

1ª Reunión de la Comisión Temática de Urbanismo y Territorio del Plan Estratégico de Grado

Miembros activos de la Comisión:

PLAN ESTRATÉGICO DE GRADO COMISION TEMÁTICA DE URBANISMO Y TERRITORIO			
	Organismo	Nombre	Asistencia
	Agencia de Desarrollo Local	León, Carlos	Moderador
1	Agencia de Desarrollo Local	González Menéndez, Lucía	Presente
	Asesor Ayuntamiento	Muñoz, Angel	experto
	Tecnia Ingenieros	Quirós Muñiz, Gerardo/Javier Esteban	Experto
	Ayuntamiento de Santo Adriano	Riesgo, Xose Nel	Experto
2	Fundación Vital	Alonso González, José Gerardo	Ausente
3	CCOO	Alvarez Arango, Raúl	Ausente
4	PSOE	Álvarez Bemejo, María Jesús	Ausente
5	Agencia de Desarrollo Local	Arias, Constantino	Presente
6	Ciudadano-hostelero	Barredo Álvarez, Balbina	Presente
7	Hermandad de Santiago y Santa Ana	Fernández Alonso, Herminio	Ausente
8	Inmobiliaria Allen/Grado Asesores	García López, Manuel Angel	Ausente
9	Plataforma Pro-autovía	García Queipo, José Ramón	Presente
10	Representantes del Mercado	González Cañedo, José Luis	Presente
11	Siempre Grado	Martínez Alonso, Jesús	Ausente
12	Ayuntamiento de Grado	Martínez Miranda, César	Ausente
13	Grupo IU	Masa González, Antonio	Presente
14	Constructor	Menéndez Fernández, Olivo	Presente
15	Telegrado	Menéndez Riesgo, Francisco	Presente
16	Colectivo de Mujeres "Las Ayalgas"	Ordiales, Marta	Presente
17	Ciudadano	Sierra Fernández, Juan Carlos	Presente
18	U.G.T.	Suárez Castaño, José Benigno	Ausente

	Prámaro (suplente)	Alonso Estrada, María Jesús	Presente
	Hermandad de Santiago y Santa Ana (suplente)	Alvarez Estrada, Ana	Ausente

Siendo las 18.45 del miércoles 18 de septiembre de 2002 se constituye la Comisión de Urbanismo y Territorio establecida por el Consejo de Desarrollo Local en el marco del Plan Estratégico de Grado, en la Casa de Cultura de Grado y con la relación de miembros activos de la Comisión que arriba se señala.

Comienza la sesión Carlos León agradeciendo su presencia a los asistentes y explicando qué es y en qué consiste el Plan Estratégico de Grado, la comisión temática de Urbanismo y Territorio y cuál va a ser la metodología a seguir en las comisiones temáticas. En particular, se aclara que el método para establecer el quórum de las reuniones será actualizar permanentemente el estado de miembros de la Comisión, siendo el quórum la mitad más uno de los miembros activos que así lo hagan constar, y dando de baja en la Comisión a los que así lo manifiesten, y en cualquier momento del proceso.

Se señala el lema general establecido en el Plan Estratégico (*hacer de Grado/Grao un lugar donde [tod@s](#) puedan disfrutar de calidad de vida*) y el lema particular para la Comisión de Urbanismo y Territorio (*Favorecer la movilidad y el crecimiento urbano, y eliminar las barreras administrativas y arquitectónicas*).

Tras esta introducción se plantea una ronda de intervenciones acerca del parecer de los miembros de la Comisión sobre la problemática urbanística y territorial del Concejo, al objeto de establecer una matriz DAFO (debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades) del sector urbanismo y territorio.

Con carácter previo Balbina Barredo hace constar que participa en la Comisión en calidad de ciudadana interesada en este debate y en tanto empresaria hostelera, y no como concejal de la Corporación Municipal, que también lo es. En el mismo sentido se pronuncia Marta Ordiales, que asiste en representación del Colectivo Las Ayalgas, y no en tanto concejal de la Corporación.

Carlos León (Agente de desarrollo local y moderador de la reunión) se presenta y hace los siguientes comentarios: que la autovía va a suponer un punto de inflexión en la situación de Grado lo que provocará variaciones, que podrán ser positivas o negativas, ya que Grado se incorporará a un mercado único laboral y comercial, del área metropolitana central de la región..

En la ronda de intervenciones subsiguiente se señala la problemática urbanística específica, comenzando por el caso de que los solares en Grado resulten muy caros y sean escasos, así como la escasez de suelo urbanizable, lo que hace que los precios sean muy altos. Este es uno de los principales problemas para buena parte de los intervinientes.

