduir l'obligació de disposar de la dotació d'aparcament o de dàrsenes en edificis existents en què es pretenga instal·lar un ús comercial i concórreguen circumstàncies objectives que impossibiliten o desaconsellen la seua aplicació. Circumstàncies que només podran referir-se a les característiques físiques de l'edifici, l'afecció a elements catalogats de l'immoble, la dificultat d'accés de vehicles, les característiques dels viaris a què recau el local i/o la proximitat de punts conflictius des del punt de vista d'ordenació viària.

En tot cas, el projecte inclourà un estudi sobre l'impacte generat per la inexistència o disminució de la dotació de servei d'aparcament o de les dàrsenes de càrrega i descàrrega.

Consultes

Amb data 22 de juliol de 2016, la Regidoria d'Urbanisme va admetre a tràmit la documentació remesa als efectes d'inici de l'avaluació ambiental i territorial estratègica i la va sotmetre a consulta de:

- Regidoria de Comerç.
- Consell Local de Comerç.
- Regidoria de Trànsit.
- Conselleria de Comerç.

S'han pronunciat expressament en l'expedient: la Direcció General de Comerç i Consum, el 24 d'octubre de 2016; la Regidoria de Comerç, el 29 de novembre de 2016; la Regidoria de Trànsit, el 9 de desembre de 2016. Els informes són favorables, si bé proposen determinades modificacions puntuals que han sigut acceptades i incorporades a la nova redacció de l'article 95.

Identificació i valoració dels efectes sobre el medi ambient

Evacuades les consultes, s'ha elaborat el present informe, tenint en compte els criteris de l'annex VIII de la LOTUP, als efectes de determinar si és procedent una avaluació ambiental i territorial ordinària o simplificada.

a) La modificació de l'article 95 de les normes del Pla general, relativa a l'ús comercial, constitueix evidentment el marc per a l'autorització de futurs projectes, en particular aquells relatius a la construcció i/o instal·lació d'establiments comercials al sòl urbà del municipi, i ho fa en relació amb la seua ubicació, dimensions i condicions de funcionament, afectant, únicament i exclusivament, l'ordenació detallada. Es tracta, a més, d'activitats no sotmeses a impacte ambiental, per la qual cosa no són subsumibles en cap dels apartats de l'article 46.1 de la LOTUP; abans, ho serien en l'apartat 3.c, relatiu als «plans... que, establint un marc per a l'autorització en el futur de projectes, no complisquen els altres requisits mencionats en l'apartat 1». Dit d'una altra manera, es tracta d'una modificació que no té efectes significatius sobre el medi ambient i el territori.

b) Sense perjudici d'això, s'ha procedit a estudiar la incidència de la modificació en l'àmbit del PATRICOVA, Pativel, Patfor, Pla D'acció territorial de caràcter sectorial de corredors d'infraestructures, i Catàleg de zones humides de la Comunitat Valenciana, amb el resultat següent:

b.1) PATRICOVA –Pla d'acció territorial de caràcter sectorial sobre la prevenció del risc d'inundació a la Comunitat Valenciana–:

Analitzada la incidència del PATRICOVA en l'àmbit d'influència de la modificació puntual que es proposa, s'advertix que hi ha dues zones amb risc d'inundació:

- Zona de la platja de Sant Joan: es distingeixen dues zones diferenciades: els sòls contigus a l'avinguda de la Costa Blanca i l'avinguda d'Oviedo, amb un risc d'inundació mitjà; i el denominat PAU 5, amb una zona de risc baix, que assoleix un nivell alt en algunes parcel·les del sector 2, amb rasants situades en zones lleugerament deprimides respecte a la rasant del carrer.

- Zona de Sant Gabriel: el risc d'inundació es localitza a l'entorn de la desembocadura del barranc de les Ovelles, on el seu costat nord presenta risc d'inundació baix, i el seu costat sud, risc d'inundació mitjà.

