

El Grupo Municipal 'Cuenca, En Marcha!', al amparo de lo establecido en el art. 97.3 RD 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales y en correspondencia con el art. 52 del Reglamento Orgánico Municipal del Exmo. Ayuntamiento de Cuenca, presenta para que el Pleno en su convocatoria ordinaria de 30 de enero de 2020 someta a su debate y aprobación la siguiente,

MOCIÓN PARA LA REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO DE FORMA PARTICIPATIVA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

PRIMERO. – El 30 de abril de 2009, en consejo de ministros fue aprobada la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS). Este documento pretende servir como marco estratégico para el desarrollo legislativo, normativo y de gestión pública de, entre otras cosas, la movilidad urbana para “propiciar el cambio necesario en el modelo actual de movilidad, haciéndolo más eficiente y sostenible”. Para ello, “impone [...] [la aplicación] de manera coordinada entre los distintos sectores afectados, [de] las directrices y medidas aquí contenidas”.

Como consecuencia del desarrollo de este marco, en España se han incorporado aspectos sobre movilidad en leyes como la Ley 2/2011 de Economía Sostenible, de 4 de marzo de 2011, la cual establece en su artículo 102 que “a partir del 1 de enero de 2014, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible”.

SEGUNDO. – Según viene definido en la Guía Práctica para la Elaboración e Implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible elaborada por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es “un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos”.

Este documento, siendo la principal referencia para la elaboración de los PMUS en España, también establece que “la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible requiere una metodología de participación y concienciación social [...] [así como] de un equipo de gestión municipal que garantice la participación de los ciudadanos”. En este sentido, y con respecto a la actualización de sus contenidos, se establece metodológicamente que “para cada una de las medidas se deberán prever mecanismos de seguimiento anual por medio de indicadores, así como mecanismos de revisión para adaptarse a la evolución de la movilidad de la ciudad”; concluyendo que “al cabo de cuatro años se deberá empezar con la elaboración de un nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible”.

TERCERO. – En enero de 2017 se constituyó la Comisión Técnica de Movilidad, formada por el Director del PMUS; el Jefe de Sección Técnica del Servicio Municipal de Obras; el Jefe de Sección de Urbanización del Servicio Municipal de Obras; el Sr. Intendente de Policía Local; el Jefe de Área de Servicios Informáticos; el Jefe del Servicio de Bomberos y Protección Civil; un Técnico del Servicio eléctrico; un Arquitecto de la Gerencia Municipal de Urbanismo; un Técnico de Medio Ambiente; un Técnico del Servicio de Transporte Urbano de Viajeros; un Técnico del Servicio de Ordenación y Regulación del Aparcamiento; un Técnico del equipo redactor del PMUS; y el Secretario General Municipal. A esta comisión se sumó más adelante un representante de la empresa concesionaria del servicio público de transporte urbano y otro de la empresa que gestiona la ORA, como aparece reflejado en los comunicados oficiales del equipo de gobierno en aquel momento.

A comienzos de 2018, este equipo técnico planteó como resultado de sus deliberaciones que, de las medidas prioritarias para desarrollar en la ciudad, “entre las cinco primeras, están, junto al aparcamiento subterráneo de la calle Astrana Marín que obtuvo la primera posición, con 49,69 puntos, los aparcamientos en superficie en el entorno del Estadio Municipal de la Fuensanta y la entrada de Madrid por la A40; el aparcamiento en superficie en los terrenos de ADIF junto a los almacenes en desuso; la implantación de una red de itinerarios preferentes para ciclistas y, en quinto lugar, la reordenación de tráfico y los aparcamientos en las calles Sánchez Vera y Princesa Zaida unido a la ampliación de las paradas de autobús en la calle Colón.”

CUARTO. – El 22 de agosto de 2017, el Ayuntamiento de Cuenca publicó que se había presentado el Estudio de Viabilidad del Parking Astrana Marín por parte de la empresa Grupo Herce-ICR Aparcamientos S. L para retomar las obras iniciadas en septiembre de 2011 con el Sr. Juan Ávila (PSOE) como Alcalde y el Sr. Darío Dolz (PSOE) como Concejal de Urbanismo. Este Estudio de Viabilidad fue aprobado en la Junta de Gobierno Local de 9 de octubre de 2017 con el Sr. Ángel Mariscal (PP) como

Alcalde y el Sr. José Ángel Gómez Buendía (PP) como Concejal de Hacienda, resultando en la apertura de la licitación de dicho parking por un importe de 3.944.450,00 € y cuya mesa de contratación presidió el Sr. Gómez Buendía.