Se observa también como problema principal el hecho de que haya disminuido el tráfico en la carretera de Grado por la apertura de la carretera del litoral, y por consiguiente el comercio se haya visto afectado. Se cree que es muy necesaria la autovía y que se habilite más suelo urbanizable para hacer más viviendas unifamiliares y pisos y que de esta manera Grado pueda crecer.

También se observa como principal problema la diversidad de volúmenes y formas de los edificios, así como la falta de espacios públicos. Se considera necesario un plan de ordenación urbana más estricto para calificar el suelo y que la falta de disciplina urbanística no prevalezca ocasionando buena parte de los problemas. Se considera, por otra parte, una ventaja comparativa

el carácter de villa de la localidad de Grado, lo que le permite combinar las ventajas de lo rural y lo urbano.

Surge el debate en torno a las oportunidades y amenazas inducidas por la autovía, aunque se llega al acuerdo general de que es positivo pero resulta necesario que Grado esté preparado para cuando llegue, pues de otra manera puede producir efectos negativos. En particular se cita el problema de escasez de viviendas, aparcamientos y otras infraestructuras, mientras que se ve como beneficioso poder combinar los ámbitos rural y urbano, porque la tendencia actual es evitar las grandes aglomeraciones urbanas. Se considera que hay que potenciar los alicientes de la zona rural y dar facilidades a los jóvenes para trabajar y establecerse en el concejo y valorizar la riqueza de la zona rural y evitar el despoblamiento.

La autovía se aprecia como un problema si no existe en Grado una oferta adecuada para las personas, pues la autovía puede traer gente a Grado pero también facilita su salida. Entre los mayores problemas detecta nuevamente la falta de aparcamientos, de espacios públicos (parques, jardines, zonas de paseo, aceras, ...), las comunicaciones (tanto del núcleo urbano con otras ciudades, así como de los pueblos del concejo con el núcleo urbano). También se aprecia una escasez principalmente en cuanto a vivienda de calidad (más vivienda unifamiliar), con una buena relación calidad- precio.

Además se detecta un déficit de comunicaciones con el concejo, porque existe dificultad a la hora de ofrecer algunos servicios en los pueblos del concejo, e incluso dentro del propio centro urbano (zonas de carga y descarga...). Por otra parte, se considera que la actividad comercial debe ser más abierta para competir en un mercado más amplio, ya que están muy centrados en su carácter de villa y cabecera de comarca.

Las comunicaciones siguen centrando el debate dado que al respecto se cree que en Grado hay un retraso de 40 años y para solucionarlo lo principal es mejorar la comunicación. Se entiende que la villa ha perdido buena parte de su carácter de cabecera de comarca, y ello se observa en el descenso de la calidad y cantidad de los mercados semanales. Con la autovía habrá una disminución aún mayor del papel de cabecera de comarca de Grado, y cabe la posibilidad de convertirse en ciudad dormitorio al no existir salidas laborales. Se ve necesario la implantación de industrias en el concejo.

También se hace notar los problemas de barreras arquitectónicas y la falta de aparcamientos para minusválidos, haciendo hincapié en las muchas barreras arquitectónicas en los edificios públicos de la villa (Ayuntamiento, Casa de Cultura, Albergue, ...), pero también de la movilidad general en la villa, y no sólo para minusválidos, sino para mayores, personas temporalmente discapacitadas, etc.

Como aspectos positivos se valoran que aún existen grandes volúmenes de tráfico de paso por la villa, que puede aprovecharse para reforzar el carácter de vía de paso de Grado cuando llegue la autovía. Se señala la necesidad de disponer de un polígono industrial, que debería desarrollarse rápidamente. Se resalta como fortalezas del Concejo las dotaciones y equipamientos existentes (piscinas, instalaciones deportivas, albergue, escuela de música,...), aunque se considera que algunas quedan aún pendientes, y en particular algunas de carácter simbólico, como podría ser un museo.

Se destaca la oportunidad derivada de la disponibilidad de un casco histórico de mucho valor, pero muy deteriorado, subrayándose como recursos subutilizados el paseo fluvial, tal y como se encuentra ahora, la poca atracción de turismo y la falta de aparcamientos.

En cuanto al equipamiento del museo etnográfico se identifica como como carencia por estar situado en un lugar inadecuado.

Se hace notar, también, el déficit de oferta de ocio, que si bien es un problema esencialmente del sector privado, deberían contemplarse desde la perspectiva de equipamientos públicos que minoren esta carencia. También considera que el carácter de ruralidad de Grado puede considerarse un inconveniente, en cuanto a la falta de dotaciones y equipamientos intrínseca el medio rural, y de gran oferta en el área urbana central.