Cabria destacar, per tant, tres situacions diferenciades en relació a l'aplicació dels criteris establits en la modificació puntual que es planteja:

regulado pormenorizadamente en el precepto, cuya superación condicionarà la implantación del establecimiento comercial de que se trate.

Sin perjuicio de todo ello, la norma ha introducido cierta dosis de flexibilidad. El Ayuntamiento, previo informe de los servicios municipales competentes, podrá eximir o reducir la obligación de disponer de la dotación de aparcamiento o de dársenas en edificios existentes en los que se pretenda instalar un uso comercial y concurren circunstancias objetivas que imposibiliten o desaconsejen su aplicación. Circunstancias que solo podrán referirse a las características físicas del edificio, la afección a elementos catalogados del inmueble, la dificultad de acceso de vehículos, las características de los viarios a los que recae el local y/o la proximidad de puntos conflictivos desde el punto de vista de ordenación vial.

En todo caso, el proyecto incluirá un estudio sobre el impacto generado por la inexistencia o disminución de la dotación de servicio de aparcamiento o de las dársenas de carga y descarga.

Consultas

Con fecha 22 de julio de 2016, la Concejalía de Urbanismo admitió a trámite la documentación remitida a los efectos de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica y la sometió a consulta de:

- Concejalía de Comercio.
- Consejo Local de Comercio.
- Concejalía de Tráfico.
- Conselleria de Comercio.

Se han pronunciado expresamente en el expediente: la Dirección General de Comercio y Consumo, el 24 de octubre de 2016; la Concejalía de Comercio, el 29 de noviembre de 2016; la Concejalía de Tráfico, el 9 de diciembre de 2016. Los informes son favorables, si bien proponen determinadas modificaciones puntuales que han sido aceptadas e incorporadas a la nueva redacción del artículo 95.

Identificación y valoración de los efectos sobre el medio ambiente

Evacuadas las consultas, se ha elaborado el presente informe, teniendo en cuenta los criterios del anexo VIII de la LOTUP, a los efectos de determinar si procede una evaluación ambiental y territorial ordinaria o simplificada.

a) La modificación del artículo 95 de las normas del Plan general, relativa al uso comercial, constituye evidentemente el marco para la autorización de futuros proyectos, en particular aquellos relativos a la construcción y/o instalación de establecimientos comerciales en el suelo urbano del municipio, y lo hace en relación con su ubicación, dimensiones y condiciones de funcionamiento, afectando, única y exclusivamente, a la ordenación pormenorizada. Se trata, además, de actividades no sometidas a impacto ambiental, por lo que no son subsumibles en ninguno de los apartados del artículo 46.1 de la LOTUP; antes bien, lo serían en el apartado 3.c, relativo a los «planes... que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado 1». Dicho de otro modo, se trata de una modificación que no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio.

b) Sin perjuicio de ello, se ha procedido a estudiar la incidencia de la modificación en el ámbito del PATRICOVA, Pativel, Patfor, Plan de acción territorial de carácter sectorial de corredores de Infraestructuras, y Catálogo de zonas húmedas de la Comunitat Valenciana, con el siguiente resultado:

b.1) Patricova –Plan de acción territorial de carácter sectorial sobre la prevención del riesgo de inundación en la Comunitat Valenciana–:

Analizada la incidencia del PATRICOVA en el ámbito de influencia de la modificación puntual que se propone, se advierte que existen dos zonas con riesgo de inundación:

- Zona de la playa de San Juan: se distinguen dos zonas diferenciadas: los suelos colindantes con la avenida de la Costa Blanca y la avenida de Oviedo, con un riesgo de inundación medio; y el denominado PAU 5, con una zona de riesgo bajo, que alcanza un nivel alto en algunas parcelas del sector 2, con rasantes situadas en zonas ligeramente deprimidas con respecto a la rasante de la calle.

- Zona de San Gabriel: el riesgo de inundación se localiza en el entorno de la desembocadura del barranco de las Ovejas, donde su lado norte presenta riesgo de inundación bajo, y su lado sur riesgo de inundación medio.