El pleno ordinario de marzo de 2018 aprobó la inclusión de los créditos necesarios para la construcción del Parking de Astrana Marín con los votos a favor de PP, PSOE y Cs, resultando en la resolución de la licitación de la obra el 24 de mayo de 2018 con la adjudicación a la misma empresa encargada de la elaboración del Estudio de Viabilidad, Grupo Herce-ICR Aparcamientos S. L., y que incluía tácitamente la adopción de todas las medidas contempladas en este estudio, tales como:

- “Reubicación de plazas de zona azul por peatonalización de la zona de aparcamiento en las calles Emilio Sánchez Vera y Colón ampliando las actuaciones ya realizadas en la C./ Carreteras.
- Eliminación de plazas no reguladas en Avenida República Argentina para ampliar la sección de la calzada a dos carriles por sentido.
- Eliminación de las zonas de aparcamiento ilegal en las explanadas existentes al otro lado de la línea del ferrocarril.
- Exención del coste de licencia (Promotor municipal y propietario final del activo).
- Colaboración del Ayuntamiento asumiendo íntegramente el coste de ejecución de la urbanización exterior estimado en 350.000 €.
- Ausencia de canon de explotación.
- Eliminación del rotatorio del Parking Princesa Zaida para convertirlo en Parking de residentes, ya que sólo tiene una rotación simbólica de 30 plazas de las 319 plazas que son casi todas residentes, y mantienen la rotación deficitaria por obligación del pliego”.

QUINTO. - El actual equipo de gobierno ha procedido recientemente al vallado de las zonas de aparcamiento al final de la calle Antonio Maura según lo acordado con la empresa concesionaria en el Pliego de Condiciones Administrativas, el cual obligaba al cumplimiento de las condiciones establecidas en el Estudio de Viabilidad.

Esta medida, aunque justificada por su obligatoriedad, ha resultado en una generalizada indignación pública, ya que elimina de forma unilateral muchas plazas de aparcamiento gratuito. Sin embargo, no se ofrece una alternativa desde la administración más allá del uso forzado del Parking de Astrana Marín o de la alternativa planteada por el Sr. Alcalde, D. Darío Dolz, en declaraciones públicas donde explica que “hay otras explanadas en los alrededores”, sin mencionar que esos

terrenos tampoco son municipales ni están habilitados para el aparcamiento de vehículos.

SEXTO. – Atendiendo a la necesidad de regular el aparcamiento en superficie en el municipio, el artículo 35 de la Ordenanza Municipal de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor, Seguridad Vial y Régimen de Uso de la Vía Pública del Municipio de Cuenca contempla “la regulación de los espacios de aparcamiento [...] [para] optimizar el uso de un bien escaso cual es el de dominio público”. Sin embargo, en dicha ordenanza, modificada por última vez en febrero de 2019, no se hace en ningún momento referencia a el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, sus objetivos ni sus directrices. Tampoco se hace referencia, por tanto, al carácter participativo del PMUS ni su marco estratégico para implementar la regulación del aparcamiento en superficie. Como resultado, también en el artículo 35 de esta ordenanza se establece el carácter unilateral de la ordenación, otorgando “a la Junta de Gobierno Local la delimitación de las zonas de estacionamiento limitado y la determinación de las vías públicas que integran cada una de ellas, así como los horarios y los días en que se aplica la regulación”.

SÉPTIMO. – Un planteamiento distinto a lo que se ha visto anteriormente sería el de otros ayuntamientos como el de Vitoria-Gasteiz, donde la ordenación de la movilidad en el municipio se planteó desde el comienzo mediante la participación directa de la ciudadanía en todas las fases de elaboración del Plan de Movilidad Sostenible, así como en el seguimiento de su implementación. El objetivo de este tipo de procesos es hacer partícipe a la ciudadanía de los problemas y las soluciones de movilidad en la ciudad, y en este caso, se desarrolló mediante la figura del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible, en el cual elaboraron una “visión colectiva [...] con un esfuerzo de imaginación y debate, donde muchos ciudadanos han aportado su punto de vista particular”. Como resultado de este proceso se obtuvo el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible, el cual contó con el respaldo unánime del pleno del Ayuntamiento y sirvió para establecer las directrices del futuro plan de movilidad.

Según se justifica en uno de los propios documentos elaborados durante el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible de este municipio, “el tráfico y el transporte son temas complejos que requieren un tratamiento en múltiples frentes y que [...] no admiten soluciones parciales y a corto plazo”. Para ello, plantean la necesidad de que exista “un acuerdo social y político que permita establecer políticas consensuadas de largo recorrido que sólo pueden tener éxito en el medio y el largo plazo”, aclarando que es necesario “llegar a un compromiso entre todos los modos diversos de concebir la dinámica de la movilidad en nuestro municipio para definir el reparto en el uso del espacio público”.

En base a lo expuesto,

ACORDAMOS:

PRIMERO. - Que la Junta de Gobierno Local abra expediente y comience los trámites para la revisión y seguimiento del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de forma marcadamente participativa, de manera que sirva para estudiar el planeamiento de las calles, reducir la contaminación por tráfico rodado y dar preferencia en su ordenación a los peatones y a los medios de transporte públicos.

SEGUNDO. - Que la Junta de Gobierno Local abra expediente y comience los trámites para la revisión de la Ordenanza Municipal de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor, Seguridad Vial y Régimen de Uso de la Vía Pública, adaptando su contenido al proceso de revisión del PMUS y a los objetivos y directrices que emanen del mismo.

TERCERO. - Que la Junta de Gobierno Local abra expediente y comience los trámites para la revisión de forma participativa de la distribución y caracterización de las zonas de estacionamiento regulado (zona azul, naranja y verde) en el municipio para garantizar su finalidad disuasoria y no recaudatoria.

Firmado en Cuenca, a 21 de enero de 2020.



Fdo.: María Ángeles García Jiménez.
Portavoz del Grupo Municipal 'Cuenca, En Marcha!'