Otros aspectos positivos señalados son la existencia de los dos mercados semanales, que sirven para atraer gente, así como la existencia del río, aunque se identifica como gran problema que la villa haya crecido de espaldas al río. El gran desafío será dar a la villa una fachada fluvial. Se hace notar, también como ventaja, la disponibilidad de suelo público para el polígono industrial, como gran oportunidad de desarrollo. En este sentido, se cree que se debe controlar el tipo de industrias que se quiere que se instalen en Grado, evitando las contaminantes. La escasez de viviendas unifamiliares vuelve a surgir como especial carencia, para lo que habría que liberalizar suelo, así como la carencia de aparcamientos. A favor de Grado se determina también su localización territorial en Asturias y su casco histórico. Como aspectos negativos, se consideran las calles estrechas del centro que dificultan el tráfico, para lo que sugiere peatonalizar, y la existencia de muchas barreras arquitectónicas que hay que suprimir.

- Gerardo Quirós y Javier Infantes (expertos invitados de la empresa Tecnia Ingenieros, redactores del Plan General de Ordenación Urbana de Oviedo) realizan una exposición acerca de su visión de la problemática urbanística, que tratarán de resolver a través del documento del Plan General de Ordenación Urbana. No se considera la autovía como amenaza porque no parece que exista el problema de que Grado se convierta en una ciudad dormitorio. La Amenaza es que el tráfico no llegue a Grado porque se quede en Trubia, o que pase de largo y no se detenga aquí. Explican que se harán dos accesos a Grado y que hay que resolver cómo se urbaniza el suelo cercano a las entradas a la villa. Señalan que habría que aprovechar la red de Metrotren e intentar que pasase por Grado y que es prioritario mejorar la red de saneamiento y ver que se hace con el otro margen del río (si se reserva para un gran parque, o se urbaniza, o se deja como terreno público,...). Consideran que hay que hacer que el crecimiento de Grado sea ordenado e incluso hacer una gran travesía que cruce la villa, además de la gran oportunidad que se generará por la transferencia de la actual Nacional a vía urbana, que permitirá la integración urbana la actual travesía y toda la Recta de Peñaflor: Este será la mayor oportunidad urbanística a medio plazo, como gran bulevar urbano. Consideran que Grado tendría que tener algún referente como por ejemplo un edificio ejemplar y/o característico, fundamentalmente como dotación pública. En cuanto al medio rural, creen que hay que mejorar la calidad ambiental, disminuir el impacto de las canteras y potenciar el atractivo que supone el casco Histórico. Hay que favorecer el desarrollo de viviendas unifamiliares, y hacer un crecimiento controlado para mejorar la calidad de vida. La ventaja que presenta Grado es la posibilidad de tener las actividades agrupadas en diferentes localizaciones.

Finalmente, se suscita el debate respecto a los riesgos de que Grado llegue a convertirse en ciudad dormitorio. Para algunas personas no existe riesgo alguno, mientras que para otras sí que

existen probabilidades de que ese riesgo se materialice, si bien resultaría fácilmente evitable con algunas actuaciones.

De lo hasta aquí expuesto se establece el DAFO de la Comisión Temática de Urbanismo y Territorio, sintetizada en el siguiente cuadro:

MATRIZ DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades)

DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Escasez de suelo ◆ Falta de disciplina y gestión urbanística (volúmenes y aparcamientos) ◆ Falta de infraestructuras (saneamiento, aparcamientos discapacitados,...) ◆ Déficit espacios públicos (necesidad de peatonalización) ◆ Carestía de la vivienda ◆ Mala movilidad: <ol style="list-style-type: none"> 1. Intercomarcal, intermunicipal, intraurbana 2. De vehículos 3. Discapacitados (barreras) ◆ Falta oferta de ocio ◆ Crecimiento de espaldas al río 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Disminución del papel de cabecera de comarca ◆ Riesgo de convertirse en una ciudad dormitorio (creación de empleos) ◆ Pérdida del carácter de paso ◆ Existencia de territorios competidores
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Carácter de Villa (rural+urbano) ◆ Calidad ambiental del medio rural ◆ Buenas dotaciones ◆ Casco Histórico de calidad ◆ Disponibilidad de suelo ◆ Existencia de los dos mercados ◆ Posibilidades del río 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Mejora de las comunicaciones (autovía, metrotren) ◆ Posibilidad de captar nuevos tráfico ◆ Atracción de nuevas industrias ◆ Travesía nacional

Y sin más que tratar se levanta la sesión, siendo las 21 horas del miércoles, 25 de septiembre de 2002.

Fdo. Carlos León Jiménez
Moderador de la Comisión

Lucía González
Secretaria de la Comisión