Cabria destacar, por tanto, tres situaciones diferenciadas en relación a la aplicación de los criterios establecidos en la modificación puntual que se plantea:



El sòl urbà consolidat de la platja de Sant Joan, amb un risc d'inundació mitjà, on la totalitat de les parcel·les compten amb la seua edificabilitat materialitzada i, per tant, els nous usos comercials que es pogueren implantar en els edificis ja existents, d'acord amb la modificació de planejament elaborada, serien conseqüència d'un canvi d'ús actuals. Per tant, no hi ha modificacions respecte a la situació present.

El sòl que comprén part del Sector 1 del PAU 5 –actualment amb un procés edificatori intens–, que compta amb la urbanització ja executada, en la qual s'ha tingut en compte i es resolen els problemes d'inundabilitat que descriu el PATRICOVA, amb un risc d'inundació baix: en aquest àmbit no hi hauria cap tipus de restricció en la implantació dels usos comercials des del punt de vista del risc d'inundació que planteja la modificació puntual.

La zona de risc d'inundació alt es concentra en el sector 2 del PAU 5, el sòl del qual no s'ha desenvolupat, encara que hi ha edificacions construïdes anteriors al planejament vigent. En aquest àmbit, no seria possible implantar els usos comercials a què fa referència la modificació puntual plantejada, mentre no es desenvolupe urbanísticament, ja que no té encara la consideració de sòl urbà.

b.2) Pativel –Pla d'acció territorial de la infraestructura verda del litoral–:

L'objectiu d'aquest pla és definir la infraestructura verda de la Comunitat Valenciana com una xarxa interconnectada formada pels paisatges de major valor mediambiental, cultural i visual. Per tant, aquest pla no tindria incidència en la modificació puntual que es planteja l'aplicació de la qual es limita a les parcel·les edificables que formen el sòl urbà.

b.3) Patfor –Pla d'acció territorial forestal de la Comunitat Valenciana–:

És l'instrument d'ordenació territorial i de planificació forestal que articula i programa en el temps, i sobre el territori, les actuacions de la conselleria competent en matèria de medi ambient, en l'àmbit de la política forestal: aspectes que no es veuen afectats per la modificació de les determinacions del planejament en l'àmbit comercial.

b.4) Pla d'acció territorial de caràcter sectorial de corredors d'infraestructures:

L'objecte d'aquest pla és mantindre la base territorial per la qual discorre el traçat del projecte de transferències de recursos hídrics des de la conca de l'Ebre fins a diverses conques, entre les quals es troben les del Xúquer i Segura, per la qual cosa no tindria cap influència en la modificació proposada de les normes urbanístiques del PGMO.

b.5) Catàleg de zones humides de la Comunitat Valenciana:

Cap de les zones humides que componen el catàleg se situen al sòl urbà, per la qual cosa no es trobarien afectades per la modificació puntual de planejament que es proposa.

c) El comerç és el punt de trobada entre la producció i el consum, la qual cosa li atorga un paper estratègic en la qualitat de vida dels ciutadans. Aquesta qualitat de vida passa per combinar factors com la mobilitat i la proximitat. Aquest resultat és el que es pretén aconseguir amb la modificació de planejament que es proposa, que consisteix fonamentalment a potenciar el comerç de proximitat, sense que per això els consumidors no puguin assumir, si ho desitgen, costos superiors de desplaçament per a accedir a millors condicions de mercat en preu, qualitat o assortiment.

S'aposta per una idea de ciutat compacta amb complexitat d'usos on la distribució del comerç siga homogènia i es done cabuda als nous formats comercials. Açò implica una previsió de menor consum del sòl en potenciar la situació del comerç als vials de major capacitat que s'han assimilat als de la xarxa primària que exigeix la normativa autonòmica vigent. Aquesta limitació en el creixement dispers es posa de manifest en considerar que la capacitat d'albergar nous centres comercials de tercera categoria ja ha quedat coberta amb els existents. Es considera que la creació de macro illes monofuncionals tancades a l'exterior, que és la tipologia més comuna en aquest format comercial, ha impedit l'existència d'usos i de locals comercials i la creació de nous eixos comercials, la qual cosa no ha contribuït a crear una trama comercial equilibrada.

Aquesta aposta per una redistribució uniforme del comerç en la trama urbana existent, afavoriria la rehabilitació i/o el manteniment

El suelo urbano consolidado de la playa de San Juan, con un riesgo de inundación medio, donde la totalidad de las parcelas cuentan con su edificabilidad materializada y, por tanto, los nuevos usos comerciales que se pudieran implantar en los edificios ya existentes, de acuerdo con la modificación de planeamiento elaborada, serían consecuencia de un cambio de uso actuales. Por tanto, no hay modificaciones respecto a la situación presente.

El suelo que abarca parte del sector 1 del PAU 5 –actualmente con un proceso edificatorio intenso–, que cuenta con la urbanización ya ejecutada, en la que se ha tenido en cuenta y se resuelven los problemas de inundabilidad que describe el PATRICOVA, con un riesgo de inundación bajo: en este ámbito no habría ningún tipo de restricción en la implantación de los usos comerciales desde el punto de vista del riesgo de inundación que plantea la modificación puntual.

La zona de riesgo de inundación alto se concentra en el sector 2 del PAU 5, cuyo suelo no se ha desarrollado, aunque existen edificaciones construidas anterior al planeamiento vigente. En este ámbito, no sería posible implantar los usos comerciales a los que hace referencia la modificación puntual planteada, en tanto en cuanto no se desarrolle urbanísticamente, ya que no tiene todavía la consideración de suelo urbano.

b.2) Pativel –Plan de acción territorial de la infraestructura verde del litoral–:

El objetivo de este plan es el de definir la infraestructura verde de la Comunitat Valenciana como una red interconnectada conformada por los paisajes de mayor valor medioambiental, cultural y visual. Por tanto, este plan no tendría incidencia en la modificación puntual que se plantea cuya aplicación se limita a las parcelas edificables que conforman el suelo urbano.

b.3) Patfor –Plan de acción territorial forestal de la Comunitat Valenciana–:

Es el instrumento de ordenación territorial y de planificación forestal que articula y programa en el tiempo, y sobre el territorio, las actuaciones de la conselleria competente en materia de Medio Ambiente, en el ámbito de la política forestal: aspectos que no se ven afectados por la modificación de las determinaciones del planeamiento en el ámbito comercial.

b.4) Plan de acción territorial de carácter sectorial de corredores de infraestructuras:

El objeto de este plan es mantener la base territorial por la que discurre el trazado del proyecto de transferencias de recursos hídricos desde la cuenca del Ebro a diversas cuencas, entre las que se encuentran las del Júcar y Segura, por lo que no tendría ninguna influencia en la modificación propuesta de las normas urbanísticas del PGMO.

b.5) Catálogo de zonas húmedas de la Comunitat Valenciana:

Ninguna de las zonas húmedas que componen el catálogo se sitúan en el suelo urbano, por lo que no se encontrarían afectadas por la modificación puntual de planeamiento que se propone.

c) El comercio es el punto de encuentro entre la producción y el consumo, lo que le otorga un papel estratégico en la calidad de vida de los ciudadanos. Esa calidad de vida pasa por combinar factores como la movilidad y la proximidad. Este resultado es el que se pretende alcanzar con la modificación de planeamiento que se propone, que consiste fundamentalmente en potenciar el comercio de proximidad, sin que por ello los consumidores no puedan asumir, si lo desean, costes superiores de desplazamiento para acceder a mejores condiciones de mercado en precio, calidad o surtido.

Se apuesta por una idea de ciudad compacta con complejidad de usos donde la distribución del comercio sea homogénea y se de cabida a los nuevos formatos comerciales. Esto implica una previsión de menor consumo del suelo al potenciar la situación del comercio en los viales de mayor capacidad que se han asimilado a los viales de la red primaria que exige la normativa autonómica vigente. Esta limitación en el crecimiento disperso se pone de manifiesto al considerar que la capacidad de albergar nuevos centros comerciales de tercera categoría ya ha quedado colmatada con los existentes. Se considera que la creación de macromanzanas monofuncionales cerradas al exterior, que es la tipologia más común en este formato comercial, ha impedido la existencia de usos y de locales comerciales y la creación de nuevos ejes comerciales, lo que no ha contribuido a crear una trama comercial equilibrada.

Esta apuesta por una redistribución uniforme del comercio en la trama urbana existente, favorecería la rehabilitación y/o el manteni-



dels edificis catalogats, als quals es podria dotar d'un ús de manera que se n'evitara el deteriorament i, a més, suposaria la posada en el mercat de molts locals buits que actualment suposen un impacte negatiu per a la imatge urbana.

Pel que fa a la incidència en el medi ambient que suposaria l'elecció d'un model de ciutat compacta amb complexitat d'usos, cabria destacar la conseqüència immediata d'una disminució de desplaçaments motoritzats. Aquesta mobilitat, associada a l'activitat comercial, comprendria des del transport per a la distribució de mercaderies fins als desplaçaments, tant dels empleats com dels consumidors. Aquest model territorial té menor incidència mediambiental en reduir l'emissió de gasos, en disminuir les necessitats de xarxes d'infraestructures (electricitat, aigua, telecomunicacions, etc) i com ja s'ha citat en els paràgrafs anteriors, en reduir el consum de sòl.

Com ha quedat exposat en l'apartat sobre «objecte i justificació» de la modificació, s'ha aprofundit especialment en la necessitat d'un estudi de mobilitat previ a la implantació de determinades superfícies comercials, dirigit a evitar qualsevol tipus de congestió viària –derivada dels desplaçaments i de les operacions de càrrega i descàrrega–, la superació de la qual condicionarà l'autorització municipal.

d) És particularment explícit en la matèria l'informe de la Regidoria de Trànsit en què s'afirma:

«Els fonaments exposats per a la modificació són plenament compartits pel tècnic que subscriu, perquè els conceptes de ciutat compacta i distribució heterogènia d'usos representen la clau per a la consecució d'un patró de mobilitat urbana sostenible. No obstant això, com s'ha exposat en l'informe, es considera que els criteris de mobilitat i l'enginyeria associada a ella, han de jugar un paper rellevant en la planificació urbanística i l'ordenació del territori. Per això, la seua consideració resulta més eficaç en les fases prèvies o inicials... la modificació de l'article 95 de les NNUU es considera necessària i convenient per atendre, entre d'altres, els preceptes següents:

- Model de ciutat compacta i heterogènia, que fomenta els desplaçaments curts per motius comercials.
- Regulació de les condicions per a la millora de les operacions de càrrega i descàrrega lligades als establiments comercials, a fi de reduir la problemàtica de trànsit associada a la distribució de mercaderies.

- Coherència amb els objectius fixats en el Pla de mobilitat urbana sostenible, per aconseguir un sistema de mobilitat sostenible, en consonància amb els objectius fixats per l'Estratègia 2020 de la Unió Europea Una estratègia intel·ligent per a un creixement sostenible, intel·ligent i integrador, de la qual destaquen:

La reducció d'emissions de carboni de la nostra economia.

Deslligar el creixement econòmic i l'ús de recursos.»

Consideracions jurídiques

1. L'avaluació ambiental estratègica és l'instrument de prevenció, establert en la Directiva 2001/42/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny, per a la integració dels aspectes ambientals en la presa de decisions de plans i programes públics. Aquesta directiva es va incorporar al dret intern mitjançant la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i al dret autonòmic, mitjançant la Llei 5/2014, de 25 de juliol, d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge, de la Comunitat Valenciana (LOTUP).

El Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei del sòl i rehabilitació urbana, estableix en l'article 22 que els instruments d'ordenació territorial i urbanística estan sotmesos a avaluació ambiental.

La LOTUP estableix en l'article 48 que en l'avaluació ambiental i territorial estratègica de plans i programes participen les persones i institucions següents:

«a) Òrgan promotor: òrgan d'una administració pública, estatal, autonòmica o local, que inicia el procediment per a l'elaboració i adopció d'un pla o programa i, en conseqüència, ha d'integrar els aspectes ambientals i territorials en el seu contingut a través d'un procés d'avaluació ambiental i territorial estratègica.

Els plans i programes d'iniciativa privada es tramitaran per l'òrgan promotor públic competent.

b) Òrgan substantiu: òrgan de l'administració pública que ostenta les competències per a adoptar o aprovar un pla o programa.

miento de los edificios catalogados, a los que se podría dotar de un uso de modo que evitara su deterioro y, además, supondría la puesta en el mercado de muchos locales vacíos que actualmente suponen un impacto negativo para la imagen urbana.

Con respecto a la incidencia en el medio ambiente que supondría la elección de un modelo de ciudad compacta con complejidad de usos cabría destacar la consecuencia inmediata de una disminución de desplazamientos motorizados. Esta movilidad, asociada a la actividad comercial comprendería desde el transporte para la distribución de mercancías hasta los desplazamientos, tanto de los empleados como de los consumidores. Este modelo territorial tiene menor incidencia medioambiental al reducir la emisión de gases, al disminuir las necesidades de redes de infraestructuras (electricidad, agua, telecomunicaciones, etc.) y como ya se ha citado en los párrafos anteriores, al reducir el consumo de suelo.

Como ha quedado expuesto en el apartado sobre «objeto y justificación» de la modificación, se ha profundizado especialmente en la necesidad de un estudio de movilidad previo a la implantación de determinadas superficies comerciales, dirigido a evitar cualquier tipo de congestión viaria –derivada de los desplazamientos y de las operaciones de carga y descarga–, cuya superación condicionarà la autorización municipal.

d) Es particularmente explícito en la materia el informe de la Concejalía de Tráfico, a cuyo tenor:

«Los fundamentos expuestos para la modificación son plenamente compartidos por el técnico que suscribe, pues los conceptos de ciudad compacta y distribución heterogénea de usos representan la clave para la consecución de un patrón de movilidad urbana sostenible. No obstante, como se ha expuesto en el informe, se considera que los criterios de movilidad y la ingeniería asociada a ella, deben jugar un papel relevante en la planificación urbanística y la ordenación del territorio. Por ello, su consideración resulta más eficaz en las fases previas o iniciales... la modificación del artículo 95 de las NNUU se considera necesaria y conveniente por atender entre otros a los siguientes preceptos:

- Modelo de ciudad compacta y heterogénea, que fomenta los desplazamientos cortos por motivos comerciales.
- Regulación de las condiciones para la mejora de las operaciones de carga y descarga ligada a los establecimientos comerciales, al objeto de reducir la problemática de tráfico asociada a la distribución de mercancías.

- Coherencia con los objetivos fijados en el Plan de movilidad urbana sostenible, para lograr un sistema de movilidad sostenible, en consonancia con los objetivos fijados por la Estratègia 2020 de la Unió Europea Una estratègia intel·ligent per a un creixement sostenible, intel·ligent e integrador, de la que destaquen:

La reducción de emisiones de carbono de nuestra economía.

Desligar el crecimiento económico y el uso de recursos.»

Consideraciones jurídicas

1. La evaluación ambiental estratègica es el instrumento de prevención, establecido en la Directiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio, para la integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos. Dicha directiva se incorporó al derecho interno mediante la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y al derecho autonómico, mediante la Ley 5/2014, de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, de la Comunitat Valenciana (LOTUP).

El Real decreto legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del suelo y rehabilitación urbana, establece en el artículo 22 que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística están sometidos a evaluación ambiental.

La LOTUP establece en el artículo 48 que en la evaluación ambiental y territorial estratègica de planes y programas participan las siguientes personas e instituciones:

«a) Órgano promotor: órgano de una administración pública, estatal, autonómica o local, que inicia el procedimiento para la elaboración y adopción de un plan o programa y, en consecuencia, debe integrar los aspectos ambientales y territoriales en su contenido a través de un proceso de evaluación ambiental y territorial estratègica.

Los planes y programas de iniciativa privada se tramitarán por el órgano promotor público competente.

b) Órgano substantivo: órgano de la administración pública que ostenta las competencias para adoptar o aprovar un pla o programa.

c) Òrgan ambiental i territorial: és l'òrgan autonòmic, dependent de la conselleria competent en matèria d'ordenació del territori i medi ambient que realitza l'anàlisi tècnica dels expedients d'avaluació ambiental i territorial, formula les declaracions ambientals i territorials estratègiques, i en col·laboració amb l'òrgan promotor i substantiu, vetla per la integració dels aspectes ambientals, juntament amb els territorials i funcionals, en l'elaboració del pla o del programa. L'òrgan ambiental i territorial serà l'ajuntament del terme municipal de l'àmbit del planejament objecte de l'avaluació ambiental, sense perjudici de l'assistència i la cooperació de les diputacions provincials d'acord amb la legislació de règim local, en els casos següents:

1. En els instruments de planejament urbanístic que afecten únicament i exclusivament l'ordenació detallada del sòl urbà definida en la present llei.

[.../...]

2. A la vista de tot açò i considerant que, d'acord amb els criteris de l'annex VIII de la LOTUP, la modificació del pla avaluat no influeix en altres plans o programes, ja que afecta, únicament, el sòl urbà; el sistema d'implantació de superfícies que proposa acosta el comerç al ciutadà, amb el consegüent estalvi, sistemàtic, de desplaçaments motoritzats al terme municipal; i no suposa cap afecció sobre elements del patrimoni natural i cultural, podem concloure que és d'aplicació el procediment d'avaluació ambiental i territorial estratègica simplificat, i que, en conseqüència, és suficient el present informe ambiental i territorial estratègic, a fi de prosseguir la tramitació prevista en els articles 50, 51 i 57 de la LOTUP. Per tot això, és procedent emetre un informe ambiental i territorial estratègic favorable en el procediment de modificació puntual número 35, relatiu a l'article 95 de les normes del Pla general municipal d'ordenació d'Alacant, per considerar que no té efectes significatius sobre el medi ambient.

3. Tal com estableix l'article 57 de la LOTUP, després de la comunicació de l'informe ambiental, territorial i estratègic a l'òrgan promotor i a l'òrgan substantiu, se sotmetrà l'expedient a informació pública per un període de 45 dies, assegurant les mesures mínimes de publicitat exigides per l'article 53.2), també de la LOTUP.

Òrgan competent

És l'alcalde, per aplicació de l'article 124.4.ª) de la LRRL, i, per delegació de data 17 de juny de 2015, el regidor delegat d'Urbanisme.

Tenint en compte tot açò, el regidor delegat d'Urbanisme, resol:

Primer

Emitre informe ambiental i territorial estratègic favorable en el procediment simplificat tramitat per a la modificació de l'article 95 de les normes del vigent Pla general municipal d'ordenació urbana d'Alacant, per considerar que no té efectes significatius en el medi ambient.

Segon

Publicar el present informe en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

Segons estableix l'article 51.7 de la LOTUP, l'informe ambiental i territorial estratègic perdre la seua vigència i cessarà en la producció dels seus efectes si, una vegada publicat en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana* no s'haguera aprovat la modificació proposada en el termini màxim de quatre anys des de la seua publicació. En aquest cas, hauria d'iniciar-se novament el procediment d'avaluació ambiental i territorial estratègica.

Tercer

Comunicar la present resolució a l'òrgan promotor i al Ple de l'Ajuntament –òrgan substantiu–, als efectes de continuar el procediment d'aprovació de la modificació de l'article 95 de les normes del PGMO, de conformitat amb el que estableix l'article 57 de la LOTUP.

Alacant, 22 de febrer de 2017.– El regidor d'Urbanisme: Miguel Ángel Pavón García. El vicesecretari: Germán Pascual Ruiz-Valdepeñas.

c) Órgano ambiental y territorial: es el órgano autonómico, dependiente de la conselleria competente en materia de ordenación del territorio y medio ambiente que realiza el análisis técnico de los expedientes de evaluación ambiental y territorial, formula las declaraciones ambientales y territoriales estratégicas, y en colaboración con el órgano promotor y substantivo, vela por la integración de los aspectos ambientales, junto a los territoriales y funcionales, en la elaboración del plan o del programa. El órgano ambiental y territorial será el ayuntamiento del término municipal del ámbito del planeamiento objeto de la evaluación ambiental, sin perjuicio de la asistencia y la cooperación de las diputaciones provinciales de acuerdo con la legislación de régimen local, en los siguientes casos:

1. En los instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten única y exclusivamente a la ordenación pormenorizada del suelo urbano definida en la presente ley.

[.../...]

2. A la vista de cuanto antecede y considerando que, de acuerdo con los criterios del anexo VIII de la LOTUP, la modificación del plan evaluado no influye en otros planes o programas, en cuanto afecta, únicamente, al suelo urbano; el sistema de implantación de superficies que propone acerca el comercio al ciudadano, con el consiguiente ahorro, sistemático, de desplazamientos motorizados en el término municipal; y no supone ninguna afeción sobre elementos del patrimonio natural y cultural, podemos concluir que es de aplicación el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica simplificado, y que, en consecuencia, es suficiente el presente informe ambiental y territorial estratégico, al objeto de proseguir la tramitación prevenida en los artículos 50, 51 y 57 de la LOTUP. Por todo ello, procede emitir informe ambiental y territorial estratégico favorable en el procedimiento de modificación puntual número 35, relativo al artículo 95 de las normas del Plan general municipal de ordenación de Alicante, por considerar que no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente.

3. Tal y como establece el artículo 57 de la LOTUP, tras la comunicación del informe ambiental, territorial y estratégico al órgano promotor y al órgano substantivo, se someterá el expediente a información pública por un periodo de 45 días, asegurando las medidas mínimas de publicidad exigidas por el artículo 53.2), también de la LOTUP.

Órgano competente

Es el alcalde, por aplicación del artículo 124.4.ª) de la LRRL, y, por delegación de fecha 17 de junio de 2015, el concejal delegado de Urbanismo.

A la vista de cuanto antecede, el concejal delegado de Urbanismo resuelve:

Primer

Emitir informe ambiental y territorial estratégico favorable en el procedimiento simplificado tramitado para la modificación del artículo 95 de las normas del vigente Plan general municipal de ordenación urbana de Alicante, por considerar que no tiene efectos significativos en el medio ambiente.

Segundo

Publicar el presente informe en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

Según establece el artículo 51.7 de la LOTUP, el informe ambiental y territorial estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de sus efectos si, una vez publicado en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, no se hubiera aprobado la modificación propuesta en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En tal caso, habría de iniciarse nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica.

Tercero

Comunicar la presente resolución al órgano promotor y al Pleno del Ayuntamiento –órgano substantivo–, a los efectos de continuar el procedimiento de aprobación de la modificación del artículo 95 de las normas del PGMO, de conformidad con cuanto establece el artículo 57 de la LOTUP.

Alicante, 22 de febrero de 2017.– El concejal de Urbanismo: Miguel Ángel Pavón García. El vicesecretari: Germán Pascual Ruiz-Valdepeñas.